



Grupo Temático N° 17: Identidades, cultura y subjetividades en el mundo del trabajo

Coordinadores: Javier P. Hermo y Cecilia M. Lusnich

La noción de aristocracia obrera en la cultura ferroviaria de los trabajadores de la Maestranza Central de Ferrocarriles. 1914-1942.

Autor/es: Felipe Delgado Valdivia.

E – mail: felipedelgado27@gmail.com

Pertenencia institucional: Pontificia Universidad Católica de Chile.

En abril de 1920 comenzó sus actividades el que, con el tiempo, se transformó en el principal y más grande taller que tuvo la Empresa de Ferrocarriles del Estado hasta 1996 para mantener, reparar y fabricar su material rodante. Nos referimos a la Maestranza Central de Ferrocarriles, la cual fue considerada un símbolo de modernización dentro del sector ferroviario y un activo centro laboral, con miles de trabajadores que pasaron por sus instalaciones. Además al ubicarse en las proximidades del pueblo de San Bernardo, se convirtió en un verdadero símbolo de progreso para esta villa que vio como la Maestranza intervino decisivamente en su desarrollo y crecimiento.

Es por esto que la llegada de un grupo significativo de obreros a los talleres de la Maestranza Central de San Bernardo plantea ciertas interrogantes como por ejemplo si ¿el mundo laboral construido dentro de este taller pudo dar origen a un imaginario y cultura ferroviaria que resaltó las condiciones de trabajo, el nivel de especialización y los ámbitos de sociabilidad creados y en los que se desarrollaron los maestrancinos, levantando un discurso pletórico e idealizador de su trabajo y rol dentro de la sociedad? Además en relación a la Maestranza de Ferrocarriles y San Bernardo ¿fueron los trabajadores de este centro agentes de progreso para la ciudad en las diversas actividades desarrolladas dentro de ella? De acuerdo a esto, esta investigación se propone examinar las prácticas sociales, laborales y discursivas desarrolladas por los trabajadores de la Maestranza Central de San Bernardo que les permitió ir recreando un imaginario asociado a su valoración social y al rol estratégico que cumplieron dentro del desarrollo nacional.

Al reconstruir el devenir histórico de los trabajadores ferroviarios de la Maestranza Central de San Bernardo, esta investigación invita a apreciar sus condiciones de vida en



tanto factor para tejer redes de sociabilidad y un tipo de cultura obrera que le fue propia, en un período (1914-1942) en donde este gran taller experimentó un constante crecimiento, marcado por la afluencia de un contingente importante de obreros y operarios, muchos provenientes de otros talleres ferroviarios esparcidos por el país, y por una fuerte inversión tecnológica que llevó a fines de la década de 1930 a que este taller empezará a construir las primeras locomotoras a vapor fabricadas en Chile, situación inédita hasta ese momento.

La historia comienza en 1914, año en el cual se entrecruzan, por un lado, la culminación de la red ferroviaria central que unió a Chile desde Pintados hasta Puerto Montt, y, por otro, las primeras iniciativas ciertas por construir un gran taller ferroviario que centralizará las faenas de mantenimiento y reparación de las que la Empresa de Ferrocarriles se encargaba.

El epílogo de esta historia lo constituye el año 1942, fecha en irrumpe el ferrocarril eléctrico en nuestro país, modernizando el sector transportes e imponiendo nuevos desafíos para la Maestranza de San Bernardo, la que estuvo llamada a reinventarse¹.

Como actor y sujeto histórico los trabajadores ferroviarios han constituido un sector de la clase obrera el cual gozó de ciertas condiciones ventajosas en cuanto a sus remuneraciones, seguridad y estabilidad laboral, que los diferenció en muchos aspectos del nivel de vida del resto de los trabajadores².

Siguiendo el argumento anterior, el mundo del trabajo y de los trabajadores ferroviarios chilenos ha sido encarado en general desde una óptica centrada en relatos y cánones analíticos que colocan a éstos como una vanguardia laboral y política, con una fuerza sindical incontenible capaz de liderar las reivindicaciones del proletariado chileno y de poner en jaque hasta las mismas autoridades de gobierno³. Sumándose a lo anterior, la siguiente investigación se funda en los factores de orden social y cultural que permiten ensalzar la imagen de los ferroviarios dentro del movimiento sindical y popular chileno

¹ Ian Thomson y Dietrich Angerstein. *Historia del Ferrocarril en Chile*, Santiago, DIBAM, 2000, pp. 165-166.

