



Universidad de Chile
Facultad de Artes
Escuela de Postgrado

**“EL DESPLIEGUE DE LA MEMORIA FERROVIARIA
EN EL TERRITORIO DE VALPARAÍSO”**

CAROLINA TRINIDAD PAREDES GÓMEZ

Tesis para optar al grado de Magíster en Gestión Cultural
Profesor guía: Rafael Prieto Veliz
Santiago de Chile
2018

DEDICATORIA

Dedicado a Valparaíso.

A la memoria de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco al Ministerio de las Artes, las Culturas y el Patrimonio por haberme otorgado la beca FONDART, línea Becas y Pasantías (año 2011-2012), sin la cual no hubiese podido efectuar estos estudios de posgrado. Asimismo, agradezco a la Escuela de Posgrado de la Facultad de Artes de la Universidad de Chile, especialmente al Sr. Gabriel Matthey, coordinador del Magister en Gestión Cultural, por la formación otorgada y por encausar llanamente cada uno de los requerimientos que tuve como estudiante.

Agradezco a todos aquellos ex-trabajadores ferroviarios y sus familias que han colaborado activamente en este trayecto investigativo, disponiendo sus memorias a ser compartidas a las nuevas generaciones. Muy especialmente, agradezco a (en orden alfabético): Rosa Allendes, Carlos Álvarez, Óscar Carvajal, Héctor Donoso, Víctor Ehijos, Alejandro Espinoza, Gregorio Fernández, Rubén de la Fuente, Manuel Gálvez, Eliseo Garrido, Alejandro Guerrero, Fernando Lucero, Miguel Mancilla, Dario Muñoz, Rigoberto Núñez, Miguel Ordenes, José Olivares, Nelson Pastene, Roberto Ramos, Clodomiro Robles, Víctor Robles, Óscar Rocuán, Juan Soto, Manuel Tapia, Mario Tapia y Mario Villalobos, entre tantos otros queridos amigos. De la misma manera, agradezco a las organizaciones de la comunidad ferroviaria, quienes me abrieron sus puertas y se dispusieron a desarrollar este trabajo. Mi reconocimiento a (en orden alfabético): la Corporación Mutual Ferroviaria Santiago Watt Muirhead, la Sociedad Mutualista Santiago Watt y la Sociedad de Profesionales y Jefes de Servicio en Retiro de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (QEPD).

Agradezco también a esos maestros y maestras de ruta que hallé en el periodo en que estudiaba arte. Esta aventura, sin ellos, no hubiese sido posible: a María Pedrina por haberme transmitido cosmos, rigor y belleza en el ejercicio de comprender los fenómenos que nos rodean, a Luis Costa por haberme transmitido compromiso ético-político y pulcritud técnica en el oficio del hacer audiovisual, a Juan Mastrantonio por haberme transmitido una mirada política, aguda, estratégica y humanizada desde la necesaria camaradería y el hacer cotidiano fraternalmente, y a Marcelo Expósito por transmitirme versatilidad y criticidad en el hacer audiovisual y en el trabajo de equipo en general. En particular le agradezco a los docentes María Paulina Soto y María Angélica Cruz por sus retornos metodológicos; y especialmente le agradezco el constante y comprometido apoyo al antropólogo Rafael Prieto Véliz, quien me guio en el proceso de sistematización y elaboración de la investigación; su apoyo en este itinerario académico fue fundamental para llegar a buen puerto con la investigación.

Finalmente agradezco a Manuel Gómez (QEPD), mi abuelo materno, por la vocación social transmitida y a mi familia en general. Agradezco infinitamente a mi compañero Erick y a nuestra querida hija Paz, imprescindibles en este caminar...

INDICE

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTOS	3
INDICE	4
RESUMEN	10
INTRODUCCIÓN	11
CAPITULO 1: FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	13
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
1.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	15
1.3. FUNDAMENTACIÓN.....	15
1.4. OBJETIVO GENERAL.....	18
1.5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO	19
2.1. MEMORIA Y SUJETO HISTÓRICO.....	19
2.1.1. Marcos sociales de la memoria.....	19
2.1.2. Narratividad.....	20
2.1.3. Enunciación colectiva.....	21
2.1.4. Memoria como conocimiento.....	23
2.2. TERRITORIO Y APOYO MUTUO.....	25
2.2.1. Modos organizativos del apoyo mutuo.....	25
2.2.2. Habitabilidad en red.....	31
2.2.3. Artificio y estrategia.....	34
2.2.4. Mecanismos de transferencia de conocimiento.....	35
2.3. TERRITORIO Y PATRIMONIO.....	37
2.3.1. Formas de acceso al pasado.....	37
2.3.2. Cultura y patrimonio.....	41
2.3.3. Valparaíso, gestión y participación.....	49
CAPITULO 3: MARCO METODOLÓGICO	58
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	58
3.2. TIPO DE DISEÑO O ENFOQUE METODOLÓGICO.....	58
3.3. ESTRATEGIA METODOLÓGICA.....	58
3.4. ESPECIFICIDAD DEL ESTUDIO (CONSTRUCCIÓN DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN)....	59
3.5. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN.....	59
3.6. MUESTREO.....	61
3.7. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS.....	63
3.8. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO.....	64
3.9. CONDICIONES ÉTICAS.....	65

CAPITULO 4: PROCESO POLÍTICO-ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA EN VALPARAÍSO.....67

4.1. DE PRODUCCIÓN COLONIAL A PRODUCCIÓN INDUSTRIAL EN UN ESTADO-NACIÓN INCIPIENTE	67
4.2. LA INDUSTRIA DE FF.CC. DEL ESTADO DE CHILE	68
4.3. VALPARAÍSO – SANTIAGO	74
4.4. MAESTRANZA BARÓN.....	76
4.5. DE LA ESTATIZACIÓN AL DESMANTELAMIENTO DEL FERROCARRIL	83
4.6. GOLPE DE ESTADO Y DICTADURA CÍVICO-MILITAR EN EL COMPLEJO INDUSTRIAL FERROVIARIO BARÓN DE VALPARAÍSO	91
4.7. POST-DICTADURA EN EL COMPLEJO INDUSTRIAL FERROVIARIO BARÓN DE VALPARAÍSO.....	100
4.8. METRO REGIONAL DE VALPARAÍSO S.A. (MERVAL)	103

CAPITULO 5: PROCESO HISTÓRICO-SOCIAL DE LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DE LA 1ª ZONA DE VALPARAÍSO.....106

5.1. CARRERA FERROVIARIA	106
5.1.1. Número de trabajadores	111
5.1.2. Secciones o estamentos de la EFE.....	113
5.2. LO MUTUALISTA	127
5.2.1. Organización en sociedades	127
5.2.2. Sociedades federadas.....	129
5.2.3. Crisis del mutualismo y Confederación Ferroviaria de Chile.....	135
5.2.4. Hospital Ferroviario del cerro Barón	137
5.2.5. Confederación Mutualista de Chile	141
5.2.6. Audición Mutualista.....	143
5.2.7. División del mutualismo: Decreto N° 3.342	144
5.3. LO SINDICAL.....	145
5.3.1. De lo peticionista al constructo socialista.....	145
5.3.2. Federación Ferroviaria de Chile y la Federación Santiago Watt.....	146
5.3.4. La Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH)	150
5.3.5. Central Unitaria de Trabajadores (CUT).....	151
5.3.6. La fuerza sindical de la Wattina	152
5.3.7. El 'fenómeno ferroviario'	155
5.3.8. La organización federada como resistencia al Plan Laboral y el Código del Trabajo.....	159
5.3.9. Formación sindical de los trabajadores ferroviarios de Valparaíso	164
5.3.10. La huelga del '88	168
5.4. LO COOPERATIVO	171
5.4.1. La vía cooperativa del principio societario.....	171
5.4.2. Las cooperativas de vivienda ferroviarias de Valparaíso	172
5.4.3. El déficit de vivienda y los modelos de ciudad funcional	174
5.4.4. Institucionalización e industrialización de las viviendas sociales.....	177

5.4.5. Complejos habitacionales de cooperativas de viviendas ferroviarias en Valparaíso.....	180
5.4.6. Cooperativa de Vivienda Kassel y Cooperativa de Vivienda Puntilla de San Luis.....	187
5.5. LO SOCIO-DEPORTIVO Y RECREATIVO	192
5.5.1. Las dinámicas societarias del apoyo mutuo que auto-gestionan la recreación	192
5.5.2. El uso sociocultural que los ferroviarios hacen de la industria	193
5.5.3. Lugares de encuentro y de recreación del trabajador ferroviario en Valparaíso.....	194
5.5.4. La sede: lugar de encuentro y de gestión de manifestaciones artístico-culturales.....	196
5.5.5. Borradura sociocultural de la Dictadura	198
5.5.6. Infraestructura y organización deportiva: el estadio y el Club Deportivo Ferroviario.....	198
5.5.7. Asociación de Fútbol Ferroviario y clubes deportivos ferroviarios.....	200
5.5.8. La Liga Infantil Forjadores de Juventud	202
CAPITULO 6: HUELLAS Y MECANISMOS DE TRANSFERENCIA	206
6.1. EL TERRITORIO.....	206
6.2. PRÁCTICAS ORGANIZATIVAS BASADAS EN EL PRINCIPIO DE APOYO MUTUO.....	208
6.3. HUELLA: SIMBIOSIS ENTRE EL TERRITORIO Y LA PRÁCTICA DE APOYO MUTUO	209
6.4. MECANISMOS DE TRANSFERENCIA DE CONOCIMIENTOS:.....	211
6.5. CARACTERIZACIÓN DE LAS HUELLAS Y SUS MECANISMOS DE TRANSFERENCIA	213
6.5.1. La carrera ferroviaria.....	213
6.5.2. Sedes mutualistas ferroviarias en Valparaíso	218
6.5.3. Hospital Ferroviario	226
6.5.4. Cooperativas de vivienda.....	229
6.5.5. Organizaciones deportivas socioculturales	233
6.6. DESPLIEGUE DE LA MEMORIA	236
CAPITULO 7: AUTO-RECONOCIMIENTO DEL PASADO RECIENTE	239
7.1 EL DESPLIEGUE DE LA MEMORIA EN EL PASADO RECIENTE	239
7.1.1. El periodo “pre-dictadura”	240
7.1.2. El periodo de “dictadura”	241
7.1.3. El periodo de “post-dictadura”	243
7.1.4. El periodo “Valparaíso patrimonial”	243
CAPITULO 8: ÁRBOL DEL PROBLEMA.....	246
8.1. EL PROBLEMA	247
8.2. CAUSAS DEL PROBLEMA	247
8.3. CONSECUENCIAS DEL PROBLEMA	249
CAPITULO 9: LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE GESTIÓN CULTURAL PARA PROPICIAR EL DESPLIEGUE DE LA MEMORIA FERROVIARIA ...	252

