

Santiago, 17 de Diciembre de 2018

Señor Rector de la Universidad de Chile
Ennio Vivaldi Véjar

A través del presente documento, solicito considerar favorablemente mi reincorporación a la carrera de Antropología, en su mención Arqueología, de la Facultad de Ciencias Sociales.

Hace algún tiempo quise retomar el proceso de finalización de mis estudios, faltando sólo la memoria de título y examen de grado, sin embargo, producto de la realización de un Magíster en esta misma casa de estudios, me fue imposible dar cuenta de ambas cargas académicas.

Durante los años transcurridos desde que obtuve mi licenciatura, he mantenido una activa presencia en el ámbito laboral asociado a la disciplina, tanto en actividades de investigación, como en trabajos de evaluación ambiental, sumado a los dos últimos años como docente. Al respecto, adjunta a esta carta se presenta documentación que avala lo anterior, junto al respectivo Currículum actualizado.

Por su parte, durante los últimos meses he trabajado en el Diseño de mi memoria de Título, bajo la tutela de la Académica Flora Vilches, perteneciente a la carrera de Antropología mención Arqueología. Adjunto a esta carta se envía también dicho documento.

Desde ya agradezco su tiempo y buena disposición para considerar mi reincorporación a la carrera.

Atentamente



Bruno Jiménez Belmar
15.866.933-1

Curriculum vitae.

Nombre: Bruno Patricio Jiménez Belmar.

Fecha Nacimiento: 6 de Enero de 1985.

Rut: 15866933-1

Dirección: Camino Agua Santa, Parcela 85B7, Sector El Dibujo de Culiprán, Melipilla.

Correo electrónico: brunojimenez.b@gmail.com

Teléfono celular: 07-4649809

Educación Básica y Media: Colegio Marambio, Melipilla.

Educación Superior: Universidad de Chile.

Grado académico: Licenciado en Antropología con mención en Arqueología. Facultad de Ciencia Sociales. Año 2009, Universidad de Chile.

Magíster en Gestión cultural, año 2014. Facultades de Arte y Economía. Universidad de Chile.

Proyectos de investigación y congresos.

- Trabajo de terreno en excavación en la localidad de Pueblo Hundido, sexta Región, como parte del curso "Métodos y técnicas de terreno", de la Universidad de Chile. *Mayo de 2006.*
- Trabajo de terreno en excavación en el sector de Caleta el Fierro, Segunda Región, como parte del Curso "Métodos y Técnicas de terreno", de la Universidad de Chile. *Septiembre de 2006.*
- Estudiante participante de la IV reunión de Teoría Arqueológica en América del Sur, Catamarca Argentina. *Julio de 2007.*
- Trabajo de terreno y laboratorio, en el marco del proyecto FONDECYT 1060228, "Cazadores recolectores de Chile Central: antes y después de la producción de alimentos y de la alfarería". *2007-2009.*
- Participación en labores de excavación en "Cerro Las Mercachas", como parte del proyecto binacional "Actividades y paisajes rituales Incas en los Andes del Sur", encabezado por Andrés Troncoso y Félix Acuto (Argentina). *Agosto de 2008.*

- Registro de Arte Rupestre en el sector de “Quebrada de las Pinturas”, Tercera Región, en el marco del Seminario de investigación “El papel de las superestructuras en la reproducción social”, a cargo del Arqueólogo Francisco Gallardo. *Mayo 2008.*
- Participación en las labores de Prospección de la costa entre Iquique y Caleta Huelén, proyecto a cargo del Arqueólogo Mauricio Uribe y financiado por el Consejo de Monumentos Nacionales. *Noviembre de 2008.*
- Actividades de terreno, levantamiento topográfico de la Oficina Salitrera Flor de Chile, en el marco del proyecto FONDART Arqueología Histórica en la Oficina Flor de Chile. *Diciembre de 2008.*
- Estudiante participante del XVIII Congreso Nacional de Arqueología chilena. Valparaíso, Octubre de 2009.
- Coejecutor proyecto FONDART: *Espejismos del Cantón de Taltal, Imagen y Memoria Salitrera.* Convocatoria 2010.
- Ejecutor responsable del proyecto FONDART *Estación de Melipilla, Descubriendo y recuperando la historia del ferrocarril.* Convocatoria 2011.
- Autor del libro *Estación de ferrocarriles de Melipilla, lugar para la memoria.* 2012. Ed. Ojo en tinta. Santiago.
- Co-ejecutor Proyecto FONDART *Por el Sendero del Inca en el Valle del Cachapoal.* Convocatoria 2012.
- Investigador expositor en el XIX Congreso de Arqueología Chilena. Ponencias: *Arqueología histórica en la Ex - estación de ferrocarriles de Melipilla;* y *La Muralla, acerca de la frontera meridional incaica.* Arica, entre el 8 y el 12 de Octubre del año 2012.
- Participante en el seminario de Educación y Patrimonio, dictado por el Consejo de Monumentos Nacionales, el día 9 de Enero de 2014.
- Director de proyecto: “Herencia cultural prehispánica de María Pinto: investigación y educación arqueológica”. Ilustre Municipalidad de María Pinto, R.M. Abril-Diciembre de 2014.
- Coordinador del I, II, III, IV y V Encuentro de Arte y Herencia cultural en Melipilla. Organizadores: Centro cultural Casa – Taller Arawi de Melipilla; Fundación Alejandro Venegas Carus. Colaboración: Programa de Magíster en Gestión cultural de la Universidad de Chile. Mayo de 2014, Octubre 2015, Octubre 2016, Noviembre de 2017 y Noviembre de 2018.

- Ponencia presentada en el II Congreso internacional sobre Educación y Socialización del Patrimonio, realizado en la localidad de Celanova, España (SOPA), entre los días 22 y 27 de Septiembre de 2014. Título de la ponencia: "Arqueología y educación tradicional, preguntas y desafíos desde la esfera local; el caso de la Comuna rural de María Pinto – Chile".
- Ejecutor responsable del proyecto FONDART 60261: Presentación internacional del libro *El pucará del cerro La Muralla; mapuches, incas y españoles en el valle del Cachapoal*, a realizarse en Ecuador, entre el 6 y el 19 de Septiembre del año 2014.
- Co-autor del libro "El Pucará del cerro La Muralla. Mapuches, incas y españoles en el valle del Cachapoal". Mutante editores, Santiago, Septiembre de 2014.
- Ponencia presentada en el IV Encuentro Sudamericano en Gestión cultural y Participación ciudadana: "Arqueología, memoria y el problema patrimonial". El caso de la Comuna de María Pinto, Chile". 9 de Octubre de 2014.
- Ponencia presentada en el 13° PROVIAL, Congreso Internacional y Feria Tecnológica, Dirección de Vialidad, Ministerio de Obras Públicas de Chile, Arica. Título "Gestión de la herencia arqueológica en obras de conservación vial". Agosto de 2018.
- Ponencia aceptada para el Simposio "La arqueología en su relación con otros agentes sociales: co-construcción de pasados en el ejercicio de la disciplina", XXI Congreso Nacional de Arqueología, Santiago de Chile. Diciembre de 2018.

Sistema de evaluación de impacto ambiental.

- Trabajo de Terreno en excavación del Cementerio de Chorillos, Calama. Proyecto de Rescate Arqueológico inserto en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y financiado por la Corporación Nacional del Cobre (CODELCO). A cargo de Catherine Westfall y Carlos González. *Junio de 2005.*
- Trabajos de excavación en la minera Los Pelambres, Cuarta Región, como parte de un Proyecto de Rescate Arqueológico inserto en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). A cargo del Arqueólogo Miguel Saavedra. *Julio de 2008.*
- Excavación en el sector de Lampa, Región Metropolitana, como parte de un Proyecto de Rescate Arqueológico inserto en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), "Aires de Chicureo". A cargo del Arqueólogo Andrés Troncoso. *Septiembre de 2008.*

- Prospección arqueológica entre la Región Metropolitana de Santiago y la Décima Región de los lagos, para Empresa Transelec, en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). A cargo de la Arqueóloga Silvia Quevedo. *Junio de 2009*
- Excavación en Minera los Pelambres, Cuarta Región; Proyecto de Rescate Arqueológico inserto en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). A cargo del Arqueólogo Miguel Saavedra. *Julio de 2009.*
- Trabajo de excavación para el proyecto Embalse El Bato, Cuarta Región de Coquimbo, como parte de la Evaluación de Impacto Ambiental. A cargo del Arqueólogo Patricio Galarce. *Septiembre de 2009.*
- Trabajo de excavación, Pozos de Sondeo, como parte del Sistema de evaluación de Impacto Ambiental, Minera Vale, Cuarta región de Coquimbo, *Enero de 2010.*
- Análisis Arqueofaunístico de los Sitios Fenix 1, 2, 3, como parte del proyecto de Ampliación de Base Aérea Fénix, FF.AA., Quintero; como parte del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. A cargo del Arqueólogo Patricio Galarce. *Mayo de 2010.*
- Trabajo de prospección Pampa Blanca-SQM. Como parte del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental; A cargo de la Arqueóloga Francisca Fernández. *Junio, Julio, Agosto de 2010.*
- Excavación en Museo Chileno de Arte Precolombino, en el marco de la ampliación del recinto, a cargo del Arqueólogo Luis Cornejo Bustamante. *Octubre y Noviembre de 2010.*
- Monitoreo en Minera Vale, Cuarta Región, Salamanca. A cargo de Poch Ambiental. En el marco del Sistema de evaluación de impacto ambiental. *Enero y Febrero de 2011.*
- Terreno de excavación en el valle del Aconcagua, como parte del Sistema de evaluación de impacto ambiental para la construcción del embalse, MOP. A cargo de Nahuel consultores. *Abril de 2011.*
- Rescate de sitios arqueológicos en faenas de SQM, Nueva Victoria, Región de Iquique y Tarapacá. A Cargo de Ingendesa, en el marco del sistema de evaluación de impacto ambiental. *Mayo – Agosto de 2011.*
- Prospección arqueológica en la región de Aysén, para tramo de transmisión eléctrica, TRANSELEC. En el marco del sistema de evaluación de impacto ambiental. *Octubre – Diciembre 2011.*

