



Tzintzun. Revista de Estudios Históricos

ISSN: 1870-719X

ISSN: 2007-963X

tzintzun83@hotmail.com

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
México

Pavez Lizarraga, Amaya; González Rodríguez, Sergio
CONSTRUCCIÓN DE MASCULINIDAD Y CULTURA FERROVIARIA: LAS
EMPRESAS DE FERROCARRILES DEL ESTADO CHILENO, 1857-1980
Tzintzun. Revista de Estudios Históricos, núm. 72, 2020, Julio-, pp. 99-129
Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo
México

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=89864317004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UAEH
redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

CONSTRUCCIÓN DE MASCULINIDAD Y CULTURA FERROVIARIA: LAS EMPRESAS DE FERROCARRILES DEL ESTADO CHILENO, 1857-1980

AMAYA PAVEZ LIZARRAGA
SERGIO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ



RESUMEN

La cultura ferroviaria ha sido un espacio de reproducción de la masculinidad hegemónica en prácticamente todo el mundo. En Chile, por más de 160 años, la Empresa de Ferrocarriles del Estado se constituyó en un espacio secularizado en que transversalmente, en todos sus estamentos, se reprodujeron las categorías de una masculinidad excluyente y cerrada. En este artículo se analizan las condiciones de este proceso de construcción de género en la empresa del Estado más importante del país para la articulación y conectividad territorial. Su relevancia está marcada por ser la institución modelo en la industrialización fordista desde mediados del siglo XIX, hasta su declinación a finales del siglo XX. Se caracterizan los ámbitos de socialización de las masculinidades en el mundo ferroviario en el contexto de una cultura que invisibiliza lo femenino relegándola a una alteridad vicaria.

Palabras clave: Cultura ferroviaria, masculinidad hegemónica, ferrocarriles, género.



Amaya Pavez Lizarraga • Universidad de Santiago de Chile.
Correo electrónico: amaya.pavez@usach.cl
Sergio González Rodríguez • Universidad de Santiago de Chile.
Correo electrónico: sergio.gonzalez.r@usach.cl
Tzintzun. Revista de Estudios Históricos • 72 (julio-diciembre 2020)
ISSN: 1870-719X • ISSN-e:2007-963X

**CONSTRUCTION OF RAILWAY MASCULINITY AND CULTURE:
THE CHILEAN STATE RAILWAY COMPANY, 1857-1980**

ABSTRACT

The railway culture has been a space for the reproduction of hegemonic masculinity in practically the entire world. In Chile, for more than 160 years, the State Railway Company was established in a secularized space in which transversely, in all its states, the categories of an exclusive and closed masculinity group were reproduced. The conditions of this process of gender construction in the company of the most important State in the country for territorial articulation and connectivity are analyzed. Its relevance is marked by being the model institution in Fordist industrialization from the mid-nineteenth century until its decline at the end of the twentieth century. The areas of socialization of masculinities in the railway world are characterized in the context of a culture that makes feminine invisible by relegating it to a vicarious alterity.

Keywords: Railway culture, hegemonic masculinity, railways, gender

**CONSTRUCTION DE LA MASCULINITÉ ET CULTURE FERROVIAIRE:
LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU CHILI. 1857-1980**

RÉSUMÉ

La culture ferroviaire a été un espace de reproduction de la masculinité hégémonique dans pratiquement tout le monde. Au Chili depuis plus de 160 ans la Compagnie des Chemins de fer de l'État a été constitué dans un espace sécularisé dans lequel transversalement, dans tous ses domaines, les catégories ont été reproduites d'une masculinité exclusive et fermée. Sont analysées les conditions de ce processus de construction du genre dans l'entreprise de l'État la plus importante du pays pour l'articulation et connectivité territoriale. Sa pertinence est marquée par le fait d'être l'institution modèle dans l'industrialisation fordiste depuis le milieu du XIX^e siècle. Les domaines desocialisation des masculinités sont caractérisés dans le monde ferroviaire dans le contexte d'une culture qui rend invisible le féminin en la reléguant à une altérité indirecte.

Mots clés: Culture ferroviaire, masculinité hégémonique, chemins de fer, genre

INTRODUCCIÓN



Una referencia significativa para la comprensión de la construcción de las identidades de género masculinas en Chile, encuentra correspondencia en la conformación de la cultura ferroviaria. Proceso desarrollado desde mediados del siglo XIX en que alcanzó gran protagonismo el sistema industrial ferroviario hasta el último tercio del siglo XX. Desde entonces, ha habido un marcado declive de la relevancia del sistema ferroviario en las políticas públicas y de su centralidad en el transporte de personas y de carga en el medio nacional. El presente escrito, sin pretender una descripción exhaustiva de los procesos y singularidades del desarrollo institucional de los ferrocarriles estatales chilenos, revisa las constantes simbólicas asociadas a las asimetrías de género que caracterizó a la cultura ferroviaria de Chile, desde la consolidación de la república hasta la irrupción del modelo neoliberal en la sociedad chilena. Por tanto, este texto se inscribe en una línea de investigación sobre cultura ferroviaria y masculinidades en la construcción del sistema sexo-género en Chile. En este sentido, se aborda un corpus de análisis que comprende fuentes primarias y secundarias con el objeto de identificar los núcleos culturales propios de las asimetrías y la preeminencia de la masculinidad hegemónica en este vasto período histórico-cultural.

En el estudio del mundo ferroviario y su institucionalización en el ámbito de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), que tuvo por más de

120 años un protagonismo fundamental en la articulación y ordenamiento territorial del país, encontramos, también, características sobre la conformación de su realidad social. En este texto, analizamos con perspectiva de género los hallazgos de dos investigaciones sobre cultura ferroviaria,¹ identificando la estrecha relación entre el mundo ferroviario y la supremacía de las identidades masculinas, catalizadas por las prácticas laborales y culturales en la principal empresa del Estado entre 1857 y 1980, la cual contaba con un gran número de personas incorporadas a sus puestos de trabajo, lo que le permitía tener presencia en más de un tercio de todo el territorio nacional y ser el motor de conectividad del país.² Sus inicios, desarrollo y declinación, estuvieron marcados por una concepción maximalista de transformarse en una mega institución con amplios ámbitos de acción, que incluso, iban más allá del sistema ferroviario como fue el desarrollo de la infraestructura de turismo y su promoción en el país, las que fueron realizadas por la Empresa de Ferrocarriles que construyó y administró los primeros grandes hoteles en las regiones en que se visualizaba su potencialidad. Estos objetivos se asociaron a la noción de progreso, además, de ser la entrada de la revolución industrial en la realidad nacional.

Sus huellas de construcción simbólica e instrumental, son propias de un imaginario eminentemente masculino, donde la figura de la mujer no aparece en este espacio público y está omitida en todas las funciones y representaciones del organigrama de la institución. Como señala Murillo en consonancia con Palmer,³ “El simbolismo masculino ligado al ferrocarril, para ser concretado requirió, en la práctica, la conformación de un grupo laboral estrictamente masculino capaz de hacerse cargo de las múltiples tareas necesarias para poner en marcha el servicio ferroviario”.⁴ Esta concepción se ve reforzada en sus inicios por el carácter épico y la idea de

¹ Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio (en adelante MCAP), proyecto núm. 448632. FONDART Regional 2018, “El Ferrocarril Valdivia - Osorno: Imaginario y Realitario en el Pasado y Presente de los trenes del Sur de Chile”, Valdivia, Chile; y MCAP, Proyecto núm. 443614. FONDART Regional 2018, “Memorial de la Estación Central: Historia, Iconografía y Huella Literaria de la principal estación de trenes de Chile”, Santiago de Chile.

² MARÍN, Santiago, *Los Ferrocarriles de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1916; y ALLIENDE, María Piedad, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Santiago de Chile, Pehuén Editores, 1993.

³ PALMER, Steven, *A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica 1870-1890* [Doctoral Thesis], Columbia University, 1990.

⁴ MURILLO, Carmen, “Hombres, trenes y espacios públicos en la Costa Rica decimonónica”, en: *Ciencias Sociales*, núm. 76, 1997, p. 90.

avanzada civilizadora que concita el ferrocarril como un agente de progreso. Este se concebía asociado a las características de una emancipación social impulsada y sostenida por los anhelos de modernidad que representaba la máquina (a vapor), y lo masculino como fuerza domesticadora y de control ante esta nueva inteligencia.