² Eric Hobsbawm, *La era del capital 1848-1875*, Buenos Aires, Crítica, 2010, 226.

³ Luis Sepúlveda, *Historia Social de los Ferrocarrilero*, Santiago, Impr. Siglo XX, 1959, Mario Garcés, *Movimiento obrero chileno en la década del treinta y el Frente Popular*, Tesis de Licenciatura en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1985, pp. 77-151, María Argentina Fernández, *La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936*, Tesis de Licenciatura en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1996.



del siglo anterior, discutiendo la visión de aristocracia obrera o vanguardia proletaria que se ha propagado en relación a ellos.

Sueldos altos, un fuerte poder de negociación y presión frente a las autoridades, alta especialización técnica y gran organización sindical, entre otros, llaman a reconocer a los ferroviarios chilenos como un sector privilegiado dentro del mundo del trabajo, no sólo reconocido en el plano teórico, sino que también llevado a la realidad a través de la autopercepción que estos propios trabajadores construyeron⁴.

Pertenecer a una empresa de la importancia de la Empresa de Ferrocarriles de Estado (EFE) a nivel nacional, inspiró a los ferroviarios a reconocerse como un sector fundamental dentro del desarrollo del país⁵. Es que su relevancia deriva de la propia importancia que los ferrocarriles ocuparon dentro de la economía nacional⁶. De esta forma, estos trabajadores han estado permanentemente presentes dentro del itinerario de temas de interés para diversas investigaciones⁷.

El mundo del trabajo ferroviario ha sido objeto de recurrentes análisis y revisiones por cuanto constituyó parte fundamental de un sistema de transportes y comunicaciones vital para movilizar vastos territorios y dinamizar las economías nacionales hasta mediados del siglo XX⁸. En general, el ferrocarril comenzó siendo una iniciativa de

⁴ Isabel Jara, “Discurso sindical y representaciones públicas de ferroviarios chilenos, 1900-1930”, Mario Matus (editor). *Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930*. Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile, Santiago, 2009, Capítulo V.

⁵ Luis Sepúlveda, *op.cit.*

⁶ Luis Ortega y Hernán Venegas, *Expansión productiva y desarrollo tecnológico en Chile; 1850-1932*, Santiago, Editorial Universidad de Santiago, 2005, 117-121.

⁷ Baste mencionar los estudios de Arturo Lagos, Roberto Arriagada y Raúl Vásquez, quienes a mediados del siglo XX, adentrándose en las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios, presentaron sendos estudios para la obtención de sus títulos profesionales. Ver: Arturo Lagos, *Estudio de la Legislación Social Ferroviaria*, Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, Santiago, 1934, Roberto Arriagada, *Previsión social de los empleados y obreros ferroviarios*, Memoria para optar el grado de Licenciado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile, Santiago, 1942 y Raúl Vásquez, *Situación económico social del personal ferroviario*, Memoria de prueba para optar al Grado de Licenciado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile, Santiago, 1950.

⁸ Respecto a la historia de los ferrocarriles en Chile ver: Raúl Romo, *Principales etapas de la historia de los ferrocarriles de Chile*, Memoria de prueba para optar al título de profesor de Historia y Geografía, Universidad Católica de Chile, Santiago, 1957, Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007, Sonia Pinto Vallejos, “Historia de los ferrocarriles de Chile. Volúmenes de carga y cantidad de pasajeros transportados (1901-1929)”, En *Cuadernos de Historia*, N° 6, Facultad de Filosofía, Humanidades y Educación, Universidad de Chile, julio de 1986. pp. 49-66, Emilio Vasallo y Carlos Matus, *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*. Editorial Rumbo, Santiago, 1943, Ian Thomson y Dietrich Angerstein. *Historia del Ferrocarril en Chile*.



privados para agilizar las economías a través del transporte de carga y pasajeros, con el tiempo, y dado el rol modernizador, el ferrocarril fue adquiriendo cada vez más un papel clave en el desarrollo de los países, de ahí que surgiera el interés del Estado por controlar este medio.