9.1. RE-VINCULACIÓN TERRITORIAL	253
9.2. REACTIVACIÓN DEL APOYO MUTUO.....	254
9.3. REINCORPORACIÓN DEL 'ANCIANO' FERROVIARIO	254
CONCLUSIONES.....	257
BIBLIOGRAFÍA.....	278

INDICE DE TABLAS E ILUSTRACIONES

Tabla 1: Síntesis de las huellas y sus mecanismos de transferencia de conocimientos encontrados	236
Tabla 2: Auto-reconocimiento del pasado reciente de las organizaciones mutualistas desde el presente	244
Ilustración 1: Proceso de investigación a través de las categorías de análisis	64
Ilustración 2: Etapas del trabajo de campo	66
Ilustración 3: Etapas del trabajo de sistematización de información	66
Ilustración 4: Proceso político-económico del sistema de transporte ferroviario en Chile (1842-1990).....	83
Ilustración 5: Proceso político-económico del sistema de transporte ferroviario en Chile (1884-2017).....	91
Ilustración 6: Proceso político-económico del sistema de transporte ferroviario en Chile (1973-2017).....	105
Ilustración 7: Proceso de conformación de la carrera ferroviaria	110
Ilustración 8: Carrera ferroviaria del estamento de Tracción entre 1914 a 1976.....	119
Ilustración 9: Carrera ferroviaria del estamento de Maestranza entre 1914 a 1978.....	124
Ilustración 10: Conformación de las relaciones societarias entre los trabajadores a mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX.....	129
Ilustración 11: Proceso del apoyo mutuo ferroviario.....	136
Ilustración 12: Proceso de la práctica sindical ferroviaria (1926-1939).....	151
Ilustración 13: Proceso de resistencia del mutualismo y fortalecimiento sindical ferroviario (1930-1973).....	157
Ilustración 14: Proceso de adaptación de la Federación Santiago Watt durante el periodo de dictadura hasta 1980.....	161
Ilustración 15: Proceso de las cooperativas de vivienda ferroviarias en Valparaíso (1940-1990)	189
Ilustración 16: Proceso de institucionalidad deportiva (1923-1940)	199
Ilustración 17: Clubes sociodeportivos del barrio Barón-Placeres que existen en la actualidad	200
Ilustraciones 18 y 19: Vista de la comuna de Valparaíso –excluyendo el territorio de Curauma y Placilla– en el cual se visualiza el plano general del territorio seleccionado para el estudio.....	206
Ilustración 19: Síntesis del concepto de huella como categoría de análisis.....	209
Ilustración 20: Vista de las 5 huellas encontradas por zonas	210
Ilustración 21: Síntesis del concepto de mecanismo de transferencia como categoría de análisis.....	212
Ilustración 22: Despliegue de la huella carrera ferroviaria en el complejo industrial ferroviario Barón al 2017.....	216
Ilustración 23 y 24: Despliegue de la huella sedes de las organizaciones mutualistas ferroviarias	219

Ilustración 24: Síntesis del despliegue de la memoria ferroviaria: estrategia de transferencia que tiene más énfasis entre las huellas ‘carrera ferroviaria’ del estamento de Tracción y ‘sedes’	223
Ilustración 25: Síntesis del despliegue de la memoria ferroviaria: estrategia de transferencia común entre las huellas ‘carrera ferroviaria’ del estamento de Maestranza y ‘sedes’	225
Ilustración 26: Síntesis de los mecanismos de transferencia de las huellas ‘carrera ferroviaria’ y ‘sedes’, y su convergencia con el concepto de solidaridad como principio de Apoyo Mutuo	226
Ilustración 27: Estampa Hospital Ferroviario ubicada en el cerro Barón	227
Ilustración 28: Despliegue de la huella complejos habitacionales constituidos por familias ferroviarias	230
Ilustración 29: Vista aérea del complejo habitacional Puntilla de San Luis	231
Ilustración 30: Despliegue de la huella sedes de las organizaciones deportivas-socioculturales del Cerro Barón	233
Ilustración 31: Despliegue específico de la huella sedes de las organizaciones deportivas-socioculturales del Cerro Barón	235
Ilustración 32: Periodos del pasado reciente recabado por los sujetos entrevistados	239
Ilustración 33: Marco lógico del “Árbol del Problema”	246
Ilustración 34: Síntesis del árbol del problema	250
Ilustración 35: Relación recíproca de los tres lineamientos estratégicos de gestión cultural.....	255
Ilustración 36: Síntesis de 1ra etapa del proceso de investigación	257
Ilustración 37: Síntesis de 2da etapa del proceso de investigación.....	266
Ilustración 38: Síntesis del proceso de investigación.....	270

RESUMEN

Esta tesis tiene por finalidad propiciar el despliegue de las memorias de los ex trabajadores ferroviarios en el territorio colindante al Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso, respecto a su pasado reciente que va entre los años 1949 al 2013, mediante lineamientos estratégicos de gestión cultural basados en un diseño de investigación social etnográfica de tipo cualitativa basada en el trabajo de fuentes históricas y orales de las memorias de los ex trabajadores ferroviarios.

Para ello, la tesis se enarbola en el eje de memoria y territorio a partir del cual se describen los procesos económico-políticos de la industria ferroviaria e histórico-sociales de sus trabajadores, especialmente de aquellos localizados en la ciudad de Valparaíso, para luego identificar y caracterizar el material relevado en huellas y mecanismos a partir de los cuales es posible analizar e interpretar el pasado reciente, desde el presente, de los ex trabajadores ferroviarios. Finalmente se identifican los problemas relativos a la memoria ferroviaria, los cuales permiten perfilar de manera pertinente vías estratégicas de gestión cultural para propiciar la continuidad de las organizaciones de los ex trabajadores ferroviarios.

Palabras claves: Valparaíso, Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), Complejo Industrial Ferroviario Barón, patrimonio cultural, memoria ferroviaria, apoyo mutuo, huellas, mecanismo de transferencias de conocimientos, prácticas organizativas, participación.

INTRODUCCIÓN

La siguiente tesis se sostiene en el eje de investigación de memoria y territorio y tiene por finalidad propiciar el despliegue de las memorias de los ex trabajadores ferroviarios en el territorio colindante al Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso, respecto a su pasado reciente que va entre los años 1949 al 2013, mediante lineamientos estratégicos de gestión cultural basados en un diseño de investigación social etnográfica de tipo cualitativa basada en el trabajo de fuentes históricas y orales de las memorias de los ex trabajadores ferroviarios.

El desarrollo del presente estudio comprende los siguientes capítulos:

En el capítulo uno, se presenta la formulación del problema, la pregunta de investigación, los fundamentos y objetivos de la investigación.

En el capítulo dos se desarrolla el marco teórico en tres ejes teóricos: memoria y sujeto histórico, en el cual se desarrolla teóricamente el devenir conceptual de la memoria a través de los marcos conceptuales de la memoria como experiencia individual a narratividad, enunciación colectiva y como modo de conocimiento; territorio y apoyo mutuo, en el cual se aborda tanto histórica como conceptualmente el principio de apoyo mutuo acuñado por Kropotkin a partir de la noción de artificio y estrategia y en relación a su desarrollo ideológico en la ciudad de Valparaíso; territorio y patrimonio, en el cual se discuten las formas de acceso al pasado y sus modos de gestión desde el campo del patrimonio cultural, específicamente desde la coyuntura de Valparaíso.

En el capítulo tres se presenta el marco metodológico en el cual se desarrolla particularmente el cómo es llevada a cabo la investigación, desde su diseño general hasta detallar en la especificidad del estudio, sus técnicas de recolección y categorías de análisis, basadas en los concepto de huella y mecanismo, cruzados con los conceptos claves relevados como territorio, sujeto histórico y prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo.

Los capítulos cuatro y cinco son de carácter descriptivo e históricos y se construyen a partir de la revisión documental y sistematización de información primaria de tipo oral. El capítulo cuatro, se focaliza en la descripción del proceso económico-político de la industria ferroviaria en el país, particularmente en la conformación del sector industrial ferroviario de Valparaíso desde su ideación en 1840 hasta la actualidad, representado por el sistema de transporte ferroviario administrado por la filial Metro Regional Valparaíso S.A. (MERVAL). El capítulo cinco, en tanto, se focaliza en la descripción del proceso histórico-social de los trabajadores ferroviarios y tiende las principales prácticas organizativas desarrolladas por ellos desde el principio del apoyo mutuo desde sus inicios societarios mutualistas, pasando por sus acciones reivindicativas y hasta su organización cada vez más robusta federada y confederada, incluyendo su dimensión

territorial encarnada en la articulación de organizaciones territoriales como clubes sociales y deportivos y cooperativas de vivienda.

El capítulo seis, siete y ocho son de carácter analítico y contruidos en base al ejercicio de deducción –concepto de sujeto histórico, territorio y prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo– y teniendo como base las categorías de análisis del estudio –huella y mecanismo de transferencia de conocimientos– y marcos lógicos de interpretación –árbol del problema y distinción de pasados–.

El capítulo seis específicamente tiene por objetivo relevar las huellas y sus mecanismos de transferencias encontradas en el territorio como agenciamiento entre los sujetos y sus prácticas sostenidas en el tiempo que logran enraizarse en sus territorios de convivencia. El capítulo siete analiza e interpreta la lectura que los mismos extrabajadores ferroviarios hacen de su pasado reciente, desde el presente. Y el capítulo ocho identifica las problemáticas en torno a la memoria ferroviaria, su problema central, sus causas y consecuencias, así como su desafío de prospectarse y problematizarse en cuanto a su uso, vigencia y transmisión en relación con quiénes, cómo, para qué y cómo transmitir.