- Excavación arqueológica en la tercera región. Proyecto Central termoeléctrica Castilla, en el marco del sistema de evaluación de impacto ambiental – Empresa CGX. A cargo del arqueólogo Héctor Velázquez.
- Trabajos de excavación en el Museo Chileno de Arte Precolombino, por ampliación del recinto, en el marco del Sistema de evaluación de impacto ambiental. Febrero de 2012.
- Rescate de sitios arqueológicos en faenas de SQM, Nueva Victoria, Región de Iquique y Tarapacá. A Cargo de Ingendesa, en el marco del sistema de evaluación de impacto ambiental. Marzo-Abril de 2012. Enero a Marzo de 2013.
- Monitoreo arqueológico en Región del BíoBío, a Cargo del arqueólogo Francisco Bahamondes, por construcción de carretera costera que une la VIII con la IX región del país. En el marco del Sistema de evaluación de impacto ambiental. Mayo de 2012.
- Monitoreo Arqueológico en la segunda región de Antofagasta – alto río Loa. Proyecto Ministro Hales, minera CODELCO VP; a cargo de Arqueonorte consultores. Junio y Julio de 2012.
- Prospección arqueológica en la segunda región de Antofagasta. Proyecto Planta fotovoltaica Aguas Blancas, Minera Atacama Minerals. A cargo de POCH ambiental. Agosto de 2012.
- Monitoreo arqueológico en la Región Metropolitana de Santiago, en el proyecto “Ampliación planta de galletas-Carozzi”, a cargo de Poch ambiental. De Septiembre a Diciembre de 2012. Septiembre-Octubre de 2013.
- Prospección arqueológica en Pedro de Valdivia, María Elena, en el marco del sistema de evaluación de impacto ambiental. SQM. Noviembre de 2013.
- Sondeos arqueológicos en División Andina de Codelco (VP). A cargo de Poch ambiental. Septiembre-Octubre de 2014.
- Prospección arqueológica y Rescates en sector Pampa Hermosa, Iquique, en el marco del sistema de evaluación de impacto ambiental. SQM. Marzo del 2013 Septiembre de 2018. Arqueológica Consultores.

A la fecha

- Asesor en Arqueología, Departamento de Medio ambiente y Territorio de la Dirección de Vialidad, Nivel Central, Ministerio de Obras Públicas. Desde el año 2013.

- Asesor técnico y Encargado de socialización en comunidades locales, del proyecto FONDECYT 1160511 “Variabilidad en sociedades no jerárquicas: un análisis a partir de los períodos alfareros de Chile central”. Universidad de Chile, Departamento de Antropología. Desde el año 2016.
- Docente en Carrera de Arqueología de la Facultad de Ciencias Sociales, Universidad Alberto Hurtado. Curso: Taller de investigación I, Tercer año. Desde el año 2017.
- Consultor independiente en arqueología y Sistema de evaluación de impacto ambiental. Desde el año 2009.



UNIVERSIDAD DE CHILE

Por cuanto don **Bruno Patricio Jiménez Belmar**
ha cumplido con las exigencias establecidas por la Universidad de Chile para obtener el
grado de

Licenciado en Antropología, con mención en Arqueología

y ha sido en ellas aprobado con distinción.

Se otorga el presente Diploma en Santiago a doce de septiembre del año dos mil
diecisiete.

Firma del interesado

0006020170006614

Firma

Rector

Firma

Prorector

Rafael Espinoza



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARTES
SECRETARÍA DE ESTUDIOS



CERTIFICADO

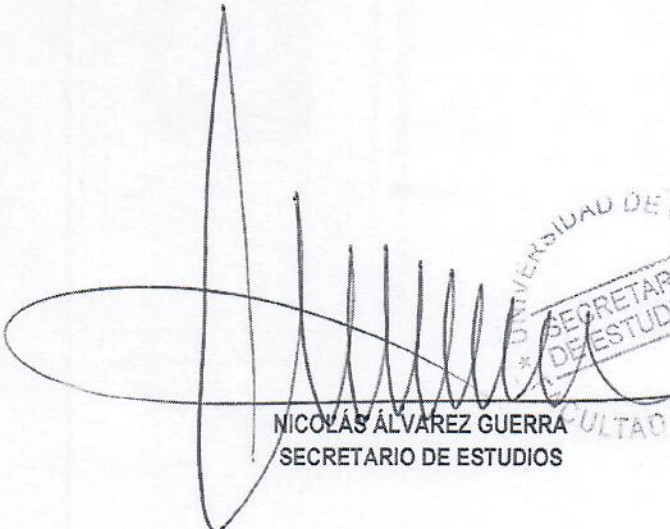
El Secretario de Estudios de la Facultad de Artes de la Universidad de Chile que suscribe, certifica que Don **BRUNO PATRICIO JIMÉNEZ BELMAR**, Cédula de Identidad N° 15.866.933-1, Matrícula N°2013835851, fue alumno regular del Programa Académico, **MAGÍSTER EN GESTIÓN CULTURAL, DECRETO UNIVERSITARIO DEL PLAN DE ESTUDIOS N°0019269 / 2007, MODIFICADO EN REGLAMENTO Y PLAN DE ESTUDIOS N°0031307 / 2016,**

El Sr. **JIMÉNEZ** rindió el **EXAMEN FINAL DE GRADO**, correspondiente a dicho Magister el **16 DE MARZO DE 2016**, aprobándolo satisfactoriamente con **NOTA FINAL 6,4** que equivale a Distinción Máxima. Dicho examen le permitirá obtener el **MAGÍSTER EN GESTIÓN CULTURAL**.

Se certifica además, que el Expediente de Grado se encuentra en trámite para la emisión del Diploma correspondiente.

Se otorga el presente certificado a solicitud del interesado para los fines que estime convenientes.

SANTIAGO, SEPTIEMBRE 11 DEL 2017


NICOLÁS ÁLVAREZ GUERRA
SECRETARIO DE ESTUDIOS



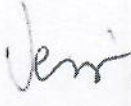
NAG./mgz

Santiago 05 de octubre de 2018

A través de la presente, dejo constancia que Bruno Patricio Jiménez Belmar, arqueólogo, Rut. 15.866.933-1, es profesor colaborador en la carrera de arqueología de la Universidad Alberto Hurtado, impartiendo el curso de Taller de Investigación I, dictado en el segundo semestre, desde el año 2017 a la fecha.

Se entrega esta constancia a petición del interesado para los fines que estime pertinente.

Sin otro particular, saluda atentamente a Ud.

  Verónica Baeza D.
Coordinadora
Carrera Arqueología
Verónica Baeza de la Fuente
Coordinadora Académica
Carrera de Arqueología
Universidad Alberto Hurtado



SUBSECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS

TOMADO DE RAZÓN

12 FEB 2018

APRUEBA CONTRATO(S) A
HONORARIOS A SUMA ALZADA DE
PERSONA(S) QUE INDICA.

RESOLUCIÓN TRA N° 273/50/2018

RM REGIÓN METROPOLITANA,
11/01/2018

VISTOS: Ley de Presupuestos vigente,
Ley N° 18.834, Decreto N° 98 de 1991 del Ministerio de Hacienda, Ley N° 19.896, Decreto Ley
N° 1.608, de 1976, Dictamen N° 28.258 de 2011,

CONSIDERANDO: Que, teniendo presente
lo establecido en el Decreto MOP N°37, de 1984
Que, para la DIRECCIÓN, es de imprescindible necesidad contar con la asesoría y apoyo
técnico en calidad de Experto de don Bruno Jiménez Belmar, quien prestará servicios de apoyo a
la gestión institucional, en las tareas y/o funciones descritas en el convenio que se aprueba.
Que, la señalada repartición estima que la persona anteriormente citada, reúne los
requerimientos de competencia, experticia, experiencia laboral y otras condiciones, necesarias
para un adecuado desempeño de las actividades que por medio del convenio que se aprueba le
han sido encomendadas.
Que, la ejecución de las labores pactadas en el convenio, no es posible llevarlas a cabo con los
recursos humanos propios del Servicio contratante.
Que, se cuenta con los recursos presupuestarios para el pago de estos honorarios.

RESUELVO:

1.-APRUEBANSE EL CONTRATO A HONORARIOS A SUMA ALZADA, suscrito(s) entre
DIRECCION DE VIALIDAD y Don(a) BRUNO PATRICIO JIMÉNEZ BELMAR, RUN N°
15866933-1, que a continuación se transcribe:



TOMADO DE RAZÓN

12 FEB 2018

**CONVENIO AD-REFERÉNDUM 2018
DIRECCIÓN DE VIALIDAD**

En Santiago de Chile, a 22 de Diciembre de 2017, entre la Dirección de Vialidad, representada por don Walter Bruning Maldonado, Director Nacional de Vialidad, Run. N°7.536.775-9, domiciliado en Morandé 59, en adelante la Dirección de Vialidad y don Bruno Jiménez Belmar, Run. N° 15.866.933-1, con domicilio en Vista al valle de María Pinto, etapa 2, parcela 10, sector Santa Emilia, Comuna de María Pinto, Santiago, en adelante, el Experto, se celebra el siguiente Convenio Ad-Referéndum, para prestar servicios de asesoría a la Dirección de Vialidad.