Este proceso de estatización de los ferrocarriles no fue ajeno al caso chileno. La creación de EFE en 1884 marca el paulatino interés del Estado por tomar parte en los ferrocarriles que cruzaban el país.

La importancia de los ferrocarriles y su carácter estatal y público, hace que sus trabajadores asuman una categoría que los acerca a las primeras autoridades del país ampliando las posibilidades de interlocución con éstas. Esta cercanía podría marcar su proclividad a la organización sindical, la cual ha llamado la atención respecto a su posición como vanguardia obrera⁹. Además salarios superiores al promedio de los trabajadores chilenos y el nivel de especialización técnica los ha hecho sujeto de estudio en el campo de la historiografía¹⁰.

De este modo, gran parte de los estudios referentes a la historia de los trabajadores ferroviarios chilenos se han detenido en las condiciones materiales y objetivas de este grupo, circunscribiéndolo al devenir del movimiento obrero en general, destacando hitos históricos dentro de él y en los cuales han tenido participación concreta los ferroviarios¹¹.

De aquí que nuestra apuesta interpretativa se encamine a examinar las condiciones subjetivas que posibilitan la construcción de una cultura ferroviaria, compuesta de una identidad, sociabilidad, discurso y una épica que refuerza la autoimagen o autoconciencia que el trabajador ferroviario posee¹².

Más que una evidencia histórica, la categoría de “aristocracia obrera” o “vanguardia proletaria” ha sido mantenida, a veces celosamente, por los propios trabajadores

DIBAM, Santiago, 2000 y María Piedad Alliende, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Santiago, Pehuén Editores, 2006.

⁹ Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, Santiago, DIBAM, 2007.

¹⁰ En el caso del nivel de ingresos de los ferroviarios chilenos ver Sergio Garrido, “Evolución de los salarios reales de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1905-1930”, Matus, *op.cit.*, capítulo IV.

Para su especialización técnica revisar Guillermo Guajardo, “La capacitación técnico – manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)”, *Revista Proposiciones*, Vol. 19, Santiago, Ediciones SUR, 1990, 173-199.

¹¹ Charles Bergquist, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos en Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*, Bogotá, Siglo XXI Editores, 1988, 90-102.

¹² Respecto a los tópicos de autoimagen e imaginarios sociales en el mundo laboral ver la obra de Bronislaw Baczko, *Los imaginarios sociales: memorias y esperanzas colectivas*, Buenos Aires, Eds. Nueva Visión, 1999 y Cornélius Castoriadis, *La institución imaginaria de la sociedad*, Buenos Aires, Tusquets, 2007.

ferroviarios, quiénes se auto perciben y levantan su discurso de actor indispensable dentro del desarrollo del país, conscientes de condiciones de vida y laborales excepcionales en comparación con otros grupos de trabajadores¹³.

Este imaginario es el que nos impulsó a emprender la tarea de revisar el mundo de los obreros ferroviarios atendiendo la construcción de un tipo de cultura la cual realiza su rol como agente de progreso, de sociabilidad e impulsor de una orgánica gremial, todos estos elementos que configuran una épica ferroviaria, la cual posee una visión idealizada y casi mítica del pasado ferrocarrilero y de sus trabajadores.

En función de todo esto es que esta investigación detiene su análisis en lo acontecido con los trabajadores de la Maestranza Central de Ferrocarriles, taller ubicado en la comuna de San Bernardo, el cual por su tamaño y actividades concentradas en él, llegó a considerarse el más importante para la Empresa de Ferrocarriles.

Los trabajos que nos remiten a este gran taller ferroviario hacen mención a su importancia como centro de mantenimiento y reparación del material rodante de EFE, aglomerando a lo largo de su existencia a un número significativo de obreros y operarios procedentes de otros lugares del país¹⁴. Este arribo masivo de trabajadores a la Maestranza la convirtió en un dinámico centro laboral que se vio involucrado en los procesos económicos, sociales y políticos que marcaron el siglo XX chileno¹⁵.

¹³ Entrevista con Bernabé Molina y Miguel Iturrieta, realizada el jueves 09 de diciembre de 2010 en Cooperativa O'Higgins, San Bernardo, Región Metropolitana. En Memorias del Siglo XX. Programa de Participación Social y Rescate Patrimonial. Programa Bicentenario. DIBAM.