El capítulo nueve perfila los lineamientos estratégicos de gestión cultural que propiciarían el despliegue de la memoria ferroviaria considerando su problematización en cuanto a su uso, vigencia y transmisión.

Finalmente, las conclusiones exponen los resultados obtenidos a lo largo de la investigación por capítulo desarrollado en relación constante con el marco teórico planteado y ofreciendo una discusión abierta en torno a la importancia de ejercer de manera estratégica, pertinente y con enfoque antropológico la gestión cultural relativa a los territorios y sus memorias.

CAPITULO 1: FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

En Chile, el transporte ferroviario tuvo lugar en pleno siglo XIX, en la zona norte y centro del país inicialmente. En la zona central, la industria de transporte ferroviaria fue un vector relevante para la inserción de tecnologías y una extensión de las líneas comerciales de navegación marítima, como lo fue la conexión de líneas férreas construidas por la “Compañía del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago” como extensión del Puerto de Valparaíso hacia el interior del valle central.

La instalación de este complejo industrial y la búsqueda por nuevas formas de trabajo en esta ciudad-puerto que se iba conformando, produjo una importante migración de familias procedentes del campo y de otros sectores populares que se vieron atraídos por las instalaciones ferroviarias y portuarias, construyendo conventillos, cités y posteriormente conjuntos habitacionales para la población obrera –construcciones que aún podemos observar en las faldas de los cerro Barón, Lecheros y Placeres, particularmente, con arraigo en los oficios vinculados al trabajo ferroviario–, donde antaño habían rancherías y criaderos de cabras.

Desde este Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso se fueron desplegando paulatinamente hacia los cerros colindantes, diversas memorias provenientes de prácticas y vínculos construidos por los trabajadores ferroviarios, quienes fueron situándose gradualmente en este territorio; conjuntos habitacionales gestionados mediante cooperativas de viviendas, clubes deportivos y organizaciones mutualistas, son huellas de dichas memorias y representan prácticas sociales vigentes.

Estas prácticas y vínculos, al ser sostenidos e incrementados en el tiempo, representaron una importante fuente de adquisición de conocimientos tanto técnicos como también organizativos, permitiendo así a este grupo de trabajadores, alcanzar mayores beneficios para ellos y sus familias. Reflejo de esto es que, a mediados del siglo XX, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) se encontraba en pleno proceso modernizador de su equipamiento y expansión de sus ramales producto de las políticas industrializadoras y estatistas de los gobiernos radicales; paralelamente a este auge económico a nivel nacional, la organización social y sindical de los trabajadores ferroviarios funda la Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH), además, se realiza el 1^{er} Congreso de Empleados Ferroviarios, el cual da origen a la Asociación Nacional de Empleados Ferroviarios. En Valparaíso, particularmente en este periodo entre los años '30 y '50, se fundan diversos clubes deportivos y se constituyen cooperativas de consumo ferroviarias que, serían el antecedente de las cooperativas de viviendas de los años '60. En este mismo periodo también hasta 1973, salió al aire el programa radial en Valparaíso llamado "Audición Mutualista", el cual sería clave para la difusión de las actividades

socioculturales de la ciudad, que eran autogestionadas por las sociedades mutualistas ferroviarias.

Todo un sector dedicado al rubro ferroviario que da cuenta de la importancia territorial que tuvo este medio de transporte para la conformación de la vida barrial de este sector como para el desarrollo económico de la ciudad y el país en general.

Sin embargo, la articulación y despliegue de estas memorias fueron interrumpidas por la fractura histórica que provocó el Golpe Cívico Militar y las políticas del periodo de la Dictadura, destacándose la política de “racionalización” aplicada por José Luis Federici al Ministerio de Transporte y a Ferrocarriles del Estado a fines de los años '70, la cual consistió en, mediante la imposición del criterio económico de mercado, deslegitimar la capacidad económica de la empresa para enajenar su propiedad pública a través del desmantelamiento sistemático del patrimonio material ferroviario y mediante políticas de privatización y apoyo a otros medios de transporte terrestre. Junto a lo anterior, los vínculos asociativos y territoriales también fueron desmantelados mediante los “toques de queda”, la creación de organizaciones oficialistas y de control ciudadano que eran de carácter social, como las juntas de vecinos, que carecieron de participación democrática y la aplicación de políticas en el ámbito laboral y previsional que afectaron duramente a los trabajadores.

Pese a las fracturas de este periodo, surgen iniciativas que impiden la total desintegración de los lazos desplegados a nivel territorial, como la Liga Forjadores de Juventud y algunos clubes deportivos de raigambre ferroviaria ubicados en el cerro Barón y Lecheros; y se mantienen otros, a través de las sociedades mutualistas ferroviarias, también ubicadas en el cerro Barón y otra en el cerro Los Placeres. Actualmente, estos lazos siguen modificándose a través del tiempo y reconfigurándose territorialmente. Las sociedades particularmente afrontan la amenaza natural de su propia vejez generacional como ex – trabajadores ferroviarios y por tanto, atraviesan una crisis respecto de la continuidad de sus memorias y saberes como sociedades mutualistas ferroviarias.

Tal crisis, se agudiza aún más en plenos gobiernos democráticos de hoy en día, dado que éstos excluyen las propuestas provenientes del gremio ferroviario tendientes a reposicionar al ferrocarril como segmento estratégico dentro del modelo de desarrollo proyectado a nivel nacional. A ello, se suman los vertiginosos cambios físicos por los cuales pasa la ciudad de Valparaíso desde que es nombrado Sitio Patrimonio Cultural de la Humanidad por UNESCO el año 2003, nominación que ha significado un cambio en su estrategia de modernización y foco de gestión: ahora no es la industria portuaria y ferroviaria las que rentabilizan a la ciudad, sino que es la industria turística-patrimonial.

La gestión patrimonial en Valparaíso –en analogía con la aplicación de las políticas de Dictadura que desmantelaron el ferrocarril mediante la imposición del criterio económico de mercado– también se aplica con una estrategia similar respecto de

enfocarse sólo desde este criterio. Particularmente en el Complejo Industrial Ferroviario Barón se han declarado Monumentos Históricos algunos bienes patrimoniales correspondientes a la industria ferroviaria y Zonas Típicas y de Conservación Histórica algunas áreas e inmuebles en las faldas del cerro Barón, más la gestión patrimonial de dichos inmuebles y zonas, no ha implicado conocer e incorporar las prácticas sociales íntimamente ligadas a éstos, pese a que las condiciones de habitabilidad generadas por la industria y las organizaciones sociales derivadas de ella tienen un valor excepcional que contribuyeron, y lo siguen haciendo, a la conformación del territorio de la ciudad de Valparaíso.

1.2. Pregunta de investigación

¿Cómo se despliega hoy la memoria de los ex - trabajadores ferroviarios en el territorio colindante al Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso, respecto a su pasado reciente que va entre los años 1949 al 2013, y qué lineamientos generales –desde el campo de la gestión cultural– podrían propiciar la traza de la memoria de las organizaciones mutualistas ferroviarias?

1.3. Fundamentación

La presente investigación produce información respecto al proceso industrializador de la ciudad de Valparaíso, lo cual es relevante debido a que construye una mirada sobre el pasado histórico reciente de la ciudad desde el sujeto trabajador y su memoria sociocultural, asociando sus procesos laborales y territoriales, como lo es la carrera ferroviaria con la memoria organizativa de sus trabajadores desplegada en el territorio. Esta área específica en el campo de la gestión cultural y patrimonial aún es poco explorada y emergente en Chile. Esto es posible constatarlo al contrastar las publicaciones sobre la formación del movimiento popular del siglo XIX y XX en el país con la sustancial ausencia de investigaciones patrimoniales referidas a los paisajes y memorias de los trabajadores. Del primer caso tenemos literatura producida mayormente por historiadores como Sergio Grez (1992), Gabriel Salazar (2001) y Mario Garcés (2003) y del segundo caso tenemos literatura relativa mayormente a los países anglosajones, como lo son los boletines del The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), organismo técnico internacional para el patrimonio industrial.

Esta demanda no es menor, ya que, la ciudad de Valparaíso –desde que es Sitio Patrimonio Cultural de la Humanidad el año 2003– adolece de prejuicios y fetiches, que según el historiador Pablo Aravena, o es idealizado a partir de la figura de la ‘elite’ colona o inmigrante, un ‘Valparaíso britanizado’; o es folclorizado desde la pobreza del “bajo pueblo”, un ‘Valparaíso guachaca’. Para Aravena, tanto la una como la otra son producto de una gestión patrimonial trivializadora, una gestión que vacía de sentido los

lugares y que se legitima además como un sentido común a partir de consignas como 'debemos conservar nuestra identidad'¹.

Junto con lo anterior, la investigación favorece una lectura reflexiva y etnográfica² de carácter situado, respondiendo así a la creciente demanda ciudadana de defensa de sus usos sociales de múltiples caracteres –económicos, políticos, culturales, patrimoniales, entre otros–; esto, en el contexto de algún proyecto de gestión cultural y patrimonial en el territorio porteño de raigambre ferroviaria, abre paso a un posible mayor sustrato de involucramiento de las personas convocadas, y por ende, propendería a la resignificación y re-apropiación de un correlato sociocultural del territorio así como también crítico y polifónico sobre su pasado reciente y su potencialidad histórica, es decir, sobre su propio presente y posibles proyecciones como territorio, ya sea concreta como simbólicamente.

Lo anterior es importante, ya que el valor de la investigación radica en que, concede pertinencia y afecto a la aplicación de la gestión cultural en el territorio y, por el contrario, retarda o mitiga la incidencia de modelos hegemónicos de intervención institucional, los cuales se caracterizan por orientarse mediante parámetros que sobrevaloran el enfoque de mercado, vacían de sentido los territorios, cristalizan y determinan a sus comunidades, proceden calcando en el territorio moldes prefabricados de gestión cultural de manera automática o bajo indicadores que validan su replicabilidad mas no su sostenibilidad de acuerdo a las características particulares de éste, entre otros.

Dado que el presente estudio construye una mirada sobre el pasado histórico reciente de la ciudad de Valparaíso desde el sujeto trabajador ferroviario y su memoria sociocultural desplegada en el territorio, favorece por tanto al reconocimiento a tal grupo humano, el cual ha sido sistemáticamente invisibilizado, pese a que fueron sujetos claves para el desarrollo industrial del país y de la ciudad de Valparaíso, particularmente.

