



**UNIVERSIDAD
ACADEMIA**
DE HUMANISMO CRISTIANO

**Entre la estación Melipilla y la Autopista del Sol: trabajo,
comercio y fábricas en torno a la estación Melipilla y la avenida
Vicuña Mackenna. Evaluación de la economía popular entre los
años 1985-1994.**

Profesor guía: Rodrigo Araya Gómez.

Alumno: Lucas Koller Frías.

Tesis para optar al grado de Licenciado/a en Historia, mención Estudios Culturales.

Universidad Academia de Humanismo Cristiano.

Santiago, Chile.

Diciembre 2024.

Índice:

1. Introducción:	4
1.1. Fundamentación:.....	4
1.2. Objeto de estudio.....	7
2. Pregunta de investigación:.....	8
3. Hipótesis	8
4. Objetivos de investigación	9
4.1. Objetivo general	9
4.2. Objetivos específicos:	9
5. Marco teórico	10
5.1. Políticas de reestructuración económica	10
5.2. Economía comunitaria	13
5.3. Cultural e identidad local.....	15
6. Discusión bibliográfica	17
7. Metodología	20
8. Capítulo 1: Contexto histórico	22
8.1. Contexto histórico Melipillano:	24
9. Capítulo 2: Transformaciones económicas y consecuencias laborales.	35
9.1. Palomitas de Melipilla	35
9.2. Fábricas de dulces y trabajadores:.....	40
9.3. Restaurantes:	42
10. Capítulo 3: Consecuencias culturales e identitarias	45
10.1. Comunidad e identidad	45
10.2. Consecuencias e impactos culturales:	47
10.3. Opiniones de los entrevistados:	49
11. Conclusiones:	52
12. Bibliografía	55
13. Fuentes.....	56

Agradecimientos:

A Sofía, quien me apoyó, soportó y ayudo hasta el último momento para poder realizar esta investigación.

A Marina Riquelme y Gerda Koller, mis abuelas, por enseñarme a ser buena persona.

Y, por último, agradecer al dios del graffiti, quien a través de estos cuatro años, en conjunto a la formación académica, me han enseñado el valor de la perseverancia para poder obtener resultados.

1. Introducción:

1.1. Fundamentación:

El ferrocarril Santiago-Cartagena fue durante el siglo XX importante para la conectividad, la cultura y la economía que se desarrollaba en las localidades que atravesaba. Entre los años 1985 y 1994 el sector ferroviario experimentó transformaciones significativas impulsadas por políticas de privatización, como parte de una reestructuración más amplia del sistema económico del país se va a reducir el servicio de pasajeros hasta su clausura en varios puntos de Chile, mientras que el servicio de carga será privatizado paulatinamente hasta ser reducido en otras empresas privadas filiales a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). Estas políticas de privatización construirán una nueva forma de Estado, en la cual se buscó aumentar la eficiencia y las ganancias. Al mismo tiempo se va a reducir la intervención estatal en diversos sectores, incluyendo el transporte público ferroviario, el cual fue clausurado sin considerar el impacto económico y cultural que iba a tener este dentro de la extensión de comunidades urbanas y rurales del ramal, afectando, en el caso de Melipilla, su economía y cultura, esto sin considerar un proyecto ferroviario moderno y serio para las comunidades afectadas por la clausura del servicio. Estos hechos tendrán consecuencias en la economía del país, las cuales se pueden revisar a través de todo el territorio nacional, con otras comunas con contextos similares a la nuestra que vivieron la historia del ferrocarril en Chile. Sin embargo, dentro de las particularidades de cada comunidad rural urbana existieron consecuencias de estas políticas de privatización y reestructuración del ramal que merecen ser revisados y evaluados, más aún para una comuna como Melipilla, que espera un nuevo servicio ferroviario, donde se puede construir una investigación que aporte en ámbitos culturales e historiográficos a la comuna, de las cuales fueron testigos los habitantes más antiguos de Melipilla.

Esta investigación también busca analizar la construcción de la Autopista del Sol, otro factor de impacto económico en Melipilla que, junto al cierre de la estación de ferrocarriles, afectó a la comuna. Se buscó en las particularidades económicas de la comuna de Melipilla, el impacto de la clausura del servicio de pasajeros en la estación de ferrocarriles de Melipilla, desde el terremoto del año **1985**. Más adelante podemos también ver el impacto de la construcción de la carretera que terminó de construirse a las afueras de Melipilla a mediados de **1992**. Posteriormente analizaremos cómo llegaron a afectar en ámbitos económicos y

culturales estos cambios. Esta investigación examina cómo las políticas públicas de transporte de los 80 y 90 afectaron a ciertos actores sociales económicos importantes que giraban en torno a la estación y el sector de Vicuña Mackenna, relacionados con ámbitos económicos y culturales de la época y de la comuna, entre los que se identifican, dentro de lo que es la economía popular, al comercio exterior a la estación con restaurantes, fábricas de dulces chilenos y sus trabajadores y las “Palomitas de Melipilla”, conocidas vendedoras de dulces, entre otros actores secundarios económicos que se identificaron mediante el análisis desarrollado en esta investigación. Este estudio se interesa en las consecuencias económico-culturales que tuvo la comuna en una época marcada por la vuelta a la democracia junto a un nuevo escenario económico y político a nivel nacional.

Este estudio es relevante en el contexto de la historia económica popular y del ramal Santiago-Cartagena, en la estación de Melipilla, ya que este permite ver desde un caso de historia local los efectos de las políticas de reestructuración económica del ramal en los actores económicos de la comuna, junto a sus ciudadanos y sus usuarios, esto porque en el momento en que el servicio de transporte de pasajeros se clausura y posteriormente, con la construcción de la carretera deja de haber tráfico en la avenida Vicuña Mackenna. Es por esta situación que también deja de funcionar una estructura económica propia dependiente del servicio ferroviario mismo y de la alta afluencia de buses y vehículos. Como también deja de funcionar un mecanismo social que giró en torno al uso del espacio social de la estación de ferrocarriles, constituyendo ambos ámbitos económicos una parte importante de la tradición económica del comercio en la comuna, que hoy en día con la construcción del nuevo Metrotren constituye un proyecto de investigación que además de aportar a otros estudios sobre arqueología o sociología también aporte a un nuevo escenario ferroviario económico moderno y renovado propio de la tecnología del siglo XXI que también respete la memoria y tradición de la antigua estación.

La conexión entre historia ferroviaria e historia económica local, sintetizada y analizada desde el estudio de la estación Melipilla y la avenida Vicuña Mackenna antes y después de la construcción de la carretera, su impacto en la comuna de Melipilla y su relación con los actores económicos será el punto clave que motiva este estudio. La relación de un espacio social y al mismo tiempo económico, como lo fueron las estaciones de ferrocarriles que

conformaban este ramal, es decir, donde la economía en cualquiera de sus formas hacía uso día a día del espacio, no fue ajeno a las profundas transformaciones que tuvo Melipilla a raíz de las políticas de reestructuración del ramal Santiago-Cartagena y las construcción de la carretera, siendo este el punto donde se buscará reconstruir un escenario económico que se mezcla con la tradición y lo identitario de la comuna, el cual a través de las políticas de reestructuración económica se hizo desaparecer con indiferencia, al igual que gran parte de las infraestructuras ferroviarias de EFE a través de todo Chile. Como Melipillano común y corriente, joven e inquieto por las problemáticas sociales de la comuna puedo identificar que hoy en Melipilla no existe una identidad vigente en la cual podamos sentirnos representados quienes habitamos desde nuestro nacimiento la comuna. Es por esto que en un primer momento me interesé en el ferrocarril como un sostén de esta identidad al adentrarme en la investigación histórica del tema, en donde al indagar más allá, me encuentro con que, a raíz de este, y todo lo que conlleva una estación de ferrocarriles, alguna vez en Melipilla tuvimos una identidad local importante la cual merece ser investigada.

1.2. Objeto de estudio:

El objeto de estudio que desarrollaremos en esta investigación se situará en torno a la clausura del servicio de pasajeros, el cierre de la estación de ferrocarriles de Melipilla y la avenida Vicuña Mackenna como un sector que, junto a la estación conformaba un espacio óptimo para el comercio. Este es el espacio geográfico en el que nos situaremos, en donde a través del análisis histórico revisaremos cómo el cierre del servicio de pasajeros en Melipilla y la construcción de la carretera, afectó a sus actores sociales y económicos cercanos a la estación. Vamos a considerar específicamente a actores económicos como la industria pastelera y sus trabajadores, las “Palomitas de Melipilla” y restaurantes. Además, para complementar, se analizarán otras formas de expresión económica que se desarrollaban en la época, siempre y cuando estos estén relacionados a los actores económicos, a la comuna y a las transformaciones económicas y de transporte. Este estudio ubicará a estos actores económicos en torno a la historia local, la economía popular de la comuna y su estrecha relación con el ferrocarril y la avenida Vicuña Mackenna, buscando configurar una historia que mezcle la economía con la cultura del comercio Melipillano de los años 80 e inicios de los 90.

Para llevar a cabo esta investigación revisaremos lo ocurrido entre los años 1985 y 1994, y cómo nuestros sujetos de estudio fueron reaccionando a los distintos contextos económicos y políticos a los que se enfrentaron. En esta investigación se consideran dos periodos políticos distintos, en primer lugar, los últimos años de la dictadura militar, y más adelante, a principios de los 90 el primer periodo presidencial de la concertación, años en los que se reafirma el modelo neoliberal en Chile y además se consolida un nuevo escenario económico para los comerciantes de Vicuña Mackenna, ya que en este tiempo se verán reflejados el impacto de las políticas públicas de transporte y las consecuencias de estas para el tradicional comercio Melipillano.

2. Pregunta de investigación:

¿Cuál es el impacto de las políticas públicas de transporte desarrolladas en Melipilla en los actores económicos y su identidad?

3. Hipótesis:

La clausura del servicio de pasajeros en la estación Melipilla y la construcción de la Autopista del Sol tuvieron un impacto significativo en la economía, la identidad y la tradición del comercio popular de la avenida Vicuña Mackenna en la comuna de Melipilla. Estas políticas públicas de transporte llevaron a la clausura del servicio de pasajeros en la estación Melipilla, lo que también acabó con el paso de turistas por la estación, que durante muchos años fue la fuente principal de ventas de parte de todos los actores económicos del sector, formándose así la tradicional venta en los vagones del ferrocarril o a las afueras de la estación, donde las Palomitas de Melipilla y otros tipos de vendedores de alimentos o mercaderías ofrecían sus productos. La clausura del servicio de pasajeros fue en el año 1987, luego de las consecuencias destructivas que tuvo la infraestructura de la estación y de todo el ramal Santiago-Cartagena debido al terremoto de 1985. Además de las ventas en el ferrocarril se sumó, junto con el auge de las empresas de autobuses durante la dictadura, las ventas en los buses en dirección hacia la costa que se estacionaban en la avenida Vicuña Mackenna, la cual conformó otro foco fuerte ingresos económicos para vendedores y comerciantes. Por lo tanto, ambos puntos de venta se complementaban para generar un buen escenario económico para la comuna en temporadas de verano. Sin embargo, el tránsito de buses por la avenida Vicuña Mackenna se acabó con la construcción de la nueva carretera, ya que una vez que la carretera pasa por las afueras de Melipilla y los buses ya no tienen la obligación de pasar por la comuna se acabó con este auge económico. Esto provocó una transformación de las actividades comerciales locales y sus tradiciones, sumado a la pérdida de muchos empleos para vendedores ambulantes, Palomitas de Melipilla, bajas ventas en las fábricas de pasteles chilenos, y dentro de estas fábricas, la reducción de personal. Con estos procesos descritos anteriormente se ven mermadas las tradiciones familiares de los comerciantes del sector, ya que la gran mayoría de estos comerciantes llevaban años trabajando en el rubro junto a sus familias, pasando el negocio de generación en generación hasta que se ven enfrentados a políticas públicas de transporte que no pudieron superar. De estos comercios, pocos siguen funcionando en la actualidad y las Palomitas de Melipilla cada vez van siendo menos.

4. Objetivos de investigación

4.1. Objetivo general:

Analizar el impacto de la clausura del servicio de pasajeros del ramal Santiago-Cartagena y la construcción de la Autopista del Sol en la comuna de Melipilla entre los años 1985 a 1994.

4.2. Objetivos específicos:

1. Analizar las políticas públicas de transporte a finales de los 80 y principios de los 90 y su impacto en los sujetos de estudio en la comuna de Melipilla.
2. Relacionar el impacto económico de las políticas públicas de transporte a la economía comunitaria desarrollada en torno a la estación de ferrocarriles de Melipilla y la avenida Vicuña Mackenna.
3. Evaluar las transformaciones culturales, identitarias y de tradición en el comercio de Melipilla ligado a la estación, a consecuencia de las políticas públicas de transporte y su impacto en la economía comunitaria.

5. Marco teórico:

El marco teórico de esta investigación tiene 3 puntos centrales a través de los cuales vamos a intentaremos establecer el fundamento para la hipótesis de esta investigación. Para esto hemos elegido como base teórica estructural 3 áreas de estudio que consideramos que abarcan a cabalidad nuestra investigación, estas son políticas de reestructuración económica, economía comunitaria, y por último, cultura e identidad local.

5.1. Políticas de reestructuración económica:

Las políticas de reestructuración económica son un concepto económico transversal dentro del proceso de reestructuración económica de EFE, del ramal y del contexto económico nacional. Estas consisten en un conjunto de medidas económicas adoptadas por los Estados e instituciones privadas para reorganizar la estructura económica de un país, región o empresa. Las medidas centrales de las políticas de reestructuración económica consisten en privatización y liberalización de la economía. En cuanto a privatización nos vamos a referir a la transferencia de servicios y empresas públicas hacia el sector privado, esto para reducir el gasto fiscal, mientras que la liberalización de la economía refiere a la eliminación de barreras económicas en beneficio del fomento, inversión e innovación en la economía desde capitales nacionales y extranjeros, siendo este un proceso ligado hacia planes de desarrollo económico en contextos de cambios en la economía global.