¹⁴ Alejandro Iriarte, "Las Maestranzas, su revolución y conservación del material", en Emilio Vasallo y Carlos Matus, *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*, Santiago, Editorial Rumbo, 1943, pp. 209-234, Felipe Delgado, "Opciones y tensiones en el desarrollo urbano industrial de Chile. La instalación de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo, 1913-1940", Carlos Donoso y Pablo Rubio (Editores), *Conflictos y tensiones en el Chile republicano*, Santiago, RIL Editores, 2014, 53-70, Felipe Delgado, "Los inicios de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo. Desarrollo económico y crecimiento urbano durante el siglo XX, (1920-1930)", *Chile y América en su historia económica*, Asociación Chilena de Historia Económica, Valparaíso, 2013, 237-242, Carolina Espinoza y Esteban López, *Maestranza Central de San Bernardo*, Santiago, Departamento de Historia, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, , 1997. Guillermo Guajardo, "La maestranza: organización socio-técnica y estrategia empresarial en la industria chilena, CA. 1850-1929", ponencia presentada en Actas del I Congreso Chileno de Historia Económica, Viña del Mar, Universidad Andrés Bello, 2011, 114-116 y Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *op.cit.*, 112-144.

¹⁵ En esta materia significativos son los trabajos de Lorenzo Montecinos, Raúl Morales, Felipe Nuñez y Roque Ortega, *La Maestranza Central de San Bernardo durante el régimen militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979*, Memoria para optar al Título de Profesor de Historia y Geografía, Santiago, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, Departamento de Historia y Geografía, 2009 y Manuel Ahumada, *Cerro Chena: testimonio*, Santiago, Ediciones Tierra Mía, 2003. Ambos dan cuenta de la represión y violencia con que los militares ocuparon las instalaciones de la Maestranza Central en



Todos estos atributos hacen de la Maestranza Central un objeto de estudio apropiado para esta investigación en tanto reúne una variedad de experiencias que permiten reconstruir la identidad de los trabajadores ferroviarios en Chile.

Resulta pertinente el hecho que la Maestranza Central de Ferrocarriles se localizara en San Bernardo, ciudad próxima a la capital Santiago (16 kilómetros al sur), pues el espacio local constituido en torno a esta comuna permite confrontar a menor escala, pero con mayor claridad y precisión, la efectiva contribución de estos obreros ferroviarios en el desarrollo y progreso de una comunidad, cuestión siempre sostenida en el discurso de este sector laboral¹⁶.

Al paso del primer tramo del ferrocarril al sur entre Santiago y San Bernardo, terminado en 1857, y que se constituye como un hito dentro de la historia ferroviaria nacional, se sumó la presencia de la Maestranza. Ambos hechos confieren a San Bernardo el calificativo de “ciudad ferroviaria”, por el legado que el desarrollo del ferrocarril y sus trabajadores dejaron en ella¹⁷.

Este legado, traducido en edificios, barrios, clubes deportivos, actividades sociales y recreativas, ámbitos de sociabilidad, entre otros, nos remite claramente al impacto tangible de la Maestranza y sus operarios sobre la realidad local de San Bernardo, lo que tienta a identificar a esta ciudad como una ciudad vinculada al mundo ferroviario.

Desde el mismo momento en que el ferrocarril se transformó en un símbolo del desarrollo capitalista, la historiografía ha mostrado interés por el aporte de este medio de transporte y su potencial transformador sobre las sociedades. Muchos autores le atribuyen una importancia trascendental al ferrocarril en la conformación de mundo moderno¹⁸.

El fenómeno en el que se convirtió la expansión del ferrocarril no fue ajeno a nuestro país. Ligado en un principio a la industria minera, el ferrocarril llegó a Chile de

septiembre de 1973, dejando como saldo 11 trabajadores desaparecidos, víctimas de la dictadura del General Pinochet.

¹⁶ Entrevista con Bernabé Molina y Miguel Iturrieta, *op.cit.*

¹⁷ Nathalia Greve, *El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de San Bernardo. De barrera a puente*, Seminario de investigación, Santiago, Escuela de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 2012, 70-103 y Andrea Ortega, *San Bernardo, ciudad ferroviaria. Configuración y transformaciones del paisaje patrimonial en torno a la infraestructura del ferrocarril (1856- 2013)*, ponencia presentada en las II Jornadas de Historia Local, San Bernardo, octubre de 2013.