Tal reconocimiento consiste en hacer entrever de manera sistematizada la labor llevada a cabo por dicho sujeto trabajador a través de su carrera ferroviaria; así como su fuerza articuladora y capacidad de despliegue en el territorio en contextos de estabilidad laboral como en contextos de fractura histórica ocasionados por la Dictadura; y por último, la actual coyuntura de sus organizaciones mutualistas, sus proyectos políticos, idearios y memorias, las cuales se encuentran en constantes replanteamientos.

Este aporte es relevante, dado que, –como dice Aravena– la memoria es un tipo de saber que supone la narración –es decir, es comunicable– de lo que nos aconteció o aconteció

¹ ARAVENA, Pablo (2009) *Memorialismo, historiografía y política. El consumo del pasado en una época sin historia*. Ed. Escaparate, Valparaíso. Pág. 74 – 79.

² Construcción de mirada y sentido. Ver texto de PORTILLO, Jairo. *Convivir para contar: una mirada etnográfica*. En: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1316-49102007000200006.

a otros, mediante la cual podemos instruirnos de las experiencias que comprende dicho saber para su posterior ‘poder hacer’ y ‘hacer las cosas bien’, siendo su último sentido, el ser transferido, aunque no a cualquiera, ya que el saber de la memoria –señala el autor– tiene esa particularidad, exige un vínculo previo (Aravena, 2009).

En este sentido, la investigación otorga una información sistematizada respecto del despliegue de sus propias memorias, la cual hace posible que éstas sean comunicadas y transferidas, desde otro formato de comunicación, a otros grupos interesados en aprender de estas experiencias. Dentro de este aspecto, permite, por ende, incorporar a personas más joven que estén en búsqueda de formas de gestión basadas en principios del apoyo mutuo e intencionar así un diálogo inter-generacional respecto de esos saberes organizativos y de gestión, y así propender a su problematización, actualización y continuidad.

Por otro lado, y en complemento a lo antes mencionado, la investigación se aprovechará también como un insumo que se incorporará a un diagnóstico desde las mismas organizaciones mutualistas ferroviarias, el cual estudia y reflexiona respecto de las posibles estrategias de gestión para continuar su accionar en el territorio como ex –trabajadores ferroviarios.

En términos personales, el producto de investigación de la tesis se crea desde un sentido de correspondencia con los imaginarios de infancia respecto del territorio estudiado. Como observadora, he vivenciado el territorio como lugar de residencia, juego y encuentros familiares durante mi infancia. Esta trama de relaciones se conjuga con uno de los entrevistados –don Manuel Gómez (QEPD), mi abuelo materno– quien ha hecho de puente con el grupo humano trabajado y ha dinamizado mi experiencia particular con el imaginario del tren y los vínculos cooperativos de un trabajo en equipo dentro del barrio.

En este sentido, prima una cierta ética de la memoria, la que, en palabras de Aravena, es *“la no banalización de la muerte de quienes nos precedieron, una solidaridad “crónica”*” (Aravena, 2009:65). Pero, precisando tal definición, la ética de la memoria en este caso sería la no banalización de la experiencia, prácticas, saberes y memorias de quienes nos precedieron. Y coincido con el historiador en que, *“en este sentido, el respeto por el pasado opera como garantía de un futuro “otro” del que nos ofrece el presente”* (Aravena, 2009:65).

Pero, dicha garantía –a modo de recomposición de la experiencia– no sólo es temporal, sino que también territorial, ya que recompone lugares imaginados pero también lugares concretos, ya que en términos profesionales, como responsable de la investigación, me legitimo ante el grupo humano trabajado, afianzando así los vínculos que he sostenido en el tiempo y abre la posibilidad de futuros proyectos de gestión cultural y patrimonial en el territorio; siempre y cuando, desde la gestión cultural, sostenga el complejo saber de convivir con diversas lógicas y discursos, tal como señala Montserrat Iniesta respecto

a la labor de investigación en el área de las ciencias sociales y particularmente antropológicas: *“esta lógica del discurso de la producción de conocimiento científico-académico ahora tiene que convivir en el terreno de la práctica, de la gestión, a menudo, muy a menudo, con otro tipo de lógicas y de discursos que no son estrictamente científico-académicos, sino que obedecen a otras lógicas de tipo económico, político, identitario, memorialístico, etcétera, etcétera. Y, por lo tanto, vivimos en una realidad (...) en un mundo en que nos vemos obligados a combinar y saber convivir con todas estas lógicas y estos discursos simultáneos o, a veces, paralelos y esto hay que tenerlo en cuenta”* (Iniesta año entrevista desconocido:2)

1.4. Objetivo General

Propiciar el despliegue de las memorias de los ex - trabajadores ferroviarios en el territorio colindante al Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso, respecto a su pasado reciente que va entre los años 1949 al 2013, mediante lineamientos estratégicos generales de gestión cultural.

1.5. Objetivos Específicos

1. Describir el proceso político-económico de la Industria Ferroviaria en la ciudad de Valparaíso.
2. Describir el proceso histórico-social de los ex - trabajadores ferroviarios en la ciudad de Valparaíso.
3. Caracterizar las huellas de las prácticas socioculturales con principios de apoyo mutuo ejecutadas por los ex – trabajadores ferroviarios en el territorio escogido y los mecanismos de transferencia de éstas.
4. Analizar el auto-reconocimiento del pasado histórico reciente de los ex – trabajadores ferroviarios, en relación con el devenir organizativo y su posible continuidad en el territorio.
5. Identificar el problema relativo a la memoria ferroviaria, sus causas y consecuencias.
6. Perfilar un lineamiento de estrategias generales de gestión cultural para propiciar la continuidad de las organizaciones de los ex - trabajadores ferroviarios.

CAPITULO 2: MARCO TEÓRICO

2.1. Memoria y sujeto histórico

2.1.1. Marcos sociales de la memoria

Los estudios sobre la memoria son amplios y de diversos campos, siendo todos ellos comunes en sus investigaciones en que ésta es una facultad psíquica vinculada al desarrollo del yo, es decir, en palabras de Jelin, “*el ejercicio de las capacidades de recordar y olvidar es singular*” (Jelin, 2002:19) ya que cada persona tiene sus ‘propios recuerdos’. Estos recuerdos, según la autora, “*define la identidad personal y la continuidad de sí mismo en el tiempo*” (Jelin, 2002:19). Sin embargo, este proceso singular no es sinónimo de que ocurra aisladamente, por el contrario, está inserta en redes de relaciones, en contextos grupales, sociales y culturales específicos (Jelin, 2002).

Estas redes y contextos en donde se insertan los procesos de memorias singulares, es lo que Halbwachs ha llamado ‘marco social’, indicando que las experiencias individuales y el recuerdo de éstas están siempre enmarcadas socialmente, ya que “*sólo podemos recordar cuando es posible recuperar la posición de los acontecimientos pasados en los marcos de la memoria colectiva (...) el olvido se explica por la desaparición de estos marcos o de parte de ellos (...)*” (Halbwachs, 1992:172; citado por Jelin, 2002:20). En efecto, Halbwachs en sus estudios sobre la memoria enarboló la noción de ‘marco social’ y también hizo énfasis en su ‘dimensión colectiva’.

Algunos autores, como Durkheim por ejemplo, han interpretado la dimensión colectiva de la memoria incluso como una ‘cosa’ existente, real e independiente de los sujetos, enunciándola como ‘memoria colectiva’; la visión en cambio más enfocada hacia la noción de ‘marco social’, permitió observar procesos culturales vinculados al sujeto y sus rememoraciones de acuerdo a sus contextos familiares, comunitarios y de clase social (Jelin, 2002).

Halbwachs, en su tesis de los marcos sociales de la memoria señaló que “*es el lenguaje y las convenciones sociales asociadas a él lo que nos permite reconstruir*” (Halbwachs 1992:173; referido en Jelin, 2002:20); reconstruir, en este caso, la memoria de tal o cual experiencia; ‘experiencia’ que, más que hacer referencia al sentido común de lo que se entiende como tal –es decir, a los acontecimientos fácticos, las vivencias directas, inmediatas, subjetivamente captadas de la realidad–, se entiende como aquello que fue incorporado por los sujetos y que puede ser modificado en el paso del tiempo de acuerdo a las nuevas necesidades e intereses de éstos (Jelin, 2002). Y, esta experiencia –señala Jelin en los términos de Halbwachs– “*no depende directa y linealmente del evento o acontecimiento –como uno pudiese pensar– sino que está mediatizada por el lenguaje y por el marco cultural interpretativo en el que se expresa, se piensa y se conceptualiza*” (Scott, 1999; Van Alphen, 1999; referidos en Jelin, 2002:20).

Es en este sentido que Jelin reinterpreta la noción de ‘memoria colectiva’ de Halbwachs, ya no desde el enfoque reificado dado anteriormente por E. Durkheim, sino que postulando que ésta hace referencia a un conjunto de interacciones múltiples encuadradas en un mar de experiencias compartidas y superpuestas, en donde *“lo colectivo de las memorias es el entretrejo de tradiciones y memorias individuales, en diálogo con otros, en estado de flujo constante, con alguna organización social –algunas voces son más potentes que otras porque cuentan con mayor acceso a recursos y escenarios– y con alguna estructura, dada por códigos culturales compartidos”* (Jelin, 2002:22).

La relevancia de este enfoque es por un lado que, esta juntura entre experiencia biográfica y dimensión colectiva de la experiencia da la posibilidad de narrar y hacer transmisible, valga la redundancia, dicha experiencia; y de la mano de aquello, necesariamente presta atención sobre los procesos de construcción de las memorias, lo cual implica dar lugar a diferentes actores sociales, sus prácticas y procesos culturales, como a su vez paralelamente implica observar si hay o no memorias dominantes, hegemónicas u oficialistas, y de haberlas, apela a cuestionarlas (Jelin, 2002).