GÉNERO Y MASCULINIDADES

La noción de género denota la construcción social y cultural de lo propio de lo masculino y de lo femenino a partir de la diferencia sexual.⁵ Esto se inscribe sistémicamente en una relación de poder, en que las asimetrías distribuyen el prestigio, el capital económico y la influencia social en la sociedad, agrupando colectivos socioculturales en un orden jerárquico que reproduce las relaciones de hegemonía-subordinación. Ello connota características del ámbito individual, tales como los contenidos de subjetividad, de identidades y la autoimagen e imagen social del sí-mismo, como del ámbito contextual que incluye las divisiones en el mundo del trabajo, la distribución de recursos, prestigio y jerarquías diferenciadas para hombres y mujeres, entre otros. Un aspecto central de esta noción está en lo relacional, es decir, en las mutuas dependencias, traducciones, simetrías y asimetrías que ocurren dinámicamente al interior del sistema sexo-género.⁶

En la reproducción de los contenidos de las ideologías dominantes, los significados asociados al género son centrales en el modelo hegemónico de dominación masculina. Así, el género es una representación simbólica del sistema sociocultural y, por lo tanto, normativiza las prácticas, condensa discursos y categorías que se constituyen en elementos estables, aunque varíen de lugar y de historia, pero, consolidan un modelo social hegemónico.⁷ En este modelo de masculinidad prevalente, se construyen y circulan las representaciones y autoconceptos de lo que es ser hombre o ser mujer, y se configuran las identidades de género y las identificaciones sociales que están a su base.

⁵ LAMAS, Marta, "Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género", en: Marta LAMAS (compiladora), *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*, México, Porrúa, 1996.

⁶ PAVEZ, Amaya, "Igualdad entre hombres y mujeres en Chile: Un desafío pendiente", en: *Revista Contextos*, núm. 33, 2015, pp. 59-70.

⁷ BOURDIEU, Pierre, *La dominación masculina*, Barcelona, Anagrama, 2000.

Las identidades de género son construcciones histórico-sociales que alcanzan hegemonía y legitimación en los juegos dialécticos de las culturas complejas. Estas categorías sociales alcanzan su validación en las prácticas y conductas en que se reproducen los modelos de género;⁸ esto significa tener en cuenta a lo menos: I. La adscripción a una posición dentro de las relaciones sociales de género; II. La praxis por las cuales hombres y mujeres asumen esa posición; III. Los efectos de estas prácticas en la personalidad, en la experiencia corporal y en la cultura. Todo lo cual se reproduce en las tramas de las relaciones de poder expresadas en las diferencias de clase, etarias, de pertenencia étnica, adscripción laboral y opción sexual, en que se inscriben las relaciones intra e inter genéricas. Todas estas posiciones identitarias conforman dimensiones definitorias de las identidades personales como textos en contextos sociales y culturales.

Esta línea la masculinidad se entiende como una identidad compleja en que se articulan las determinaciones sociales, económicas y culturales que han generado resonancias identitarias a lo largo de la biografía de los individuos. Estos procesos son mediados por las diversas instituciones socializadoras y referenciales que producen los moldeamientos de cómo pensarse, habitar el cuerpo y conformar los propios repertorios culturales y conductuales de género. Así, la interacción individuo-cultura se concretiza en una interacción directa y dinámica en que están en juego los diferentes modelos de identidades de género y la masculinidad dominante que expresa una posición jerarquizada en las relaciones sociales.

En este sentido, se debe entender que para los hombres, el crecer en un sistema genérico determinado, implica aprender pautas y normas específicas sobre lo esperable de sus comportamientos y de la imagen de sí que deben proyectar y actuar. Por tanto, “el participar en un universo de contrastes y estímulos que hacen la diferenciación masculino vs femenino filtra claramente la experiencia individual, subjetiva y corporal, y entonces la masculinidad atraviesa tanto el plano individual —íntimo—, de posibilidades, exigencias y límites trazados al propio ser, como la esfera social —relacional—, referida a su posición frente a otros sujetos”.⁹ Por tanto,

⁸ CONNELL, Robert, *Masculinities*, Berkeley, University of California Press, 1995.

⁹ FAUR, Eleanor, *Masculinidades y desarrollo social: Las relaciones de género desde la perspectiva de los hombres*, Bogotá, UNICEF Arango Editores, 2004, p. 54.

los cambios culturales sobre las identidades masculinas, implican como proceso transformador una tensión en la relación individuo-cultura vivenciado en lo subjetivo y en lo institucional al mismo tiempo.

En este desarrollo conceptual, “La masculinidad no es un objeto dado, como un traje ya confeccionado que los sujetos machos de la especie humana vestirán, sino que se construye, se aprende y se practica en el torrente del devenir cultural, histórico y social”.¹⁰ De este modo, entendemos las identidades de género, tanto masculinas como femeninas, como procesos de construcción social que se producen en contingencias históricas y culturales concretas como desarrollos biográficos de los individuos en sus contextos situados. Entonces, podemos atender a la noción de masculinidad como un constructo configurado desde un ideal socializado y validado en las representaciones colectivas reproducidas en el espacio público en el contexto de la historicidad. En consonancia con el planteamiento de Scott, en la “búsqueda del sentido, tenemos que tratar con el sujeto individual y con las organizaciones sociales, y articular la naturaleza de sus interrelaciones porque ambos tienen una importancia crucial en la comprensión del funcionamiento del género y en la manifestación del cambio de este”.¹¹ De este modo, las transformaciones en las representaciones de género son subjetivas e intersubjetivas. En estas interacciones entre estructura social, referencia cultural y opciones individuales, encontramos heterogeneidad en la experiencia de vivir la masculinidad, tanto en las relaciones intra como extra genéricas. Siguiendo a Connell¹² podemos distinguir:

I. Masculinidad hegemónica. Corresponde con la lógica patriarcal de dominación y asimetría cultural de los varones sobre la subordinación de las mujeres. Se representa a los hombres como la expresión de la racionalidad que concentra y reproduce las lógicas del poder institucional, normativo de acuerdo a cánones culturales tradicionales y discriminatorios.

II. Masculinidades subordinadas. Expresan la discriminación frente al modelo hegemónico de varones heterosexuales, exitosos y validados socialmente. Aquí encontramos, a los hombres gay y a aquellos que refieren

¹⁰ FAUR, *Masculinidades*, p. 52.

¹¹ SCOTT, Joan W., *Género e historia*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2008, p. 65.

¹² CONNELL, *Masculinities*, pp. 76-81.

formas de postergación por quedar fuera o postergados de la carrera del modelo patriarcal.

III. Complicidad. Formas identitarias masculinas que no actúan en forma abiertamente discriminatorias o violentas hacia las mujeres, pero que colaboran en su permanencia porque el sistema patriarcal les otorga y mantiene privilegios de poder y prestigios en racionalidad y valoración simbólica de sus voces, de sus cuerpos y su posición social. Este dividendo patriarcal les resta motivación para transformar el sistema de dominación masculina.

IV. Marginación. Aquellas en que en las estructuras de poder ocupan posiciones subalternas. Aquí aparecen las identidades étnicas discriminadas por los grupos blancos dominantes; aunque en estos mismos grupos pueden expresarse a su interior, por ejemplo, discriminaciones frente a las mujeres.

En un sistema de género patriarcal es entendida la masculinidad como una posición dominante ligada a las imágenes del poder y expresada en diversos ámbitos, como en la toma de decisiones en las instituciones públicas, en la familia y en la pareja, dejando espacios subordinados para las mujeres en su interacción con varones. En forma esquemática, se entiende en este sistema que los hombres tienen las funciones del trabajo productivo y el ejercicio de roles en espacios públicos y la provisión económica. Actividades con prestigio que les otorga atribuciones de poder, inteligencia, valor, versatilidad y fuerza física; mientras que las mujeres les corresponde el trabajo reproductivo en los hogares y los roles del mundo privado en la crianza de los hijos. Actividades devaluadas, pasivas, de baja complejidad que requieren pocas competencias y que se entienden consustanciales a lo biológico. Naturalizadas estas actividades, otorgan poco poder y caracteriza a las mujeres como seres débiles física-mental-emocional-espiritualmente, por lo tanto, inferiores y subordinadas. De este modo, las identidades de género son introyectadas desde los modelos de socialización de roles complementarios definidos en su asimetría dialógica, y por la concentración de poder masculino asegurando la reproducción de una supremacía manifiesta. Esta complementariedad permite referir un orden social con una racionalidad en que las expectativas recíprocas de los roles, están validadas por los desempeños naturalizados en su reproducción cotidiana. De tal modo, se genera un sentido común compartido con un orden implícito de cómo deben ser las cosas.