¹⁸ Michael Robbins, *The railway age*, Manchester University Press, 1998, y Watt Stewart, *Henry Meiggs, Yankee Pizarro*, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1947.



mano de capitales privados para dar salida a la producción de los más pujantes sectores de la economía como los fueron la minería de la plata, el salitre y el cobre. Luego, a medida que la industria salitrera entraba en el ocaso de su explotación y los ferrocarriles perdían rentabilidad, aparece el Estado para paulatinamente hacerse cargo de la administración de la extensa red ferroviaria nacional, creando en 1884 la Empresa Ferrocarriles del Estado (EFE), que, puede considerarse un caso de estatización temprana en nuestro país¹⁹.

Si bien existe una amplia literatura tanto en el país como en el extranjero respecto al impacto del ferrocarril, esta se ha centrado fundamentalmente en los cambios en la estructura espacial de las zonas que atraviesa²⁰.

A esta primera mirada sobre los ferrocarriles como medio de transporte, agente económico y elemento modificador del medio circundante debemos agregar la de quienes incorporan la dimensión humana a este mundo de vapor y rieles. Trabajos realizados en México, Brasil, Argentina y España resaltan la presencia de los trabajadores y operarios de ferrocarriles, los cuales constituyen en un factor clave dentro de una realidad dominada por la técnica y la maquinaria²¹.

Al realizar una primera aproximación a la historia de los trabajadores ferroviarios en Chile, salta a la luz el hecho de que los trabajos más pioneros al respecto provengan del testimonio aportado precisamente por quienes están ligados a ferrocarriles, ya sea a través de los mismos obreros, autoridades u operarios de más alta graduación, que emprendieron la tarea de rescatar la historia de los ferroviarios chilenos.

¹⁹ En relación a la evolución de los ferrocarriles durante el siglo XIX ver: Santiago Marín Vicuña, *Estudio de los ferrocarriles chilenos*. Santiago, Imprenta Cervantes, 1900 y Agustín Ross, *Memoria de los ferrocarriles de Chile presentada al Supremo Congreso*, París, Impremiere Paul Dupont, 1892.

²⁰ Es el caso del trabajo de Patricio Gross, *Desarrollo urbano y ferrocarril del sur: 1860-1960: impacto en ciudades y pueblos de la red*, Santiago, Instituto de Estudios Urbanos, PUC, 1998, que aborda los cambios funcionales que el ferrocarril ha propiciado en las ciudades del sur de Chile. Graciela Silvestri en su libro *El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*, Buenos Aires, Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes/Prometeo, 2003, 187-195, también aborda los cambios arrojados por la extensión del ferrocarril en la zona portuaria del gran Buenos Aires.

²¹ Robert Alegre, *Railroad Radicals in Cold War Mexico: Gender, Class, and Memory*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2013, Carlos da Rosa Rangel, "Estudo comparativo da educação profissionalizante entre os ferroviários gaúchos e paulistas", *Revista de História Comparada*, Vol. 3, Nº 1, 2009, Carmen Murillo, *Identidades de hierro y humo: la construcción del ferrocarril al Atlántico 1870 -1890*, San José, Editorial Porvenir, 1995 y José Marcilese, "Trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955)", *Revista Mundos do Trabalho*, Vol. 5, Nº 9, Florianópolis, Universidad Federal Santa Catarina, 2013, 259-282.

Trabajos como los de Martiniano Poblete²², Luis Sepúlveda (1959), Emilio Vasallo y Carlos Matus (1943), todos ellos vinculados a ferrocarriles, son verdaderas fuentes testimoniales que dan cuenta del acontecer de los ferrocarriles y de sus operarios en diferentes momentos históricos.

Con posterioridad se suman trabajos que disponen de mayor evidencia empírica y rigor metodológico, que de modo más sistemático han abordado la realidad del trabajo ferroviario. Dentro de estos aportes, destacan trabajos que ponen el énfasis en el nivel de vida y lógicas de participación de los trabajadores ferroviarios chilenos a comienzos del siglo XX, centrándose fundamentalmente en las condiciones materiales dentro de las cuales se desenvuelve el trabajo ferroviario²³.