1. El Experto se obliga mediante el presente Convenio a prestar servicios de asesoría directa a la Dirección de Vialidad, específicamente en la División de Ingeniería, siendo el lugar de desempeño la ciudad de Santiago, y en materias de su especialidad, comprometiéndose especialmente a desarrollar las siguientes labores y funciones:

- Actuar como contraparte técnica en los temas de su especialidad, durante el desarrollo de los estudios de preinversión e ingeniería de proyectos viales.
- Ejecutar y/o actuar como contraparte técnica de "sondeos", "rescates" y/o "salvatajes" de sitios arqueológicos intervenidos por obras viales.
- Desarrollar prospecciones visuales y "sondeos" de sitios arqueológicos, con el objeto de definir las especificaciones ambientales para el resguardo del patrimonio arqueológico, a ser incluidas en los antecedentes de licitación de obras.
- Apoyo a la elaboración del análisis arqueológico de las EIA/DIA de proyectos viales que se presenten al SEIA.
- Elaborar informes en los temas de su especialidad
- Capacitar a funcionarios de Vialidad en los temas de su especialidad.
- Difundir las acciones de Vialidad, orientadas a la protección del patrimonio.
- Asesorar y apoyar, en los temas de su especialidad, a las Subdirecciones de Desarrollo, Obras y Mantenimiento y a las Direcciones Regionales de Vialidad.

El responsable de supervisar el cumplimiento de las labores encomendadas al Experto, será el Jefe del Departamento Medio Ambiente y Territorio o quién lo subrogue o reemplace, en adelante el Supervisor. En caso de ausencia, por cualquier motivo, del Supervisor, será el Jefe Superior del Servicio, quien mediante Resolución, designará al funcionario encargado de realizar dicha supervisión.

2. Los servicios del Experto se contratan sobre la base de honorarios a Suma Alzada y su jornada de trabajo será de 88 horas mensuales.

El Experto deberá registrar su ingreso y salida a través del sistema de marcación biométrico o cualquier otro que la Dirección de Vialidad habilite para tales efectos, caso este último en que deberá quedar autorizado por el acto administrativo correspondiente.

La Dirección de Vialidad descontará mensualmente las horas no trabajadas respecto de la jornada establecida; para este efecto, se aplicará al Experto el mismo procedimiento que se aplica a los funcionarios públicos. Asimismo, se efectuarán los descuentos correspondientes cuando el Experto solicite permisos sin goce de honorarios, los que deberán ser autorizados previamente en forma expresa por el Supervisor, y de conformidad a lo establecido en el artículo



110 del DFL N° 29, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.834, Estatuto Administrativo.

Para hacer efectivo el descuento indicado en el párrafo anterior, una vez que la Dirección de Vialidad, informe al Experto, sobre el monto de dicho descuento por horas no trabajadas, este deberá restarlo de la siguiente Boleta de Honorarios que deba emitir.

TOMADO DE RAZÓN

12 FEB 2018

3. Las labores de asesoría precedentemente indicadas serán ejecutadas por el Experto, a contar del 01 de Enero, y hasta el 31 de Diciembre de 2018. Sin embargo, ambas partes se reservan el derecho a poner término al presente Convenio, sin expresión de causa, antes de la fecha fijada para su vencimiento, debiendo notificarse por escrito personalmente o mediante carta certificada a la parte afectada, indicándose en dicha comunicación la fecha a partir de la cual los servicios dejarán de prestarse. En este caso, la Dirección de Vialidad pagará los honorarios en forma proporcional, hasta el último día en que efectivamente se hayan prestado los servicios.

Con todo y tratándose de inhabilidades e incompatibilidades sobrevinientes, de aquellas establecidas en los artículos 54°, 55° y 56° del DFL N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, o de incumplimiento calificado como grave por la autoridad correspondiente, de las obligaciones que impone el contrato, la Dirección se encuentra facultada para poner término inmediato al Convenio, bastando con la notificación de esta decisión al afectado. En este caso, la Dirección pagará los honorarios en forma proporcional, hasta el último día en que efectivamente se hayan prestado los servicios.

4. Las partes convienen que el Experto deberá, en su actuar, dar estricto cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Título III de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, sobre materias que dicen relación con la probidad administrativa, los que pasan a formar parte integrante del presente Convenio.

5. El Experto, en cumplimiento del Art. 55° de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, señaló a través de Declaración Jurada Simple, que se adjunta, no estar afecto a ninguna de las inhabilidades establecidas en el Art. 54° de la misma Ley. En el mismo documento ha declarado respecto a las situaciones que contempla el Art. 5° de la Ley N° 19.896, constatándose que no existe conflicto de intereses.

6. El monto total de los honorarios correspondientes a las labores que se contratan, será de \$ 13.434.432 (trece millones cuatrocientos treinta y cuatro mil cuatrocientos treinta y dos pesos), incluidos impuestos, el cual se pagará, una vez tramitado el acto administrativo que aprueba el presente convenio y previa presentación de boletas de honorarios por parte del Experto, en 12(doce) cuotas mensuales iguales y sucesivas de \$1.119.536(un millón ciento diecinueve mil quinientos treinta y seis pesos) cada una, pagaderas durante los primeros cinco días hábiles del mes siguiente a la prestación de los servicios.

7. El Experto deberá emitir informes de actividades, de carácter mensual, el primer día hábil del mes siguiente a la entrega de los productos y/o prestación de las labores que dieron motivo a su contratación, con excepción del informe correspondiente al mes de diciembre, que deberá ser emitido el último día hábil de dicho mes. Estos informes serán visados, a satisfacción, por el Supervisor, con la finalidad de cursar los pagos establecidos en la cláusula anterior del presente Convenio.



El formato de informe de actividades será entregado por la Dirección de Vialidad al Experto, y deberá contener a lo menos el nombre completo del servidor, región y ciudad de desempeño, fecha del informe, número y fecha del acto administrativo que autoriza el convenio, período de desempeño, motivo de la contratación y actividades realizadas en el periodo.

TOMADO DE RAZÓN

12 FEB 2018

8. Será de exclusiva responsabilidad del Experto, en su calidad de trabajador independiente y de acuerdo a la normativa legal que regula la materia, tanto su afiliación, como la declaración y pago de sus respectivas cotizaciones previsionales al Sistema de Pensiones, al Sistema de Salud y al Seguro de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales, de conformidad a la legislación vigente.
9. Cuando por necesidades de sus servicios prestados, la Dirección de Vialidad disponga que el Experto se traslade fuera de la localidad establecida en el convenio para el desempeño habitual de sus funciones tanto en el país como en el extranjero, éste tendrá derecho a una compensación equivalente al monto del viático correspondiente al grado 10º EUS, por los gastos incurridos con ocasión de dicho traslado, como también a pasajes, todo lo cual será pagado conforme a las disposiciones legales que rigen estas materias para el personal de la Administración Pública. En este caso, su Jefe Directo, supervisará el cumplimiento de la jornada de trabajo del Asesor, de tal manera que se cumpla con los objetivos estipulados para el correcto uso del derecho a viático.
10. El Experto podrá participar en actividades de capacitación y perfeccionamiento, cuando las necesidades de la Dirección de Vialidad lo ameriten y siempre que los recursos presupuestarios lo permitan.
11. El Experto tendrá derecho, a ser defendido y a exigir que la institución persiga la responsabilidad civil y criminal de las personas que atenten contra su vida o su integridad corporal, con motivo del desempeño de sus labores o funciones, o que, por dicho motivo, lo injurien o calumnien en cualquier forma. Esta asistencia comprenderá también el pago de las costas de la correspondiente defensa.
12. El Experto, siempre que el desempeño de sus labores o funciones lo requiera y la Dirección cuente con los recursos para ello, tendrá el beneficio a vestuario y/o implementos de seguridad, y a ser asignatario de equipos de telefonía móvil o dispositivos similares y de equipos informáticos, tales como notebook u otros similares.
Excepcionalmente, el Experto podrá ser trasladado en vehículo fiscal, en el evento que no importe un menoscabo a la afectación principal de este último, y siempre que se trate de la realización de funciones propias del Servicio, y estas digan relación directa con las labores o funciones contratadas y realizadas por el Asesor.
13. El Experto acepta y se obliga a cumplir con la normativa contenida en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad del MOP; además de las políticas y normas de Seguridad de la Información vigentes en el Ministerio de Obras Públicas y de hacer un uso adecuado de los activos de información a que tenga acceso en virtud del desarrollo de sus labores, obligándose a guardar confidencialidad en los casos que corresponda. Se entrega al Experto copia de ambos documentos para su conocimiento.
Además, el Experto se obliga a cumplir con todos las Circulares e Instrucciones de efectos generales y dirigidas a todo el personal de la Dirección de Vialidad, dictadas por razones de buen servicio.



14. Los servicios contratados se registrarán únicamente por lo establecido en el presente convenio.

15. El presente Convenio será firmado por las partes en duplicado, debiéndose acompañar ambos ejemplares al documento que lo sancione, quedando uno en poder de la Dirección de Vialidad y otro en poder del Asesor.

16. Para que el presente Convenio tenga validez, deberá ser aprobado por medio de Acto Administrativo fundado por la autoridad correspondiente.