En Chile, este tipo de políticas de reestructuración económica comienzan dentro del contexto de golpe de estado de 1973 en adelante, en donde las empresas públicas, junto a otras empresas que anteriormente habían sido nacionalizadas durante el gobierno de la unidad popular, pasan o vuelven a manos de privados, lo que en términos históricos y teórico económicos podemos afirmar que parte de las políticas de reestructuración económica consisten en como lo afirma Perry Anderson a través del texto de Mariana Calvento, “Fundamentos teóricos del neoliberalismo: su vinculación con las temáticas sociales y sus efectos en América Latina” (2006), consisten en la “impugnación al Estado keynesiano de bienestar y con él nació el neoliberalismo, como una reacción teórica y política vehemente contra el Estado intervencionista y de bienestar” (Anderson, 1999, como se citó en Calvento, 2006), es decir, las políticas de reestructuración económica conforman un aspecto del proceso de neoliberalización de la economía Chilena.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) es la empresa pública más antigua del Estado Chileno, y las políticas de reestructuración económica del ramal Santiago-Cartagena y la neoliberalización de la economía en general no será ajena a EFE. Dentro de EFE se aplicará un tipo de privatización llamado “Destrucción Creadora” del economista Joseph Schumpeter que, para comenzar a situar nuestro problema en esta teoría, consistirá a grandes rasgos en la desindustrialización y su asociación a novedosas configuraciones tecnológicas (Morro, J, 2019, p.133). Cabe destacar que esta teoría económica ha sido aplicada, reformada y reinterpretada de diferentes formas por académicos y economistas afines a su teoría, como lo trabajará nuestro autor Joan Morro en su tesis doctoral “La destrucción creadora de Schumpeter. Su significado histórico y su proyección actual” (2019), siendo las interpretaciones más modernas sobre la destrucción creadora las que referenciamos en este marco teórico.

En la actualidad y en lo que refiere a nuestro trabajo, la “Destrucción creadora” como tipo de política de reestructuración económica consiste, en el caso de EFE, en privatizar ciertos sectores de la estructura de la empresa, en este caso el área de carga “la conversión de diversas formas de derechos de propiedad (común, colectiva, estatal, etc.) en rígidas y exclusivas concepciones de derechos de propiedad privada” (Morro, J, 2019, p.133), el área con mayor proyección económica, mientras que desde la inversión privada se crearán nuevas empresas privadas filiales de la estatal, “el capitalismo es una civilización que se autotransforma en un sentido equivalente a la autodestrucción” (Morro, J, 2019, p.134) concluirá el autor en relación a discusiones teóricas sobre la destrucción creadora.

Diversas discusiones, procesos y desarrollos económicos se dieron en torno hacia la neoliberalización de la economía nacional y global, dentro de las cuales en Latinoamérica a comienzos de los 90 va a destacar como una ratificación de las políticas neoliberales en el continente y en Chile será el Consenso de Washington. El consenso de Washington fue, como lo afirma el autor Felipe Morandé, una reunión de países latinoamericanos convocados por la crisis de la deuda externa de los países, y consistió en un paquete de reformas económicas estándar en la cual “Sea obligados por alguna crisis o por convicción... la mayoría de los países de América Latina aplicó, con distintos grados de intensidad” (Morandé, F, 2016, p.33). En lo que respecta a nuestro tema nos interesa situar el Consenso de Washington dentro

de las políticas de reestructuración económica del ramal, que la llevaran a su clausura, además de la concesión de la Autopista del Sol, ya que nuestra investigación también será relevante para el proceso de reestructuración económica el rol de los gobiernos de la concertación de principios de los 90, en la vuelta a la democracia.

Dentro de los puntos directos que abarca el Consenso de Washington podemos destacar, que consideramos que aplica transversalmente para nuestra investigación tanto teóricamente dentro de las políticas de reestructuración económica y la Destrucción creadora está la apertura a la inversión extranjera, la privatización de empresas públicas, desregulación de mercados, la liberalización de las tasas de interés y fortalecimiento de los derechos de propiedad o certeza jurídica (Morandé, 2016), estos coinciden con los aspectos de nuestra investigación ya que EFE será objeto de estas medidas durante su última etapa de privatización en los noventa (Saieh, 1996), además de la concesión de la carretera en construcción y la desregulación del mercado de los autobuses.

Respecto a la liberalización de las tasas de interés y el fortalecimiento de los derechos de propiedad Joan Morro (2019) dirá:

“otras tantas actualizaciones de la usura, de la deuda nacional y del sistema de crédito como medios radicales de acumulación originaria. Cabe destacar que este último medio, que para Schumpeter ha sido el fundamental para el emprendimiento moderno, es remarcado por Harvey como el más devastador de todos” (p.133).

Ambos aspectos teóricos económicos apuntan hacia centrar las modificaciones empresariales de EFE hacia su privatización como una etapa que afectó a la misma EFE y sus usuarios dentro de las cuales, en palabras de Morro respecto a estas dinámicas económicas “nos obliga a preguntarnos por «quién sale favorecido de la creación y quién carga con el peso de la destrucción».” (Harvey, 2014, como se citó en Morro, 2019). Este último cuestionamiento respecto a las teorías económicas que giran en torno a la investigación será la que guiará nuestra investigación. Podemos sugerir quién ha salido favorecido de la privatización de los ferrocarriles, sin embargo, nuestra misión es evaluar quiénes y cómo impactaron en su vida las políticas de reestructuración económica y sus políticas públicas de transporte.

5.2. Economía comunitaria:

Para poder establecer una conceptualización de las políticas de reestructuración económica en un área de estudio más precisa y afín a nuestro tema, una investigación de historia local, consideramos que es necesario definir a qué nos referiremos cuando hablamos de la economía comunitaria para que, al buscar evaluar el impacto de las políticas de reestructuración económica en la ciudad de Melipilla, poder ir guiando la estructura de nuestra investigación de una estructura mayor a una menor.

Antes de comenzar con la conceptualización de economía comunitaria consideramos que es importante resaltar para el marco teórico, y en valoración de la definición del concepto de economía, para el autor José Luis Coraggio (2011) la economía es:

“...el sistema de normas, valores, instituciones y prácticas que se da históricamente una comunidad o sociedad para organizar el metabolismo seres humanos-naturaleza mediante actividades interdependientes de producción, distribución, circulación y consumo de satisfactores adecuados para resolver las necesidades y deseos legítimos de todos, definiendo y movilizandorecursos y capacidades para lograr su inserción en la división global del trabajo, todo ello de modo de reproducir de manera ampliada (Vivir Bien) la vida de sus miembros actuales y futuros así como su territorio” (p.286).

Ahora, teniendo en cuenta esta apreciación sobre el concepto de economía, vamos a definir qué es la economía comunitaria según el autor José Luis Coraggio, en su obra “Economía social y solidaria, el trabajo antes que el capital” (2011). Para el autor la Economía comunitaria consiste precisamente en un sistema económico basado en la cooperación, solidaridad y la participación de la comunidad en la producción, en la cual los beneficios económicos “no se reciben como puros derechos por el mero hecho de existir sino como contrapartida por la participación de los individuos en la colectividad y en el cumplimiento de funciones que ésta les asigna” (Coraggio, 2011, p.303). Esta además está profundamente relacionada con la economía popular, un aspecto importante dentro de la economía comunitaria que ha trabajado nuestro autor y que debemos trabajar en este marco teórico, considerando que es afín a nuestra investigación. la economía popular es, en palabras de las autoras Ana Mercedes Sarria Icasa y Lía Tiribia en el texto Economía Popular, en el libro La Otra Economía (2004) definen economía popular como las “prácticas sociales desarrolladas

por los sectores populares con miras a garantizar, a través de la utilización de su propia fuerza de trabajo y de los recursos disponibles, la satisfacción de las necesidades básicas” (Sarria Icasa, Tiribia, 2004, p.173), para efectos de esta investigación consideramos importante esta definición de economía popular en el contexto de economía comunitaria ya que se relaciona con la economía local de Melipilla, una economía que circula entre los distintos actores económicos dependientes del ferrocarril y la avenida Vicuña Mackenna como los turistas, trabajadores de la pastelería, restaurantes locales tradicionales melipillanos, Palomitas y otros vendedores ambulantes, lugar en que se crea un nexo económico cultural en torno a ambos conceptos descritos anteriormente, y su relación con la estación de ferrocarriles de Melipilla y la avenida como el recipiente de estas complejas interacciones sociales.

Ahora debemos situarnos en las ciudades, como es en nuestro caso, la ciudad de Melipilla. En cuanto a la relación de las ciudades con economía y economía comunitaria podemos identificar la relación entre territorio y economía, en la cual las investigaciones del autor José Luis Coraggio en coautoría con Ruth Muñoz dirán que:

“la economía del territorio urbano como base de dos grandes circuitos de producción y consumo que se manifiestan en una organización espacial, tecnológica y normativa diferenciada pero articulada: el circuito superior y el circuito inferior, no segmentados sino en una oposición dialéctica en la que el circuito inferior es dominado y dependiente del superior; y el circuito marginal superior opera como una especie de puente entre ambos circuitos” (Coraggio, Muñoz, 2018, p.14).

En este sentido teórico de la relación entre ciudad, economía y economía comunitaria situaremos nuestros objetos de estudio, dentro del circuito superior tenemos a EFE, el ramal Santiago-Cartagena con la estación Melipilla y sus políticas de reestructuración económica, además de la avenida Vicuña Mackenna, y luego la Autopista del Sol. Mientras que en el circuito inferior tenemos a los turistas, comerciantes ambulantes, Palomitas y el comercio que se desarrolla en torno a la estación Melipilla, esto básicamente en una relación de variables independientes y dependientes respectivamente en la cual se genera un tipo de “relación jerárquica con el circuito superior predominando e imponiendo productos y técnicas con la ayuda del crédito y las políticas del Estado y el circuito inferior actúa como imitativo en lo referente a la producción” (Coraggio, Muñoz, 2018, p.14).

5.3. Cultural e identidad local:

Para guiar nuestra investigación, necesitamos evaluar el impacto cultural e identitario que tuvieron las políticas de reestructuración económica en la comuna de Melipilla. En esta investigación, respecto a la cultura y la identidad, se entenderán en términos de prácticas, valores, símbolos y sentidos de pertenencia de una comunidad en un territorio urbano determinado, como en nuestro caso principalmente las Palomitas de Melipilla abarcan ampliamente estas características.

Siguiendo a la autora Morelba Rojas en su texto "Cultura e Identidad" (2004), ella define la identidad en una dimensión antropológica, enmarcada en la atmósfera cultural del medio social global, y en una dimensión sociológica, emergente de las relaciones entre individuos y grupos (Etkin y Schvarstein, 1992, como se citó en Rojas, 2004).

La perspectiva de esta autora la podemos relacionar con las observaciones de Néstor García Canclini (1995) sobre la cultura de las ciudades en el contexto de la globalización. Canclini señala que la cultura y la identidad en los sectores populares se relacionan estrechamente con su territorio "quienes no tienen auto, ni teléfono, tienden a restringir el horizonte de la ciudad al propio barrio: allí se elaboran las redes de interacción que despliegan modalidades distintas dentro de una misma urbe" (Canclini, 1995, p.82).

La conexión entre estos autores es crucial para nuestra investigación. En este estudio, el medio social está constituido por el comercio que se desarrolla alrededor de la estación Melipilla, cuyo uso del espacio y la avenida forma parte central de su vida cotidiana y su identidad. Por otro lado, el medio antropológico estará representado por la estación de Melipilla, un punto focal donde los comerciantes melipillanos conforman su horizonte y elaboran las interacciones sociales que van a configurar su cultura e identidad. Este nexo entre el medio social y el antropológico nos permitirá entender de forma integral el impacto cultural e identitario de las políticas de reestructuración económica en la comuna de Melipilla.

Para efectos de nuestra investigación sobre ferrocarriles, resulta relevante relacionar constantemente lo cultural e identitario con su territorio. Néstor García Canclini afirma que

“los imaginarios urbanos siguen estando constituidos por la memoria de cada ciudad y de algunos barrios emblemáticos, por recorridos y escenarios idealizados, por rituales en los que los habitantes se apropian del territorio urbano, por narraciones únicas que lo consagran” (Canclini, 1995, p.90). Esto puede complementarse con la autora Andrea Ortega Esquivel, en su libro "Rieles que unen: Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo" (2022), quien enfatiza el uso del concepto de patrimonio inmaterial. Ortega menciona que:

“El concepto de patrimonio inmaterial fue definido por la UNESCO (2003) en la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial que reconoce “los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas (...) que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (UNESCO, 2003, como se citó en Ortega, 2022).

En lo referente al concepto de cultura e identidad local en correlación con su territorio, Andrea Ortega concluye que “emerge entonces un paisaje cultural en el que se incluyen los barrios aledaños y sus modos de vida, es decir, los habitantes y sus subjetividades” (Ortega, 2022).

Esta integración de lo cultural e identitario con su entorno territorial proporciona una base sólida para nuestra investigación, permitiendo analizar cómo las políticas de reestructuración económica afectaron no solo la economía, sino también la cultura y la identidad de Melipilla, dándonos así el pase libre para la evaluación del impacto de estas políticas.

