

# RESTOS SILENTES



VESTIGIOS FERROVIARIOS EN SANTIAGO



# RESTOS SILENTES

## Vestigios ferroviarios en Santiago

*Reseñas históricas* de Michel Meza  
*Prólogo* de Eduardo Cabello  
*Epílogo* de Pablo Briceño





*Restos silentes. Vestigios ferroviarios en Santiago*

Primera edición

Endemia Ediciones

Colección Aurinegra

Santiago de Chile, 2022

Edición: Eduardo Cabello

Diagramación: Sofía Prado

Corrección de textos: Felipe Aburto

Grabado de portada: Pedro Fuentealba

ISBN 978-956-09894-1-3

D.R. 2022, Endemia Ediciones

Impreso en Chile

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra –incluido el diseño tipográfico y de portada–, sea cual fuere el medio, electrónico o mecánico, sin el consentimiento por escrito del editor.



Proyecto financiado por el Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes,  
CONVOCATORIA 2021.





## ÍNDICE

NOTA 9

PRÓLOGO. *Imaginar un espacio*, Eduardo Cabello 15

### SECCIÓN I: BARRIO SAN EUGENIO 23

El barrio 29

Plaza Melipilla 31

Don Óscar 33

El Ferro 35

Calle Subercaseaux 37

Casas ferroviarias 41

Cancha 2 43

Federación Santiago Watt 45

El Negro Mella 47

Estadio Ferroviario 49

Fábrica de sacos 53

Almacenes Generales 55

Maestranza San Eugenio 57

### SECCIÓN II: CIRCUNVALACIÓN 61

Estación Mapocho 67

Estación Yungay / Túnel Matucana 69

Estación Central 73

La línea 75

Estación San Diego 77

Desvíos 79

Estación Ñuñoa 81

### ANEXO: LLANO DE MAIPO Y FERROCARRIL MILITAR 85

Estación Providencia 91

El trencito 95

Ferrocarril Militar 99

EPÍLOGO. *El futuro en una ruina*, Pablo Briceño 105

AGRADECIMIENTOS 109





## NOTA

Acorde con la vorágine y los vaivenes de toda capital, la ciudad de Santiago ha visto surgir, mutar o desaparecer numerosos barrios, calles y edificios emplazados en ella. Ya sea por causa de accidentes, necesaria adaptación, desastres naturales, falta de planificación o simple desidia, el paisaje urbano de Santiago ha sido creado y recreado en incontables ocasiones.

Como parte de la ciudad, la infraestructura ferroviaria no escapa a ese devenir. En su tránsito histórico, el entorno metropolitano ha sido escenario de profusos entramados ferroviarios, conformados por vías férreas con destinos interregionales (Red Longitudinal Norte y Sur) y servicios locales de alcance regional (Circunvalación, Llano de Maipo y Ferrocarril Militar), centros productivos de diversa índole (maestranzas y otras industrias vinculadas) y numerosas poblaciones obreras, concentradas principalmente en las cercanías de la Estación Central y de las maestranzas de San Eugenio y de San Bernardo.

Los componentes de este entramado —urdido con más espontaneidad que planificación— comparten hoy un signo común: se trata de meras reminiscencias, con mayor o menor presencia de rastros materiales. Desde la inexplicable demolición de la Estación Providencia





—imponente edificio que durante la primera mitad del siglo XX se emplazara en la cabecera norte del actual Parque Bustamante— hasta el total abandono de la Maestranza de San Bernardo, son innumerables los espacios capitalinos vinculados al ferrocarril de los que hoy no se conservan más que vestigios, fotografías y recuerdos.