2.1.2. Narratividad

Para Ricoeur en cambio, la ‘memoria colectiva’ consiste en *“el conjunto de huellas dejadas por los acontecimientos que han afectado al curso de la historia de los grupos implicados que tienen la capacidad de poner en escena esos recuerdos comunes con motivo de las fiestas, los ritos y las celebraciones públicas”* (Ricoeur, 1999:19, citado en Jelin, 2002:22). Aun así, este enfoque hacia los acontecimientos pasados, consiste en recuperar la posición no sólo como antecedentes que llevaron a tal o cual acontecimiento –lo cual en sí mismo es fundamental para crear una ‘cultura de los antecedentes’ (Vercauteren et al., 2010)–, sino en construir una lectura de esas huellas y significarlas a modo de conciencia histórica del sujeto en tanto que también se sabe un actor social situado en un determinado marco social de memoria que también es histórico, cambiante y portador de la representación general de la sociedad, de sus necesidades y valores, incluyendo también la visión del mundo, animada por valores de una sociedad o grupo (Jelin, 2002).

Los recuerdos personales están inmersos en narrativas colectivas que a menudo están reforzadas en rituales y conmemoraciones grupales (Ricoeur, 1999; mencionado en Jelin, 2002) que no necesariamente tienen una sacralidad, sino que son expresiones de una práctica cotidiana dentro de una orgánica social reglada desde la cual esos recuerdos llegan a constituirse como herramientas para la vida (Jelin, 2002), ya que la cualidad cotidiana de una práctica y su carácter no sacro no implica que su acontecer sea sólo anecdótico o meramente dramático –es decir, ‘memoria habitual’, como le llama Jelin a este tipo de memoria– sino que se convierten dichos recuerdos de la práctica cotidiana en una experiencia compartida, es decir, en una memoria narrada –o ‘memoria narrativa’, como señala la autora– porque ésta se constituye, como una herramienta para la vida (Jelin, 2002).

La relación entre la experiencia individual, el concepto de memoria colectiva y los marcos sociales de la memoria, van aún más allá: *“las vivencias individuales no se transforman en experiencias con sentido sin la presencia de discursos culturales, y éstos son siempre colectivos. A su vez, la experiencia y la memoria individuales no existen en sí, sino que se manifiestan y se tornan colectivas en el acto de compartir. O sea, la experiencia individual construye comunidad en el acto narrativo compartido, en el narrar y el escuchar”* (Jelin, 2002:37). Esto quiere decir que toda experiencia individual puede ser recordada y compartida no sólo por la existencia de un marco social que la inscriba y permita por asociación la construcción de sentido, sino que también es latente su posibilidad de devenir en memoria colectiva en la medida que, al compartir tales recuerdos se tenga la capacidad de construir confluencias y ponerlos en escena como recuerdos comunes o que devengan en consignas.

Esta posibilidad de construcción de sentido, gatillada por la práctica dialogante de las experiencias singulares en un determinado marco social así como las prácticas que refuerzan dichas experiencias y su inmersión en narrativas colectivas, permite centrar la atención sobre los procesos de construcción de memoria colectiva cual proceso de construcción de herramientas para la vida, los cuales pueden ser observados en la medida que se visibilice la traza histórica de las experiencias de una comunidad en conjunto con la trama de significaciones que conforman sus territorios como espacios culturales (Jelin, 2002; Freire, 2000; Flórez, 2008)³.

2.1.3. Enunciación colectiva

Sin duda que, la condición narrativa de la experiencia, además de estar posibilitada por el poder recordar y significar, también está impulsada por el deseo y/o necesidad de transmitir. El acto de comunicación es clave para tejer los significados ya que se necesita escuchar a otros y dar la voz para poder hacer memoria (Freire, 2000); el deseo y la necesidad en tanto, articulan históricamente lo pasado como herramienta para el presente, articulación del pasado que *“no significa conocerlo ‘tal y como verdaderamente ha sido’. Significa adueñarse de un recuerdo tal y como relumbra en el instante de un peligro”* (Benjamin, 2008: tesis n°6) y disponen a dicha articulación cual saber situado en nuestros territorios: *“como señala Passerini, las memorias se encadenan unas a otras. Los sujetos pueden elaborar sus memorias narrativas porque hubo otros que lo han hecho antes, y han logrado transmitir las y dialogar sobre ellas”* (Jelin, 2001:14).

³ Jelin aquí hace referencia a la ‘discusión de campo’ de la antropología y la historia, en donde una sólo considera la acción humana ignorando su traza histórica y por tanto la condición histórica de los sujetos, mientras que la otra construye historiografía exigiendo al sujeto histórico una respuesta a su tiempo histórico con un sesgo sobre su condición humana y sus prácticas cotidianas. Freire señala que el ‘hacer memoria’ requiere de otro ya que puede hacerse a través del diálogo, el cual consiste en escuchar a otros y dar la voz al grupo. Flórez por su parte, señala que la colectividad refuerza la cultura y la supervivencia, aportando a la idea de comunidad indicando que los bienes colectivos de ésta más que ‘no pertenecer a nadie’, por el contrario, se constituyen como un bien común, un ‘lo nuestro’.

En este sentido, la memoria colectiva figura ante todo como un sistema de relaciones en el cual se teje el sujeto histórico y su territorio a partir de prácticas, conocimientos y saberes que son herramientas para la vida, creando su traza histórica y su trama territorial como comunidad y/o sociedad. En palabras de Kropotkin, emergen las siguientes preguntas: “*¿Qué sería de nuestras minas, de nuestras fábricas, de nuestros astilleros y de nuestras vías férreas, sin el cúmulo de mercaderías que son transportadas diariamente por mar y por tierra? Millones de seres humanos han trabajado para crear esta civilización que nos enorgullece. Otros millones, diseminados por todo el globo, trabajan para sostenerla. Sin ellos, en menos de cincuenta años no quedarían más que escombros. Hasta el pensamiento, hasta la invención, son hechos colectivos, producto del pasado y del presente (...) Todo se entrelaza: ciencia e industria, saber y aplicación. Los descubrimientos y las realizaciones prácticas que conducen a nuevas invenciones, el trabajo intelectual y el trabajo manual, la idea y los brazos. Cada descubrimiento, cada progreso, cada aumento de la riqueza de la humanidad, tiene su origen en la conjunción del trabajo manual e intelectual del pasado y del presente. Entonces, ¿con qué derecho alguien se apropia de la menor parcela de ese inmenso todo y dice: ‘Esto es sólo mío y no de todos’?*” (Kropotkin, 2005:24-26).

La traza y la trama de este ‘hacer juntos’ en ‘común’ es nuestro presente, este punto de intersección complejo “*donde el pasado es el espacio de la experiencia y el futuro es el horizonte de expectativas, en donde se produce la acción humana*” (Jelin, 2002:13), en el “*espacio vivo de la cultura*” (Ricoeur, 1999:22, citado por Jelin, 2002:13). Así, la comunicación –del latín ‘*communis facere*’, es decir, ‘hacer juntos’, en común (Calvelo, 2015)– como acción cultural que es facultada por la necesidad y el deseo movilizado en escucha, modos de transmisión y de diálogo, juega un rol fundamental en ese sistema de relaciones de la memoria colectiva.

Calvelo señala que la comunicación es el intercambio o interacción de signos entre los interlocutores (Calvelo, 2015), proceso de diálogo que –ya sea dialéctico o dialógico (Sennett, 2012)– construye significados e interpretaciones. Por otro lado, Deleuze y Guattari, señalan que el lenguaje es transmisión de consignas, las cuales remiten a los agenciamientos de enunciación colectiva (Deleuze & Guattari, 1994).

Este otro enfoque de la memoria como consigna o agenciamiento de enunciación “*siempre es colectivo tanto en el individuo como en el grupo*” (Deleuze & Guattari, 1994:19), porque tanto el interlocutor singular como plural expresan el enunciado en calidad de agentes, es decir, entes que son atravesados por el deseo, la emoción y la ideología; en ese sentido la enunciación es siempre colectiva y por ende, la memoria se construye colectivamente en este presente, en este intersticio del territorio y la comunicación (Jelin, 2002; Deleuze & Guattari, 1994).

Y, la memoria colectiva como enunciación no es mera información, sino que también es la manera en que los agentes se comunican y consideran esa información o conocimiento que se están transfiriendo (Deleuze & Guattari, 1994). Por ello la memoria colectiva

–selectiva, interesada, en constante devenir– además de involucrar su articulación histórica, también comprende el modo de su transferencia como conocimiento. Ambas implicancias de la memoria colectiva –la articulación histórica y los modos de transferencia– permiten el poder compartir dichas memorias, su transmisión y surgimiento de un proceso de encadenamiento entre ellas que va conformando su cualidad colectiva. Sin el diálogo y los modos de transmisión entonces el poder de elaborar las propias memorias y transmitir las, no existiría (Jelin, 2002; Deleuze & Guattari, 1994; Vercauteren et al., 2010).

2.1.4. Memoria como conocimiento

Es justamente sobre este ‘poder elaborar’ y ‘lograr transmitir’, a lo que se refiere Vercauteren al señalar la importancia de la ‘cultura de los antecedentes’, la cual se basa en la premisa de que *“no somos grupo, devenimos grupo. Y la posibilidad de ese devenir hay que construirla”* (Vercauteren et al., 2010:19) a partir de la conciencia histórica de que ‘hubo otros que nos antecedieron’ y que ‘nos transmitieron’ a lo largo del tiempo. Esta cultura de los antecedentes es lo que Jelin también define como ‘sustrato cultural’, el cual es una herencia cultural situada que se despliega a través de la transmisión y articulación de las memorias que lo constituyen como tal.

La importancia de construir esta posibilidad nace de la necesidad de abrir nuevos espacios, de ‘estar anteceditos e inscritos’ en una trazabilidad histórica y un conocimiento situado que podría hacernos más fuertes (Vercauteren et al. 2010); y nace también del deseo de agenciar al grupo más allá de las formas logradas, de *“empujarlo por un camino de experimentación que uniría signos y fuerzas encontradas. Dicho de otra manera, deseo de fabricar un territorio donde se desplegarían y se cultivarían a la vez una sensibilidad a las mutaciones que lo recorren, una agilidad en la capacidad de “pensarnos” y un arte del bricolaje en nuestras formas de hacer”* (Vercauteren et al., 2010:18).