6. Discusión bibliográfica:

Respecto a la producción bibliográfica que se ha hecho en Chile en cuanto a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en contraste con variables económicas sociales, políticas, económicas o culturales existe un variado catálogo que nos permite comprender a los ferrocarriles en Chile en toda su extensión, a través de todo su troncal de norte a sur y sus ramales más emblemáticos. Dentro de la bibliografía que hemos estudiado para poder llevar a cabo esta investigación se ha identificado que el análisis de los ferrocarriles además de estudiarse de forma historiográfica también puede pasar por áreas de estudio como el urbanismo y la antropología. En este sentido pudimos identificar algunos estudios y corrientes de investigación predominantes en la historia de los ferrocarriles, y que consideramos relevantes para nuestra investigación.

Primero que todo queremos destacar una obra que hoy es considerada un clásico en el ámbito del estudio historiográfico de los ferrocarriles. Esta es la “Historia del ferrocarril en Chile” (2000) de Ian Thomson y Dietrich Angerstein. Este libro es uno de los más completos en cuanto a abarcar la historia de las líneas de ferrocarriles más importantes del país a través de sus distintas etapas. Es importante destacar la presencia de este libro en nuestra investigación ya que si no estuviese nombrado simplemente no sería un trabajo completo, esto ya que nos sirve tanto para un análisis general de EFE como para presentarnos un análisis histórico sumamente completo del ramal Alameda-Cartagena, en su rol como tren turístico, su evolución hasta su clausura.

Continuando con otras corrientes de investigación, destacaremos una que gira en torno al estudio patrimonial de las infraestructuras e inmuebles ferroviarios en Chile. Este enfoque nos permite adentrarnos dentro de la relación de las problemáticas patrimoniales y culturales que giran en torno al ferrocarril. Una de las autoras que destaca en el estudio de los ferrocarriles y el patrimonio es Andrea Ortega Esquivel, en su obra “Rieles que unen. Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo” (2022) en la cual construye un relato crítico sobre la construcción patrimonial y cultural que gira en torno a la única vía férrea que cuenta con servicio de carga y de pasajeros al mismo tiempo. En este libro se da cuenta de la importancia del ferrocarril para las comunidades, poniendo en valor el patrimonio cultural, ámbito que nos interesa evaluar en nuestra investigación

Otra autora que podemos destacar dentro de los análisis patrimoniales del ferrocarril es Rosa María Guerrero, con su texto “Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile” (2017). En este texto la autora busca aportar al debate del uso y significado actual del patrimonio cultural, más específicamente en la construcción social del patrimonio ferroviario. Resulta importante esta investigación ya que nos aporta una evaluación del patrimonio cultural ferroviario desde las memorias colectivas, un tipo de trabajo evaluativo similar que aporta a nuestra investigación, pero desde otros enfoques.

Otra corriente de investigación sobre el Ferrocarril en Chile, y que consideramos la más importante para nuestra investigación, es la que analiza al ferrocarril desde una perspectiva de políticas económicas. En este sentido destacaremos la obra de Apolonia Ramírez Caballero “Empresa de FFCC del Estado: Un Caso de Privatización en democracia” (1993). En esta obra la autora va describiendo la historia de EFE analizando paso a paso como ésta evolucionó desde sus orígenes hasta el comienzo de su privatización en dictadura y como esta se concreta en democracia. Este libro es otro clásico que nos aporta con una pauta general para analizar desde cualquier ámbito las políticas de reestructuración económica del ramal Alameda-Cartagena y en concreto el proceso general de privatización de los ferrocarriles en Chile. destacamos este libro además por mantenerse vigente aún hoy en día en los estudios más recientes y exigentes sobre los ferrocarriles.

Otro estudio que destacaremos desde los análisis económicos sobre EFE es el de Cristian Saieh en su texto “La privatización del área de carga de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en Chile: ¿una negociación atípica?” (1996). En este texto Cristian Saieh va a analizar una serie de negociaciones políticas que el estado va a llevar a cabo para privatizar el área de carga de EFE entre los años 1992 y 1994. Es importante este texto para nuestra investigación ya que se sitúa dentro de los años que abarca nuestro estudio y además analizará a las políticas económicas del primer gobierno de la concertación a inicios de los 90. Además, este texto está profundamente relacionado en cuanto al tema y aspectos de análisis del libro “Empresa de FFCC del Estado: Un Caso de Privatización en democracia” (1993) lo que nos va a permitir, en conjunto con las fuentes primarias, desarrollar los temas de decisiones político-económicas a cabalidad.

Por último, queremos destacar la corriente de investigación urbanística de los ferrocarriles en Chile. En este ámbito de investigación queremos destacar al chileno Guillermo Guajardo Soto, quien en coautoría con Carlos Sottorff Neculhueque escribirán el texto “Ferrocarril y ciudad: una historia de relaciones entre la esfera económica y el espacio urbano” (2022). En este texto los autores reflexionan en torno al ferrocarril en la ciudad, y cómo esta relación se fue transformando a través del siglo XX, pasando de ser una barrera de la expansión urbana a ser la huella de la infraestructura ferroviaria que resiste a esta expansión. Es importante para nuestro estudio este texto ya que, en palabras de los autores, esta relación entre ferrocarril y ciudad no ha sido muy abordada por la historiografía, aportándonos los autores pautas de análisis y evaluación de las dinámicas económicas del ferrocarril en relación con la ciudad.

La bibliografía utilizada en esta investigación refleja la diversidad de enfoques existentes en el estudio histórico del ferrocarril en Chile, integrando análisis historiográficos, patrimoniales, urbanos y económicos. En este sentido la obra clásica de Ian Thomson y Dietrich Angerstein ha sido fundamental para proporcionar un marco histórico amplio que permitió adentrarnos en la historia del ferrocarril, específicamente en la historia de los “ferrocarriles excursionistas”. Por otro lado, los análisis de Andrea Ortega Esquivel y Rosa María Guerrero aportan perspectivas sobre el valor cultural y social del patrimonio ferroviario, que se complementan con esta investigación con respecto a la identidad comercial de la comuna. En este mismo sentido el texto de Apolonia Ramírez Caballero es esencial para comprender los procesos político-económicos de reestructuración y privatización de EFE, que es una parte fundamental de esta investigación para explicar los ámbitos culturales e identitarios. El aporte de estas diversas perspectivas permite construir en esta investigación un análisis completo que no solo examina las políticas públicas de transporte sino también su impacto cultural, consolidando una investigación amplia y diversa que constituye un aporte local para la historia ferroviaria nacional y la historia local de la comuna de Melipilla

7. Metodología:

Esta investigación se desarrolló dentro de la historia económica, local y cultural, complementando estos enfoques para que nos guíen desde análisis de políticas públicas y económicas hacia su impacto en las culturas e identidades. Hemos elegido estos enfoques ya que los análisis económicos que podemos tener sobre EFE, el ramal Santiago-Cartagena o noticias sobre el comercio Melipillano de los 80 y 90 cobran relevancia una vez que complementamos los enfoques, siempre desde lo económico hacia lo cultural, estando en este sincretismo metodológico la riqueza y la justificación de este trabajo.

Por lo tanto, para llevar el orden anterior y para desarrollar esta investigación utilizaremos un enfoque metodológico cualitativo que permita una comprensión integral del impacto de las políticas de reestructuración económica. Este tipo de investigación se caracteriza por producir datos descriptivos provenientes de las propias palabras de las personas, ya sea de forma hablada o escrita, y de la conducta observable (Taylor y Bogdan, 1992).

Este enfoque es exclusivo del orden social por ende el investigador cualitativo se mueve en dirección de los significados y sus reglas de significación. De esta forma, lo que busca es generar una reproducción de la comunidad o colectivo de hablantes mediante su análisis y comprensión. (Canales, 2006), que en este caso lo veremos en el recuerdo de los protagonistas de esta historia en el antiguo comercio de la avenida Vicuña Mackenna.

Bajo esta lógica, es importante tener en cuenta que el investigador no busca obtener una verdad absoluta, sino que pretende comprender detalladamente las perspectivas de cada una de las personas. Por ende, todas estas son valiosas y deben ser vistas como iguales (Taylor y Bogdan, 1992).

Por ejemplo, las políticas públicas de transporte y la economía comunitaria se analizarán viendo cada caso en particular como en conjunto, donde se cruzará y contrastan las fuentes y relatos, mientras que la evaluación del impacto cultural, que serán las consecuencias de los dos anteriores, se analizará en cada caso en particular.

También se buscó los dos procesos de políticas públicas de transporte a través del diario Melipillano *El Labrador* para entender y poder identificar las políticas más relevantes para

el comercio y la comunidad de la época, mientras que las entrevistas serán contrastadas con los periódicos para tener una mayor certeza de estas.

Las entrevistas nombradas anteriormente serán con comerciantes locales, dueños de restaurantes, fábricas de pasteles, trabajadores de las fábricas de pasteles y Palomitas de Melipilla aún activas y activos en su oficio. Además, para complementar lo anterior, se utilizarán fotografías recopiladas a través de archivos familiares y de internet, además de fotografías de elaboración propia para analizar las condiciones actuales de algunos de los objetos de estudio en la actualidad.

8. Capítulo 1: Contexto histórico.

La primera locomotora del mundo se encontró en Inglaterra y tuvo su origen en el año 1825. Esta conectaba las pequeñas ciudades de Stockton y Darlington, ciudades al noroeste de Inglaterra y era utilizada tanto para el transporte de pasajeros como de mercancía. Sin embargo, esta línea férrea ya existía antes a través de la tracción con animales. Por lo tanto, el primer ferrocarril tecnológico, moderno y reconocido del mundo fue el ferrocarril que conectaba el puerto de Liverpool con la ciudad de Manchester. Este es considerado el más importante tecnológicamente hablando ya que se construyó pensando exclusivamente en la tracción a vapor del ferrocarril (a diferencia del anterior) y toda su construcción estará orientada hacia ella (Gourvish, 1999), además de que desde la experiencia inglesa en la construcción de líneas férreas y ferrocarriles sentara ciertas bases de la uniformidad de anchura de vías férreas que se utilizarán más adelante en la expansión de ferrocarriles a través de toda Europa (Sánchez, 1994). Si a la anterior ecuación le sumamos que a través de este ferrocarril se transportaban pasajeros, carbón, material siderúrgico y el algodón traído desde Norteamérica, materiales ampliamente codiciados en la época por las fábricas, podemos entonces concluir que el ferrocarril desde el puerto de Liverpool a Mánchester es el primer ferrocarril moderno del mundo.

Este ferrocarril moderno se va a exportar hacia todo el mundo a través de empresas privadas principalmente, que en el caso sudamericano y chileno será a través del visionario empresario William Wheelwright, un capitán de navío y empresario estadounidense residente de la ciudad de Valparaíso. Muy ligado al mundo empresarial, y luego de una serie de trabas para llevar a cabo un proyecto de este tipo de magnitud, Wheelwright en el año 1849 ganará una licitación de parte del estado chileno para la construcción del ferrocarril Caldera-Copiapó (Thompson, Angerstein, 2000). Así es como se constituiría la *Compañía del Camino Ferrocarril de Copiapó*, la cual sería utilizada por empresas mineras, la cual será la empresa que dará inicio a la historia de los ferrocarriles modernos en Chile. Posteriormente en el año 1863, en un inicio de la mano de William Wheelwright y posteriormente con Enrique Meiggs, se fundará el ferrocarril Santiago-Valparaíso, el cual enfrentó muchos problemas políticos y burocráticos para ser llevado a cabo (Thompson, Angerstein, 2000).

En lo que respecta a la historiografía del ferrocarril en Chile gran parte de las investigaciones tienen que ver con las líneas ferroviarias más antiguas, como la línea del norte con el ferrocarril Caldera-Copiapó, las más importantes como el FESUR (Ferrocarril del Sur) y algunos de sus ramales, o por su relevancia económica del país, con el transporte a través de rieles de materiales industriales como el cobre o el carbón en su momento. Sin embargo, dentro de las estaciones intermedias de estos ramales también ocurrieron hechos importantes dentro de las relaciones que pueden llegar a tener una estación de ferrocarriles con la ciudad en la que se encuentran. Hoy en día la historia local está tomando mayor fuerza dentro de la producción historiográfica, sin embargo, dentro de la historia ferroviaria, la historia local ferroviaria apenas va tomando fuerza, este tipo de historia está en sus primeros pasos, es por esto que esta investigación se encuadra dentro de un contexto de historia del ferrocarril en Chile y al mismo tiempo de la historia local de Melipilla, la cual tuvo un nivel de relevancia injusto para sus habitantes, teñida de historia oficialista como describe Bruno Jiménez (2012), como para la historia ferroviaria nacional.

Es en este sentido que para una contextualización más precisa para entender la historia del ferrocarril en Chile y de los orígenes del ramal Santiago-Cartagena, y por ende de la estación de ferrocarriles de Melipilla, es necesario nombrar la construcción de la línea Santiago-Valparaíso, ya que la orden de construcción de una nueva línea ferroviaria que conecte Santiago con el mar viene a raíz de la congestionada ruta que unía Santiago con la ciudad puerto. La estación de trenes de Melipilla tiene sus orígenes hacia fines del siglo XIX y esta estación siempre fue una estación intermedia importante, ubicada de forma estratégica en pleno valle y al medio entre Santiago y San Antonio. Sin embargo, en cuanto a su continuación hacia el mar:

“no fueron pocas las pugnas por resolver si el tren seguiría hacia el norte, tratando de empalmar con el ferrocarril de Valparaíso, o bien directo al poniente, lo que demandaría la construcción de un nuevo puerto. Finalmente ocurrió esto último, apareciendo San Antonio como el flamante embarcadero, esto por el año 1913” (Jiménez, 2021)

La construcción de la estación Melipilla, tal como lo trabajamos en nuestra hipótesis, pero en un contexto histórico diferente, se tradujo en un impacto en la economía y sociedad melipillana, que para esos años se movía a la velocidad de la carreta (Jiménez, 2012). La

misma construcción de la estación ya en sus orígenes tuvo un impacto en la ciudad ya que la estación al incluir la tecnología ferroviaria va a reforzar la ciudad como el punto económico estratégico que en esos años fue, al conectar el valle con la capital, además de transportar mercaderías provenientes de toda la región con el puerto y la capital, y también se constituirá la estación Melipilla y la avenida Vicuña Mackenna como el punto de encuentro social de la ciudad (Jiménez, 2012). Mientras que, por otra parte, en el contexto de un congreso de historia comunal realizado en el año 1987 que contó con la participación del historiador Rolando Mellafe, dentro de las conclusiones que se pueden rescatar a citando el diario *El Labrador*, el historiador afirma que con la llegada del tren a fines del siglo XIX se termina el trabajo para los carreteros, la cual fue una fuente importante de trabajo para los habitantes de la comuna, y que a través de este proceso este trabajo fue muriendo día a día (*El Labrador*, 10 de mayo de 1987a).