Estas páginas recorren algunos de esos vestigios a través de la mirada y la vivencia de ex maquinistas ferroviarios, quienes prestaron servicios para Ferrocarriles del Estado durante la segunda mitad del siglo pasado y conocieron desde dentro estos espacios capitalinos. Sus testimonios son el resultado de una serie de conversaciones desarrolladas entre 2021 y 2022, las que fueron registradas, transcritas y organizadas a partir de dos premisas: la identificación de espacios y lugares de Santiago que conocieron en el ejercicio de sus funciones; y la pertenencia de dichos lugares a un conjunto preexistente, como un barrio o un tendido férreo. Con ello, se espera contribuir —desde la esfera testimonial de los propios trabajadores ferroviarios— al valioso acervo documental existente sobre la historia e infraestructura del ferrocarril en Chile.

Así, las páginas siguientes comprenden tres secciones. La primera está dedicada al entorno del barrio San Eugenio, reducto ferroviario por antonomasia donde estos ex maquinistas desarrollaron sus vidas laborales





y —en algunos casos— habitaron por largo tiempo; por ello, se consignan aquí espacios vinculados con el trabajo y su vida cotidiana. La segunda se concentra en lugares asociados al antiguo trazado del Ferrocarril de Circunvalación, conocido por los maquinistas —tras la reducción de su extensión original— como «Ramal Ñuñoa». La tercera, a modo de anexo, aborda de forma breve y tangencial algunos hitos del Ferrocarril del Llano de Maipo y del Ferrocarril Militar, los que, siendo contemporáneos de algunos informantes, dependían de administración privada y del ejército, respectivamente, por lo que escapaban a sus órbitas laborales como funcionarios de Ferrocarriles del Estado.

Cada sección está compuesta por una breve reseña con información histórica referencial, fragmentos de relatos de los exferroviarios participantes y fotografías de los lugares referidos (actuales y de archivo), componiendo con ello —a la manera de quien indaga en retrospectiva— una superposición de memorias que transitan por tiempos y espacios diferidos. Adicionalmente, prólogo y epílogo complementan la reflexión en torno al pasado, presente y futuro del ferrocarril en Chile. Este conjunto de huellas y fragmentos es una invitación a transitar y contemplar la ciudad desde la perspectiva del tiempo, reparando en aquellas cosas que existieron, existen o —con renovadas formas— podrían existir, y que, tras estar vinculadas por sólidas vías de acero, hoy son restos conectados por la fragilidad del recuerdo.





**SECCIÓN I:**  
**BARRIO SAN EUGENIO**





La extensión del barrio San Eugenio suele variar según el origen de su delimitación. Las recientes y numerosas investigaciones académicas, gatilladas por el atractivo patrimonial de su entorno industrial y por sus particularidades históricas, sociales y arquitectónicas, tienden a considerarlo como la suma de diversos conjuntos habitacionales construidos en las primeras décadas del siglo XX. Dicho proceso fue parte del plan de urbanización en la periferia sur de la capital y la consiguiente expansión de la ciudad, a partir de leyes e instituciones creadas para estos efectos, tales como la Ley de Habitaciones Obreras, la Ley de Habitaciones Baratas, el Consejo Superior de Habitaciones Obreras o la Caja del Seguro Obrero Obligatorio.

Como antecedente, cabe señalar que, hacia la década de 1860, se creó al sur de la Estación Central un complejo ferroviario denominado Maestranza de Santiago. Ante la rápida expansión de las vías férreas, Ferrocarriles del Estado adquirió —a inicios del siglo XX— los terrenos colindantes al sur de esta maestranza para contar con talleres dedicados a la mantención y reparación de material rodante y otras estructuras. En dichos terrenos se





fundó la Maestranza San Eugenio, junto con poblaciones contiguas para sus funcionarios.

Entre los conjuntos habitacionales antes referidos, se cuentan las poblaciones San Eugenio I y II (décadas de 1910 y 1930, respectivamente), colindantes con los bordes norte y oriente de la maestranza homónima; las poblaciones Central de Leche —contigua a la fábrica que le da su nombre— y Pedro Montt, aledaña a la fábrica textil Yarur (ambas de mediados de 1930); y finalmente la población Arauco, ubicada en el costado sur-poniente del Club Hípico (década de 1940).