INSTITUCIONALIDAD FERROVIARIA Y GÉNERO

La Empresa de Ferrocarriles del Estado, en continuidad al inicio del ferrocarril en el país, se constituyó en un espacio social paradigmático de la construcción de identidades masculinas, atravesando transversalmente los diversos estratos sociales. Desde su creación a fines del siglo XIX cuando la empresa formaliza su constitución por ley el 4 de enero de 1884, generándose su primera estructura organizacional que integró las tres líneas férreas de su propiedad que hasta entonces contaban con administraciones autónomas, se constituyó en un espacio de reproducción de la cultura/s masculina/s por estar enmarcada en el desarrollo de un esquema productivo-tecnológico, detentador de la concepción del mundo de lo público, del saber y de la tecnología propiamente masculinos. La revolución industrial como proceso transformador, reproduce las hegemonías y subordinaciones del antiguo régimen y las transformaciones sociales que acompañan al proceso que sostienen las relaciones de poder y, en el caso de las relaciones de género, mantiene a las mujeres apartadas de los procesos productivos y de los nuevos saberes con el arribo de las tecnologías de la era del vapor y la revolución industrial.

Las diferencias sociales en una estructura patriarcal eran ostensibles en el concepto de empresa industrial capitalista emergente. Estas diferencias significaban como espacio público, la negación de la feminidad y por tanto de las mujeres. La ausencia de ellas en la estructura organizacional, estuvo incluso en las labores reproductivas asociadas tradicionalmente al mundo femenino subordinado, como son las funciones de logística y preparación de alimentos. Estos roles en los campamentos de construcción y despliegue de los ferrocarriles, eran ocupados exclusivamente por hombres, aunque expresaran masculinidades subordinadas. Las mujeres estaban excluidas de las actividades por más mínimas que fuera su significancia. En correspondencia con trabajos anteriores,¹³ sobre el mundo ferroviario la noción de fuerza y poderío físico son atributos masculinos e identitarios que legitiman la supremacía en el sistema sexo-género. Solo llegaban a este

¹³ PALERMO, Silvana, "Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)", en: *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 1, núm. 2, 2009, pp. 94-123; y ALVIZO CARRANZA, Cristina, "Transformaciones de la imagen masculina de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato", en: *Historelo. Revista de Historia Regional y Local*, vol. 9, núm. 18, julio-diciembre de 2017, pp. 165-196.

mundo las mujeres como parejas o cónyuges siguiendo a sus hombres, pero no desempeñando ninguna función establecida formalmente en la vida y la cotidianidad del mundo ferroviario. Es así, que se les permitía a los peones o carrilanos ser acompañados y cohabitar en los campamentos que consideraban bodegones para *casados*, pero no eran visualizadas las mujeres como agentes para ser incorporadas al mundo y a las labores de la factoría ferroviaria; no eran consideradas en labores que podían entenderse como extensión de su papel doméstico y subordinado.

Esta misma situación se presentaba en el caso de directivos, ingenieros, técnicos y administrativos que eran acompañados e instalados con sus familias en las diversas obras y destinos de la empresa ferroviaria en el país, sin asignar roles activos a las mujeres, independientemente de sus aptitudes y calificaciones. Hasta avanzado el primer tercio del siglo XX, no hay consideración de las mujeres en el sistema ferroviario del país, el análisis de los listados de funcionarios y de las nuevas contrataciones aparecidas en las diversas Memorias anuales, así lo develan, en el caso de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

En este sentido, las empresas ferroviarias, estatales y privadas, reproducían una ideología naturalizada e incuestionada por el modelo dominante en que la exclusión y desconsideración de lo femenino y de las mujeres, era una consecuencia derivada de manera normalizada o definitoria de la organización fordista por su propia condición institucional. Se puede inferir que las masculinidades también existen impersonalmente. Organizaciones como los ejércitos y las corporaciones muestran particulares patrones de género en su cultura organizacional. El orden implícito disciplina las relaciones sociales en el sentido que las continuidades y los roles complementarios mantienen las asimetrías y condiciones de poder.

En el caso chileno, no se expresa lo indagado en estudios europeos,¹⁴ donde la adhesión corporativa en prevención del conflicto social, consideraba la incorporación subalterna de la base familiar femenina de los obreros y empleados a la estructura laboral formal de la actividad ferroviaria. En Chile, la adscripción y control fue resultante de la endogamia que se reproducía exclusivamente con el personal masculino, en que hijos y

¹⁴ COBOS, Francisco de los, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, en: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 33, 2017, pp. 12-32.

sobrinos de ferroviarios entraban a la Empresa de Ferrocarriles en una tradición simbólica de familia extendida patrilineal. El carácter de una cultura masculina-patriarcal refractaria a los designios de la modernidad, cruza el siglo xx con matices y consideraciones menores a la inclusión de personal femenino. No es que se mantenga inalterable la omisión del personal femenino en una empresa que se modernizaba con exclusiones. Es decir, que las labores de oficinas y subalternas en que se incorpora personal femenino, continúan un patrón cultural del sistema de género que en su estructura valórico-actitudinal se mantiene por 120 años, con ajustes superficiales en un maquillaje de modernidad, pero que mantuvo inalterable la matriz laboral asimétrica y exclusivamente masculina, hasta finales del siglo pasado.¹⁵ De hecho, desde comienzos del siglo pasado fueron incorporadas mujeres al servicio de la empresa en aquellos puestos en que era necesario el reemplazo ocasional, o el desempeño en funciones subalternas como de secretarias, dactilógrafas o en aquellas que requerían motricidad fina, como es el caso de las funciones de comunicación por telegrafía.

No obstante, podemos decir que en estas condiciones muy específicas, los cambios visibles ocultan la permanencia de las estructuras invisibles.¹⁶ La lógica organizacional ferroviaria es de una institución con una masculinidad circular en que las socializaciones e inducciones, implican la reproducción de patrones propios de la cultura popular-obrera latinoamericana, en que la mujer es excluida como sujeto de pertenencia organizacional, y su posterior inclusión es marginal y en puestos subordinados del sector servicios que reproducen las pautas tradicionales asociadas a los estereotipos de género hegemónicos.

LA CREACIÓN DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

La reorganización a fines del siglo xix de las diversas secciones que comprendían la acción del Estado en la operación de los ferrocarriles, o que contaban con su participación en la propiedad junto a privados, era

¹⁵ Estos tímidos cambios comienzan a producirse con la incorporación de personal femenino en funciones informáticas y de atención de usuarios (boleteras) y en las relaciones públicas empresariales. Junto a las primeras normas en materia de equidad de género en los servicios públicos.

¹⁶ BOURDIEU, *La dominación masculina*.

inminente y necesaria por el caótico e ineficiente manejo de un patrimonio y potestades que crecían rápidamente por todo el territorio, pero que no iban acompañadas con decisiones producto de un plan mayor y que muchas veces no tenían consistencia entre sí. Las razones de sistematizar y reunir en una matriz única el sistema ferroviario operado por el Estado, se pueden sintetizar en los siguientes aspectos:

I. La necesidad ante el desconocimiento de los imperativos de la gestión, poder contar con una entidad fuerte que articulara los esfuerzos por el desarrollo de una actividad inédita en el país. Esta articulación suponía aprobación según la pertinencia de los proyectos de condiciones y variables financieras, técnicas, pero sobre todo, de poder enfrentar imprevistos y situaciones de emergencia no consideradas y, por tanto, no cubiertas en los proyectos iniciales. II. La contratación masiva de profesionales idóneos que eran traídos al país para realizar el esfuerzo de despliegues de los rieles en una geografía difícil y abrupta, junto a la internación de máquinas e insumos técnicos necesarios para esta industria. III. El despliegue de una estrategia de conectividad que permitiera no solo enfrentar los requerimientos para el crecimiento de una economía exportadora y de incipiente desarrollo del comercio interno, sino, además, para articular e incorporar a la nación los extensos territorios alejados de los centros políticos y comerciales del país.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado como expresión organizacional, implica un avance en la función preponderante de reemplazar a la iniciativa privada en el desenvolvimiento y ejecución de una gran empresa que era desconocida en sus complejidades y *modus operandi*. Los modos de organización propios del funcionamiento industrial en el país, tales como, la organización de las faenas, las definiciones de tareas y el trabajo contra objetivos, es incorporado de manera incipiente en ambos sectores, el privado y público, con una mayor preponderancia en las tareas industriales extractivas comenzadas con anterioridad en la minería del Norte, con la inversión de capitales ingleses. Esta falta de referencias para guiar las nuevas formas de organización de un ámbito que significaba en esos tiempos incorporar, además, tecnologías de punta, resultaba un gran desafío que es asumido de acuerdo a los medios existentes en un juego de ensayo y error. La experiencia positiva estuvo acompañada de errores y pérdidas propias de la inexperiencia y desconocimiento de principios organizacionales en el

país, porque su matriz productiva y de trabajo era fundamentalmente de agricultura extensiva y acompañada de actividades mineras extractivas sin mayor estandarización en sus procesos recolectores.