Las ‘formas de hacer’ que emergen desde el presente, provienen de la construcción de posibilidad en el proceso de devenir grupo y devenir territorio, de este ‘hacer memoria’ que implica re-significar y re-apropiarse de determinadas prácticas y narrativas para la transmisión y actualización de sentido; la memoria como conocimiento.

Algunas de esas ‘formas de hacer’ que emergieron como un ‘proceso de singularización’ (Guattari & Rolnik, 2006) entre los intersticios de las matrices del sistema laboral industrial de Chile a mediados del siglo XIX, fueron las prácticas de apoyo mutuo basadas en la cooperación; estos ‘procesos anómalos de socialización’ (Sennett, 2012) se caracterizan por ser auto-modeladores, es decir, construyen sus propios tipos de referencias prácticas y teóricas (Guattari & Rolnik, 2006). Y, si bien dentro del sistema laboral industrial ferroviario tanto incipiente como en pleno desarrollo en Chile fue modelizante del sujeto ferroviario, de este mismo sistema paradójicamente emergieron otros modos de vinculación entre estos trabajadores, como el ya señalado.

Estos procesos anómalos o intersticiales de relación entre los trabajadores ferroviarios de Valparaíso se fue construyendo paulatinamente en el cotidiano de las relaciones de producción ya que si bien ellos tuvieron marcadas sus relaciones laborales por la jerarquía según sus campos y grados de saber técnico, sus niveles de segregación y su nivel económico, a través de las prácticas de apoyo mutuo –como modalidad organizativa basada en la cooperación y en la autogestión– fueron adquiriendo la libertad de vivir sus propios procesos y de tener la capacidad de leer su propia situación y aquello que pasa en torno a ellos, función de autonomía que les permitió operar su propio trabajo de semiotización, de articulación y de injerencia en el nivel de las relaciones de fuerza (Guattari & Rolnik, 2006).

A estas mismas prácticas intersticiales no matizadas que Deleuze y Guattari reconocen como procesos anómalos de socialización o ‘revoluciones moleculares’, Richard Sennett les llama ‘vínculos informales’ (Sennett, 2012), los cuales –señala el autor– son vigorosas relaciones entre los trabajadores que están compuestas por tres elementos que conforman un triángulo social: *“la autoridad ganada, el respeto mutuo y la cooperación en momentos de crisis”* (Sennett, 2012:211). El primer elemento hace referencia a la relación empleado- empleador y el segundo y tercer elemento hacen referencia a la relación entre los empleados ya sea en el cotidiano del espacio laboral como en momentos hostiles que en general tengan que afrontar.

A este modo de hacer cooperativo que brota informal entre los trabajadores desde su espacio laboral –es decir, espacio productivo que tiene su propio ritmo y ritualidad en torno la adquisición de una habilidad técnica (Sennett, 2012)– y, se desborda hacia otros espacios de interacción, Sennett pregunta: *“¿Son comparables estos rituales propios del taller o del laboratorio con los que se dan fuera de ellos?”* (Sennett, 2012:286). Tal interrogante, señala el autor, también ha sido abordada a través del estudio de roles en el cotidiano de los espacios laborales por el sociólogo Erving Goffman quien indica que éstos son un trabajo en constante desarrollo que comienza cuando las adaptaciones mutuas de las distintas personas se arraigan como hábitos y, si las circunstancias cambian y los viejos roles resultan inadecuados, los actores sociales pueden padecer de ‘disonancia de rol’ (Sennett, 2012).

Sennett también vincula su interrogante y la observación de Goffman a las investigaciones realizadas por Michel de Certeau y sus colegas en Lyon, particularmente en el barrio de Croix-Rousse, caracterizado por su pobreza que obligó a los trabajadores a convertirse en verdaderos *bricoleurs* del trabajo –en sintonía en cierta medida con la idea de ‘bricolaje de las formas de hacer’ señalada por Vercauteren–. *“Su finalidad –señala Sennett– es lograr cierto orden mediante rituales aparentemente insignificantes, a fin de lograr la convivencia más armoniosa posible”* (Sennett, 2012:288). *“El ritual –señala Sennett en conclusión– es lo que permite el funcionamiento de la cooperación expresiva (...) en la religión, en el lugar de trabajo, en la política y en la vida comunitaria”* (Sennett, 2012:35).

Es desde esta perspectiva que luego Sennett insinúa que la cooperación no es tanto una cuestión de actitud moral o de ideales compartidos, sino de habilidad que como tal puede ser adquirida, profundizada o des-aprendida, en este caso, por los trabajadores (Sennett, 2012). Esto quiere decir que, las prácticas de apoyo mutuo basadas en la cooperación no son sólo una característica innata de los seres humanos, sino que su posibilidad de encarnarse como modo de socialización y organización se transmite y se recompone culturalmente (Sennett, 2012), indicando finalmente que *“como animales sociales, somos capaces de cooperar con mayor profundidad que lo imaginado por el orden social existente”* (Sennett, 2012:393), orden sociopolítico que ha construido en sus sistemas productivos y económicos una supremacía de las relaciones competitivas por sobre las cooperativas (Sennett, 2012).

2.2. Territorio y apoyo mutuo

2.2.1. Modos organizativos del apoyo mutuo

El geógrafo y naturalista Piotr Kropotkin dentro de sus observaciones de las diferentes especies vegetales y animales, más a través de sus diferentes estudios y aproximaciones hacia otros científicos de la época, entre ellos al biólogo ruso K.F. Kessel, desarrolló una conceptualización del término ‘apoyo mutuo’ en donde problematiza ‘la concepción de la lucha por la existencia como condición del desarrollo progresivo’, introducida por los naturalistas Charles Darwin y Alfred R. Wallace a mediados del siglo XIX.

El concepto ‘lucha por la existencia’ fue usado inicialmente por Darwin en su publicación *El Origen de las Especies* –quien toma de la expresión ‘la lucha de todos contra uno’ de T. Malthus de fines del siglo XVIII– de manera muy puntual para nombrar conductas competitivas entre miembros de una misma especie en un contexto de búsqueda de alimento, pero que sin embargo advirtió, debe entenderse en un sentido amplio y metafórico. Esto último es lo que Kropotkin señala que pudo ser lo que arrastró a la teoría darwiniana a su error, no sólo de interpretación por sus sucesores sino por la generalización a la cual el mismo Darwin desplazó tal teoría, aplicándose a áreas filosóficas, políticas y sociales.

El mismo Kropotkin defendería la puntualidad del concepto de Darwin al indicar que éste *“señaló que, de tal modo, en estos casos, no se muestran de ninguna manera ‘más aptos’ aquellos que son físicamente más fuertes o más astutos, o más hábiles, sino aquellos que mejor saben unirse y apoyarse los unos a los otros, tanto los fuertes como los débiles, para el bienestar de toda su comunidad. Aquellas comunidades –escribió– que encierran la mayor cantidad de miembros que simpatizan entre sí, florecerán mejor y dejarán mayor cantidad de descendientes”* (Kropotkin, 2005:34). Sin embargo, al mismo tiempo da cuenta de que a tal observación también le faltó más profundización, por ejemplo, haber diferenciado la lucha por la existencia entre dos miembros de una misma especie con la lucha por la existencia de una especie o comunidad ante obstáculos o ambientes desfavorables causados por procesos de la naturaleza u otra especie.

La generalización del concepto 'la lucha por la existencia' llegó a tal punto en Europa occidental, según Kropotkin, que se ha constituido como un sentido común que asevera que tal lucha es una fuerza inherente que empuja la conducta de las especies incluyendo la humana, cuando en realidad, son más numerosas las relaciones de asociatividad y cooperación entre ellas, según numerosos estudios que muestran cómo desde los mamíferos a insectos, e incluso especies animales y vegetales microscópicas, tienen relaciones de ayuda mutua que no sólo proporciona supervivencia de la especie propiamente tal en cuanto a su reproducción, sino que garantiza la alimentación de sus miembros y el equilibrio ecológico en relación a la cadena alimenticia de un determinado hábitat (Kropotkin, 2005).

De hecho, Kropotkin hace una genealogía del apoyo mutuo en la especie humana desde la edad media bajo el concepto de 'comunidad' entre los habitantes de una localidad que están en permanente socialización y búsqueda de la colaboración y la continuidad de ésta, hasta la sociedad moderna de fines del siglo XIX en donde en algunos países de Europa Occidental y Oriental se formalizó por vía legal de esos Estados el desarrollo a partir de la organización en cooperativas, conformando un tejido de relaciones sociales que daría lugar a procesos de industrialización (Kropotkin, 2005). En esta genealogía del apoyo mutuo en la especie humana es que Kropotkin también indica que, al menos en el hombre, no todo está regido por un factor, sino que, por una compleja relación de varios factores, entre ellos, la cultura.

Y, desde este punto de vista, como término, el 'Apoyo Mutuo' es utilizado por Kropotkin para postular que, si bien los especímenes buscan ser los mejores entre los de su misma especie, a la vez su lucha por la supervivencia no es entre su propia especie sino para superar entornos hostiles, para lo cual cooperan, concluyendo entonces que, la 'competición' propiamente tal, especialmente en el ser humano, no se debe a una 'esencia' natural sino más bien a razones culturales, entre otras (Kropotkin, 2005 y 2009; Paniagua, 2012).

Esta noción de apoyo mutuo le sirvió a Kropotkin como eje en su tesis frente al darwinismo social, teoría social que defendió y aplicó la Teoría de la Evolución de Darwin al ámbito social y a las instituciones en general a partir de la práctica de la competición como manera de acceder a recursos, así como a garantías sociales, es decir, como manera de ir ascendiendo estadios evolutivos como individuo.