17. Cualquiera dificultad o controversia que se suscite entre las partes, con motivo de la aplicación, cumplimiento, interpretación o término del presente Convenio, será resuelta por el Ministro de Obras Públicas, sin perjuicio de las atribuciones legales que le corresponden al Contralor General de la República, y a los tribunales de justicia de la República.

18. Para todos los efectos legales derivados del presente Convenio, las partes fijan su domicilio en la ciudad de Santiago.

19. La personería de don Walter Bruning Maldonado para representar a la Dirección de Vialidad consta en el Decreto N° 131 de fecha 28 de Enero de 2016.

2. Impútese el gasto que corresponda al Subtítulo 21-03-001, del presupuesto del servicio DIRECCION DE VIALIDAD, del año presupuestario vigente.

TOMADO DE RAZÓN

12 FEB 2018

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y NOTIFÍQUESE





Universidad de Chile
Facultad de Ciencias Sociales
Departamento de Antropología

Diseño Memoria de Título
Antropología mención Arqueología

Ex - Estación de ferrocarriles de Melipilla
Análisis material del Diseño y los Usos
del Espacio público

Estudiante: Bruno Jiménez Belmar

Antecedentes

El tren y su historia. El panorama antes del ramal Santiago-Cartagena

De los múltiples inventos que dio a luz la Revolución Industrial, el ferrocarril es uno de los más importantes y relucientes. Numerosas locomotoras protagonizaron la era de las máquinas, conquistando la vida moderna europea y a la vez sosteniendo el desarrollo del primigenio capitalismo industrial. Las pioneras locomotoras británicas de Trevithick, Hendley, Hackworth o Stephenson comenzaron a ganar terreno a inicios de 1800, sobre todo gracias al fuerte desarrollo minero de la época, haciendo su utilización cada vez más extensiva a partir de la conexión de áreas de explotación y zonas industriales (Thomson y Angerstein, 2000). Posteriormente se masificaron para su utilización en el transporte de pasajeros, aunque por ser hasta ese entonces desconocidas, no ganarían inmediatamente la confianza de industriales, políticos y la prensa (Alliende, 1993). A pesar de todo, los ferrocarriles se van extendiendo. Estados Unidos, Francia y Alemania, son los primeros en seguir a Gran Bretaña. En Latinoamérica en tanto, su llegada tuvo relación con la explotación europea de las colonias¹, jugando un rol clave en el acercamiento de la producción de localidades interiores hacia la costa, es decir, hacia los puertos de embarque (Thomson y Angerstein, 2000).

En Chile, el primer ferrocarril construido, que unió 81 kilómetros de Copiapó a Caldera, se debió a la explotación privada de la mina de plata de Chañarcillo, permitiendo el transporte del mineral hasta el puerto de Caldera. Este ferrocarril se inauguró en 1851 y su locomotora, *La Copiapó*, fue fabricada por la empresa Norris Brothers de Filadelfia (Thomson y Angerstein, 2000). Interesante es destacar que esta primera vía y su maquinaria dependió de la participación de capitalistas extranjeros y nacionales, siendo relativa la participación estatal (Jiménez et. al. 2012). El ferrocarril de Santiago a Valparaíso fue otro de los grandes avances en materia de transporte en Chile. En 1849 el empresario naviero William Wheelwright, el mismo que concretó la construcción del ferrocarril en Copiapó, logra la concesión del Estado para su construcción (Meiggs, 1863). Entre los encargados de dicha labor se encontraba el italiano Hilario Pulini, quien concluyó que esta debía franquear por la zona agrícola del valle de Aconcagua, pasando por Quillota. Luego de esto surgió Melipilla como segunda opción para el trazado de las vías, retrasándose la decisión. A juicio de Campbell, ingeniero que había realizado estudios posteriores de factibilidad de ambas vías, la mejor opción era la primera, iniciándose su construcción el año 1852 en Valparaíso. Años más tarde aparece otra de las grandes obras ferroviarias, "El longitudinal" del norte, impulsado por José Manuel Balmaceda y cuya construcción se inició el año 1888 desde Calera, levantándose como el principal medio de transporte para unificar los nuevos territorios anexados como consecuencia de la Guerra del Pacífico (Jiménez et. al. 2012).

¹ Siendo el primero el instalado en Cuba en 1837 (Thomson y Angerstein, 2000).

A diferencia de países vecinos, en Chile la inversión estatal en las vías férreas fue alcanzando importancia rápidamente, gracias a la conformación de "Ferrocarriles del Estado" el año 1894. El proceso se profundizaría sistemáticamente, radicalizándose en los años sesenta del siguiente siglo, con la nacionalización del sistema, destacando una orientación social de las políticas públicas para sostener ramales ya desechados por el interés privado (Thomson y Angerstein, 2000).

Como adelantamos, el caso melipillano tiene sus primeros antecedentes en una de las obras ferroviarias más significativas, el tren Santiago-Valparaíso, apareciendo como ruta alternativa a esta última, debido a la alta congestión de sus vías. Así, la historia de los nuevos rieles se situará junto al río Maipo, siendo la estación Melipilla su punto central.

Melipilla: aparición y desaparición de una estación intermedia.

Melipilla es una ciudad ubicada justo a medio camino entre la capital y los principales puertos del país. Esta condición ha marcado su carácter de ciudad *al paso* desde hace años, especialmente desde la llegada del tren en 1893.

El ferrocarril a Melipilla surge para suplir precisamente la necesidad de conectividad puerto-interior, en particular por descongestionar la colapsada vía Santiago-Valparaíso. La historia política de su nacimiento se ubica también a medio camino de un momento gravitante, la guerra civil ocurrida durante el gobierno de Balmaceda, mandatario que entre sus ejes de inversión principales consideraba un importante plan de obras públicas relacionado especialmente con la ejecución de proyectos ferroviarios.

Desde la historiografía podemos tomar ciertos datos para esbozar el contexto de la aparición y puesta en marcha de la estación, en especial del trabajo académico de Jaime Rosenblitt (1990), quien a partir de una revisión acuciosa del nacimiento de la vía Santiago-Melipilla, aporta insumos relevantes para su comprensión. Por su parte notas de prensa, estadísticas de EFE, así como algunos elementos más anecdóticos de revisiones históricas locales, aparecen como datos puntuales y no sistematizados desde la historiografía formal. Además de lo anterior, contamos con ciertos antecedentes específicos del recinto, provenientes de un expediente técnico patrimonial cuyo levantamiento estuvo marcado por la necesidad descriptiva del estado de conservación actual, junto con un enfoque antropológico orientado a la valoración de la memoria local en torno a su estación (Jiménez et. al. 2012). Todos estos elementos servirán para situar el contexto histórico del recinto en su condición internodal.

Partamos entonces por referirnos al proyecto del ferrocarril a Melipilla, cuya emergencia tiene que ver con la descongestión del colapsado tren de Valparaíso a Santiago, debido a la incapacidad de éste para transportar carga y la consecuente acumulación de mercaderías en sus bodegas, condición que hacía imperiosa una solución. Sería la sección Santiago-Melipilla la primera etapa de una vía mayor, aquella que eventualmente debería empalmar en Quilpué con los rieles que unían la capital y el puerto. El trazado definitivo proyectado incluiría a las estaciones de Lo Espejo, Malloco,

Talagante, El Monte y Melipilla, esta última como Estación terminal, siempre a la espera de resolver por dónde enfilarse hacia la costa. Para la ejecución de la obra, en Octubre de 1888 fue contratado el sindicato estadounidense North & South American Construction Company (N&SACC)², bajo la inspección fiscal encabezada por el ingeniero Juan Emilio Mujica (Jiménez et. al. 2012; Rosenblitt, 1990). Dicho sindicato sería incapaz de cumplir el contrato de obra, siendo la propia Dirección General de Obras la que enfrentaría por su cuenta la tarea de continuar los trabajos, proceso nuevamente truncado una vez acaecida la Guerra Civil del 91. Finalmente en Agosto de 1893 y debido a la importancia estratégica del ramal, la construcción llegaría a concretarse aunque con un retraso de casi dos años y un costo superior a los 3.000.000 de pesos oro, prácticamente el doble de lo proyectado (Jiménez et. al. 2012). Se levantaba así la primera estación de ferrocarriles en el pueblo, en la entrada norte y con acceso directo desde la arteria principal, por entonces conocida aún como *camino real* (actual Vicuña Mackenna) articulando un nuevo foco urbano en torno a este espacio y trasladando la actividad social desde la plaza principal a sus andenes (Bustos, 2010).

La velocidad del tren y su enorme capacidad de transporte traen consigo un cambio generalizado para toda la comunidad, iniciándose un movimiento poblacional inusitado hacia y desde la capital, así como al puerto de San Antonio posteriormente, generando este último un impacto notable en el mayor protagonismo de la estación. Y es que si bien el tren significó una transformación permanente en el modo de vida para muchas(os), sin duda, la mayor actividad en la estación ocurría durante las cálidas jornadas veraniegas en época de vacaciones, obligando incluso a realizar cambios por la temporada, entre ellos el aumento de las salidas de trenes desde Alameda. A esto se suman partidas que se realizaron desde Rancagua, aprovechando el ramal que unía Paine con Talagante (Jiménez et. al. 2012) y las frecuentes salidas especiales, organizadas por determinadas agrupaciones como sindicatos o escuelas, las cuales se acordaban con la empresa de Ferrocarriles, generando así un aumento mayor en el flujo de pasajeros habitual (*El Labrador*, 1923). Probablemente la masificación del uso de este ramal tuvo como consecuencia la metamorfosis de balnearios como Cartagena, que de un carácter reconocidamente aristocrático a inicios del siglo XX, pasó a uno marcadamente popular hacia la segunda mitad, carácter que mantiene hasta nuestros días.