El crecimiento del sistema ferroviario tuvo impactos significativos al quedar unido el territorio longitudinal del país desde Iquique a Puerto Montt en 1913. Con los trenes llegaban o se reforzaban las funciones cívicas, a la vez que las comunicaciones y noticias se hacían más expeditas ante la situación de inexistencia de otros mecanismos formales de conexión. Esta función simbólica se veía reforzada por la presencia más frecuente de representantes de los poderes políticos, tanto ejecutivo como legislativo, que se hacían presentes ante los acontecimientos de gravitación regional y en las campañas electorales sucesivas.¹⁷ Con el tren arribaba también un imaginario de país compartido que se reproducía con los mensajes y contenidos de libros, periódicos, visitas y movimientos de personas; ideas que circulaban para generar una visión hegemónica de progreso en la percepción social de los habitantes que se integraban a los nuevos espacios colonizados desde y con el ferrocarril. Los estereotipos de género, por cierto, se reproducían en los nuevos conceptos e idearios de convivencia social en los formatos culturales que arribaban a los nuevos territorios que alcanzaban las líneas férreas y los agentes de nueva civilidad que les acompañaban.

RELEVANCIA NACIONAL DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

La Empresa de Ferrocarriles del Estado es la primera empresa organizada por el Estado chileno que adquiere cobertura nacional. La actividad ferroviaria es una actividad, también, colonizadora que permite el desarrollo y presencia de los agentes del Estado y su consolidación. Esta presencia civilizadora, que al principio es de manera rudimentaria, progresivamente, con un crecimiento significativo, llega a abarcar todo el territorio continental del país. Su organización no está ajena de fuertes problemas y disfuncionalidades al no conocerse la mecánica fordista de funcionamiento, y la complejidad de una empresa con carácter de inversión capitalista. Estas características y condiciones se irán asimilando en la medida en que se

¹⁷ SAGREDO, Rafael, *Vapor al Norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX*, Santiago de Chile, Ediciones DIBAM, 2001.

desarrolla su profesionalización y aprendizaje organizacional de las experiencias en los países con avances sustantivos en la implementación de los sistemas ferroviarios.

Gran parte de la transferencia de conocimiento aplicado, se realizó a través de la contratación de ingenieros, maquinistas, técnicos y asesores que fueron conformando cuerpos de conocimientos asimilados por la incipiente ingeniería ferroviaria nacional, y por el aprendizaje sobre la marcha de los técnicos en los talleres y maestranzas. Junto al traspaso y formación de competencias laborales, se reproducían las creencias y valores masculinos en el ambiente de una cultura cerrada en los espacios de la mastranza y el taller. Cada ferroviario protagoniza el mito mesiánico de la masculinidad independientemente de su posición, cada uno es clave para el desarrollo del ferrocarril y con ello el progreso de Chile, así como sus habitantes y aquellos que no pueden participar en esta gran obra como son las mujeres, niños, ancianos y discapacitados. Es importante destacar que en 1917 el número de operarios solamente en las maestranzas es de 4 080, lo que se replica en 1941 con 3 059 obreros especializados en los talleres.¹⁸ Esto indica la relevancia de integración laboral y social que implica la empresa del Estado como un modelo complejo de relaciones laborales abiertas a la modernidad.

LOS ESTAMENTOS Y LA CARRERA FERROVIARIA

Las jerarquías internas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, expresan las segmentaciones propias de la sociedad chilena. Podemos señalar que hay una correspondencia directa en que la estamentalidad de funciones y estatus refleja la diferenciación social prevalente en el marco social de contexto. De igual modo, las categorías de género se reproducen de forma asimétrica. En el caso de la masculinidad tiene un espacio de reproducción en que las alteridades no tienen cabida, mientras que la omisión de lo femenino en el espacio de la industria ferroviaria, invisibiliza y confina a un imaginario subalterno la condición de la mujer.

¹⁸ Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante EFE), *Memorias Institucional 1941*, Santiago de Chile, Talleres Gráficos, vol. 1, 1942.

La Empresa de Ferrocarriles, reclutaba a sus operarios con base en un sistema de endogamia laboral, en que los hijos de los funcionarios entraban en los puestos más bajos y comenzaban su carrera con varios ritos de movilidad en que se avanzaba desarrollando una carrera laboral que estaba relativamente estipulada. De este modo, se producía un aprendizaje laboral junto a la formación valórica-actitudinal de adolescentes que son socializados en un proceso de inducción a la empresa, y con lo cual les formaba en la cultura ferroviaria masculina con un amurallamiento simbólico que les concentra en una pertenencia institucional sin aislarles de la sociedad como contexto.

De esta forma, se reproduce una cultura ferroviaria que es propia; no obstante, está contextualizada en la hegemonía mayor. Se producen al mismo tiempo dos tipos de socialización, tanto primaria como secundaria. Junto a la transmisión de valores, actitudes, normas y preceptos, se realiza la formación laboral y de las claves identitarias de interacción de los endogrupos de los estamentos de la empresa, en estos procesos de endoculturación también se produce la socialización vicaria en que se aprende por imitación de modelos, por ejemplo, en la reproducción de contenidos ferroviarios y de masculinidades asociadas que pasan de padres a hijos. La escalera de ascensos y promociones está regida por escalafones que expresan las definiciones de roles y méritos de una racionalidad propia en una cultura procedimental y mecanicista. Estas características dejan fuera la condición femenina que no tiene espacios de pertenencia en la considerada industria pesada de los ferrocarriles.

En el desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en los más de 120 años en que alcanzó una fuerte gravitación industrial en la vida nacional, este mundo masculinizado contó sin grandes variaciones hasta el último tercio del siglo xx, con los siguientes estamentos, según la segmentación por condición social y laboral: carrilanos o peones ferroviarios, técnicos u obreros especializados, profesionales y directivos. A continuación, caracterizamos sucintamente a cada estamento.

LOS CARRILANOS

Desde un principio, la construcción de las líneas férreas y las obras de arte complementarias fueron realizadas no por obreros con una formación específica o capacitación *ad hoc*, sino por los carrilanos, quienes constituían un ejército de reserva, expulsado de los campos y del medio rural donde no tenían oportunidades de trabajo, salvo las épocas de cosechas. Es así como los carrilanos —aquellos gañanes o afuerinos—, no pudiendo ser absorbidos como inquilinos en las haciendas, por lo que estaban destinados a vagar por los predios agrícolas y forestales en búsqueda de trabajos ocasionales, constituyendo su itinerancia una forma de vida en que el vagabundeo y bandolerismo eran una condición posible de acuerdo a las oportunidades o necesidades apremiantes.¹⁹

Los carrilanos eran analfabetos y conformaban su realidad familiar juntándose con mujer cuando tenían capacidad de sustento para ella y los hijos pequeños que lo seguían en sus actividades de recolección de cosechas, y de construcción de líneas férreas durante toda la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. La vida itinerante y descuidada de las normas los mantenía en una permanente sospecha desde la autoridad y se les temía su entrada masiva en el medio urbano.