Ambas visiones de mundo se han disputado en el tiempo como paradigmas opuestos. Cortina, desarrolla esta antítesis aproximando estas dos visiones de cómo entender los lazos que unen a los seres humanos señalando que, por un lado, se encuentra la lógica que comprende a los individuos como animales rapaces por naturaleza, anhelantes de poseer con exclusividad bienes y tierras y que, el motor de toda sociedad política que crea es por autointerés, razón calculadora y contrato auto-interesado o egoísta. A esta metáfora Cortina le llama, 'contrato', ya que requiere este tipo de lazo, un instrumento de derecho privado para poder organizar su mundo mercantil bajo la lógica de 'toma y

daca' (Cortina, 2001). Mientras que, por otro lado, la lógica que comprende el 'reconocimiento mutuo' en donde el motor de creación de la sociedad civil es la 'compasión', entendida como un padecer con otros el sufrimiento y la alegría que nace del saberse parte suya, no rompiéndose el vínculo en tiempos difíciles, sino por el contrario, perviviendo por el sentido internalizado personalmente asumido de identidad, lealtad, obligación y reciprocidad, es el que la autora llama 'alianza' (Cortina, 2001). En síntesis, para Cortina el 'contrato' es la base de la sociedad política y da lugar a los instrumentos del Estado –gobiernos, sistemas políticos–, mientras que la 'alianza' es la base de la sociedad civil y da lugar a las familias, las comunidades y las asociaciones voluntarias (Cortina, 2001). Sin embargo, cómo co-existen ambas visiones en las organizaciones de apoyo mutuo ferroviarias de Valparaíso.

En este sentido, el Apoyo Mutuo también se constituyó como una ideología política que nació en Europa y fue traída a Chile por intelectuales que tuvieron acceso a los pensamientos liberales que orientaron la Revolución Francesa (Grez, 1994; Illanes, 2003) y que en términos pragmáticos fue encarnado por miles de trabajadores sin que necesariamente tuvieran ese bagaje teórico que sostenía dicha ideología. El apoyo mutuo consistió también en acciones y programas que, sustentaron mediante prácticas de gestión, la emergente trama organizada de trabajadores (Illanes, 2003). Es decir, en palabras de Guattari, articularon una revolución molecular, una relación intersticial no modelizante auto-modeladora o, en palabras de Sennett, se vincularon vigorosamente en relaciones laborales informales en torno a la habilidad de cooperar.

En Chile, la literatura sobre el apoyo mutuo y sus sociedades es escasa y la labor de los investigadores en esta materia ha sido ardua en el sentido de recopilar y sistematizar documentación dispersa. Illanes y Grez coinciden en que éste se inicia como movimiento social en función y a partir de trabajadores artesanos urbanos debido a los conglomerados y núcleos relativamente estables de proletariado fabril en la progresiva industrialización y urbanización del país a mediados del siglo XIX (Illanes, 2003; Grez, 1994).

Greza caracteriza al Apoyo Mutuo como una ideología política que emergió del movimiento liberal en Europa y fue traído a Chile a través de la influencia de intelectuales como Santiago Arcos y José Francisco Bilbao, provenientes de la incipiente clase media, quienes estaban realmente comprometidos con encarnar en el país pensamientos sociales de carácter liberal con ideales de fraternidad y soberanía popular (Greza, 2007).

El ideario de la Francia revolucionaria y los planteamientos del socialismo pre-marxista se vieron reflejados en dichas agitaciones del contexto político social chileno. La influencia de algunos intelectuales también fue importante para desencadenar reflexiones críticas de este contexto adverso para el trabajador, entre los que se encontraban los escritos de A. Lamartine y Proudhon, y las figuras nacionales de Manuel Recabarren, Manuel Guerrero, Nicolás Orjera, entre otros, quienes colaboran por

correspondencia a los periódicos nacionales y *“desde allí dichos jóvenes iniciaron la difusión de los principios de la ‘asociación’ basándose en las teorías del anarquismo y del socialismo societario tan en boga entonces en Europa, vinculándolo al proyecto político de ‘democracia republicana’ (...) partiendo de la máxima de que ‘todos los hombres son hermanos’, establecían que ‘donde la igualdad no existe, la libertad es mentira’ y la asociación era definida como la forma necesaria del principio de igualdad”* (Illanes, 2003:269).

En este sentido, no hay que perder de vista lo señalado por Salazar respecto del periodo, el cual desde el enfoque económico corresponde a un tiempo de transición capitalista industrial que inaugura la ‘pérdida del alma colonial’ y por rotación del capital pone el aspecto monetario, a los medios de producción y fuerzas productivas al centro de la problemática, y además, socialmente, nace el sujeto proletario industrial y hace emerger una incipiente clase media pública y privada (Salazar, 2003).

El contexto chileno en que surgieron las primeras sociedades de socorros mutuos se caracterizó por su orden conservador y una estricta mirada suspicaz de las autoridades hacia las asociaciones ciudadanas; *“las ideas sembradas por los igualitarios y el alejamiento de la posibilidad de una reforma política y social, ayudaron a crear las condiciones subjetivas para que el socorro mutuo fuese adoptado con fuerza y convicción por algunos significativos núcleos de trabajadores”* (Grez, 2007:390). Probablemente estas condiciones subjetivas, el descontentamiento de las clases trabajadoras por las imposibilidades de cambios sociales y la seguridad restrictiva respecto a las organizaciones ciudadanas, dieron cabida a que miles de trabajadores, de diferentes rubros y oficios a nivel nacional, se organizaran en asociaciones basadas en las prácticas de apoyo mutuo.

Ejemplo de ello fue la “Asociación de Artesanos de Valparaíso” de 1858 (Grez, 2007). Estas sociedades ya autodenominadas de socorro mutuo, se podían definir, según Illanes, como *“un sistema de organización y vinculación societaria autónoma y propia de la clase artesana y obrera en función de la subsistencia biológica-corporal y del desarrollo intelectual, social y material de sus miembros entre sí”* (Illanes, 2003:293).

Efectivamente, superar la ‘etapa embrionaria’, como señala Grez, era importante para poder concebir al mutualismo como una práctica ya cimentada en los trabajadores y sostenible en el tiempo como modelo organizativo ya que en este periodo no toda la prolífera creación de sociedades mutualistas logró mantenerse.

La orgánica alcanzada por los trabajadores de la época se conformaría en un cúmulo de agrupaciones autodenominadas sociedades o asociaciones, las cuales, según el periódico “El Pueblo” de Santiago de 1846, tenían como fin *“llegar a la satisfacción de las necesidades intelectuales, morales y materiales de todos, por medio del empleo de sus aptitudes diversas y el concurso de sus esfuerzos (...) Los trabajadores han sido esclavos, han sido siervos, hoy son asalariados; es necesario hacerlos llegar al estado*

de asociados” (Illanes, 2003:269), ‘asociación’ que tenía como trilogía ideológica la igualdad, la libertad y la fraternidad infundida de la revolución Francesa pero que, a diferencia de ella, no reivindicaría su ‘autonomía’ por la fuerza sino de manera paulatina y con el objetivo de ser duradera, bajo la aspiración de alcanzar un gobierno democrático, pero que al mismo tiempo como conciencia y como opción política estaba llamando a revolucionar históricamente el orden político, social e ideológico dado que la construcción de esta autonomía e identidad obrera “*suponía su separación de la clase dominante y esto exigía un rechazo a la participación política instrumentalizadora que le ofrecían los partidos de la clase patricia*” (Illanes, 2003:270). En efecto, esta disyuntiva atravesará al movimiento social obrero durante las décadas siguientes entre prescindencia y participación político electoral (Illanes, 2003).

En Valparaíso particularmente, como principal puerto del país, el pensamiento igualitario fue cuajando en estos dispositivos de organización obrera como los clubes deportivos, cooperativas y sociedades de socorro mutuo, generando un clima propicio para su surgimiento como nueva forma de socialización basada en la cooperación, conformando un tipo de organismo gremial que tuvo por objetivo la ayuda mutua en caso de enfermedad, cesantía, invalidez o deceso de algunos de sus miembros.

Estas sociedades mutualistas, para Grez “ *fueron ensayos efímeros, balbuceantes, que dejaron muy pocos rastros. Sin embargo, se les puede atribuir cierta importancia por tratarse de experiencias precursoras de todo un período de organización del movimiento popular que se abriría en los años posteriores*” (Grez, 2007:387). En este sentido es que el apoyo mutuo es relevante históricamente para el autor, ya que su mayor aporte consistió en haber otorgado dignidad al trabajador en un contexto de evidente desamparo general como clase obrera a partir de principios de cooperación y ayuda mutua (Grez, 1994).

La importancia pre-política que otorga Grez al apoyo mutuo se debe a que concibe a esta práctica como una etapa social inicial de los trabajadores que fundó capacidad organizativa en ellos pero que no es lo suficientemente madura para funcionar como camino de reivindicación y conquista de los derechos, como sí lo es la práctica del sindicalismo en las diferentes organizaciones gremiales del país, particularmente, las cuales se fueron estructurando a partir de movimientos reivindicativos liderados por los mismos trabajadores a partir de 1860, momento incipiente del proceso industrializador en el país (Grez, 1994).

Y, si bien para Illanes, al igual que Grez, el valor de las organizaciones de apoyo mutuo de trabajadores es que en ellas se “*criaba un espíritu de clase*” (Illanes, 2003:302), expone también que la estrategia política de las sociedades de socorros mutuos –como orgánica incipiente entre los trabajadores– en la mayoría de los casos no fue de insurrección revanchista –y no sólo porque sus fundamentos estuviesen basados en los planteamientos civilistas, de orden y paz social que implicaba el proyecto de sociabilidad obrera del ideario de Vivaceta–. La ‘vía chilena’, como señala la autora,

implica comprender también la vinculación histórica que se produce entre el cuerpo enfermo y la sociabilidad, en donde *“el lazo de unión está fundado sobre el sentimiento físico, en el saber directo acerca del cuerpo del otro y de su familia, en la preocupación acerca del destino personal e inmediato del afiliado. Es a partir, entonces, de una relación de solidaridad carnal de donde emerge la real sociabilidad popular durable, resistente, profunda”* (Illanes, 2003:301).

Para Illanes este es el pilar del socorro mutuo como modo informal de relación entre los trabajadores y luego societario y formalizado como práctica de cooperación, sobre el cual no sólo descansa la instrucción, la moralidad, bienestar y civilización de las organizaciones de apoyo mutuo de la primera época, sino que también el progresivo compromiso rupturista con el sistema y la elite de poder en pos de un proyecto de democracia social en donde el pueblo se yergue como sujeto histórico (Illanes, 2003), o como un interlocutor/agente auto- modelador, en palabras de Calvelo y Guattari. Esto, también ocurre mediante la preocupación por el cuerpo enfermo, ya que construye compromisos y alianzas entre los trabajadores, y además era la vía de sustraer al pueblo de la sumisión caritativa que le impedía romper lazos afectivo-fisiológicos hegemónicos en ese entonces, e incondicionales, por tanto, con el patrón/patrona o con la iglesia/monjas (Illanes, 2003).