Recogiendo la especialización técnica de los obreros de ferrocarriles y del nivel de capacitación que requerían para el desempeño de sus funciones es que existen estudios que plantean las particularidades que los ferroviarios enfrentaban desde los albores de la instalación de este medio de transporte en Chile²⁴.

Las investigaciones que se han señalado han tendido a reforzar el status, ya sea por sus condiciones salariales, de organización o especialización, de los obreros ferroviarios, en algunos aspectos diferentes al del resto de los trabajadores. Precisamente este aparente status del trabajador ferroviario, fuente de toda una épica y discurso idealizador, es el que está llamado a ser problematizado y constatado en la realidad, considerando que muchos de los relatos que remiten al mundo ferroviario son construidos a partir de los testimonios de quienes forman parte de él.

²² Martiniano Poblete, *Una jornada ferroviaria (recuerdo de 38 años de vida carrilana)*, Santiago, Imprenta y estampería “Claret”, 1930.

²³ Matus, *op.cit.*, Sergio Garrido, *Niveles de vida en trabajadores de Ferrocarriles 1905-1917. Una aproximación a salarios reales*, Seminario de titulación para optar al grado de licenciado en Historia, Santiago, Departamento de Ciencias Históricas, Universidad de Chile, 2005 y Alejandra Brito, *Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno: los trabajadores ferroviarios de la tercera zona (1925-1936)*, Tesis para optar al grado de licenciado en Humanidades con mención en Historia, Santiago, Universidad de Chile, 1988.

²⁴ Guillermo Guajardo, “Mecánicos, empresarios e ingenieros en los orígenes de la industria de material ferroviario de Chile, 1850-1920”, *Revista de la Historia de la economía y la empresa*, Vol. V, 2011, 119-148, “La calificación laboral de los ferrocarriles de Chile: la formación de grupos de eficiencia y escuelas técnicas de empresa, 1850-1914”, Isabel Tauzin-Castellanos (coord.), *A pied, a cheval in voiture: l'Amérique indépendante et les moyens de transport*, Bordeaux, publications de la Maison de sciences de l'homme d'Aquitaine, 2011, 167-180 y “Between the Workshop and the State: Training Human Capital in Railroad Companies in Mexico and Chile, 1850-1930”, Munich. MPRA, N° 16.135, 2009.

De acuerdo a este problema histórico que nos sugiere el status del trabajador ferroviario, proponemos tres ejes temáticos sobre los cuales descansará esta investigación.

El primero de ellos dice relación con el tipo de cultura obrera construida por los trabajadores ferroviarios, considerando la amplia difusión de sus logros, alcances e importancia de su labor en el desarrollo del país. Componentes de este tipo de cultura obrera lo constituyen los imaginarios y discursos tejidos que hablan de un relato pletórico y legitimador de la condición de ferroviario, reforzado a través de canales institucionales de apropiación cultural, entre ellos escuelas, instancias de capacitación, periódicos, diarios, revistas y una orgánica política y sindical que crea una verdadera tradición de organización obrero ferroviario²⁵. En el caso de la Maestranza de San Bernardo, sus trabajadores fueron activos agentes propagadores de la cultura ferroviaria en sus distintas versiones, sobre todo ante el status y orgullo que confería integrar un taller de las dimensiones e importancia de esta Maestranza, que reforzó el sentido de pertenencia y la identidad ferroviaria de los maestrancinos²⁶.

El segundo eje a resaltar lo constituye los numerosos ámbitos de sociabilidad formados al alero del mundo ferroviario, muchos de los cuales operaron como vehículos de fomento y progreso dentro de la sociedad. Este impacto puede resaltar aún más en realidades locales o comunidades más reducidas que están en fase de transición hacia dinámicas societarias más modernas. Precisamente la Maestranza Central de Ferrocarriles fue un impulso para que la rutinaria vida del pequeño poblado de San Bernardo a comienzos del siglo XX quedara atrás, adoptando rápidamente las lógicas de una sociedad moderna²⁷, en las cuales aportaron los clubes deportivos, los espacios recreacionales y de participación política, las fiestas, celebraciones y reuniones propiciadas por los obreros maestrancinos, que dejaron huella indeleble en la ciudad de San Bernardo²⁸.