El ingeniero belga Gustav Verniory, quien tuvo a su cargo la construcción del ferrocarril en las faenas ferroviarias entre Perquenco y Temuco en 1892, mantuvo trato social y relación directa con numerosas cuadrillas de peones y obreros constructores de líneas férreas y de otras obras de ingeniería a su cargo. Esta cercanía lo llevó a señalar lo siguiente:

Ninguna amarra une al roto al suelo. Siempre a la deriva es un resto naufrago que el viento y el capricho llevan de norte a sur. Cuando ha trabajado algunos meses en alguna región, siente la necesidad de cambiar de aire, y se deja enganchar en otra línea. Un buen día se junta con una mujer que le dará muchos hijos, de los cuales cuatro entre cinco morirán por falta de higiene [...] Vista la imprevisión del carrilano, es necesario alimentarlo. Cada mañana recibe un

¹⁹ SALAZAR, Gabriel, *Labradores, peones y proletarios*, Santiago de Chile, Lom Ediciones, 2000; y Museo Histórico Nacional, *Retratos de Hombres, 1840-1940 Chile*, Santiago de Chile, Ediciones DIBAM, 2015.

pan de 14 onzas (400 gramos); a mediodía una ración de porotos, o sea una libra (460 gramos) de frejoles sazonados con 12 ½ gramos de grasa de buey, 25 gramos de sal y un ají; en la tarde otro pan de 14 onzas.²⁰

El carrilano se alistó en las faenas por oportunidad, pero en su afán nómade y despreocupado por el porvenir podía abandonar esporádicamente las faenas ferroviarias y volver a ellas cuando lo requiriera, alternando su condición laboral como afuerino de las haciendas y predios en tiempos estivales. Su conducta era vista como anómica e indisciplinada, al tiempo que eran considerados como excelentes trabajadores por su capacidad y resistencia física, junto a la capacidad de resolver de manera factual imprevistos. La impronta ladina y oportuna, más el ingenio forjado en las restricciones, eran buenas señas de identidad en el comportamiento laboral cuando era retribuido con reciprocidad. Enrique Meiggs señala en reconocimiento a sus trabajadores, que en tiempos records sacaron adelante la obra comprometida con el gobierno. En el discurso oficial de inauguración ante las autoridades máximas señaló:

Todos los artesanos y peones chilenos han trabajado siempre obedeciendo a la voz del honor y del deber. Yo los he tratado, es verdad, como hombres y no como perros, según es costumbre, porque ellos son buenos, sabiendo dirigirlos [...] Tres cosas necesita el peón chileno para ser el mejor del mundo: justicia, porotos y paga.²¹

Las faenas con los trabajos contra reloj instalados por Meiggs, concentran 10 000 operarios en la construcción de la línea proveniente de Valparaíso en el tramo no ejecutado hasta entonces entre Quillota y Santiago. Enrique Meiggs dividió las frenéticas actividades de acuerdo a un plan coordinado de distribución de objetivos en cuatro sub-empresas contratistas, que funcionaban con sus propias jerarquías y equipos de tareas. Esta organización que se corresponde de manera incipiente con un esquema de mecanización y sectorización, permite distinguir con mayor claridad los

²⁰ VERNIORY, Gustav, *Diez años en la Araucanía, 1889-1899*, Santiago, Pehuén Editores, 2001, p. 231.

²¹ VICUNA MACKENNA, Benjamín, *Viaje por la República Carrilana, de Tiltill a los Loros*, Valparaíso, Imprenta El Mercurio, 1863, p. 13.

niveles de avance y los problemas de gestión en el desarrollo de los trabajos.

Entre los carrilanos, conformando las cuadrillas de obreros no especializados, encontramos los carreros que cargan y descargan a pala los carros de lastre en la construcción de las líneas. Los mineros que realizan los cortes en los terraplenes horadando la roca y la tierra. Estas labores realizadas en todas las condiciones climáticas, demostraban la fuerza y capacidad de afrontamiento de la adversidad en la construcción y despliegue de los rieles a lo largo y ancho del territorio.

TÉCNICOS Y OBREROS ESPECIALIZADOS

Entre los puestos intermedios encontramos diversos roles y funciones que el personal de la Empresa de Ferrocarriles aprendía directamente en la inducción por observación o en la lógica del aprendiz. Así, encontramos a capataces, mayordomos, pagadores, bodegueros, jefes de faenas, alistadores, sub-contratistas, cabos mayores y de cuadrilla, jueces y serenos. Sus trabajos son especializados y están definidos en la calificación del trabajo del obrero en cada área de donde provienen quienes alcanzan este nivel técnico.

Conjuntamente, la calificación de obreros especializados los distingue por la importancia estratégica de sus oficios y funciones. Es así, que carpinteros, caldereros, especialistas en mampostería y perforadores, contaban con salarios y beneficios que los ubicaban en una categoría laboral y social diferenciadora de los peones de las obras, independientemente que su procedencia sea semejante. En este grupo de artesanos y técnicos autoformados encontramos, en los inicios de la empresa, a varios extranjeros que se enganchaban en las diversas faenas de construcción y habilitación de ferrocarriles estatales o privados.

Con la institucionalización y desarrollo de la empresa, se fue conformando un sistema de escuela para los jóvenes de las familias ferroviarias, siguiendo el patrón endogámico, también en la formación de técnicos: una parte del personal se incorpora tomándolo de la Escuela de Aprendices que funciona en la Maestranza de San Bernardo. Esta Escuela fundada en 1933, formará operarios competentes elegidos entre los hijos de ferroviarios, a fin de ir creando personal con tradición profesional; los que terminan satisfactoriamente su curso completo entran al servicio de las

maestranzas de la empresa.²² Esta expresión de la movilidad social que se practicaba de manera permanente en la Empresa de Ferrocarriles, permitía una mayor integración y realizar una carrera profesional o laboral que se correspondía con la biografía de las personas.

Complementariamente, es destacable que en el avance de la formación técnica en el país a partir del desarrollo de las Escuelas de Artes y Oficios, la primera en Santiago ciudad capital, posteriormente se replicó en otras provincias del país como Copiapó, La Serena, Valparaíso, Temuco, Valdivia, donde se formaron los técnicos que el país requería. Su formación eminentemente masculina tenía ribetes de disciplina militar en régimen de internados. En estas escuelas se formaban técnicos calificados en oficios que implicaban conocimientos y habilidades de mayor complejidad como la de caldereros, herreros, carpinteros y fundidores. Muchos de ellos directamente iban a ocupar puestos de trabajos en las maestranzas y en los talleres de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

INGENIEROS Y PROFESIONALES

El entorno de los profesionales se corresponde desde sus inicios en el siglo XIX, con quienes realizan la instalación de las nuevas tecnologías, siendo extranjeros o algunos chilenos formados en Europa, específicamente en Francia o Estados Unidos.

Los ingenieros son los encargados, en un primer momento, en la dirección técnica y operación de las líneas férreas. Eran los encargados del diseño, de la dirección y la puesta en marcha de la operación de los ferrocarriles, junto a ellos los primeros maquinistas tenían el carácter de profesionales de primer nivel. Estos en los primeros años de la empresa fueron extranjeros, fundamentalmente, norteamericanos e ingleses.

Las capacidades se adquirían en el aprendizaje directo de las operaciones ferroviarias y constructivas, donde las directrices técnicas eran entregadas por el personal contratado en el exterior. Para la instalación del sistema ferroviario definida por el Estado a su costa, se atrajeron a estos ingenieros y especialistas que eran reclutados directamente en sus lugares

²² VASALLO, Emilio y MATUS, Carlos, *Historia de los Ferrocarriles de Chile*, Santiago de Chile, Editorial Rumbo, 1943, p. 228.

de origen. Muchos de ellos trabajaban, inicialmente, en las dependencias del aparato estatal y posteriormente, servían en las empresas contratistas que construían mediante licitaciones a nombre del Estado. La mayoría de ellos se convirtió en modelo para el desarrollo de la ingeniería ferroviaria en el país.

DIRECTIVOS SUPERIORES

Los directores generales provenían fundamentalmente de la elite económica y social que arribaban a estos puestos perteneciendo al sector dirigente de la clase política. Muchos de ellos ocupaban estos puestos como parte de una carrera política y en correspondencia con los intereses económicos y sociales que representaban. En muchos casos quienes ocupaban estos cargos de alta dirección, los concebían como parte de una carrera política en el Estado, ya que, en general, fueron profesionales ingenieros y abogados que venían de una trayectoria como funcionarios públicos y que aspiraban a puestos de representación. Así, sus primeros directores generales, a saber, Eulogio Altamirano, Hermógenes Pérez de Arce, Benjamín Vivanco, ocuparon, indistintamente, como parte de sus desempeños públicos cargos de senador, diputado, intendente, ministro de estado, entre otros, luego de servir los cargos más altos de la Empresa de Ferrocarriles.

Esta situación es sincrónica con la conformación masculina de la clase política y dirigente del país hasta la medianía del siglo pasado. No olvidemos que el voto femenino quedó instituido en 1943, y la primera mujer elegida en el poder legislativo fue en 1954. De igual manera, es manifiesta la relación del ejercicio del poder público asociado a la procedencia socio-económica en que se asocian y relacionan el capital social y político con la categoría de género dominante. En espejo a lo que sucede en la sociedad del siglo XIX y XX, la hegemonía masculina se coliga con el estatus social de pertenencia a una élite cerrada, lo que se reproduce en la empresa más grande e importante del Estado.