Será en la década de los 60's cuando los viajes en tren a nivel nacional aumenten significativamente, manteniendo un fuerte incremento hasta 1973 (EFE, 1973). Melipilla recibió en aquel año más de 40 mil usuarios contabilizados en sus boleterías, cifras

² Desde la construcción del ferrocarril de Copiapó a Caldera, muchos empresarios, fundamentalmente los asociados al salitre y al carbón, vieron en las locomotoras una herramienta para aumentar sus producciones. Su demanda generó una competencia entre fabricantes ingleses y norteamericanos por cuál de ellas debía utilizarse en Sudamérica, siendo estas últimas las que mejor se adaptaron a las condiciones locales, por ser más rústicas y robustas que las británicas, que requerían mayor mantenimiento y mejores terminaciones de las vías (Thomson, I. 2002).

cercanas a las estaciones terminales de San Antonio y Cartagena. Lo anterior refleja la relevancia del recinto dentro del ramal, en su condición de principal estación intermedia.

Sin embargo, las cifras de pasajeros descendieron drásticamente a partir de los primeros meses de la dictadura cívico-militar, llegando a niveles casi nulos para fines de los 70's (EFE, 1979). Aunque la estación de Melipilla fue una de las que mostró mayor resistencia, con un flujo menor de pasajeros hasta 1987 y con un tren de carga privatizado y en uso hasta la fecha, la suerte ya estaba echada para el sistema ferroviario. En paralelo no olvidemos el auge sin precedentes que tuvo el transporte de buses y camiones en aquella época, siendo dos de los gremios más favorecidos por Augusto Pinochet y para quienes el tren sólo podía representar amenazas en el floreciente mercado por carreteras (Jiménez et. al. 2012).

Desde su posición equidistante, la ciudad y su estación fueron testigos permanentes de esa historia del tren Santiago-Cartagena. La consecuencia material es hoy una ruina urbana casi invisible, lejos del hito que significó durante su época de gloria.

El estudio material en la estación y su carácter de Espacio público.

A pesar de su importancia histórica, debido a la relevancia social y económica de antaño, la estación no ha despertado hasta ahora un interés por investigar su configuración espacial, material. Un levantamiento de estas características, pensamos, podría aportar datos relevantes, para comprender el impacto de la instalación y operación de un ícono de la revolución industrial, en lugares a ritmo de pueblo como el Melipilla de 1893.

Desde la arqueología contamos sólo con dos antecedentes directos enfocados en el estudio de la estación propiamente tal. Uno está asociado a Estudios de Impacto ambiental para el proyecto de metrotrén y el otro a un levantamiento de expediente técnico para el Consejo de Monumentos Nacionales. El primero informa de la ejecución de pozos de sondeo necesarios para profundizar la Línea de Base ambiental del componente patrimonial. Los resultados de esta prospección fueron nulos en la recuperación de materiales históricos, situación que podría explicarse en gran medida por la disposición de las unidades, ubicadas en zonas de remoción subactual. El área de caracterización coincidió con antiguos sectores de viviendas de EFE (hoy inexistentes y alteradas por las referidas plataformas de relleno), y con una franja utilizada sólo recientemente como vía de tránsito peatonal (Riveros, com. pers.³). El expediente técnico en tanto (Jiménez et. al. 2012), ofrece datos de aquello que aún se conserva del espacio ferroviario en Melipilla, operando como base principal de información en la presente investigación. A partir de un levantamiento arquitectónico inicial, dicho expediente logra identificar el área administrativa, con algunos de los muros de ladrillo aún en pie de la

³ Riveros, R. 2017. Comentarios acerca de los sondeos arqueológicos realizados en el marco del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, para las nuevas estaciones del Metrotrén.

antigua casa del jefe estación, recinto que albergaba también el edificio de pasajeros, con las oficinas principales y boleterías. Así mismo, e inmediatamente al oriente se conserva el primer nivel de la cabina de señales, estructura robusta de hormigón armado que nos recuerda uno de los primeros usos de esta materialidad en la ciudad, reflejo de un tipo constructivo industrial casi desconocido a la fecha de su irrupción. A lo anterior se suman los dos andenes de concreto con algunos fragmentos de las primeras baldosas decorativas, entremezcladas con otras de momentos posteriores, elementos lineales que junto a las vías orientan la organización interna del espacio total. Por último el zócalo de las bodegas, rectángulo emplazado al otro lado de las vías y al norte del edificio de pasajeros, cuya altura actual de cerca de un metro contrasta con la otrora enorme elevación en madera y ladrillo. A la mención de sus estructuras principales sumemos el efecto de la actividad reciente, con la observación de basura de diversa índole por el uso irregular como microvertedero del sector de bodegas y un sendero peatonal de uso intensivo en el sector oriente, que hoy une el casco histórico de la ciudad con poblaciones al norte del recinto, sector agrícola en época del tren.

Un levantamiento similar, especialmente en lo referido a la arquitectura, proviene desde Argentina, abordando la comprensión de los recintos ferroviarios desde una mirada total en tanto sistema de transporte. Mónica Ferrari (2011) señala que la articulación del espacio consta de una serie de estructuras dispuestas en un plano rectangular, definido por las vías y el movimiento del tren, observando al edificio de pasajeros, cabina de señales, bodegas, viviendas, corrales, entre otros, conectados funcionalmente en un eje lineal, a partir de una lógica funcional más ingenieril que arquitectónica; de ahí que la noción de *cuadro* aplique a la perfección en este paño ferroviario, un conjunto de construcciones operando en un espacio claramente delimitado y comprensible en sí mismo, aunque gravitante en la esfera urbana local. Lo anterior sintetiza con claridad lo observado en Melipilla, de acuerdo a los datos disponibles en el expediente técnico (Jiménez et. al. 2012).

La información disponible gracias a este tipo de levantamientos puede ser complementada con otras experiencias nacionales e internacionales, que permitirán reflexionar de manera más amplia las posibilidades de comprensión de las ruinas ferroviarias. Intentamos avanzar más allá de la configuración formal de las mismas, hacia la pesquisa por los usos concretos de estos recintos, donde lo público les otorga un carácter distintivo, hasta el punto de ser consideradas como la tecnología más pública del desarrollo industrial del siglo XIX (Palmer y Orange, 2016).

En el país destacamos los aportes de Araneda y colaboradores(as) (2012), quienes además de los levantamientos planimétricos del recinto, similar a lo señalado por Ferrari, dan luces acerca de ciertos usos distinguibles internamente en las estaciones. Sería el edificio de pasajeros aquel destinado al uso público, a la actividad formalmente proyectada para los fines de atención al usuario, restringiéndose el resto de las estructuras a un manejo interno, asociado al control y gestión de la actividad de transporte. De igual forma, algunos arquitectos describen al edificio de pasajeros como el

único abierto a la innovación en el estricto diseño serial, pudiendo encontrar aquí rasgos de la arquitectura local, un recinto distintivo en el paisaje, un hito reconocible en el tramado urbano y "la cara visible" de la ciudad para los viajeros (Borja, 1998; Mallea, 2009).

Del extranjero los principales avances de la arqueología provienen desde Inglaterra, cuna de los ferrocarriles y foco de investigaciones interesadas en los vestigios del capitalismo moderno, teniendo a la estaciones como arquitectura ícono (Palmer y Orange, 2016). Los temas más trabajados giran en torno a dos ejes principales: descripción de recintos y empeños conservacionistas (Rees, Jarman y Gwyn, 2010). El primero guarda en parte relación con la necesidad de posicionar la rama industrial de la arqueología histórica a partir de la generación de una base de datos robusta. Destacan entonces los esfuerzos por identificar con precisión y detalle los componentes del sistema ferroviario, así como su secuencia ocupacional a partir de la metodología de excavación arqueológica, integrando nuevos datos, además de la arquitectura y distribución espacial de recintos (Wood, 2010); en un grado más avanzado de interpretación, se analizan los tipos tecnológicos a la luz de los desarrollos sociales y políticos de la época, considerando algunos factores causales para explicar el predominio de uno u otro modo de operación de los ferrocarriles, por ejemplo, los cambios desde las primeras máquinas a vapor hacia los trenes a diésel, o la persistencia de viejas tecnologías asociadas a los recursos disponibles en cada lugar (Nevel, 2010). Desde una mirada contextual al espacio-ciudad, la problemática del urbanismo viene aportando a una comprensión más amplia, respecto a los impactos del tren en aquellas localidades que hasta entonces sólo sabían de carretas y modos de vida netamente rurales. La arqueología se ha hecho cargo de explicar los orígenes de estos nuevos focos urbanos en torno a las estaciones, así como fenómenos de migración poblacional propiciados por la velocidad y capacidad de carga del tren (Gwyn, 2010; Barry, 2010). Este último aspecto nos lleva a pensar en el contexto histórico del tren a Melipilla, de su impacto en el tramado del pueblo y de las actividades que propició, más allá del transporte. Volveremos sobre este punto. Los esfuerzos conservacionistas en tanto, se asocian con la injerencia protagonista de las comunidades interesadas en la protección de estos edificios desde una perspectiva patrimonialista, ahondando más en elementos descriptivos para justificar su preservación (Rees, Jarman y Gwyn, 2010).