Como tercer eje temático o analítico a destacar están las condiciones materiales en las cuales desarrollaron su labor los ferroviarios. En este sentido, algunos estudios revelan que estos trabajadores recibían altos salarios, comparativamente a otros grupos de

²⁵ Jara, *op.cit.*

²⁶ Alain Touraine y Daniel Pecaute, "Conciencia obrera y desarrollo económico", *Revista Latinoamericana de Sociología*, Nº 2, 1966.

²⁷ Delgado, "Los inicios de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo. Desarrollo económico y crecimiento urbano durante el siglo XX, (1920-1930)", *op.cit.*, Raúl Besoain, *Historia de la ciudad de San Bernardo*, Santiago, Imprenta Carán, 1995, 151-156.

²⁸ Montecinos, *op.cit.*,



obreros²⁹. En función de este aspecto, más su vínculo laboral con el Estado y su fuerza negociadora con las autoridades, es que nos aventurarnos con el concepto de aristocracia obrera para intentar explicar las condiciones materiales en las cuales se desempeñaba el trabajador ferroviario.

La idea de aristocracia obrera es un concepto afín al campo de la sociología política, puesto en discusión por el mismo Lenin y la III Internacional. En él se define como la capa de obreros de mayor calificación y mejor pagados, tendientes a una postura más reformista o socialdemócrata, por ende más conformes frente al statu quo y alejados de posiciones revolucionarias, además presentes mayoritariamente en los países desarrollados o imperialistas³⁰. Otros estudios aportan el dato que la aristocracia obrera se encuentra ligada a los sectores más dinámicos de la economía³¹.

Quién se atrevió a incorporar este concepto en el ámbito de la historiografía fue Eric Hobsbawm, quién, dando cuenta de la existencia de la clase trabajadora inglesa en el siglo XIX y XX, advirtió en los trabajadores industriales (portuarios y siderúrgicos) una suerte de “clase media baja”, con mejor paga, mayor respetabilidad y moderación política³².

En Chile resulto habitual identificar a los mineros del cobre como la aristocracia obrera por excelencia. Las condiciones excepcionales que mostraban estos trabajadores y su importancia para el país, les dio un prestigio y reputación que otros trabajadores no poseyeron. De acuerdo a esto, la historiadora Ángela Vergara ha sido quién ha llevado a cabo numerosas investigaciones en relación al peso político y social de los trabajadores del cobre en Chile³³.

Ahora, a lo menos en América Latina, incluido Chile, la dimensión del trabajador ferroviario como parte de una elite obrera ya ha sido abordada en algunos estudios, los

²⁹ Matus y Garrido, *op.cit.*, 42 y Garrido, *op.cit.*, 103-125.

³⁰ Esta visión clásica sobre la aristocracia obrera ha sido analizada y revisada por: Nicos Poulantzas, “Las clases sociales”, *Las clases sociales en América Latina*, Ciudad de México, Siglo XXI Editores, 1998, 96-142, del mismo autor *Las Clases sociales del capitalismo actual*, México D.F., Siglo XXI Editores, 2005, capítulo IX, Henry Landsberger, “la elite obrera de América Latina y la revolución”, en Seymour Martin Lipset y Aldo Solari (compiladores), *Elites y desarrollo en América Latina*, Buenos Aires, Editorial Paidós, 1971, 308-348 y Claudio Véliz, *Obstacles to change in latin America*, London, Oxford University Press, 1965.

³¹ Elizabeth Jelin y Juan Carlos Torre, “Los nuevos trabajadores en América Latina. Una reflexión sobre la tesis de la aristocracia obrera”, *Desarrollo económico*, Vol. 22., Nº 85, 1982, 4-5.

³² Eric Hobsbawm, *Trabajadores. Estudios de historia de la clase obrera*, Barcelona, Editorial Crítica, 1979, 269-316.