LA ALTERIDAD FEMENINA

La imagen femenina del mundo ferroviario se corresponde con la idealización excluyente y misógina, es decir, con la conservación del mundo femenino fuera del espacio propio de reproducción masculina. Excluido

del realitario,²³ su incorporación es simbólica y queda relegado lo femenino al imaginario compartido; su incorporación es vicaria, por reflejo, por distancia social, aunque se la considere como el centro o destino de los anhelos y preocupaciones masculinas, un eterno femenino constitutivo de un refugio psicológico para sobrellevar las dificultades de la vida cotidiana en el trabajo ferroviario. Así es mantenida la mujer en una situación extra-muros de la actividad ferroviaria e intra-muros en la actividad subjetiva.

Esta alteridad es una imagen simplificada de los cánones sociales hegemónicos que refuerzan la exclusión, y mantienen a la mujer en categorías culturales de idealización no participativa de una cotidianidad compartida en la factoría, donde pasa a ser entendida más bien como un problema su inclusión que un aporte. De hecho, la primera mención de una mujer trabajando como telegrafista en la estación de Angol, en el sur del país, en 1889, está asociada a una accidente ocurrido en esa estación, en la Memoria institucional de ese año²⁴ aparece reseñada la situación de un choque de trenes entre Angol y Roblería el día 30 de noviembre por causas asociadas a una negligencia de la telegrafista doña Guillermina de la Barra, quien fue sancionada con la cancelación de su contrato. Hasta entonces, en las memorias institucionales anteriores no hay mención de alguna otra funcionaria en la empresa. Este evento, confirma la ineptitud de las mujeres para el trabajo ferroviario, refuerza el estereotipo de la feminidad y clausura, nuevamente, el mundo del ferrocarril para la masculinidad, reforzando el sistema sexo-género hegemónico.

Por otra parte, de manera complementaria en los estereotipos prevalentes de género, se ve desde el imaginario femenino al ferroviario, como un buen partido en los tiempos de incertidumbre social para la cultura popular. Al día de hoy, en los focus-group realizados con mujeres viudas y montepiadas de ferroviarios, señalan que, en el mundo suburbano y citadino para las mujeres en edad de casarse, un ferroviario era un buen partido, porque significaba un puesto de trabajo seguro con un sueldo fijo y con

²³ Concepto en oposición y complementario al de Imaginario, refiere los contenidos cognoscitivos con que se opera y construye realidad a través de los comportamientos que naturalizan la cotidianidad. GONZÁLEZ, Sergio, *Individuación, estilos y proyectos de vida: Intertextualidad desde la psicología social*, Santiago de Chile, Editorial USACH, 2018.

²⁴ Ministerio de Industria y Obras Públicas (en adelante MOP), *Memoria Sección Ferrocarriles, Año III, Tomo IV*, Santiago de Chile, Imprenta de Los Debates, 1889.

beneficios de salud, vivienda y educación. Todo ello muy positivo y conveniente socialmente. Además, en términos de movilidad social, se entendía que el estatus que ocupaba el ferroviario, sobre todo en las localidades rurales, era de alto rango al ser considerado, como en el caso de los jefes de estación, entre las autoridades del pueblo. En uno de estos focus realizado en la ciudad de Valdivia con mujeres montepiadas de la empresa, se señalaban estas condiciones: “[...] para la realidad que se vivía el matrimoniarse con un ferroviario era la estabilidad [...] no se podía ver mal que era una oportunidad de alcanzar un nivel de vida con cierta seguridad y tranquilidad económica [...]”²⁵ Complementando la afirmación —otra integrante— refuerza la condición de oportunidad y estatus del ferroviario:

[...] la empresa era muy fuerte, tenía todas las regalías para los que estaban en la planta [...] no nos podíamos quejar. El sistema de salud muy bueno y el abastecimiento era regular de todo a través del sistema de cooperativas y de préstamos que teníamos en un medio en que había tanta carencia. Esto era algo que se podía ver como un privilegio [...]”²⁶

De igual manera la presencia de un imaginario femenino, en la función vicaria, se representaba en los íconos que de manera simbólica se colgaban en las paredes de talleres y espacios comunes de sociabilidad masculina. Así encontramos la dualidad idealizada de la mujer y lo femenino entre las identidades de madre-esposa en oposición a la mujer hipersexualizada y pública,²⁷ representada por la figura e imagen de la Virgen del Carmen (patrona de Chile) en los talleres, sindicatos y carros-casas de los trenes de carga. Esta imagen representa un símbolo de protección y se constituye en un emblema generalizado en la cultura popular nacional. Por otra parte, en espacios compartidos y de circulación más restringida, se cuelgan en los muros figuras de periódicos y calendarios con fotografías de mujeres voluptuosas y semi-desnudas, en la característica iconización erotizada de la mujer en la cultura popular machista latinoamericana, una expresión sexista sustentada en la reducción de la mujer a una cosificación misógina.

²⁵ MCAP, proyecto núm. 448632.

²⁶ MCAP, proyecto núm. 443614.

²⁷ LAGARDE, Marcela, *Identidad y subjetividad femenina*, Managua, Colectivo Puntos de Encuentro, 1992.

La mujer de la feminidad complementaria y subordinada y la mujer de la feminidad erotizada y demonizada.²⁸

Esta dualidad de considerar lo femenino y la imagen de la mujer es prácticamente la única forma en que la presencia de la mujer está en el mundo obrero de los talleres, maestranzas y espacios de convivencia laboral de los ferroviarios. Son estos íconos de la mujer madre y protectora —asexuada— por una parte, y por otra, de la mujer deseada y pública —abyecta—,²⁹ que constituyen las formas en que lo femenino vicariamente entra en este mundo de hegemonía masculina circular y cerrada.

LÍNEAS DE CONCLUSIONES:

CARACTERÍSTICAS DE LA CULTURA MASCULINA FERROVIARIA

Vínculos con el mundo exterior. En condiciones de dificultad de conexión y contacto con el medio exterior —moderno y urbano—, para el mundo rural y comarcal el sistema ferroviario era una puerta abierta al contacto con lo ignoto, lo externo. Ejemplificado en la relación que se tenía con su sistema industrial que representaba la tecnología de punta en pleno siglo XIX y comienzos del XX, y que permitía nuevas relaciones y modos de operación con sub-sistemas diferenciados. Así, tenemos no solo la operación de las locomotoras a vapor, sino también, el telégrafo, los sistemas de movilización de los convoyes, las construcciones de estaciones, puentes, túneles, obras de arte, entre otras. Todo ello significaba una puerta al mundo del progreso. Un imaginario de la modernidad que se desplegaba y que arribaba con los trenes y, por otra parte, un realitario de las nuevas formas de relacionamiento e integración social en la vida cívica del país.

El mundo exterior se hacía presente en los espacios rurales, suburbanos e incluso en el mundo de las ciudades a través de lo que podemos llamar los agentes (masculinos) de la modernidad emergente, tales como comerciantes, agricultores, técnicos, ingenieros, industriales, que requerían los servicios o frecuentaban el ferrocarril como su forma habitual de traslado y de sus

²⁸ FEDERICI, Silvia, *Calibán y la bruja, mujeres, cuerpo y acumulación originaria*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2016.