Así como comenzó la estación según lo dicho por Mellafe, con fuertes cambios en lo social y en lo económico para la ciudad, es también similar a como va a terminar la historia de la estación de ferrocarriles de Melipilla, ya que cuando se clausura el servicio de pasajeros también se afectada la comuna. Pero que ahora a fines del siglo XX el impacto será desde lo económico hacia lo cultural, ya que se va a conformar una cultura, tradición e identidad melipillana en torno al comercio y a la estación de ferrocarriles de Melipilla, la cual funcionó durante casi 100 años, por lo tanto, el impacto no será menor. Desde ya en estos primeros párrafos de contextualización sobre el espacio geográfico de estudio podemos identificar la capacidad y trascendencia de los ferrocarriles de modificar las pautas de una ciudad y un espacio económico entero, en la cual, revisando los distintos puntos de vista sobre el proceso, podemos inferir la necesidad de una evaluación general de estos procesos e hitos para poder comprender mejor el impacto de las políticas públicas de transporte en la cultura y economía de la ciudad.

8.1. Contexto histórico Melipillano:

En general, es un hecho que en la historia de los ferrocarriles en Chile hacia fines de los años 70 y 80 el proceso de cierre de la mayoría de servicios ramales y estaciones de trenes con menor frecuencia de pasajeros fue una realidad nacional, es así como estará enmarcado este proceso dentro de la implementación de las políticas neoliberales, bajo el contexto del

Consenso de Washington en los Estados Latinoamericanos (Morandé, 2016), a la cual nuestro caso de estudio, la estación de ferrocarriles de Melipilla, no escaparía a pesar de su resistencia al cierre, esto por el aumento de pasajeros en temporadas de verano (Jiménez, 2021).

Sumado al párrafo anterior, a través de toda la historia de su funcionamiento, la estación Melipilla fue la parada obligatoria del ramal Alameda-Cartagena, tanto de subida como de bajada, lo que la dotó de mayor relevancia en comparación a otras estaciones de este ramal, y que sumado a la alta afluencia de turistas en temporadas estivales hacia el litoral central, dotaría al comercio cercano a la estación y a la avenida Vicuña Mackenna de Melipilla de una economía relativamente estable, con altos y bajos a través del año, pero que en general se mantenía en base al paso de turistas en dirección al litoral central, según nos comenta Rosario Allende *“había que trabajar fuertemente en el verano e ir guardando debajo del colchón para tener guardadito en el invierno”* (Rosario, 2024). En un primer momento el paso de turistas que se dirigen hacia la costa en tren es lo que va a conformar la cultura y tradición del comercio y de las Palomitas de Melipilla, lo que posteriormente fue cambiando debido al aumento del uso de automóviles y de buses como medio de transporte y con fines turísticos hacia la costa, como nos indica Julio Gómez, Hijo de los dueños del restaurant El Cóndor, *“el flujo de pasajeros se mantuvo y fue cambiando de modo de modo de transporte ya o sea la gente en los años 73 74 empezaron a cambiar de viajar en tren a viajar en bus”* (Julio, 2024). Si bien, como nos comenta Julio Gómez, hubo un cambio en los usos de medios de transporte esto no impidió que se conformara lo que sustancialmente estructuró las condiciones para que se generará en la comuna un comercio excepcional de distintos rubros y una identidad en torno a este mismo, el cual complementaba, en un primer momento, la tradición de venta en el ferrocarril y luego a vehículos y autobuses en la Vicuña Mackenna, el cual principalmente benefició al oficio de la venta de pasteles tradicionales chilenos.

Por ende, concluimos que, a través del análisis de archivos periodísticos y entrevistas, que para llevar a cabo esta investigación se hace necesario revisar la situación país en relación con la estación en dos periodos políticos distintos. Por un lado, tenemos el terremoto de 1985, que según lo que nos comenta Fernando Márquez, antiguo trabajador de varias fábricas de pasteles en la comuna, con el terremoto *“se descuadró y como en dos tres años se perdió*

todo (en referencia a su oficio y la estación)” (Fernando, 2024). El terremoto de 1985 será el hecho que va a marcar el fin de la estación Melipilla por los daños provocados, y dos años después, en 1987, se clausurará el servicio de pasajeros (Jiménez, 2012). En conjunto a lo anterior, se van a considerar los últimos años de la dictadura militar, encargados de la clausura de estaciones y paraderos ferroviarios y de la reducción sustancial de EFE a nivel nacional. Por otra parte, en un segundo periodo histórico, vamos a analizar lo ocurrido a partir de 1990 hasta 1994, años en los que va a gobernar el expresidente Patricio Aylwin, quien junto a la concertación serán quienes, a través de la vía democrática, van a consolidar y ratificar el modelo económico neoliberal que se gestó en dictadura. Durante el primer gobierno de la concertación a partir de 1990 hubo también hechos y responsabilidades de parte de las autoridades nacionales y locales que conforman hoy en día las condiciones estructurales de la estación de Melipilla y de las Palomitas de Melipilla. Algunos de los hitos que podemos identificar en este periodo son el comienzo de, cómo se llamaba en esos años, el servicio del “Expreso del Recuerdo” (*El Labrador*, 12 de noviembre de 1989a) o la reorganización de comerciantes y Palomitas de Melipilla en la carretera.

Durante los más de 100 años de la existencia del ramal Alameda-Cartagena la estación Melipilla fue una de las más importantes en comparación a otras estaciones y paraderos (Jiménez, 2021). Desde su construcción a fines del siglo XIX y a pesar de la construcción de las estaciones San Antonio y Cartagena hacia los años 20, aun así la estación Melipilla sorteará estos nuevos contextos logrando destacar en su importancia a través de los años, ya sea por su condición de estación intermedia, ya que la parada en la estación era obligatoria, tanto para la subida como para la bajada del tren, como por la importante capa comerciante que hubo alrededor de esta “Los diez o quince minutos en que estaba detenido el tren, significaban un ritmo frenético de actividad principalmente comercial” (Jiménez, 2021), es por esto que hubo varios tipos de comercio con buena cantidad de ventas, que es lo que le daba ese toque característico a la estación, tanto para los vendedores como para los compradores, según los relatos de las entrevistas. Por un lado, tenemos a las venteras con los dulces típicos chilenos, posteriormente las llamadas Palomitas de Melipilla, un tipo de comercio directamente relacionado a las fábricas de pasteles típicas Melipillanas que datan de 1950 en adelante. Según relatan las entrevistas además de la venta de pasteles también se vendían sándwiches, bebidas, conejos escabechados, choclo cocido, humitas, empanadas etc.

Otro tipo de comercio tradicional que también hubo es el de los restaurantes de comida típica chilena, los cuales eran visitados por los turistas que viajaban hacia el litoral, algunos de los más recordados son El Cóndor, El Forestal, El Escudo, Melipollo, El Millaray, El Santa Berta entre otros, de los cuales actualmente sólo siguen funcionando los dos primeros nombrados.

Es así cómo se conformará la identidad de Melipilla en torno al comercio relacionado al tráfico ferroviario, autobuses y de vehículos particulares, es por esto que los procesos económicos y culturales tratados en esta investigación no pueden no estar atravesados por las políticas de transporte de fines de los 80 e inicios de los 90, ya que están estrechamente relacionados. Las políticas de reestructuración económica de EFE y el comportamiento mezquino de parte del estado hacia su empresa más antigua van a poner a esta capa comerciante enfrentando un periodo en constante cambio, en donde el cierre de la estación va a acabar con una tradición histórica y familiar del comercio, y la construcción de la carretera Autopista del Sol culminará en el fin del característico comercio en la avenida Vicuña Mackenna. Los libros de historia y relatos de propios melipillanos recuerdan la grandeza, importancia y la triste caída de la estación de ferrocarriles de Melipilla, la que a través de sus relatos podemos ratificar la tradición comercial en conjunto a la estación.

Es en este sentido que identificamos algunos hitos y etapas que van a conformar los contextos de los sujetos en los procesos comerciales y laborales del comercio melipillano cercano a la estación. La primera etapa está en los años previos al terremoto de 1985, en donde los comerciantes vieron que desde los años 70 como de a poco iba a la baja del uso del servicio de pasajeros del ferrocarril (Jiménez, 2021), mientras que, por otra parte, la construcción de la autopista del sol se podía divisar en el horizonte y ya se podían inferir posibles las posibles consecuencias en la comuna. A la par van a ir en aumento las empresas de buses y el transporte de pasajeros hacia la costa a través de estas empresas privadas. Este gremio empresarial se verá beneficiado durante la dictadura, ya que van a aprovechar la poca regulación de los transportes y la construcción de la nueva autopista. Lo anterior va a modificar las pautas del comercio melipillano en la avenida Vicuña Mackenna, donde paulatinamente se moverá el foco del comercio principalmente hacia los buses, ante lo cual se modifican algunas estructuras laborales, de comercio y tradición, ya que para las Palomitas, como nos comenta Rosario Allende, el sector de Vicuña Mackenna estaba

dividido por 3 sectores junto con su sindicato, en donde solo las Palomitas del sector 1 trabajaban en la estación, el cual con este cambio de foco de comercio se verá afectado económicamente como en la tradición. Sin embargo, para otros tipos de comercio esto significó un beneficio, ya que Don Julio Gómez nos declara a través de su entrevista que con este cambio hubo un aumento en las ventas del restaurant El Condor, el cual, durante este tiempo, solo se pudo haber visto afectado por la crisis económica de la dictadura en el año 1982. Lo cierto es que la estación de ferrocarriles de Melipilla aún estaba activa en cuanto al servicio de pasajeros, resistiendo a su cierre, pero se veía venir su final, ya que después de 1973 solo había aumento de pasajeros en temporada de verano (Jiménez, 2021).

Este contexto económico descrito anteriormente se va a mantener hasta el terremoto de 1985, hito importante dentro del ramal Santiago-Cartagena y la estación Melipilla, ya que este va a acelerar el proceso de la clausura del servicio de pasajeros y el cierre de estaciones en toda la línea ferroviaria, luego de los estragos que causó el terremoto gran parte de las infraestructuras del ramal y las estaciones. Por parte del comercio melipillano las consecuencias fueron devastadoras, ya que, como dan cuenta las fuentes orales de esta investigación, la avenida Vicuña Mackenna quedó prácticamente en el suelo, como recuerdan Rosario Allende y Fernando Márquez. Nos comentan los entrevistados que, por ejemplo, algunas fábricas de pasteles se vinieron abajo con el terremoto ya que las construcciones eran de adobe, y que tardaron alrededor de dos años en reconstruirla. Por parte de los Melipillanos de la época, a través de consultas hechas por el periódico *El Labrador* a la comunidad con respecto al terremoto, se expresa que aún se notan las consecuencias del terremoto en la comuna, alegando que solo la gente adinerada ha podido sobrellevar las reconstrucciones de sus hogares y que solo las fachadas de las casas y edificios principales de la comuna están arregladas (*El Labrador*, 4 de marzo de 1987b).

Por parte de la estación de ferrocarriles de Melipilla las consecuencias fueron complejas y las podemos analizar tanto a corto como a largo plazo. A corto plazo el cierre de esta quedó sentenciado con el terremoto, podemos nombrar que en la misma estación Melipilla, la bodega de esta era utilizada para el envío de mercaderías agrícolas e industriales del sector (Jiménez, 2012) quedó literalmente en el suelo, quedando hoy en día solamente sus cimientos. En cuanto a otras infraestructuras, por ejemplo, podemos nombrar algunas vías

utilizadas por la bodega que nunca fueron reparadas, o la copa de agua utilizada por el ferrocarril que quedó con peligro de derrumbe. Cabe mencionar que esta copa de agua hoy en día no existe, fue demolida para construir una estación de servicios. En cuanto a las consecuencias a largo plazo podemos enfatizar en que los edificios principales de la estación, el de pasajeros y la cabina de señales, si bien no se cayeron con el terremoto, quedaron en condición de abandono, sufriendo las consecuencias del tiempo y del vagabundaje, de las cuales sus responsables son las autoridades locales, EFE y el estado. Es importante mencionar que la estación Melipilla se encuentra en peores condiciones que la estación Puangue o San Antonio, lo que evidencia la poca preocupación por conservar el patrimonio ferroviario y de identidad de Melipillana. Estas serán las complejas condiciones de la estación Melipilla, la cual será oficialmente clausurada el año 1987 una vez suprimidos los servicios de pasajeros del ramal (Jiménez, 2021). La situación de las ruinas de la estación será de abandono hasta el año 2023, cuando comienzan los primeros pasos de la construcción del moderno Metrotren Alameda-Melipilla, en donde se espera conservar y reparar los pocos espacios en ruinas de la antigua estación.



Estación Melipilla en 1970. Fuente: [Concurso de Fotografía histórica – Biblioteca municipal de melipilla](#)



Ruinas de la estación Melipilla 2024. Fuente: elaboración propia.