De acuerdo a este panorama, esta memoria se interesa en ahondar en ciertas características que potencian el perfil público de una estación, las que pensamos, sobrepasan incluso la sola consideración del edificio de pasajeros. Su organización, funcionamiento y el uso formal de ella, la constituyen como un lugar que se relaciona con otros puntos, lo que aumenta su carácter colectivo. En su configuración material aparecen elementos clave, como su naturaleza de espacio abierto (junto a los cubiertos, propios de la administración), tratamiento de fachadas y pavimentos, además de un acceso no controlado, a pesar de su separación formal respecto al exterior. El público transita, permanece y utiliza el sitio tal como otros espacios urbanos, produciéndose también la

cita y el encuentro, dando cuerpo a una vida colectiva densa, en un lugar “de paso” (Jiménez et. al. 2012).

Con todo, se observa al menos un vacío en la investigación, del que la arqueología bien podría hacerse cargo. Éste dice relación con la pesquisa material de las actividades de la comunidad en estos recintos, con los usos concretos de esos espacios. Así como la disciplina ha podido avanzar en la caracterización formal de las estaciones, o en las diferencias tecnológicas de acuerdo a los contextos históricos, o incluso en los impactos urbanos y transformaciones sociales que genera la llegada del tren a zonas rurales, queda aún por analizar **el despliegue efectivo de las personas en estos lugares y su relación con el diseño formal**, en este caso propio de una racionalidad europeizante (Ferrari, 2011).

La Estación de Melipilla se erigió como uno de los hitos dentro de la comuna y se concibió más allá de su función, como un elemento reconocible. La infraestructura ingenieril se incorporó al poblado mediante la arquitectura de la casa del jefe de Estación (edificio de pasajeros), siguiendo un patrón operativo prediseñado. La estación vino a representar una nueva porción dentro del pueblo y concentró una parte importante de la actividad pública del siglo XX. Reconocer las huellas materiales de este uso colectivo y analizar las acciones concretas de las personas en un lugar altamente estandarizado en su lógica operacional y constructiva, es tarea de la presente investigación.

Objetivo General: Comprender cómo se constituye y articula el espacio público de la Estación de ferrocarriles de Melipilla.

Objetivos específicos:

- Caracterizar el diseño formal de la Estación de Melipilla, con especial atención al espacio público.
- Caracterizar el uso público de la estación (en su condición de estación intermedia)
- Comparar Diseño formal versus el Uso público de la Estación.

Marco teórico.

Henry Lefebvre y la triáléctica del espacio.

Para la comprensión del concepto de espacio y así avanzar en su delimitación al orden de lo público, tomamos como guía los aportes realizados por el sociólogo urbano Henry Lefebvre, en particular su concepción de la *trialéctica del espacio*, entendiéndolo como ambiente físico, social y mental (Lefebvre, 2013). A partir de lo anterior, se podrían definir tres dimensiones particulares del espacio, que existen en interacción y que se articulan en función de los modos de producción y momento histórico de cada sociedad, en un juego tenso que explicaría el modo en cómo se construye el espacio social en cuestión (Peña, 2011). Consideremos estos tres momentos definidos originalmente por

Lefebvre, complementados con algunos avances desde la psicología, los que permitirían entender de mejor manera su operación particular.

a) Representaciones del espacio: Es el espacio abstracto, que suele representarse en forma de mapas y planos. Está ligado directamente con las relaciones de producción existentes en una sociedad y al orden en el que estas relaciones se imponen. Se trata del espacio concebido, mental, cuya determinación ostentan los grupos dominantes, a partir de una imposición ideológica, en este caso, asociada a la homogenización capitalista.

b) Espacio de representación: Es el espacio experimentado directamente por sus habitantes y usuarios a través de una compleja amalgama de símbolos e imágenes. Es el espacio vivido e imaginado. Ahora bien, es al mismo tiempo un espacio dominado y experimentado de forma pasiva por la gente, existiendo sin embargo la posibilidad de resistencia. Así pues, sería en esta condición donde podrían reestructurarse las representaciones institucionalizadas, desde un sentido de comunidad, pertenencia y conciencia de sí como grupo (Rodríguez, 2014).

c) Prácticas espaciales: Es el espacio que integra las relaciones sociales de producción y reproducción, en especial la división del trabajo, la interacción entre gente de diferentes grupos de edad y género. Es el espacio percibido por la gente en la práctica cotidiana: sus rutas de paseo, los lugares de encuentro. Es la relación directa con el entorno físico, generándose una identidad de lugar a partir de la dimensión del sí mismo (Rodríguez, 2014).

Como vemos, a pesar de la acción pasiva en el uso del espacio indicada más arriba (Espacio de representación como espacio dominado), Lefebvre nos habla de la posibilidad de un Espacio diferencial, opuesto y en lucha contra el espacio abstracto. Serían espacios de la diferencia, con sus contradicciones inherentes y potencial de conflicto, espacios que se convierten para hacer frente a los esfuerzos de homogenización del capitalismo. Y es que el espacio es mucho más que un mero escenario, receptáculo pasivo de la realidad social, es por el contrario un elemento activo de pleno derecho. No se puede concebir de manera aislada o quedar estático: es a la vez producto-productor, soporte de las relaciones económicas y sociales (Lefebvre, 1984).

En línea y complemento con esta idea, la arqueología también ha considerado el análisis material del espacio atendiendo al contexto político y económico de la sociedad que lo genera, así como en relación a los usos concretos de los lugares. En primer lugar, volvamos a la consideración del espacio construido, a la arquitectura en específico, como un sistema de significados legitimados históricamente, y como lugares asociados a la constitución de la sociedad toda, cultura material cargada y comunicando sentidos (Acuto, 2008; Beaudry, et. al. 2007; McGuire, 2008; Zarankin, 1999; Zarankin, et. al. 2011). Son lugares fundamentales en la definición de las prácticas sociales, pues su materialidad influye al tiempo que es afectada por las acciones de las personas y es justamente el

análisis de esta posibilidad en donde la arqueología puede tener algo que decir, respecto a cómo pudo configurarse esta relación históricamente determinada (Delle, 2008; Zarankin et.al. 2011). A su vez, a pesar de corresponder a construcciones sociales, los espacios se configuran como realidades materiales altamente operativas, y que al tiempo de responder a épocas y movimientos específicos, tienen la capacidad de dirigir, en tanto dispositivos, las formas de ser y hacer el mundo circundante. En definitiva, no se trata de un problema puramente subjetivo o ideal, es la objetivación misma de esa concepción históricamente definida, una noción estructural, objetiva y disciplinar del tiempo y el espacio (Harvey, 1994). Su proyección en tanto, se configura como una tecnología política sofisticada, una relación de poder que impone distribución y conductas sobre una multiplicidad de individuos, cada vez con el menor esfuerzo posible, a medida que se incrusta en las maneras de hacer colectivas habituales. Un poder fino, un ejercicio permanente y sutil, casi imperceptible y coherente con su objetivo: más que el poder en sí, aumentar la productividad de sus factores estratégicos (Foucault, 2015).

El espacio construido en el contexto del capitalismo industrial. Carácter histórico de la *Representación del espacio*.

Con profundas huellas en el modo de ocupar una ciudad, también con la redefinición de los espacios rurales y semiurbanos, asistimos entonces a un siglo XIX cada vez más estricto en el control del tiempo y del espacio, en donde el urbanismo capitalista, como instrumento y estrategia, habría despolitizado al ciudadano por medio de un proceso de disciplinamiento y control social, enfatizando el aislamiento, la velocidad, la comodidad y la linealidad (Lefebvre, 1976). En esta mecánica y repetitiva construcción serial, con la arquitectura ferroviaria como punta de lanza en el tercer mundo, se estaban reproduciendo las principales relaciones de control de la sociedad capitalista industrial, en un espacio ideado y gestionado de forma violenta, silenciosa y eficaz (Lefebvre, 2013). La estación de Melipilla representaría así fielmente este proceso, en un contexto por entonces rural y a velocidad de carretas.

Según Harvey (1994) el proceso dominante en el capitalismo se preocupa especialmente en dos factores, la rotación de capitales en el tiempo y la reducción de las barreras espaciales. El primero permite explicar el hecho de que las innovaciones tecnológicas estén orientadas muchas veces a aumentar la velocidad de circulación del capital y acelerar su rotación. El segundo en tanto, nos habla de la necesidad permanente de comprimir el espacio, para que opere cada vez menos como barrera, generando así una constante necesidad de cambios espacio-temporales, una "destrucción-creativa", borrando antiguos ritmos y sus soportes materiales. De alguna forma, la llegada del ferrocarril habla de aquello, por ejemplo con la promoción de la actividad agrícola gracias a la oportunidad de acceder a nuevos mercados a través del eje puerto-capital y a una velocidad inusitada; su arquitectura en tanto, mostraría una distribución coherente con este objetivo, espacios llanos y accesibles para la entrada y salida de pasajeros y mercancías. Más en detalle, es posible señalar que el orden concreto que adquiere el espacio ferroviario podría cumplir también con ciertas

definiciones trabajadas por Foucault (2015) pensando en el despliegue de la ideología capitalista. Así, el rectángulo de la estación se presenta como zona ferroviaria acotada y claramente distinguible del entorno (*clausura*), con una distribución precisa de sus espacios, permitiendo el control de cada una de las partes con precisión (*Localización elemental*); dicho control viene también asociado a la maximización funcional de los espacios, para hacerlos útiles, dividiendo y articulando los procesos de trabajo según ello, garantizando el correcto desarrollo de las fases de la producción así como la descomposición de cada unidad laboral (*emplazamientos funcionales*) y esa misma articulación define una serie, en la que cada unidad se ubica de acuerdo a su rango, y puede intercambiar su lugar en ese mismo esquema, pudiendo corresponder la casa del jefe de estación, en nuestro caso, a la estructura principal (*Ubicación por rango*).