²⁹ BUTLER, Judith, *El Género en disputa: feminismo y la subversión de la identidad*, México, Paidós, 2001.

mercancías o productos. El ferrocarril metafóricamente es la cinta transportadora de una modernidad que irrumpe con sus mensajes cifrados en los contenidos simbólicos que transporta, y en los nuevos representantes de un mundo urbano-industrial que coloniza los nuevos espacios para afianzar su reproducción. Es pertinente en este sentido la afirmación sobre la posibilidad masculina, determinada genéricamente, de ampliar constantemente el tamaño del universo y la dimensión de lo conocido.³⁰ De este modo, en contextos que estaban acotados para la gran mayoría, en el caso de los ferroviarios su condición laboral supone un aprendizaje permanente que se obtiene tanto de relaciones de trabajo formales y jerarquizadas, como de los contactos informales suscitados entre trabajadores dentro de la jornada laboral y fuera de ella. Todo lo cual permite a estos trabajadores que amplíen constantemente sus horizontes a través de diversos contactos sociales en la esfera pública.³¹

Un mundo nómade. Un aspecto central en las identidades masculinas promovidas por la pertenencia al sistema ferroviario público o privado, estaba en la posibilidad de llevar estilos de vida que permitían conformar familia estable y establecida, y al mismo tiempo, poder salir y volver en una itinerancia nómade que permitía el contacto y la permanencia en un mundo fuera de la cotidianidad sedentaria. Estar dentro y fuera del ámbito doméstico con autonomía de estilos de vida autogestionados. El trabajador ferroviario podía trasladarse con su familia a lo largo de las estaciones, pero el énfasis en este punto lo ponemos en que tanto maquinistas, fogoneros, conductores, técnicos y obreros podían en el desempeño de sus funciones, trasladarse recurrentemente y de manera periódica en trayectos que eran parte de la operación de los trenes y de los arreglos y habilitaciones a lo largo del tendido ferroviario. Es indicativo el concepto de Neruda sobre el ferroviario definiéndolo como un marinero en tierra, aludiendo a la itinerancia en la conducción de los trenes.³² Esta apreciación de carácter romántica, destaca que el goce de la aventura y de lo ignoto, también constituye una cualidad de masculinidad en el constante desplazamiento de estos trabajadores. Un espacio de expresión de libertad, cercana a la

³⁰ LAGARDE, *Identidad y subjetividad*.

³¹ MURILLO, "Hombres, Trenes", pp. 89-105.

³² NERUDA, Pablo, *Confieso que he vivido. Memorias*, Barcelona, Seix Barral, 1974.

ubicuidad, en que se ejerce el libre albedrío, al no estar completamente sujeto en tiempo y espacio, lo que permite flexibilidad al comprometerse. En su itinerancia puede trasladarse con sus enseres dentro de los cuales están las mujeres y sus familias, ambas propiedades privadas. Esta condición de nómades les permite compatibilizar la libertad sexual con los valores de la moral judeo-cristiana de la monogamia, permiso cultural para una sexualidad independiente y ausencia en el trabajo reproductivo.

Además, los ferroviarios tenían por razones laborales y por beneficios el uso de pases libres en los convoyes, lo cual era un distintivo importante en un mundo de desplazamientos restringidos por razones económicas o de oportunidades, incluso, para el hombre común los desplazamientos eran posibilidades remotas o extraordinarias y nunca de manera permanente. Las mujeres estaban fuera de este mundo en que la itinerancia y los traslados solo eran para los hombres, las mujeres no viajaban solas en los trenes, lo debían hacer en compañía de una figura masculina o de su familia hasta avanzado el siglo xx. El mundo externo como complemento y por extensión, conformaba el espacio público y este era potestad de los varones que podían tener estos roles trashumantes y tener una movilidad para socializar en ellos como parte de los atributos de su condición de género.

Construcción de un espacio público masculino. En las localidades rurales que el ferrocarril incorpora a la vida nacional produciendo el asentamiento de nueva población, se consolidan pueblos y comarcas con espacios públicos incipientes. Por ser resultante de la avanzada de exploración y del rol fundante estos espacios se conciben como masculinos; de y para hombres en los diversos ámbitos como trabajo, recreación, negocios, vida social. Un espacio público masculino en que la colonización, el asentamiento y la generación de vida civil es (re) producida por una masculinidad expandida. En este primer momento las mujeres no tienen cabida ni siquiera en el servicio doméstico y las tareas reproductivas.

Con la llegada de ingenieros y técnicos europeos se contratan mujeres como amas de casa y de llaves en el servicio doméstico.³³ Así, ingenieros, directores comienzan a tener servicio doméstico femenino para la alimentación y las tareas de cuidado de las viviendas. Una etapa que podemos

³³ VERNIORY, *Diez años en la Araucanía*.

llamar de exploración y asentamiento en la construcción del ferrocarril en que, salvo excepciones, hasta las tareas de reproducción domésticas eran realizadas por hombres que hacían estos servicios en la lógica de campamentos mineros.

De este modo, la configuración del espacio cívico se conformaba en torno a la llegada de los rieles y, específicamente, uno de los centros de la vida cívica que se conformaba era en las estaciones ferroviarias. En estos espacios de la política y los negocios, se reproducían las categorías sociales de clase y los estereotipos de género, de una cultura masculina que asimilaba los roles de la nueva industria en sus categorías patriarcales. De esta forma, podemos hablar de la construcción de una modernidad masculina excluyente y autoreferida. Los espacios de pertenencia y de socialización secundaria intramuro en oficinas, talleres y recintos eran conservados y reforzaban la endogamia masculina en la reproducción de los roles y funciones en un orden que se perpetua a sí mismo.

Las estaciones ferroviarias, a medida que avanzaba la extensión del ferrocarril por el territorio, y en sus épocas de auge, pasaron a tener una centralidad cívica fundamental.³⁴ Se constituían en un espacio de sociabilidad y de encuentro entre diversos agentes de una modernidad esquiva, que visitaba el espacio tradicional y arribaba a través de los convoyes del ferrocarril. Estos agentes reforzaban la presencia y protagonismo masculino en que la estación ferroviaria no solo era un lugar de encuentro y paseo al final de la tarde en que llegaba el Expreso de la capital, sino, además, el lugar de actividades mercantiles y civiles en que los agentes discurrían sus acuerdos y negocios. No obstante, debemos considerar que la estación ferroviaria es un espacio masculino en que las mujeres eran consideradas como parte complementaria en su función de pasajeras o visitantes donde las faenas, negociaciones y acuerdos eran masculinos. La estación ferroviaria es el espacio complementario a la plaza pública, y comparte su protagonismo en el centro de la vida cívica de las localidades por más de cien años, mientras el sistema ferroviario tuvo protagonismo.

Socializaciones masculinas endogámicas. La entrada a la empresa se producía a muy temprana edad, casi saliendo de la niñez, a los 13 o 14 años

³⁴ GONZÁLEZ, *Individuación, estilos y proyectos de vida*.

en que los adolescentes entraban a la empresa en los puestos menores, como barredores de los patios o limpiando las máquinas y coches en los recintos ferroviarios. Así, se comenzaba una carrera en que se iba ascendiendo de manera escalonada pasando por los diversos puestos de trabajo estandarizados del servicio: fogonero, maquinista de trenes cargueros, maquinista de trenes de pasajeros de tercera, segunda y primera en la cúspide del escalafón. Los aprendizajes no eran solo inductivos de las capacidades técnicas y de las acciones funcionales de las labores ferroviarias de las maestranzas y patios ferroviarios, ya que junto a estos repertorios, se incorporaban las inducciones de roles sobre las habilidades propias de una cultura organizacional masculinizada en la reproducción de categorías en que claramente, como todos los procesos industriales incipientes, excluían la participación de las mujeres, incluso, de roles secundarios o subordinados. Este mundo de cultura patriarcal establecía las reglas del juego con base en la aceptación social de un orden disciplinado y cerrado.

Es interesante observar que en un mundo masculino cerrado y jerarquizado, las tareas de lógica reproductiva que en la sociedad mayor son encomendadas a las mujeres, en este mundo endogámico, esos roles son reproducidos por hombres jóvenes, nuevos integrantes de la cultura, que atraviesan por estos roles de pasaje en el camino a la plena integración en los estatus de mayor jerarquía en el escalafón técnico al que se aspira pertenecer. En el recambio de las trayectorias endogámicas, se produce la integración laboral por adscripción familiar en que los hijos varones pueden incorporarse a la planta de la empresa.

Estos espacios de interacción masculina refuerzan la pertenencia corporativa y sustentan la reproducción de una cultura ferroviaria en que solo varones pertenecen y reproducen sus categorías sociales. La validación de este mundo circunscrito a estereotipos excluyentes, convertía los espacios de trabajo y de producción en espacios vedados para las mujeres que solo se allegaban en su omisión permanente, a los muros de las maestranzas y a los recintos del obrero, del técnico y del directivo ferroviario.

La exclusión de la mujer del mundo ferroviario no impide la definición de la masculinidad de estos trabajadores por contrastación con lo femenino, ya que sus cualidades de género se nutren de referentes aportados por una identidad ocupacional netamente masculina basada en la fuerza y la energía

físicas como atributos de contexto de la masculinidad.³⁵ El mundo ferroviario es el espacio de reforzamiento de los estereotipos de género en que las capacidades de manejo y control del medio físico son condiciones del poder identitario masculino.