Si bien el amplio cuadrante donde se emplazan estos conjuntos tiene una raigambre industrial y obrera en común, también existen entre ellos claras diferencias temporales (por el momento en que cada conjunto fue construido), espaciales (por la distancia existente entre ellos), arquitectónicas (por las diversas características constructivas de cada conjunto) e identitarias (derivadas de sus orígenes y configuraciones), diferencias que —en buena medida— complejizan la asimilación del cuadrante como una entidad unitaria. A modo de ejemplo, vale mencionar la raigambre distintiva entre obreros ferroviarios y textiles; la percepción diferenciada de pertenencia espacial entre los habitantes de sectores como San Vicente, Centenario o Mirador; o la distancia —física e identitaria— de las vecindades cercanas a las plazas Melipilla, Arauco y Yarur. Tales diferencias, a la





vez que complejizan su exacta delimitación, también enriquecen la impronta de este entorno.

Para estos efectos, se consigna y mantiene la percepción que los mismos exferroviarios tienen de este espacio, los que, en general, asimilan el barrio como una extensión que bordea la Maestranza San Eugenio, punto neurálgico del barrio que, desde 2007, cuenta con una serie de construcciones (casas de máquinas, bodegas y talleres, entre otras) declaradas Monumento Nacional, en categoría de Monumento Histórico y Zona Típica, por parte del Consejo de Monumentos Nacionales.





---

Casas en calle Bascuñán, 1994.  
Fotografía de Jorge Cabello.





## EL BARRIO

El barrio era ferroviario, vivía mucha gente y muchas casas eran de Ferrocarriles. Siempre se llamó San Eugenio, por la maestranza. Yo diría que por el sur llega hasta el zanjón de La Aguada; por el norte hasta Antofagasta, o como mucho hasta la vega chica; por el poniente hasta Exposición, donde está el puente Melipilla, y por el costado oriente tendría que ser hasta Bascañán Guerrero, porque las poblaciones que están hacia Mirador eran de Machasa o Yarur, y eso ya era otra cosa, aunque algunos ferroviarios vivían por ahí.

Esto está enmarcado así, porque estamos hablando de todo lo que está alrededor del estadio y la maestranza. Ahí estaba el velódromo, los edificios de Bascañán con San Dionisio —al costado de la maestranza—, el Almacén General, la población que estaba saliendo de la casa de máquinas. Todo eso era San Eugenio.





---

Plaza Melipilla, 2022.  
Fotografía de Alicia Foxley.





## PLAZA MELIPILLA

Comentábamos hace poco que a la plaza Melipilla algo le faltaba. Y nos acordamos del maquinista Escobar. ¿Por qué no le harían un monumento ahí? Porque, pensándolo ahora, habría sido bonito inaugurar un monumento al maquinista Escobar en la plaza, por ejemplo, cuando se celebraba la Fiesta del Riel. O en la entrada de la casa de máquinas, porque no hay ni siquiera una plaquita para decir que fue el primer maquinista chileno. ¡Nada! ¿Y a quién tendría que habersele ocurrido? ¡A los interesados, a los dirigentes del gremio!





---

Ubicación original de El Ferro (izquierda), 2022.  
Fotografía de Alicia Foxley.





## EL FERRO

Al restaurant El Ferro iban mucho a comer, allá íbamos nosotros. Al principio estuvo en la esquina de Exposición con el pasaje que está frente a la plaza Melipilla, ahí nació El Ferro. Hasta el año 1974 más o menos estuvo ahí, cuando se quemó la casa entera, que tenía dos pisos. Después se trasladó un poquito más allá, por Subercaseaux, y en la casa de Exposición hicieron otro restaurant que se llamaba Los Choferes, con un puro piso. Ahora eso no existe, parece que pusieron una iglesia evangélica... ¡mira en lo que terminó el boliche!

Para tomar ahí había por todos lados. Al frente del estadio habían otros restaurantes, estaba El Mocho y el Carreño, pero El Ferro era el más conocido, porque estaba en la mejor entrada de la casa de máquinas, que era por Exposición, y más que nada porque se llamaba El Ferro no más, porque en realidad era como todos los restaurantes, había comida y había copete. La señora tenía un listado de comidas y muchos iban ahí porque les fiaban, pagaban a fin de mes. Era como un ícono para los ferroviarios, igual que El Negro Mella.