El siguiente periodo parte desde 1987 a 1992, año del cese oficial del servicio de pasajeros en la comuna. En este periodo comienza un proceso de adaptación al cierre de la estación de ferrocarriles de Melipilla, en la cual se van a modificar las pautas laborales, de ventas y oficios del comercio melipillano ligado a la estación y a los turistas en tránsito. A lo anterior se va a sumar los eventuales efectos de la construcción de la carretera en el comercio de la avenida, que a través de un reportaje el 15 de febrero de 1987 en el diario *El Labrador* titulan estos efectos como *“la amenaza del tercer milenio”*. En este reportaje se entrevistan a algunos comerciantes de la avenida Vicuña Mackenna, en el cual Yolanda Gómez, dueña del restaurant El Cóndor (madre de Julio Gómez), explica que el contexto económico del momento, además de estar condicionado por la inminente construcción de la carretera, como propone el reportaje, también destacará que para el comercio de la avenida afectó que quitaran el tren local y luego *“la corrida de negocios que le daban a esta calle tanta vistosidad”* (*El Labrador*, 15 de febrero de 1987c). En este mismo reportaje Manuel Gómez, empresario de las bencineras de la avenida, propone la posible reconstrucción de la vieja estación para que se convierta en un centro turístico con museos y locales comerciales de productos típicos y cosas de igual naturaleza, siendo esta una propuesta para acercar turistas y para que *“la nueva carretera nos haga el menor daño posible y hagamos más atractiva a Vicuña Mackenna”*, es decir, el cierre de la estación fue percibido por los locatarios como una pérdida importante y que se debe hacer algo al respecto con la estación.

De parte de las Palomitas de Melipilla con respecto al contexto de 1987 a 1992, Rosario recuerda que luego del cierre de la estación hubo una reorganización de los sectores de venta que había por sindicato en Vicuña Mackenna, ya que las compañeras del sector 1 ya no tenían el espacio de la estación para vender sus productos a los turistas. Ante lo mismo Fernando nos comenta que luego del cierre de la estación las Palomitas tuvieron que adaptarse al espacio que compartían con las demás compañeras sindicalizadas en la avenida. Tanto Rosario como Fernando nos comentan que en este periodo también hubo una reinención de parte del comercio en general de Vicuña Mackenna, el cual se iba adaptando, moldeándose en torno a los cambios que superpuso el terremoto, el cierre de la estación y el auge de los buses en la avenida, aunque esta reinención también supuso el cambio de rubro. Como ejemplo de lo anterior podemos nombrar a Virginia Romo, quien a través de una nota del periódico *El Labrador* comenta qué comenzó vendiendo dulces, pero luego se cambió a la venta de sandías, aludiendo a que estaban mejores las ventas (*El Labrador*, 5 de febrero de 1988), dentro de esta misma nota también comenta Mario Díaz, vendedor de gorros de playa, pelotas y juguetes durante más de 15 años en la avenida, dirá que el negocio está mejor que el año anterior, pero que no se compara con otras temporadas anteriores. Podemos entonces concluir que, a través de un contraste de los relatos orales y periodísticos que se están trabajando en esta investigación, a pesar de los ajustes en el comercio en este periodo habrá una especie de adaptación y repunte económico en cuanto a las ventas y la situación del comercio cercano a la estación, ya que para el periodo posterior a 1987 en Melipilla y la calle Vicuña Mackenna ya se habrá recuperado de los estragos del terremoto del 85 y los ajustes en el comercio se adaptarán y estabilizarán la situación económica, pero aun así va a resonar en las memorias y relatos de los partícipes de esta historia la estación de ferrocarriles de Melipilla y la importancia y grandeza de lo que alguna vez fue la gloriosa avenida Vicuña Mackenna.

La situación descrita anteriormente se va a mantener hasta el año 1992, momento en que se concreta el tramo de Melipilla a Cuncumen de la Autopista del Sol, la cual hasta esa fecha estaba aún en construcción la actual autopista del sol. En este punto el tráfico de vehículos y autobuses hacia la costa se separó por completo de su paso por Melipilla, continuando su camino hacia la costa a través del camino antiguo, pero ahora solamente desde Puangue pasando por Malvilla, Leyda, etc. (ver mapa 1). Es este el punto culmine de las

transformaciones en el tránsito de personas en Melipilla, ya que desde este momento la gran mayoría del comercio de Vicuña Mackenna descrito en los párrafos anteriores se va a ir a la baja en sus ventas. Ana María Olivares, actual dueña de la fábrica de pasteles María Inés, comenta que a partir de esta época hubo una importante baja en la venta de dulces chilenos. Al igual que como nos comenta Fernando, las principales compradoras de las fábricas de dulces eran las Palomitas, quienes revendían estos productos, existiendo entre ellas una estrecha relación económica. De parte del rubro del restaurant en la avenida, Julio Gómez es enfático en que:

“El momento en que se construyó la autopista ahí ya el Barrio Estación, lo que es vicuña Mackenna, empezó a bajar sus ventas en el comercio, y entonces año a año fueron cambiando ya los destinos de los negocios de muchos restaurantes que había en esa época que empezaron a cerrarse y abrirse otros servicios como automotoras, servicentro, etcétera.” (Julio, 2024).



Mapa 1 (Google Maps, 2024)

Por lo tanto, el comercio de Vicuña Mackenna fue el principal afectado con la construcción de la carretera, y no solamente en los sujetos de estudio que estamos desarrollando, si no que este impacto se traspasará hacia otros rubros no contemplados en esta investigación, como las más de 15 vulcanizaciones y las bencineras que había en la avenida para atender a los buses que se estacionaban en los cruceros (Historia de Melipilla, *El Labrador*, 18 de mayo

de 2008). Este nuevo escenario económico si bien fue devastador, si consideramos la cantidad de puestos de trabajo que se perdieron, sin embargo, no fue una total sorpresa para el comercio Melipillano, ya que una opinión publicada en el diario *El Labrador* en 1989 adelanta que:

“Si Melipilla, su comercio, no quiere enfrentar la dura realidad de otras ciudades, debiera ahora mismo comenzar a estudiar y trabajar en un plan que posibilite su desarrollo a partir de sus propias fuerzas y recursos. Porque las visitas “obligatorias” inevitablemente bajarán, cuando se abra la autopista que permitirá pasar por nuestro frente a 100 kilómetros por hora” (El Labrador, 1 de marzo de 1989b).

A raíz de estas profundas transformaciones económicas descritas anteriormente, una consecuencia que podemos observar en la comuna en general es el cambio del punto céntrico de la ciudad, que se moverá hacia la plaza de armas de Melipilla, tal como lo describe Jiménez, B. Sepúlveda, A. y Mallea, M. en su texto “Estación de ferrocarriles de Melipilla, lugar para la memoria” (2012), libro en el cual se describe como la estación junto a sus características económicas van a conformar el centro de Melipilla, y como este punto céntrico comunal se fue moviendo de lugar con el pasar de los años. Este proceso está condicionado por las consecuencias que tuvieron las políticas públicas sobre transporte en la avenida Vicuña Mackenna específicamente, y que posterior a 1992 ya poco y nada queda de lo que fue alguna vez la avenida, con un comercio activo, restaurantes, vendedores ambulantes de todo tipo y Palomitas, quienes en conjunto a turistas durante los fines de semana y veranos, además de Melipillanos que van abastecerse de productos para la once o a “pololear”, con caminatas a paso lento, como recuerda Rosario, conforman aspectos de la vida cotidiana de muchas generaciones de Melipillanos que hoy en día se encuentran en el olvido de parte de las generaciones más jóvenes, pero que las personas de mayor edad recuerdan con mucha nostalgia, cariño, pero también con mucha tristeza.

El último momento de esta investigación está adentrándonos en los años 90, donde se puede ver cómo se van consolidando los procesos de cambios en las formas y modos de transporte en la comuna, y es también el periodo de tiempo en donde podremos materializar entonces las consecuencias de estos procesos en el comercio la comuna y algunas soluciones a sus

problemáticas. Una de las problemáticas es la que aquejaba a las Palomitas de Melipilla, las principales afectadas por la construcción de la carretera ya que su única fuente de venta venía del paso de buses y automóviles con turistas, a quienes en a principios de los 90 se les presentará un proyecto donde podrán vender sus productos en la doble vía de la carretera junto con un espacio construido óptimo para poder vender.

En el siguiente capítulo se estructura un relato en el que se revisarán los casos particulares de los sujetos de estudio y cómo se relaciona con ellos el impacto económico de las políticas públicas sobre transporte. También se va a revisar cómo se relacionan entre ellos, configurando un relato que explique cómo las Palomitas de Melipilla, las fábricas de pasteles y los restaurantes se comportaron en conjunto a través de los periodos políticos e hitos más importantes de las formas de transporte en Melipilla. Por último, en el capítulo tres, veremos cómo a través del impacto de estas transformaciones en el transporte y la economía se termina mermando la cultura, identidad y tradición Melipillana.

9. Capítulo 2: Transformaciones económicas y consecuencias laborales.

A raíz de las políticas públicas sobre transporte en la comuna de Melipilla desarrolladas anteriormente se van a ver modificadas las estructuras económicas y laborales del comercio Melipillano, las cuales, como vimos en el capítulo anterior, se van a ver obligadas a adaptarse a nuevos contextos hasta la construcción de la carretera a las afueras de Melipilla. Es por esto por lo que a continuación vamos a revisar cómo cada sujeto de este estudio se vio afectado tanto en su economía como en su tradición laboral.

9.1. Palomitas de Melipilla:

Las Palomitas de Melipilla serán la parte del comercio ambulante más reconocible y recordada de la época, ya que ellas van a marcar durante muchos años la memoria de los miles de turistas que pasaban por Melipilla en tren o en autobuses. Tal será el recuerdo de las Palomitas que en la competencia artística del festival del huaso de Olmué en 1999 la canción “*Palomita de Melipilla*”, escrita por Loreto Valenzuela e interpretada por el grupo Los Cantaros, va a ganar la competencia, ya que esta canción puede recoger los recuerdos y memorias de quienes visitaban en Melipilla en tren o en bus en aquella época.

Sin embargo, la historia de las Palomitas solo quedará en un lindo recuerdo de los turistas, ya que ellas fueron las primeras afectadas por los drásticos cambios en los modos de transporte del cual se sostenían para poder ejercer su oficio. No solo se verán afectadas económicamente, sino que también los nuevos contextos en el transporte Melipillano van a modificar sus formas de organización del trabajo.

Durante los años 70 y principios de los 80 Rosario Allende, palomita de Melipilla que se encuentra aún activa en el oficio, nos comenta que llega a Melipilla desde Santiago junto a su madre sureña y su padre originario de Melipilla. Una vez instalados en la comuna su madre, a través de la motivación de una amiga empieza en el rubro de las “venteras” (como se les llamaba antes de ser nombradas Palomitas) vendiendo pan amasado en la avenida Vicuña Mackenna. Rosario recuerda de muy buen a manera el escenario económico durante esta época:

“antiguamente el trabajo era pero puf, maravilloso, había mucha gente no había donde colocar buses, las calles se hacían chicas, el comercio igual, estaba la estación de trenes también en donde pasaban los pasajeros a la costa, o sea, era maravillosa la estación de Melipilla, la afluencia de público que había también era, no... se ganaba mucha plata en ese tiempo sí mucha plata” (Rosario, 2024).

Esta buena situación económica durante el primer periodo de análisis es muy importante de nombrar en el relato sobre las Palomitas, ya que, durante este tiempo, a raíz de este buen pasar económico, se van a consolidar sus sindicatos, los cuales se dividían en tres sectores y en conjunto conformaban la institución de las Palomitas de Melipilla. En este sentido Rosario recuerda a sus compañeras de trabajo como mujeres muy trabajadoras y humildes, que una vez que las pioneras conforman los sindicatos y disfrutan del éxito económico que les brinda el sector de Vicuña Mackenna a muchas de ellas les mejora la autoestima y la calidad de vida. Ejemplo de lo anterior, como Rosario nos comenta, en el oficio de las palomitas ellas son dueñas de su tiempo y de cuanto desean trabajar, lo que permitió que muchas mujeres que eran dueñas de casa y madres pudieran criar a sus hijos, nietos y sacar adelante a su familia a pesar de las complicaciones propias del rol de la mujer en las familias, esto bajo la seguridad del trabajo que les brinda el sindicato y las buenas ventas.

Antes de continuar con los análisis de los sujetos históricos a través de los distintos contextos se hace necesario nombrar una característica fundamental en el oficio de las palomitas, que es que en este oficio en general el puesto es heredable para las siguientes generaciones. La madre de Rosario Allende, Rosario Lagos fue palomita y luego ella continuó con la tradición. Además de ella, muchas de sus compañeras, comenta Rosario, son hijas o sobrinas de Palomitas. En este sentido podríamos decir también que en el oficio en general de los dulces chilenos en Melipilla es una tradición que se fue traspasando hacia las siguientes generaciones. Fernando Márquez fue un trabajador de muchos años en distintas fábricas de pasteles en Melipilla, nos comenta que su hermano trabajó en fábricas de dulces y que su madre fue palomita en la estación, también su hijo, de forma similar a su padre, hoy en día se dedica a la amasandería. Su tía, Teresa Lara, fue parte del oficio también, y además instaló la fábrica de dulces chilenos La Perla en 1956, situación similar en la fábrica Santa Ema y María Inés.

Por lo tanto, podemos destacar a través de estos relatos que este oficio es de tradición familiar y heredable para las siguientes generaciones.

Continuando con el relato histórico, para las Palomitas de Melipilla este contexto se va a mantener hasta el terremoto de 1985, que al igual que los demás sujetos históricos, se verán enfrentadas a un escenario económico complejo, ya que como nombramos anteriormente, las Palomitas eran en su mayoría mujeres de escasos recursos y muy trabajadoras, ante lo que recuerda Rosario que:

“Muchas de las Palomitas tenían casitas muy precarias y ellas también viajaban de los cerros porque vivían muchas en la parte alta de Melipilla, entonces para ellas era muy complejo, Melipilla quedó prácticamente en el suelo entonces fue muy difícil poder retomar el trabajo después” (Rosario, 2024).