Este encuadre *ad hoc* a las necesidades maximizadoras del sistema, y a los requerimientos de operar de forma efectiva pero sutil, naturalizando los usos del tiempo y del espacio, pensamos entonces, puede tener un correlato potente en el paño ferroviario de Melipilla, y en general, en aquellos lugares de índole similar, por la alta estandarización de sus distribuciones internas.

Espacio público y las grietas del diseño oficial. *Espacio de representación y la realidad concreta del espacio percibido.*

Que la determinación de las categorías de espacio y tiempo emerja en el contexto de relaciones de poder propias de una sociedad, estrechamente ligadas a los modos de producción y consumo, nos habla de un conflicto latente, por lo mismo, susceptible de transformar. El edificio en este sentido implica un complejo proceso, producto de una organización social específica y conservando impreso en su materialidad indicios de la misma; transmite significados, pero a la vez, es sujeto de resignificación por parte de una comunidad (Beaudry, et. al. 2007; Gil et. al. 2004; Harvey, 1994). De acuerdo a esto último, el uso que las personas hacen de los lugares⁴, su desenvolvimiento en ellos, podría materializar prácticas contradictorias al orden original, una relación tensa y que debe enmarcarse en una discusión política (Matthews, et al 2002; González-Ruibal, 2010). Desde esta perspectiva, analizar **material/arqueológicamente** el espacio de la actividad pública, parece una alternativa sugerente frente a la posibilidad de usos no previstos.

Para ello, primero es necesario revisar ciertos elementos que definan a un espacio público. Algunos los entienden como aquellos en donde se desarrolla una faceta social que hace posible observarnos a nosotros mismos como sociedad, un lugar de relación e identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria (Borja, 1998). El espacio público aparece como el tejido conector en el que se producen los encuentros de los habitantes y de ellos con la ciudad, constituyendo los llamados vacíos estructurantes de la interacción social, el complemento de la masa

⁴ Lugar como esfera de identidad, relacional e histórico (Augé, M. 1993).

urbana (Mallea, 2009). En esta consideración aparecen elementos fundamentales, como su naturaleza de espacio abierto, tratamiento de fachadas y pavimentos, además de un acceso no controlado. Así, el público transita, permanece y utiliza estos lugares tal como otros espacios urbanos, produciéndose la cita entre usuarios de múltiples procedencias y clases sociales (Jiménez et. al. 2012). Sin embargo, a pesar de estas cualidades constructivas, no debemos perder de vista que el espacio público sigue siendo un espacio coherente con la sociedad que lo define, su materialidad en definitiva, a pesar de caracterizarse por ser abierta y sin mayores divisiones, remite igualmente a lo político (Baros, 2010; Sato, 2012). Por eso es que la consideración del recinto estación considera diversos elementos: 1) recinto construido desde la lógica capitalista (*Representación del espacio*), 2) habitado localmente como espacio público normado (*Espacio de representación*), 3) cargado de usos concretos desplegados por la comunidad. Con esto a la vista, trataremos de generar un panorama material de aquellas síntesis conflictivas-convivenciales propias del lugar, de la tensión entre un espacio ideal versus el uso concreto del mismo (*Espacio percibido*) (Alguacil, 2008; Berroeta y Rodríguez, 2010).

Será en los andenes así como en áreas libres de construcción de la estación Melipilla, donde se pondrá el énfasis analítico, en donde exista la posibilidad de ocupar el lugar no estrictamente apegado al proyecto original, usos no previstos en el diseño, condición menos relacionada con estar de paso que con estar ahí, con detenerse, con vivir un lugar hecho propio (Hénaff, 2014). Actividades como el comercio formal e informal, los paseos al recinto, los mítines políticos, la delincuencia, el acceder de manera irregular a los vagones, entre otras memorias del lugar, podrían ser insumos para la pesquisa de usos alternativos. Siendo así, lo que buscamos en estos planos abiertos es la posibilidad de evidenciar los quiebres de la norma a partir de la acción, allí donde lo público posibilitaría despliegues disruptivos. Pero justamente, desde una mirada más amplia, el interés estará puesto también en analizar los factores menos evidentes de la arquitectura del espacio público, que hacen posible la proyección del sistema de poder en estos lugares en donde el control del tiempo y del espacio es aún más imperceptible, y por lo mismo, necesariamente más sofisticado. Surge así un análisis material crítico de la memoria, de esa experiencia de habitar un tipo de arquitectura determinada, cuyos relatos, si bien podrán alumbrar acerca del peso de vivir un lugar como este, de su carga comunicativa, emergen del flujo constante entre recordar y olvidar a partir de la modulación del pasado, donde esta memoria se compone además de vacíos y ficciones (Menjívar, 2005; Rivera y Lorca, 2010).

Metodología.

Según este enfoque basado en la concepción dialéctica del lugar, la metodología de análisis intentará relevar información en relación al espacio abstracto, diseñado, pero también en cuanto a su uso por parte de la comunidad, enfrentando datos históricos y testimonios con un análisis arqueológico concreto sobre el despliegue de las personas en la estación. En el primer caso el análisis se abordará en atención a las características de una arquitectura propia del contexto capitalista industrial; el segundo en tanto, pondrá

atención en documentos de la época y sobre todo en los relatos acerca de la estación, en torno a los usos específicos y la configuración de una idea compartida del lugar como espacio público. Por su parte, y para dar cuerpo a un levantamiento material del uso concreto, se realizará un análisis sobre los posibles movimientos de las personas en el recinto ferroviario, centrándonos en la característica de espacio abierto de la estación, más que al interior de estructuras.

De esta forma, de acuerdo a los conceptos de la Producción social del espacio y a los objetivos de la presente investigación, podemos distinguir tres ejes dentro de la metodología, desde una perspectiva analítico/comparativa:

1) Caracterizar el diseño formal de la Estación de Melipilla, con especial atención al espacio público.

Actividad/tareas:

Recopilación histórica: se revisarán los Archivos del MOP disponibles en el Archivo Nacional; Anales de EFE, disponibles en el área documental de la empresa; Tesis y/o investigaciones relacionadas, disponibles en internet y bibliotecas universitarias.

Análisis Arquitectónico Formal: se relevarán las dimensiones constitutivas de la estación, su forma básica en el plano. Se incorpora el levantamiento de planta y análisis descriptivo de cada unidad arquitectónica de lo formalmente definido como espacio público (Araneda et. al. 2012)

2) Caracterizar el uso público de la estación (en su condición de estación intermedia)

Actividad/tareas:

Recopilación histórica: revisión de prensa local de la época, disponibles en Archivo Nacional y sección de microarchivos de la Biblioteca Nacional. Revisión de libros de historia local.

Levantamiento Antropológico: Recopilación de relatos de la comunidad, ya levantados en investigación previa y complementados con aplicación de entrevistas dirigidas⁵ a personajes clave: funcionarios, vendedores(as) y vecinos del área Norte de Melipilla-Barrio estación.

A lo anterior se suman dos análisis del espacio material, en terreno, relacionados con el movimiento de las personas en el lugar:

⁵ Ver estructura de entrevista en anexo.

Análisis de Movimiento (Ching, 2000). Con esto se logra valorar la circulación y movimiento del individuo en una construcción, de acuerdo al tipo de aproximación a la estructura, modo de acceso y configuración del recorrido.

Análisis de la Percepción del espacio en movimiento (Mañana et al. 2002): Permitirá definir y objetivar a partir de este dato, aquellos espacios privados y públicos según el grado de exposición que sufren en relación al recorrido y rutas de tránsito que se hacen a través de ellos.

3) Comparar Diseño formal versus Uso Público de la Estación de Melipilla.

Para la comparación se realizará el cruce de los elementos descritos en la metodología: Diseño formal; Antecedentes histórico/antropológicos; Análisis de Movimiento/Percepción.

El contraste quedará expresado en un plano escala 1:100, donde las capas corresponderán a: 1) la planta arquitectónica original del espacio público de la estación, 2) las áreas públicas de mayor uso, según los textos y relatos de la comunidad, expresadas en "mapas de calor" y 3) los planos resultantes de los análisis de movimiento y percepción. Con esto se pretende graficar la compleja naturaleza del espacio público y los aportes de un levantamiento de información diverso y comparativo.

Referencias bibliográficas.