---

Calle Ramón Subercaseaux, 1994.  
Fotografía de Jorge Cabello.





## CALLE SUBERCASEAUX

Antes vivían hartos viejos ferroviarios ahí. Todas esas casas las construyeron para los ferroviarios, de la vereda donde estaba el estadio para adentro, toda esa orilla de la calle era ferroviaria, eran casas de la empresa.

Por el costado de la Cancha 2 habían dos calles y esas casas eran todas ferroviarias, entre la cancha y el estadio también, todas casas ferroviarias. Y por Subercaseaux igual, esas casas grandes eran para el ingeniero, para los jefes, y un poquito más adentro había casas de inferior calidad, pero grandes, que eran para el del pescante, la grúa de emergencia; esos vivían ahí, pero estaban de servicio las 24 horas del día.





## *Epílogo*

### EL FUTURO EN UNA RUINA

El mundo ferroviario está anclado —por su naturaleza— a lo más profundo de nuestra modernidad, cobijo privilegiado del movimiento y el futuro, depositario de la vanguardia. El ferrocarril es un portal permanente a un mundo nuevo, y —al mismo tiempo— es el guardián del pasado al que siempre se regresa.

Es tránsito, transitorio y transformador. Es futuro transitorio, con destino cierto a través del constante viaje y la permanente proyección de la vida hacia otro lugar; es la fuga de la cotidianidad, es el tiempo proyectado sobre una línea en movimiento, es un viaje sin rutas posibles, es sentido (de lo) común.

Es presente, detención en la estación. Es lugar habitado y pasajero. Es la permanencia durmiente y silente sobre el paisaje. Es paisaje y ciudad, es —por sobre todo— un discurso nostálgico que lo ha transformado en símbolo de ruina y modernidad.

Es pasado, locomotora, carbón y fogonero, todo envuelto en el vapor de la memoria. Es la huella de su





arquitectura moderna, impertérrita frente al tiempo, derruida por el olvido de la sociedad olvidada. Es el registro del deterioro del sentido común.

Hoy Chile es un país en donde el ferrocarril es más pasado que presente. Su futuro pareciera condenado al pasado, sólo como un recurso para la industria de la memoria a través de la nostalgia. Condenado a la huella que ha dejado una modernidad perdida, confundida en el eterno presente del crecimiento. Sólo podemos imaginar el espacio que se configuró y el paisaje que alguna vez habitamos a través de colosales estructuras abandonadas, inmensas aperturas en la trama urbana de la ciudad, huellas de la vanguardia ferroviaria durante la extensión de Santiago más allá de Santiago.

Existe un mundo ferroviario en ruinas del que todos somos parte.

PABLO BRICEÑO





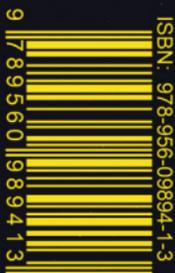


Se terminó de imprimir este tiraje de 1 000  
ejemplares en enero de 2023, en los talleres de  
Salesianos Impresores S.A., Santiago de Chile, a la  
misma hora en que la flor del tren abre sus pétalos  
entre los durmientes para saludar un nuevo día.



En su tránsito histórico, el entorno capitalino ha sido escenario de profusos entramados ferroviarios, conformados por vías, centros productivos y poblaciones obreras vinculadas al ferrocarril. Muchas de ellas comparten un signo común: se trata de simples reminiscencias, de las que hoy no se conservan más que vestigios, fotografías y recuerdos.

Estas páginas recorren algunos de esos vestigios a través de la mirada y la vivencia de ex maquinistas ferroviarios de Santiago, componiendo una superposición de imágenes y relatos sobre espacios perdidos en el tiempo.



ONG POLOC  
Posicionamiento Local