Es así como se configura la historia de estas esforzadas mujeres, hasta el terremoto de 1985, con sujetas populares, trabajadoras que gozaban de un oficio estable y con buenos resultados económicos, pero que se van a ver enfrentados a los embates de la naturaleza, el cual viene a acelerar el cierre de la estación de ferrocarriles de Melipilla. Rosario recuerda que, si bien no todas las compañeras sindicalizadas participaban de la venta en el sector de la estación, la cual recibía un aumento de pasajeros durante los veranos solamente, este sector de ventas era importante en la tradición de las Palomitas de Melipilla, además de que se complementan las ventas en vicuña Mackenna, que como se dijo en el capítulo anterior, con el auge de los buses y la poca regulación aumentará considerablemente el tráfico en la avenida. Por lo tanto, como podemos concluir con esta información, el cierre de la estación Melipilla puede no haber afectado transversalmente a las Palomitas económicamente, pero si afectó profundamente una tradición de muchos años, en la cual las que más se vieron afectadas fueron las pioneras en el rubro y fundadoras del sindicato.

Como se analizó en el capítulo anterior, los efectos del terremoto se van a mantener durante dos años aproximadamente, en donde la mayoría de los comerciantes volverán a una momentánea normalidad en cuanto a ventas se trata. Las Palomitas siguen resistiendo en sus puestos de trabajo a pesar de haber perdido parte de su tradición y se adaptan para poder vender en distintos puntos de la avenida.

Situación que durará hasta 1992, cuando por fin se completa el tramo de la carretera que pasa por las afueras de Melipilla. Este momento será recordado como un punto de quiebre el cual cambió drásticamente la situación de las Palomitas de Melipilla. Dentro de estas consecuencias se puede enumerar al menos dos que son consideradas como las más importantes para el trabajo y la economía:

1) Reubicación de las Palomitas en la carretera:

Una vez que se completa la construcción del tramo de la carretera desde Melipilla hasta Cuncumen, que pasa por las afueras de Melipilla en dirección hacia San Antonio, se corta por completo el paso obligatorio de cientos de buses y automóviles repletos de turistas por la avenida Vicuña Mackenna, la cual posterior a este suceso, será conocido como el camino antiguo ya que este era el único camino hacia el litoral central. Esto va a generar una problemática en general dentro de los comerciantes de vicuña Mackenna, los cuales en el año 1991 ya presentaban una organización gremial comercial, de la cual las Palomitas fueron participes, con respecto a sus problemáticas en torno a la avenida y el comercio (*El Labrador*, 20 de enero de 1991). Sin embargo, las Palomitas van a ser las más afectadas, ya que a pesar de que lograban obtener ganancias durante el auge de turistas en el verano, como se dijo en el capítulo anterior, además de estar regularizadas y normadas a través de sus sindicatos, no dejaban de tener y depender de la condición de vendedoras ambulantes.

El viernes 8 de enero de 1992, en el diario *El Labrador* se publica una nota en la cual explícitamente se menciona que la construcción de la doble vía hacia san Antonio, el tramo de Melipilla hasta Cuncumen, generó problemas en el rubro de las Palomitas, las cuales ven mermadas sus ventas y tradiciones, siendo este el costo del progreso que traería la carretera, pero que, sin embargo, se les permitirá vender a las orillas de la carretera de forma provisoria. Rosario Allende, recuerda el momento en que les permitieron trabajar en la carretera, lugar en el que no contaban con absolutamente ninguna condición laboral mínima, ni mucho menos un lugar en donde pudieran conservar siquiera algo de la tradición antigua de venta de dulces chilenos en la avenida o en la estación de ferrocarriles.

2) Cambios en la organización del trabajo:

El viernes 26 de febrero de 1993, en el diario *El Labrador*, se encuentra una nota en la cual habla Bruno Jiménez, dirigente de comerciantes que son reubicados en la autopista. En esta nota se nos entregan algunos puntos interesantes sobre las Palomitas, comerciantes y este proceso. Como, por ejemplo, que este proyecto viene desde hace ya dos años atrás a la fecha consultada, o que esta reubicación viene de parte de una organización en conjunto entre distintos tipos de comerciantes afectados por este cambio, los cuales, al momento de la nota, están haciendo todas las diligencias necesarias para llevar a cabo el proyecto de una franja fiscal en la carretera en donde ellos y ellas puedan ofrecer sus productos con las condiciones necesarias para su trabajo. En esta nota además se comenta que los comerciantes ambulantes han hecho grandes inversiones para estos procesos de cambios, lo que nos muestra el nivel de organización y compromiso con el que contaban las Palomitas para poder resguardar su oficio.

Sin embargo, a pesar de que se mencionó anteriormente, las consecuencias de estos cambios y el cómo es recordado este proceso será completamente distinto a como esperaban ellas en ese momento. Respecto a este cambio Rosario nos comenta, recordando a sus compañeras más antiguas, las pioneras del oficio, que para ellas fue muy difícil todo este proceso ya que las Palomitas pioneras que se cambiaron a la autopista eran mujeres de avanzada edad, que venían de los extremos de la ciudad o de sectores rurales a ejercer el oficio, además de mujeres humildes que ahora debían contratar un vehículo para movilizarse a su lugar de trabajo, lugar que también quedaba lejos de los proveedores o de las fábricas de pasteles, ubicados todos en el Barrio estación o en barrio los cruceros, ambos colindantes con la avenida.

Respecto a esto último Fernando Márquez comenta que durante este proceso él aún trabajaba en la fábrica de dulces La Perla, ubicada en la esquina de Vicuña Mackenna con Fuenzalida. Nos comenta que de lunes a viernes él trabajaba en producción, y que sábados y domingos, cuando más habían, se dedicaba repartir y abastecer a las Palomitas que posterior al cierre de la estación y la construcción de la carretera tuvieron que repartirse a través de distintos puntos de todo Vicuña Mackenna y la carretera.

9.2. Fábricas de dulces y trabajadores:

Antes de continuar con el desarrollo de las fábricas de dulces a través de los hitos y momentos indicados en el capítulo uno, es necesario mencionar que estos establecimientos están, desde sus inicios, intrínsecamente relacionados al oficio mismo de las Palomitas de Melipilla, a las ventas en el ferrocarril y la avenida Vicuña Mackenna, es decir, no pueden haber existido estas fábricas si no fuese por las ellas quienes vendían sus productos.

Para las Fábricas de dulces los distintos hitos y procesos económicos, como nombramos anteriormente, se vivirán de forma similar a como sucedió con Palomitas, pero lo vamos a analizar desde las problemáticas propias de la fábrica y sus trabajadores a través de los años 80 y 90.

Los Orígenes de las fábricas de dulces se remontan hacia los años 50 en Melipilla, años en que la venta de dulces en la avenida y la estación era un oficio que ya existía de forma artesanal, con otros dulces y con la venta de otros productos que complementaban a este, como la empanada, el sándwich, humitas, etc. Las dueñas de las fábricas, al menos de las más antiguas de la comuna, que son la fábrica de dulces La Perla, Santa Emma y María Inés, tienen sus orígenes como venteras de dulces en la estación de ferrocarriles. Las mismas fábricas fueron establecidas gracias a las ventas de las Palomitas en la estación y en la avenida (Rosario, 2024). En estos tiempos que se relatan el dulce “chileno”, como se conoce popularmente hoy en día, ni siquiera era llamado de esta forma en la época, cuestión que Fernando, Rosario y Ana María recuerdan muy bien. Cuentan ellos que existían tres tipos de dulce, la torta, el calado y el merengue, oferta de productos que cambiaría y se ampliaría desde los años 70 debido al aumento de las ventas y la popularidad que ganarían las Palomitas de Melipilla en el imaginario colectivo capitalino principalmente, en el cual recuerdan el viaje a la costa en ferrocarril o en bus con parada en Melipilla.

Llegando hacia los años 80 las fábricas gozarán de una buena cantidad de ventas, que como ya hemos mencionado antes, se veían beneficiados por el aumento de turistas durante los veranos, sin embargo, esto se mantiene hasta el terremoto de 1985 en donde comienzan los primeros problemas en general en el comercio Melipillano. Fernando, que por esos años trabajaba en la fábrica La Perla a los 21 años, indica que la fábrica se vino abajo producto

del terremoto, ya que estas construcciones eran muy antiguas y de adobe, cuestión que afectaría económicamente a la fábrica ya que se demoraron alrededor de dos años para volver a estar activos en la venta de dulces y en un funcionamiento normal. Ana María, dueña actual de la fábrica de dulces María Inés, indica que para ellos como fabrica y para las Palomitas estuvieron con bajas ventas luego del terremoto.



Fachada Fabrica de dulces La Perla 2024. El muro rojo corresponde a parte de la fachada antigua que se cayó con el terremoto de 1985, mientras que el del costado es la reconstrucción. Fuente: elaboración propia.

Respecto al cierre de la estación Melipilla las fábricas van a percibir dentro de todo su espectro de ventas una pequeña baja (Fernando. 2024), la cual no afectará transversalmente a estos negocios, pero si la clausura de la estación será percibida como una pérdida de parte de sus tradiciones, ya que todas las fábricas en sus orígenes vienen de una tradición familiar arraigada a la estación (Ana maría, 2024).

Luego, en 1992, sumado en parte a las bajas en ventas dejó el cierre de la estación, también llegó la construcción de la carretera a cambiar definitivamente el escenario económico para la comuna. Las fábricas de dulces al igual que las Palomitas van a experimentar una baja importante de las ventas de sus productos, ya que la fuente principal de ventas para las fábricas eran las Palomitas, lo que obligó a estas, partir de los años 90, a reducir la cantidad de trabajadores que tenían para poder seguir funcionando y a la vez obtener ganancias (Fernando, 2024). Estos trabajadores, al igual que Fernando, llevaban años de trabajo en el

mismo rubro, fueron parte de la tradición, por lo tanto, la pérdida de su fuente de trabajo los va a obligar, al igual que muchas otras personas afectadas por estos procesos de cambios, a reinventarse, resistir y buscar trabajo en otros rubros, aunque este esté fuera de la tradición de la fábrica de dulces.

Además de los problemas económicos que les generó en los años 90 las políticas públicas de transporte en la comuna ahora van a tener que competir en el rubro con la aparición de otras fábricas de dulces, las cuales funcionan de forma ilegal, sin normas sanitarias ni con trabajadores con contrato regularizado por la ley. Esto les permitió vender sus dulces más baratos en relación con la competencia, lo que afectó económicamente a las fábricas tradicionales al ejercer estos otros el comercio ilegal. Las fábricas se van a mantener activas a pesar de las bajas ventas durante los años 90, mientras que en la actualidad han buscado la venta en otros sectores que es lo que les permite seguir funcionando, pero, sin embargo, lo que es la tradición de ventas como alguna vez lo fue indican los entrevistados, si no está perdida por completa, gran parte de lo que alguna vez fue el comercio de los dulces ya no existe en la actualidad

9.3. Restaurantes:

Si bien los restaurantes fueron el tipo de locales comerciales menos afectados por los dos primeros procesos desarrollados hasta ahora, es decir, el terremoto del 85 y el cierre de la estación, estos no dejan de ser una parte importante de la imagen tradicional del comercio de la avenida Vicuña Mackenna, ya que se complementaban muy bien con los demás sujetos históricos desarrollados en esta investigación.

Es por esto por lo que para caracterizar a los restaurantes nos detendremos más en su correlación con los demás sujetos históricos, con otros comercios, su importancia y por último cómo se comportan estos con el hito culmine de la caída del comercio Melipillano, la construcción de la carretera y los años posteriores.

Los restaurantes son una parte importante de la imagen comercial que alguna vez tuvo Vicuña Mackenna, en donde su fuente principal de ventas provenía de los ferrocarriles hasta el año 1970 y luego de esto percibe un aumento en las ventas con el alto flujo de automovilistas y

buses que se detenían en la avenida Vicuña Mackenna (Julio, 2024). Grandes personajes de la historia de Chile o figuras políticas importantes de la época en sus viajes al litoral pasaban por Melipilla y su estación. Como la parada en esta estación era obligatoria, y cuando se sabía de la visita obligada de estos personajes ilustres eran recibidos con una banda de música en vivo (Bruno Jiménez, 2012). Ejemplo de esto fue la visita de Pablo Neruda a Melipilla, escritor y poeta chileno que frecuentaba en sus viajes a su casa en isla negra el restaurant El Cóndor, donde forjó una muy buena amistad con su dueño Fernando Gómez (padre de Julio Gómez), anécdotas documentadas por el autor Melipillano Hernán Bustos Valdivia en su libro “Neruda y Melipilla” (2015).

Avanzando en el tiempo, comenzando los años 80, Julio si recuerda haber visto el restaurant El Cóndor afectado por la crisis de 1983 percibiendo una baja en las ventas, lo que coincide en que el comercio Melipillano en general se vio afectado por la crisis (*El Labrador*, 21 de diciembre de 1983), al menos de este sector, ya que las Palomitas y las fábricas demuestran haber sorteado la crisis en base a los turistas durante los veranos.

Respecto a la relación con las Palomitas Julio Gómez nos cuenta que de parte del restaurant El Cóndor, y también de parte de otros restaurantes, tenían muy buena relación con ellas, ya que ellas también iban a los restaurantes a ofrecer sus productos a la clientela, o también que en general la mayoría de los dueños de restaurantes y otros venteros tenían buena relación y se conocían ya que era muy común encontrarlas en las puertas de sus negocios y en toda la avenida (Julio, 2024). Con respecto a la relación comercial entre restaurantes Julio nos indica que:

“Entre nosotros había una muy buena convivencia, entre todos los restaurantes del sector, fuente de soda, que eran los del rubro del restaurante de mi familia, había una muy buena relación, o sea, en general, nos conocíamos todos y se llevaba una competencia comercial sana” (Julio, 2024).