La incorporación de mujeres a los trenes se produce recién en los años ochenta del siglo pasado, siguiendo el modelo de los aviones comerciales, azafatas para trabajar en la atención y acomodación de los pasajeros, en consonancia con el estereotipo de género atribuido a lo femenino. Se abre el círculo, después de 190 años de reivindicaciones feministas en el mundo occidental, que implicaron importantes cambios sociales, así el mundo ferroviario se erige como un reducto de la masculinidad, una isla remanente en el devenir social.

Continuidades y discontinuidades. La expansión de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, es la expresión de la noción de progreso y de construcción de modernidad con base en los estereotipos y categorías masculinas imperantes en el siglo XIX y, al menos, dos tercios del siglo XX. Estos mecanismos de inclusión simbólica reproducían un mundo masculino cerrado y estamental en que cada uno de los estratos socio-laborales, se corresponde con los determinados en la estructura socio-económica del país. En este sentido, la empresa es un ícono de lo que fue la hegemonía imperante en la cultura nacional. No podría haber sido de otra manera. En ella se reproducían los estratos sociales y la noción de progreso, podemos entenderla, como una noción aplicada que implementa el mundo masculino. El progreso es una cualidad masculina o, dicho de otra forma, la masculinidad y su extensión en la sociedad, coloniza por completo la noción de progreso desde sus inicios en el siglo XIX hasta finales del siglo XX. Lapso de tiempo en que se hace efectivo el desarrollo y prevalencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en todas sus fases, hasta su decadencia en el último tercio del siglo pasado.

La estandarización de la cultura organizacional de la empresa, permitía homogeneizar procesos a lo largo de todo el país. Esta estandarización se hacía presente en los valores y creencias, reforzando el orgullo organizacional de pertenencia y la percepción de consolidación institucional, validada

³⁵ MURILLO, “Hombres, Trenes”, pp. 89-105.

socialmente en el país por más de 120 años, hasta su declinación posterior. Estos valores y creencias, consustanciales a la cultura organizacional, estaban fundados en un sistema patriarcal en que la figura del trabajador, jefe de familia, era la figura mayor e insustituible del orden social interno y externo a la empresa.

Las continuidades refieren una predominancia en el mundo ferroviario de una cultura no solo organizacional, en que sus contenidos son expresión de la predominancia de sistemas industriales y técnicos, nómades y públicos en que la figura de la mujer primero es omitida, luego subordinada y relegada a funciones secundarias del sector servicios que complementan la actividad central del sistema ferrovial. Podemos constatar que, a pesar de las transformaciones estructurales de la sociedad chilena, paradójicamente, se mantiene una matriz cultural patriarcal que da continuidad a una masculinidad hegemónica inamovible en una empresa que se abre e impulsa la modernización del país.

En profundización de las temáticas aquí tratadas, se abre a futuro un espacio interesante de indagación sobre la cultura ferroviaria, en ámbitos tales como la relación entre el sistema sexo-género y el ordenamiento profesional-laboral; los cambios simbólicos y las prácticas que den cuenta de las especificidades entre masculinidad y feminidad en el espacio laboral-estatal. Esto requiere atender a la expresión de los estereotipos de género en el mundo del trabajo, en la sociabilidad y la construcción del sistema público jerarquizado.

La crisis del sistema ferroviario nacional presupone para la redefinición de su rol en el sistema general de transportes, una nueva digitalización que conlleva una mixtura de continuidad y cambio en el sistema como un todo. Los cambios tal vez, más significativos, junto a la incorporación de nuevas tecnologías, sean aquellos referidos a la cultura organizacional, en sus creencias y prácticas de exclusión, para la superación del sistema patriarcal en una empresa que debe operar con estándares de modernidad inclusiva y eficiente. Ambas condiciones presuponen avanzar en equidad de género y expandir el horizonte valórico de la empresa.

Las discontinuidades son a las que deberemos asistir, al abrirse la actividad a un mundo plural e inclusivo donde las mujeres y su consideración, permitirá que ocupen roles y posiciones en todos los sectores y ámbitos del sistema y de la empresa, como ha sucedido en otros países

con sus sistemas ferroviarios. La cultura ferroviaria como expresión de un ámbito eminentemente masculinizado en tiempos de tecnologías digitalizadas, está en decadencia. Como la agenda de cambios culturales lo indica, las transformaciones del sistema patriarcal imperante en la cultura ferroviaria del país, retroceden ante una modernidad inclusiva. La transformación tecnológica de la empresa y del sistema como un todo, no solo puede expresarse en su racionalidad instrumental. La modernidad como expresión de racionalidad simbólica, se abrirá a los nuevos protagonismos inclusivos que llegan inevitablemente, no solo por el requerimiento de equidad, sino, también, como expresión de eficacia y eficiencia organizacional.

REFERENCIAS

- “Memorial de la Estación Central: Historia, Iconografía y Huella Literaria de la principal estación de trenes de Chile”, Santiago de Chile.
- ALLIENDE, María Piedad, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Santiago de Chile, Pehuén Editores, 1993.
- ALVIZO CARRANZA, Cristina, “Transformaciones de la imagen masculina de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato”, en: *Historiela. Revista de Historia Regional y Local*, vol. 9, núm. 18, julio-diciembre de 2017, pp. 165-196.
- BOURDIEU, Pierre, *La dominación masculina*, Barcelona, Anagrama, 2000.
- BUTLER, Judith, *El Género en disputa: feminismo y la subversión de la identidad*, México, Paidós, 2001.
- COBOS, Francisco de los, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, en: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 33, 2017, pp. 12-32.
- CONNELL, Robert, *Masculinities*, Berkeley, University of California Press, 1995.
- EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO, *Memorias Institucional 1941*, Santiago de Chile, Talleres Gráficos, 1942, vol. 1.
- FAUR, Eleanor, *Masculinidades y desarrollo social: Las relaciones de género desde la perspectiva de los hombres*, Bogotá, UNICEF Arango Editores, 2004.
- FEDERICI, Silvia, *Calibán y la bruja, mujeres, cuerpo y acumulación originaria*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2016.
- GONZÁLEZ, Sergio, *Individuación, estilos y proyectos de vida: Intertextualidad desde la psicología social*, Santiago de Chile, Editorial USACH, 2018.

- LAGARDE, Marcela, *Identidad y subjetividad femenina*, Managua, Colectivo Puntos de Encuentro, 1992.
- LAMAS, Marta, "Usos, dificultades y posibilidades de la categoría género", en: Marta LAMAS (compiladora), *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*, México, Porrúa, 1996, pp. 147-178.
- MARÍN, Santiago, *Los Ferrocarriles de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1916.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA Y OBRAS PÚBLICAS, *Memoria Sección Ferrocarriles, Año III, Tomo IV*, Santiago de Chile, Imprenta de Los Debates, 1889.
- MURILLO, Carmen, "Hombres, trenes y espacios públicos en la Costa Rica decimonónica", en: *Ciencias Sociales*, núm. 76, 1997, pp. 89-105.
- MUSEO HISTÓRICO NACIONAL, *Retratos de Hombres, 1840-1940 Chile*, Santiago de Chile, Ediciones DIBAM, 2015.
- NERUDA, Pablo, *Confieso que he vivido. Memorias*, Barcelona, Seix Barral, 1974.
- PALERMO, Silvana, "Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)", en: *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 1, núm. 2, 2009, pp. 94-123.
- PALMER, Steven, *A Liberal Discipline: Inventing Nations in Guatemala and Costa Rica 1870-1890* [Doctoral Thesis], Columbia University, 1990.
- PAVEZ, Amaya, "Igualdad entre hombres y mujeres en Chile: Un desafío pendiente", en: *Revista Contextos*, núm. 33, 2015, pp. 59-70.
- SAGREDO, Rafael, *Vapor al Norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX*, Santiago de Chile, Ediciones DIBAM, 2001.
- SALAZAR, Gabriel, *Labradores, peones y proletarios*, Santiago de Chile, Lom Ediciones, 2000.
- SCOTT, Joan W., *Género e historia*, México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, 2008.
- VASALLO, Emilio y MATUS, Carlos, *Historia de los Ferrocarriles de Chile*, Santiago de Chile, Editorial Rumbo, 1943.
- VERNIORY, Gustav, *Diez años en la Araucanía, 1889-1899*, Santiago, Pehuén Editores, 2001.
- VICUÑA MACKENNA, Benjamín, *Viaje por la República Carrilana, de Tiltill a los Loros*, Valparaíso, Imprenta El Mercurio, 1863.

Fecha de recepción: 25 de marzo de 2019

Fecha de aceptación: 20 de mayo de 2019