- Acuto, F. 1999b. Paisaje y dominación: La constitución del espacio social en el Imperio Inka. En *Sed Non Satiata. Teoría Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea*, editado por A. Zarankin y F.A. Acuto, pp. 33-75. Ediciones Del Tridente, Buenos Aires
- Acuto, F. 2008. Materialidad, espacialidad y vida social: reinterpretando el período prehispánico tardío de los andes del sur. En: *Sed Non Satiata II: acercamientos sociales en la arqueología latinoamericana*. Compilado por Félix Acuto y Andrés Zarankín. Córdoba, Argentina.
- Acuto, Félix. 2013. ¿Demasiados paisajes? Múltiples teorías o múltiples subjetividades en la arqueología del paisaje. En: *Anuario de Arqueología* (Rosario) 5:31-50.
- Alguacil, J. 2008. Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. En: *Polis* Vol. 7 N° 20.
- Alliende, M. 1993. *Historia del ferrocarril en Chile*. Pehuén Editores. Santiago.
- Araneda, Y, K. Coles, C. Villa, M. Fuentes, F. Rovano. 2012. *Expediente técnico de la Estación ferroviaria y Subestación eléctrica San Pedro, Quillota*. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. FONDART Regional. Valparaíso.
- Baros, M. 2010. Los desplazamientos del ocio. En: *ARQ*, N° 74 Ocio: 36-39.
- Barry, E. 2010. Social Change in 19th-Century Rural Ireland and the Archaeology of the Narrow-Gauge Railway: The Case of Munster. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 116-128.
- Beaudry, M., L. Cook y S. Mrozowski. 2007. Artefactos e voces ativas: cultura material como discurso social. En: *Vestígios, Revista Latinoamericana de Arqueología histórica*. Vol. 1, N°2, pp. 73-113.
- Belotti, C. 2008. Cama adentro; borrador de una arqueología crítica de las dependencias de servicio. En: *Vestígios, Revista latinoamericana de arqueología histórica*. Vol. 2, N° 2, pp. 9-37.
- Berroeta, H. Y M. Rodríguez. 2010. Una experiencia de participación comunitaria de regeneración del espacio público. En: *Alteridad*. N°8: 22-24
- Borja, J. 1998. Ciudadanía y Espacio público. En: *Revista ambiente y Desarrollo*. XIV: 3.
- Bourdieu, P. 1997. *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Ed. Anagrama. España.

- Bustos, H. 2010. *Historia de Melipilla*. Imprenta Marmor. Santiago.
- Ching, F. 2000. *Arquitectura, forma, orden y espacio*. Ed. Gustavo Gili. México.
- Delle, J. 2008. A tale of two tunnels: memory, archaeology, and Underground Railroad. En: *Journal of Social Archaeology* N°. 8: 63-93.
- EFE, 1973-1987. Empresa de los ferrocarriles del Estado de Chile. *Anuarios Estadísticos*.
- Ferrari, Mónica. 2011. El sistema ferroviario en el Noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias. En *Apuntes*, Vol. 24, N° 1: 44-61.
- Foucault, M. [1976] 2015. *Vigilar y castigar: Nacimiento de la prisión*. Siglo XXI editores. España.
- Gil, D., M. Garmendia, I. García, y J.L. Solaun. 2004. Arqueología de la arquitectura: una disciplina fundamental en el patrimonio cultural. *Arkeoikuska*, 04: 19-32. Centro de patrimonio cultural Vasco. País Vasco.
- González-Ruibal, A. 2010. Contra la Pospolítica: Arqueología de la Guerra Civil Española. En: *Revista chilena de Antropología*. N° 22, pp. 9-32.
- Gwyn, D. 2010. Editorial: Railway Archaeology. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 75-76.
- Harvey, D. 1994. La construcción social del espacio y del tiempo: Una teoría relacional. En internet: <https://es.scribd.com/document/51237975/La-produccion-social-del-espacio-y-el-tiempo-David-Harvey-1994>.
- Harvey, D. 2012. *Ciudades Rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Ed. Akal. España.
- Hénaff, M. 2014. *La ciudad que viene*. Lom Ediciones, Santiago de Chile.
- Jiménez, B., J. Sepúlveda, A. San Francisco y M. Mallea. *Estación de ferrocarriles de Melipilla, lugar para la memoria*. Ojo en tinta Impresores, Santiago de Chile.
- Lefebvre, H. [1974] 2013. *La producción del espacio*. Ed. Capitán Swing. España.
- Lefebvre, H. 1976. *Espacio y Política, el derecho a la ciudad II*. Ed. Península. Barcelona.
- Lefebvre, H. 1984. *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Ed. Alianza. Madrid.

- Mallea, M. 2009. *Centro Cívico*. Memoria para optar al título de Arquitecto. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Santiago.
- Mañana, P. M. Rotéa y X. Ayán. 2002. Arqueotectura I: Bases Teórico-Metodológicas para una arqueología de la arquitectura. En: *Tapa* N° 25: 12-93.
- Matthews, C., M. P. Leone y K. Jordan. 2002. The political economy of archaeological cultures. Marxism and American Historical archaeology. En: *Journal of social archaeology*. Vol. 2, N° 1, pp. 109-134.
- McGuire, R. 2008. Edificando el poder en el paisaje cultural del condado de Broome, Nueva York (1880-1940). En: *Vestígios, Revista Latinoamericana de Arqueología histórica*. Vol. 2, pp. 59-77.
- Meiggs, E. 1863. Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso. Imprenta del Ferrocarril. Archivo Nacional. Santiago de Chile.
- Menjívar Ochoa, M. 2005. Los estudios sobre la memoria y los usos del pasado: perspectivas teóricas y metodológicas. En: *Historia y memoria: perspectivas teóricas y metodológicas*, compilado por Mauricio Menjívar, Ricardo Argueta, Edgar Solano. Facultad latinoamericana de ciencias sociales (FLACSO). Sede académica Costa Rica.
- MOP, 1890. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 25 de Abril de 1890. Archivo Nacional, Ministerio de Obras Públicas.
- MOP, 1891. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 24 de Marzo de 1891. Archivo Nacional, Ministerio de Obras Públicas.
- MOP, 1893. Informe del Director General de Obras Públicas al Ministro, 10 de Abril de 1893. Archivo Nacional, Ministerio de Obras Públicas.
- Nevell, M. 2010. The Archaeology of the Rural Railway Warehouse in North-West England. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 103-115.
- Palmer, M., G. Orange. 2016. The archaeology of industry; people and places. *Post Medieval Archaeology*, 50: 1, 73-91.
- Peña, L. 2011. *Algunos elementos para pensar especialmente en ciencias sociales*. Universidad externado de Colombia. Bogotá.
- Rees, J. P. Jarman y D. Gwyn. 2010. The Conservation of Operational Steam Locomotives. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 91-102

Rivera, F. y R. Lorca, 2010. Uso Social de una Arqueología Histórica del Capitalismo y los Dilemas de su Patrimonialización: El Caso del Mineral de Capote. En: *Revista de Antropología* N° 22, pp: 33-56.

Rodríguez, M. 2014. *Producción social del espacio y renovación urbana en el Centro histórico de Quito*. Universidad Politécnica Salesiana. Quito.

Rosenblitt, J. 1990. *Transporte y ferrocarriles. El Valle del Maipo durante la construcción de la línea Santiago a Melipilla*. Memoria para postular al Grado de Licenciado en Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Salcedo, R. 2007. La lucha por el espacio urbano. En: *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*, Olga Segovia (Comp.): 69-77. Ediciones Sur. Santiago de Chile.

Sato, A. 2012. Lo público del espacio. En: *ARQ*. N° 81 Espacios para la cultura: 17-19.

Thomson, I. 2002. El debate entre las bondades de la tecnología "americana" e "inglesa" en los ferrocarriles estatales chilenos de la década de 1870. En: *Historia*, 35.

Wood, P. 2010. Excavation on the Brunton and Shields Railway at Weetslade, North Tyneside. En: *Industrial Archaeology Review*, 32, pp: 77-90.

Thomson, I. y D. Angerstein. 2000. *Historia del ferrocarril en Chile*. Centro de Investigaciones Barros Arana. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Muestras. Santiago.

Zarankin, A. 1999. Arqueología de la arquitectura: Another brick in the Wall. En *Revista do Museum de Arqueologia e Etnologia*. Vol. 3: 119 – 128.

Zarankin, A., M. Senatore y M. Salerno. 2011. 'Tierra de Nadie': Arqueología, Lugar y Paisaje en Antártida. En: *Revista chilena de Antropología*. N° 24, pp. 148-171.

Periódicos locales:

La Constitución, Melipilla, 8 Septiembre de 1893.

El Labrador, Melipilla, 4 de Febrero de 1923.

Anexo.

1. Estructura entrevista.

Entrevista dirigida a personajes clave en la historia del ferrocarril (funcionarios, comerciantes formales e informales, vecinas y vecinos del sector, usuarios habituales, autoridades de la época, entre otros(as)).

Se realizará de forma oral, con apoyo de sistema de grabación audiovisual.

Se contará con una batería de preguntas guía, que sitúen la conversación, cada una abierta a la discusión con interlocutor(a)

- 1- ¿Cuál fue su relación con la estación?
- 2- ¿Cuántos años vio a la estación en funcionamiento?
- 3- Si participaba de la actividad dentro del recinto ¿qué hacía en el lugar?
- 4- ¿Qué lugares utilizaba con mayor frecuencia en la estación?
- 5- ¿Con quién(es) compartía el uso de esos lugares?
- 6- Considerando el funcionamiento de la estación ¿utilizó usted u observó ciertos usos que no tuvieran directa relación con viajar en el tren? ¿cuáles?
- 7- De los distintos usos observados ¿podría distinguir actividades propias de mujeres y otras de hombres?
- 8- ¿Podría identificar lugares utilizados por otras personas y describir qué hacían – o pensaba usted que hacían- ahí?
- 9- Si su relación era principalmente externa al recinto ¿qué actividades realizaba usted en relación al recinto? y ¿qué actividades le llamaban más la atención del lugar, desde fuera?

2. Carta Gantt

	Mes 1				Mes 2				Mes 3				Mes 4				Mes 5				Mes 6			
Actividad / Semana	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Recopilación histórica						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Levantamiento antropológico								X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
Análisis arquitectónico	X	X	X	X	X	X	X	X																
Análisis comparativo Diseño versus usos																	X	X	X	X				
Recapitulación, resultados y conclusiones																					X	X	X	X