Podríamos entonces indicar que, en base a este tipo de relaciones entre restaurantes y vendedores ambulantes de todo tipo, no solamente Palomitas, había una economía comunitaria ya que había una relación del día a día, se conocían, se permitía entrar a los distintos locales a través de la avenida, se conforma una identidad entre ellos, y como punto

culmine, también se vieron afectados por la construcción de la carretera. Respecto a esto último Julio analiza la situación de las consecuencias de la construcción de la carretera a largo plazo:

“lo que es vicuña Mackenna empezó a bajar lo que era sus ventas en el comercio digamos y entonces año a año fueron cambiando ya los destinos de los negocios de muchos restaurantes que había en esa época que empezaron a cerrarse y abrirse otros servicios como automotoras, servicentro, etcétera” (Julio, 2024)

Con estas reflexiones podemos reafirmar nuevamente el impacto negativo de la construcción de la carretera, ya que todos los sujetos históricos mencionados hasta ahora se topan en distinta intensidad con el mismo problema económico que trajo la carretera al cortar el paso de los turistas.

Sin embargo, queremos rescatar lo último mencionado por Julio en la cita anterior, que año a año fueron cambiando ya los destinos de los negocios. Vicuña Mackenna ya no es lo que alguna vez fue en cuanto a comercio. Hoy en día en el sector donde se encontraba la estación hay un McDonald's, donde estaba la copa de agua de la estación hay una gasolinería y donde hubo una estación de servicios hoy no hay nada. De los pocos negocios que siguieron en pie hasta hace algunos años hoy en día están totalmente remodelados o solamente quedan sus fachadas. Los estados de conservación son totalmente negativos, siendo que estas estructuras alguna vez fueron de parte importante del comercio y la identidad de Melipilla, que a su vez estaban intrínsecamente relacionados al ferrocarril y lo que fue alguna vez la avenida Vicuña Mackenna, lo que en un caso hipotético podría haber funcionado como un puente hacia la memoria y la revalorización de la historia local Melipillana.

10. Capítulo 3: Consecuencias culturales e identitarias.

Antes de evaluar las consecuencias identitarias de los procesos económicos y de las políticas públicas de transporte en la comuna de Melipilla es necesario resaltar en casos particulares y generales algunos aspectos de economía comunitaria como indica Coraggio, 2011 y economía popular Sarria, Tiribia, 2004 que funcionaron durante mucho tiempo y que son importantes para la identidad del comercio Melipillano desarrollado en torno a la estación de ferrocarriles y la Avenida Vicuña Mackenna.

10.1. Comunidad e identidad:

Respecto al comercio en general de Vicuña Mackenna podemos resaltar el ambiente de comunidad que se generó en torno a todos quienes participaban de ella, donde hay estrechas relaciones de tradición familiar, relaciones económicas, amistad, confianza entre muchos otros adjetivos que se le pueden dar. Por ejemplo, Julio Gómez, recuerda la organización de paseos a la playa entre comerciantes de Vicuña Mackenna donde también se incluían a las Palomitas, paseos en los que Rosario Allende también comenta haber participado, conservando un recuerdo muy lindo de la época. También Rosario recuerda que su madre y la de Fernando, ambas Palomitas, fueron muy buenas amigas y compañeras de oficio, al igual que sus padres eran amigos, aunque estos no participaron del oficio. Por ende se puede identificar que para estas familias la comunidad y economía vienen de la misma fuente de trabajo.

De parte de la relación económica entre fábricas de dulces estas responden a aspectos de la economía comunitaria y popular. Las fábricas, nos cuenta Fernando, tenían cada uno sus clientes o Palomitas habituales, quienes les compraban sus dulces al por mayor para poder revender, cuestión que se respetaba entre fábricas, sin quitarse clientes a través de malas prácticas, a lo cual solamente si no tenían de un tipo de dulce en un lugar ellas iban y compraban en otro. También entre estas fábricas se establecía el precio de los paquetes de dulces en consideración del costo de toda la producción, en un sentido en que no se perjudique la venta de los demás partícipes del rubro, cuestión que era respetada por todos quienes participaban (Fernando, 2024), lo que si generó conflicto luego fueron las fábricas piratas. También en ocasiones en que no toda la mercadería adquirida por las Palomitas se

vendía durante la jornada, existía la confianza entre ellos para devolver la mercadería y a su vez devolver el equivalente al dinero a la palomita (Rosario, 2024). Ninguno de los entrevistados en esta investigación recuerda de mala forma la relación que hubo entre los demás sujetos, es más, es recordada de forma positiva por los entrevistados, aludiendo que hoy en día si existen conflictos de parte de las Palomitas y las fábricas, con la aparición de fábricas “piratas” o vendedores no autorizados en peajes u otros sectores que perturban esta buena relación, y aún más, se pasan a llevar las tradiciones de los sujetos conformadas durante muchos años.

El papel de las Palomitas de Melipilla como institución no solamente se reducía a su actividad económica desarrollada en la comunidad comercial de la avenida, sino que partían desde su trabajo y luego se traspasaba a los barrios, autoridades e incluso a relaciones con otras instituciones de Melipilla durante fechas y ocasiones importantes para la comuna, que durante estos años era considerablemente más reducida en cuanto a cantidad de habitantes, haciéndose notar el papel de estas. El diario *El Labrador* registra muy bien estos momentos. Por ejemplo el 5 de diciembre de 1986 en vísperas de navidad a través del sindicato de Palomitas y otros vendedores ambulantes se organizaron para darle a la avenida Vicuña Mackenna una imagen limpia y ordenada, sindicato que también se relaciona con el barrio Estación, uno de los sectores donde trabajan, en este lugar regalaron dulces y juguetes a los niños del barrio, hicieron jardinería en los árboles y levantaron una enorme paloma iluminada como símbolo de paz y progreso (*El Labrador*, 7 de enero de 1987d), situación similar ocurrirá en vísperas de navidad de 1989 donde el sindicato número 2 de Palomitas organizó una fiesta con dulces y bebidas para los niños, pero ahora en el barrio los cruceros, barrio colindante al barrio estación (*El Labrador*, 20 de diciembre de 1989).

Esta será una actividad recurrente del sindicato número dos, ya que el miércoles 19 de noviembre de 1990 en *El Labrador* Alejandro Rojas, presidente del sindicato mencionado, indica que ese año es el sexto año consecutivo en que realizan aquella actividad, evidenciando el compromiso de la entidad con la comuna y su labor, traspasando la influencia de las Palomitas hacia los melipillanos. Este tipo de actividades también fueron realizadas por María Inés Barbás, dueña de la fábrica de dulces María Inés, quien también fue presidenta de la junta de vecinos del barrio Los Cruceros. Nos cuenta Rosario que ella cerraba el pasaje

donde está la fábrica y hacía fiestas para los niños, regalando dulces chilenos y juguetes. Ella combinó su compromiso con el oficio y la sociedad para poder entregar felicidad a los niños del barrio convirtiéndose en una persona activa socialmente en la comuna.

No solamente se limitaron a realizar actividades comunitarias en su lugar de trabajo y sus barrios, sino que también se relacionaron con otras instituciones sociales de la comuna. El domingo 10 de mayo 1992, a través del diario *El Labrador* la fundación integra, fundación encargada de atender niños en condiciones de pobreza extrema, publica agradecimientos para la empresa Soinca Bata y para las Palomitas de Melipilla por donaciones hechas a la fundación, lo que nos muestra el compromiso de ellas con la comuna más allá de lo económico, comportándose como actores sociales activos.

Las Palomitas también tendrán una buena comunicación y relación con las autoridades locales al ser vendedoras ambulantes, ya que en ellos también se sostenía la organización y seguridad del espacio de trabajo de ellas. El viernes 30 de marzo de 1990 en el diario *El Labrador* se comunican agradecimientos públicos de parte de Edis Adaro, quien fuera presidenta del comité de Palomitas número 3, a autoridades locales, provinciales, gobernador, cámara de comercio, carabineros entre otros por el apoyo brindado durante su gestión como presidenta del sindicato.

En resumen, hubo relaciones Económicas, de amistad, familiares, relaciones sociales, unas más formales que otras, en fin, hubo una comunidad que se forjó durante muchos años, la cual atravesó generaciones, constituyéndose así, en los términos teóricos en esta investigación, una cultura, tradición e identidad en torno al comercio Melipillano

10.2. Consecuencias e impactos culturales:

Si bien podemos hoy en día encontrar a los sujetos históricos activos económicamente las condiciones generales de su oficio, además de las económicas, se han visto modificadas a un nivel en que las consecuencias de las políticas públicas de transporte que a estos desgastaron, contemplan pérdidas en términos patrimoniales, culturales e identitarios que son lamentables para los sujetos y la identidad de estos, aún más si tenemos en consideración que fueron en conjunto todos ellos sujetos activos en la comuna.

En este sentido, a continuación, se revisarán algunos aspectos de cambio e impacto en los oficios que evidencian un desgaste de su cultura e identidad del comercio Melipillano en la actualidad, que tienen sus orígenes en las políticas públicas de transporte.

De parte de las Palomitas podemos mencionar dos formas de abandono del oficio a raíz de las políticas públicas de transporte. Primero, muchas de las pioneras van a “colgar el canasto” luego del cambio a la carretera (Fernando, 2024), esto por su edad o porque simplemente ya nunca más fue lo mismo en el oficio de las Palomitas, superando incluso estos motivos a los motivos económicos, si no que tienen que ver más con las nuevas condiciones materiales en las que se encuentra el oficio.

El segundo motivo de abandono viene relacionado con la tradición familiar del oficio. Como nos comenta Rosario, este es un trabajo heredable, en el cual ella y mucha de sus compañeras del sindicato de Palomitas de Melipilla son herederas de la tradición de trabajo, pero según su mismo testimonio y el de Fernando, que ve estas problemáticas desde otro punto de vista, esta tradición se ha ido perdiendo a través de los años, ya que las hijas de las Palomitas que aún siguen vigentes hoy en día no quieren continuar con el oficio porque no hay una proyección económica respecto a este, lo que genera una alta preocupación de parte de las que siguen vigentes, generando un miedo de que se vaya perdiendo la tradición. Sumado a lo anterior, las ventas solo ven un alza durante el auge de turistas en el verano y alguno fines de semana largo nos comenta Rosario, cantidad de ventas que llevan viviendo ellas más de 30 años, a los que se le han ido sumando otros tipos de problemáticas a través de los años, como venteras no autorizadas de sus mismos productos en peajes anteriores a su sector, problemas con los camiones en los estacionamientos de sus locales, robos, vagabundaje en su lugar de trabajo, lo que genera inseguridad, choques, la situación de pandemia en su momento que paralizó totalmente el trabajo, es decir, el trabajo de las Palomitas se ha convertido en una verdadera resistencia a través de los años, la cual se mantiene en base a sus sindicatos, movilizaciones e insistencia a las autoridades locales para que les proporcione las condiciones óptimas para su oficio.

Por otra parte, uno de los impactos más fuertes que podemos identificar respecto de las Palomitas de Melipilla y de la continuidad de su oficio en la comuna tiene que ver

directamente en las condiciones laborales en la carretera y en Vicuña Mackenna en las que ellas trabajaron. Tenemos dos casos de dos Palomitas que murieron en sus puestos de trabajo. Una que falleció en Vicuña Mackenna y otra que falleció cuando ya habían cambiado a la carretera. La Palomita que falleció en la avenida Vicuña Mackenna era la madre de la entrevistada Rosario Allende, quien nos cuenta con mucha tristeza que su madre falleció porque la aplastó una rama de un árbol en la avenida, específicamente en la ex bomba Esso, actual Petrobras, hecho que también aparece documentado en el diario *El Labrador* (*El Labrador*, 12 de enero de 1990c).

El segundo caso está estrechamente relacionado con el cambio de las Palomitas a la carretera. Nos cuenta Rosario que una de sus compañeras se encontraba trabajando en la carretera, en el momento de cambio de lugar de trabajo de Vicuña Mackenna hacia la autopista para poder vender. Ella se encontraba en ese lugar trabajando cuando pasa un conductor en estado de ebriedad que la arrasó y asesinó, dejando también a otras dos Palomitas heridas, y un niño sin su madre (Rosario, 2024). Las consecuencias en la tradición laboral de las palomitas vienen de la mano de un proceso que tratamos anteriormente, la deserción de las palomitas del trabajo. Esto último se va a complementar al caso de las compañeras que tuvieron este accidente sin consecuencias letales no quisieron volver a vender en la carretera, mientras que sus hijas, sobrinas, nietas etc., no siguieron en el oficio porque sus herederas tampoco continuaron, lo que corta de lleno un linaje completo de Palomitas que dejan el trabajo y a su vez la continuidad y tradición de trabajo de años formada en la avenida y en la estación.

Lo hechos descritos anteriormente cortan tradiciones de años de las Palomitas, que sumado a los demás procesos tratados con anterioridad van a desgastar hoy en día en muchos sentidos a las pocas que siguen sosteniendo la tradición de su oficio en las compañeras más antiguas que siguen en actividad, como Rosario que aún resiste en su puesto de trabajo en la carretera.