³³ Ángela Vergara, *Copper Workers; international business and domestic politics in Cold War Chile*, Pennsylvania, Pennsylvania State University Press, 2008 y “Un esfuerzo de unidad gremial: la Confederación de Trabajadores del Cobre en Chile, 1951-1970”, *Revista de Economía & Trabajo*, Nº 11, Santiago, Programa de Economía del Trabajo, 2001, 139-158.



cuales remarcan la doble significación que adquiere la mano de obra rielera por un lado en su condición de trabajadores de punta con una situación laboral favorable, y por otro, ejerciendo en muchas circunstancias, como vanguardia proletaria frente a reivindicaciones del mundo popular³⁴.

Tradicionalmente la historia de los ferroviarios en Chile no se ha separado de la de los trabajadores en general. Estudios recientes han salido de esta norma, incorporando, junto a las condiciones materiales, los imaginarios y discursos articulados por los obreros ferroviarios (Matus, 2009).

Sobre este primigenio camino trazado es que quiere situarse nuestra investigación, estableciendo un correlato entre la experiencia objetiva –compuestas por condiciones salariales, relaciones laborales, organización política- y subjetiva –discurso, sociabilidad- del proletariado ferroviaria, que al entretrejerse dan forma a lo que consideramos como su cultura.

El mundo de los trabajadores del ferrocarril se nos ha mostrado amplio, diverso y complejo, no sólo por el tamaño y número de trabajadores que reunió, sino también por los diferentes contextos que encaraba a lo largo del país. La Primera, Segunda, Tercera y Cuarta Zona, sobre la cual se dividía el sistema de ferrocarriles a nivel nacional, aportó diversas experiencias y realidades a través de sus operarios. Fue así como, la Primera Zona, que cubría el norte del país, experimentó el desplome de la industria salitrera y con esto la lenta agonía de sus ferrocarriles, afectando la vida y el trabajo de muchos quienes vivían ligados a él, mientras en la Tercera o Cuarta Zona paralelamente gozaba del incesante tráfico y movimiento de carga y pasajeros abriendo, el tupido paisaje del sur de Chile a punta del hierro de sus rieles y el vapor de sus locomotoras.

³⁴ Juan Suriano, “Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912”, Eduardo Lucita (coord.), *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, Buenos Aires, Ediciones del Pensamiento Nacional, 1999, 93-120, Joel Horowitz, “Los trabajadores ferroviarios en Argentina. (1920-1943). La relación de una elite obrera”. *Desarrollo Económico*, N° 99, Vol. 25, Instituto de Desarrollo Económico y Social, 1985, 421-446 y Rosangela Maria Silva Petuba, “Elite operária ou trabalhadores um luta. Experiências ferroviárias na cidade Pomta Grossa – PR (1950-1970)”, En *Revista Mundos do Trabalho*, Vol 4, N° 7, Universidad Federal Santa Catarina, Florianópolis, Janeiro – junho de 2012. pp. 85-99 y Mario Matus y Sergio Garrido, “Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX en Chile”, Matus, *op.cit.*, capítulo I.



De ahí que ante este cúmulo de experiencias sea pertinente recoger una muestra acotada, pero representativa, del mundo ferroviario, encarnada en el devenir de quiénes trabajaron dentro de la Maestranza Central de Ferrocarriles, lugar que nos parece que resume las experiencias de vida y trabajo de los ferroviarios en Chile. Junto con ello, la realidad local en la que se inserta este taller nos lleva a advertir de modo más claro el status y rol social alcanzado por ellos.

De acuerdo a su experiencia histórica los ferroviarios chilenos construyeron un tipo de cultura obrera específica que se caracterizó por un estándar de vida superior probablemente al del resto de la clase trabajadora chilena, pero, por sobre todo, por un imaginario y discurso el cual ensalzaba su condición. En virtud de esto, suponemos que la cultura obrero ferroviaria descansa sobre un relato épico que resaltó los aportes, logros y reivindicaciones de este grupo de trabajadores contando para ello con importantes mecanismos de difusión tanto institucionalizados como prensa, asociaciones sindicales, espacios educativos y de especialización, clubes deportivos, participación política, como también espontáneos, entre éstos ámbitos de sociabilidad como los barrios, las celebraciones, festejos y conmemoraciones, encuentros en bares, cantinas o espacios públicos, etcétera. Todo esto fue habría dado vida a una identidad arraigada fuertemente en las prácticas culturales desarrolladas por sus miembros, las que finalmente aportaron un rasgo diferenciador a éstos respecto a otros grupos de trabajadores.