10.3. Opiniones de los entrevistados:

Por último, para terminar de complementar este relato en torno al impacto cultural e identitario se va a tomar en cuenta cual es la opinión de los protagonistas de esta historia con respecto a si hoy en día en la comuna de Melipilla se conserva o no la identidad del comercio Melipillano de la avenida Vicuña Mackenna o no. Las respuestas son variadas, con matices

dependiendo del caso, pero importantes para dimensionar un proceso desde el punto de vista de los protagonistas, quienes vivieron un proceso que marca un antes y un después en su vida como participantes del tradicional comercio de la avenida Vicuña Mackenna. Para Julio Gómez, desde el punto de vista de los restaurantes de la avenida, considera que, si existió una identidad en torno a la comunidad de comerciantes, pero que sin embargo:

“los tiempos han cambiado, ya no es lo mismo que antes, esas relaciones, ese sentimiento identitario como tú dices, de pertenencia ya no se visualiza ya, está totalmente cambiado, el sector digamos ha cambiado drásticamente, o sea, otro tipo de gente, no tiene ese sentido de pertenencia, ahora mismo tenemos un McDonald al frente, son otros tiempos jaja” (Julio, 2024).

Podemos entonces inferir que, a partir de la opinión que da Julio y los análisis hechos durante la investigación, que de parte del negocio de los restaurantes ya casi nada queda de lo que alguna vez fue la comunidad de restaurantes y negocios de la avenida.

Ana María también confirma que hubo y hay identidad de parte de las Palomitas y el dulce Chileno Melipillano, pero también considera que la tradición e identidad de la época del tren se ha visto afectada, lamentando que no se haya conservado la estación de Melipilla. De Parte de Ana María y la fábrica de dulce María Inés de podemos concluir que la estación Melipilla estructuró una parte importante para ella y la tradición dulcera Melipillana.

Fernando por su parte dice que, si hubo una identidad, que el dulce Melipillano fue reconocido en su época y que los Pasteles fueron muy famosos por las Palomitas, aludiendo que “incluso” les hicieron una canción. El, desde su posición de maestro pastelero, evalúa positivamente esta identidad, diciendo que hoy en día se mantiene la valoración de los pasteles y que lo que se hacía en ese tiempo se sigue haciendo ahora, incluso de mejor calidad. Este análisis de Fernando nos demuestra la vigencia de las fábricas de pasteles Melipillanas, pero que considerando los análisis anteriores podemos indicar que la comunidad, identidad y tradición que giraba en torno a las fábricas hasta principios de los 90 fue lo que se perdió con las políticas públicas de transporte.

Por último, Rosario con respecto a la identidad Melipillana considera que

“La tradición de nosotros no más po (las Palomitas), la tradición de Melipilla. Yo no sé si será a nivel país, pero por lo menos a nivel de comuna, así como los es Pomaire con la greda, somos nosotras la tradición de Melipilla, nosotras le damos una identidad, somos entidades vivas nosotras, estamos aquí, estamos trabajando, estamos con el mesón estamos, con los canastos, salimos a desfilar, estamos vestidas de blanco para atender al público” (Rosario, 2024).

De parte de Rosario, en representación de las Palomitas de Melipilla, podemos identificar un relato sobre ellas y la identidad Melipillana que se encuentra en resistencia hoy en día, que firmemente se sostiene sobre la conservación de su oficio a través de todos estos años, las cuales desde el terremoto de 1985 han tenido que sortear grandes problemas y transformaciones que las han obligado a modificar sus tradiciones hasta casi perderlas por completo, o por lo menos, han tenido que cambiarlas radicalmente, sin embargo esto no ha podido ir en contra de la identidad y el oficio que les entrego dignidad y calidad de vida a mujeres trabajadoras, esforzadas y populares y sus familias.

11. Conclusiones:

Hubo un impacto en el comercio Melipillano de la avenida Vicuña Mackenna debido a las políticas públicas de transporte, este se desarrolló en distintas intensidades en los sujetos estudiados en esta investigación como vimos en el capítulo tres, la cual, bajo sus propios relatos, vieron mermada sus ventas, pero aún más vieron desgastadas sus tradiciones e identidad a través de los años. Este impacto lo podemos observar a través del cierre de restaurantes en la avenida, de los que quedan muy pocos en funcionamiento o en funcionamiento esporádico, en las fábricas de dulces con bajas ventas, reducción de personal con años de tradición laboral o la modificación de sus formas de trabajo, y por último en las Palomitas de Melipilla, podemos ver cómo se vieron afectadas ellas en un cambio casi total en sus tradiciones laborales al verse obligadas a cambiarse a la autopista, mientras que por el lado de las consecuencias económicas, vemos como las bajas ventas son un impedimento para que sus hijas quieran continuar con el oficio.

Respecto a las políticas públicas de transporte de fines de los 80 y principios de los 90, es decir, la clausura del servicio ferroviario de pasajeros en Melipilla y la construcción de la carretera, podemos concluir que son dos procesos que van en una misma línea. Por un lado, la clausura del servicio de pasajeros si afectó al comercio Melipillano, en parte afectó en las ventas, pero principalmente modificó las tradiciones que se habían forjado en torno a este desde los inicios de las fábricas de dulces y las Palomitas pioneras en el oficio. Junto a lo anterior es necesario también indicar que lo que termina por liquidar el comercio Melipillano de la avenida fue, primero en términos estrictamente económicos, la construcción de la carretera por las afueras de Melipilla y el término de las visitas obligadas por los turistas, y segundo complementar el proceso ya iniciado de la modificación de las tradiciones del comercio. Por lo tanto, fueron dos políticas públicas de transporte que se complementan en detrimento del comercio de la comuna, la modificación sus tradiciones y desgastando la identidad del comercio e incluso de la comuna entera.

Esta investigación trata sobre historia local Melipillana, en relación con el comercio, la estación de ferrocarriles y la construcción de la Autopista del Sol, aspectos de la historia local con muy poca literatura, de la cual destacamos las obras citadas de Bruno Jiménez (2021, 2012) y al autor Hernán Bustos Valdivia (2015) siendo las más completas con respecto al

tema de esta investigación. En consideración a lo anterior, le sumamos que los archivos periodísticos del diario *El Labrador* entre los años 84 y la primera mitad del 86 se encuentran desaparecidos debido al terremoto del 1985, según nos cuentan los administradores de su archivo ubicado en Melipilla. Estas situaciones conforman aspectos de la investigación que fueron limitantes para su óptimo desarrollo. Sin embargo, a raíz de esto fue necesario realizar entrevistas, las cuales resultaron muy enriquecedoras para complementar la bibliografía, las fuentes periodísticas y las fotografías de la investigación, estructurando un relato histórico contundente que aporta profundidad a una problemática histórica conocida en la comuna, pero que no había sido revisada con la rigurosidad de la historiografía, ni en los años que en esta ocasión se desarrollaron.

Durante el proceso de entrevista para la investigación se puede notar en la voz de los protagonistas de esta historia el sentimiento de amor hacia las tradiciones e identidad Melipillana, la que es profundamente popular, y que puede generar fácilmente una conexión entre quienes vivieron la época de gloria de la estación de ferrocarriles de Melipilla y la avenida Vicuña Mackenna, sobre todo recordando su comercio y el cómo era la vida del Melipillano en la época. Podemos entonces inferir que la “muerte” de la avenida Vicuña Mackenna es el precio del progreso, tal como se comentaba en *El Labrador* por esos tiempos. Sin embargo, más que progreso, hubo profundos cambios en la comuna, donde la economía se mueve de lugar dentro de la comuna, las tradiciones se ven modificadas hasta casi perderse y el ala más frágil del comercio, el comercio ambulante, pero el más significativo, las Palomitas de Melipilla son despojadas a la carretera resistiendo al “progreso” que a ellas nunca les llegó. Hoy en día continúan en la carretera vendiendo sus productos, pero año a año cada vez son menos las Palomitas que van quedando, y cada vez son menos los días que van a trabajar, situación que empeora si sus hijas y nietas no quieren tomar su puesto, siendo cuestión de tiempo que llegue el día en que ya no existan más el oficio en Melipilla, al menos, como se conocieron alguna vez.

A pesar de lo anterior creo que las transformaciones que ocurrieron en la comuna, principalmente la construcción de la carretera fue necesaria e inevitable en esos años para Chile, y sus consecuencias en la avenida serían inevitables ya que tarde o temprano ocurrirían. Sin embargo, si las políticas de reestructuración económica de EFE hubiesen sido orientadas

a la modernización del sistema ferroviario, y si de parte de las autoridades locales, en cualquiera de sus administraciones se hubiese puesto en valor a las Palomitas, a las fábricas de dulces, restaurantes o la estación de ferrocarriles de Melipilla como figuras de patrimonio local inmaterial (Ortega, 2022) quizá los procesos de transformación de la comuna hubiesen sido mucho más democráticos, o al menos se hubiese estructurado una protección de las tradiciones y la identidad Melipillana, y hoy en día esta sería un motivo de representatividad y orgullo de las y los Melipillanos.

12. Bibliografía:

- Bustos, H. (2015). Neruda y Melipilla. Graficalvarez.
- Canales, M. (2006) Metodologías de investigación social: introducción a los oficios. Editorial LOM, Santiago.
- Calvento, M. (2006). Fundamentos teóricos del neoliberalismo: su vinculación con las temáticas sociales y sus efectos en América Latina. *Convergencia*, 13(041), 41-59.
- Canclini, N. (1995). Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización. Editorial Grijalbo.
- Coraggio, J. (2011). Economía social y solidaria. El trabajo antes que el capital. Ediciones Abya-Yala.
- Coraggio, J., & Muñoz, R. (2018). Economía de las ciudades de América Latina hoy. Ediciones UNGS.
- Gourvish, T (1999), Los ferrocarriles como medio de transporte en Gran Bretaña, 1830-1990. *Universidad de Londres, Escuela de economía y ciencias políticas*.
- Guajardo, G., & Sottorff, C. (2022). Ferrocarril y ciudad: una historia de relaciones entre la esfera económica y el espacio urbano. *Mirada Ferroviaria*, 45, 10-21.
- Guerrero, R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del Sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33, 59-76. DOI: 10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-04.
- Jiménez, B. (2021) Estación de Ferrocarriles de Melipilla Diseño y usos de un espacio público industrial. *Memoria (Arqueólogo) Universidad de Chile*, 2021.
- Jiménez, B. Sepúlveda, A. & M. Mallea. (2012) Estación de ferrocarriles de Melipilla, lugar para la memoria. *Ojo en tinta Impresores*, Santiago de Chile.
- Morandé, F. (2016). A casi cuatro décadas del Consenso de Washington ¿Cuál es su legado en América Latina? *Instituto de Estudios Internacionales – Universidad de Chile*, 31-58.
- Morro, J. (2019). La destrucción creadora de Schumpeter. Su significado histórico y su proyección actual. *Departament d'Humanitats Universitat Pompeu Fabra*.
- Ortega, A. (2022). Rieles que unen. Patrimonio ferroviario entre Estación Central y San Bernardo. Ediciones de la Subdirección de Investigación.

- Ramírez, A. (1993). Empresa de FFCC del Estado: Un Caso de Privatización en Democracia. Ediciones Janequeo.
- Rojas, M. (2004). Identidad y cultura. Artículos arbitrados, 27, 489-496.
- Sánchez, V (1994), Desarrollo de las líneas férreas en Europa: Aspectos históricos. La red de transportes ferroviarios españoles. Dialnet, *cuadernos de estrategia (ministerio de defensa)*.
- Saieh, C. (1996). La privatización del área de carga de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en Chile: ¿una negociación atípica? Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, 1-27.
- Sarria, A., & Tiribia, L. (2004). Economía popular. Editorial Altamira.
- Taylor y Bogdan (1992) Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Editorial Paidós, Barcelona.
- Thomson, I., & Dietrich, A. (2000). Historia del ferrocarril en Chile. Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

13. Fuentes:

- El Labrador. (1983). *Poco movimiento en comercio local*. Pág. 1. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1987a). *Con la llegada del tren terminó el trabajo para los carreteros: Melipilla fue muriendo un poco día a día*. Pág. 7. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1987b). *A dos años de la tragedia, los Melipillanos tienen la palabra: ¿Se ha recuperado la ciudad del terremoto?* Pág. 4. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1987c). *Autopista fuera de Melipilla: “La amenaza del tercer milenio”*. Pág. 4. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1987d). *Comité de Palomitas*. Pág. 5. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1988). *En Vicuña Mackenna veraneantes hacen subir las ventas*. Pág. 3. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.

- El Labrador. (1989a). *Cerca de 500 personas visitan la comuna: Hoy gracias al “Expreso del Recuerdo”*. Pág. 1. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1989b). *Opinión. Nueva 78: Gran desafío*. Pág. 2. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1989c). *Por quinto año consecutivo: Palomitas harán felices a niños de Los Cruceros*. Pág. 9. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1990a). *Ex presidenta de Palomitas agradeció a las autoridades*. Pág. 5. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1990b). *Palomitas festejan a niños*. Pág. 4. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1990c). *Trágica muerte de “Palomita” en Avenida Vicuña Mackenna*. Pág. 1. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1991). *Sobre trabajos de mejoramiento: Comité V. Mackenna entrega memorándum a Vialidad*. Pág. 5. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1992a). *Solución a “Las Palomitas”*. Pág. 2. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1992b). *Por donaciones hechas: INTEGR A Melipilla agradece a Soince y a “Las Palomitas”*. Pág. 4. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- El Labrador. (1993). *Bruno Jiménez R. “La instalación de comerciantes en la autopista fue producto del trabajo de todos y no de pocos”*. Pág. 3. Sección de Periódicos. Biblioteca Nacional de Chile.
- Fotografía estación de ferrocarriles de Melipilla. (1970). [Concurso de Fotografía histórica – Biblioteca municipal de melipilla](#)
- Google. (2024). Mapa ciudad de Melipilla. Google Maps.
- Historia de Melipilla (2008). *La Autopista del Sol y Vicuña Mackenna*. Biblioteca Municipal de Melipilla.

Entrevistas y conversaciones:

- Relato N.1: Julio Gómez, 2 de octubre de 2024.

- Relato N.2: Fernando Márquez, 5 de octubre de 2024.
- Relato N.3: Rosario Allende, 9 de octubre de 2024.
- Relato N4: Ana María Olivares, 13 de noviembre de 2024.