Estos principios son los que, encarnados en el cotidiano de la gestión, fueron estableciendo esta modalidad organizativa que derivó en variadas otras prácticas que tenían como eje el apoyo mutuo entre los trabajadores para la obtención de sociabilidad, capacidad organizativa, bienestar y derechos en general. Varias de esas otras prácticas fueron en torno a la cooperación sistematizada, la organización gremial y sindical, la organización de tipo recreacional tanto cultural como deportiva, entre otras, provenientes del principio de apoyo mutuo.

Estas visiones sobre el valor del apoyo mutuo como socialización y orgánica primaria entre los trabajadores, si bien convergen en el aspecto relativo a la conciencia de clase, difieren sobre los factores que consideran para atribuir tal o cual valor. Por un lado, el valor que da Grez es de tipo histórico, en el sentido de la trayectoria organizativa de los trabajadores y su función reivindicativa, llamándole a esta relación de valor ‘capacidad organizativa’; mientras que para Illanes el valor que le otorga al apoyo mutuo es de tipo antropológico, a partir de la relación más informal y afectiva que tejió paulatinamente la vía a su organicidad a través de este saber directo acerca del cuerpo del otro –en tanto que compañero de trabajo– y la gestión cotidiana del bienestar en un contexto de hostilidad.

Ante un Estado oligárquico profundamente ‘a-social’, los obreros con mayor capacidad de organización y ahorro –inicialmente los artesanos y tipógrafos, y luego los trabajadores de otros rubros u oficios industriales– encontraron en el socorro mutuo el principal paliativo para su desmedrada posición. Y, si bien la mutualidad alcanzaba a una franja minoritaria de trabajadores, llegó a ser *“el principal modelo de organización popular (...) su actividad sobrepasaba muy a menudo el cuadro del socorro mutuo,*

impulsando las principales iniciativas de educación popular y organizando las demandas obreras frente a los patrones, prefigurando la acción de tipo sindical del siglo XX (...) las sociedades de socorros mutuos empujaron al movimiento popular a dotarse de instancias más elaboradas de coordinación. Así se pasó de los simples “pactos de alianza” entre las mutuales (casi siempre bilaterales), a coordinaciones amplias –en un primer momento coyunturales (como la campaña anticrisis de los años 1876-1878), luego permanentes (como la Liga de Sociedades Obreras de Valparaíso, 1888)–, que aglutinaban en torno a las mutuales a otras organizaciones populares (filarmónicas de obreros, sociedades de temperancia, cajas de ahorro, etcétera)” (Grez, 2007:768).

2.2.2. Habitabilidad en red

Elizabeth Jelin señala que *“en el proceso histórico de construcción de territorialidades ‘sentidas’, cuenta especialmente la experiencia humana. Se trata de ver al ‘lugar’ (place) como manifestación de la experiencia y del sentido, conectado con unas prácticas sociales. Compuesto por episodios de historias vitales situados en un espacio con dimensiones geográficas (reales, imaginadas o utópicas), la comunidad construida e imaginada es una unidad socioespacial con una duración histórica relativamente larga, una categoría social y cultural que incorpora una dimensión colectiva explícita, que representa las prácticas institucionales sedimentadas”* (Jelin y Pino, 2003:4). En efecto, las experiencias de socorro mutuo dejaron huellas concretas y simbólicas en el territorio en la medida que la complejidad societaria y de organización entre los obreros fue aumentando a lo largo del tiempo; fue así como el apoyo mutuo se sedimentó como una práctica institucional en Valparaíso y se configuró como uno de sus referentes culturales.

Varios autores ya han señalado que, la instalación de la línea férrea en el territorio nacional fue anterior a que éste fuese necesariamente habitado dado que el principal propósito de la vía era la distribución de recursos y la de impulsar el intercambio (Alliende, 1993 y 2001; Guajardo, 1990 y 2007; Illanes, 2003; Vasallo & Matus, 1943). La existencia previa de la red estimuló sin duda la habitabilidad del territorio en distintos puntos, garantizando aún más la masividad del intercambio a través del ferrocarril (Arancibia, 2014).

Los trabajadores ferroviarios se organizaron inicialmente a partir del estamento de Tracción (Sepúlveda, 1959) y usaron su infraestructura vial como eje para tal propósito. Valparaíso, al ser una de las primeras ciudades en contar con vía férrea, fue definida como la 1^{ra} Zona de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (Vasallo y Matus, 1943), conectando fundamentalmente al Puerto con Santiago, cruzando los valles transversales de la zona central y teniendo varios puntos como estación. Probablemente debido a esto es que tempranamente en Valparaíso, además del mutualismo, también surgen iniciativas pioneras en torno a prácticas cooperativas, así como también las organizaciones recreativas y culturales entre los mismos trabajadores. En este sentido, el apoyo mutuo fue tejiendo una raigambre en el territorio rápidamente a partir de núcleos

de trabajadores.

Como dice Arancibia: *“La participación y aporte de los obreros como constructores del hábitat, que se observa en Valparaíso y Viña del Mar, demuestra la capacidad de organización y voluntad de los trabajadores ferroviarios para definir el espacio donde querían vivir (...) los trabajadores desplegaron mancomunadamente iniciativas como cooperativas para construir poblaciones obreras, sellando el carácter del paisaje urbano (...) éstas y otras poblaciones se fijaban bajo el signo de las formas de convivencia y solidaridad que desde el ferrocarril se extendían a diferentes puntos de la ciudad”*(Arancibia, 2014:247).

Es a este devenir de un territorio local de acuerdo con el modo de habitar del hombre es lo que Illanes ha denominado como ‘lo local’, aquello que la autora define como el *“espacio territorial histórico y epistemológico de ejercicio de relaciones de sociabilidad diversas, en torno a la construcción de ‘habitabilidad’, es decir, como práctica cotidiana del ‘habitar’ y como lucha histórica en torno al desafío de la creación y apropiación del ‘habitar’”* (Illanes 1993:215).

En este sentido, la configuración de localidades a lo largo del territorio nacional fue el proceso siguiente a la instalación de la vía férrea. Puntualmente Valparaíso, se fue configurando de modo paralelo a la organización de la República como puerta al océano y desde el mar hacia los cuarenta y tres cerros que confluyen a su bahía. Hacia el siglo XIX, llegó a ser el primer puerto del Pacífico Sur, polo de interacciones económicas y comerciales dentro del país. De esa época datan la primera Bolsa de Valores, los primeros bancos, diarios, ferrocarriles y compañías de seguros (IMV, 2014), lo cual trae como consecuencia la conformación de una variada gama de grupos, asociaciones o sociedades de trabajadores de acuerdo a sus oficios, niveles productivos, en torno a objetivos comunes a través de sindicatos, mutualidades, cooperativas y/o actividades socioculturales (ateneos artísticos de la época) y deportivas que fueran configurando la habitabilidad en la ciudad.

En esta ciudad-puerto fue donde el desarrollo del apoyo mutuo tuvo un mayor protagonismo. La densidad de sociedades obreras y de empleados, así como de extranjeros residentes en Chile, era alta en relación con otros centros urbanos del país. A la llegada del siglo XX, sólo en Valparaíso existía aproximadamente una veintena de sociedades que aglutinaba a miles de socios e iban constantemente creciendo debido al avance industrial portuario y ferroviario en esta zona estratégica del territorio nacional, proceso modernizador que provocó la inmigración del campesinado en búsqueda de nuevas vacantes de trabajo que se fueran requiriendo.

En este contexto, Valparaíso como ciudad se va conformando como tal debido a que son estos miles de trabajadores quienes van definiéndolo como su anclaje territorial según sus necesidades y experiencias compartidas, involucrándose como sujetos sociales en la constitución histórica de su escenario (Paredes & Fuentes, 2014). En este sentido,

Valparaíso, como territorio, no preexiste, se configura como localidad en relación a la articulación existente entre los trabajadores, ya que éstos ampliarían sus modos de relaciones y organizativos en diferentes habilidades y dispositivos estratégicos de funcionamiento en torno a la cooperación y el apoyo mutuo (Paredes & Fuentes, 2014; Arancibia 2014).

Particularmente en el sector Barón de la ciudad, se encuentran las organizaciones mutualistas ferroviarias, quienes además de ejercer el socorro mutuo –y mantenerse actualmente vigentes, a más de cien años de su creación– protagonizaron durante el siglo XX modos organizativos provenientes del apoyo mutuo basados en la cooperación y la recreación, incorporando a sus familias y tejiendo redes comunitarias entre sus vecindarios. El sujeto obrero no ejercería los principios de ayuda mutua de manera aislada.

Como modelo de organización y gestión, el apoyo mutuo se produjo y reprodujo en una multiplicidad de prácticas sociales a través de la comunicación y los símbolos, de las cuales pueden emerger sentimientos de pertenencia hacia una ‘comunidad’; comunidad entre comillas, porque no es concebida como un compartimiento estanco o un concepto estrecho sino como un sistema (Lacarrieu, 2015) en donde, además de comprender un conjunto de diversos agentes comunitarios no homogéneos en cuanto a sus relaciones de poder, también implica modos de vinculación entre ellos, diversos grados de comunicación, interacción y construcción de sentidos e imaginarios, que son sostenidas por diversas cosmovisiones, puntos de vista y diversas trayectorias, experiencias, necesidades y expectativas pese a que como base experiencial común se encuentre la práctica del apoyo mutuo, específicamente en este caso, como trabajador ferroviario.

La documentación que evidencia la ciudad de Valparaíso como unidad socioespacial desarrollada principalmente por la capacidad organizativa de sus trabajadores, es extensa. Esta dimensión colectiva representa a tales prácticas organizativas como sedimento de su conformación territorial, de sus dinámicas y como un sustrato cultural que hoy se despliega como memoria en el territorio mismo. Pero ¿Cómo se articulan hoy esas memorias? Y ¿Qué potenciales reviste para las actuales sociedades mutualistas ferroviarias del sector Barón de la ciudad?

En palabras de Illanes, la configuración de Valparaíso como lugar, como territorio local, fue debido a las condiciones de habitabilidad que generaron sus ciudadanos. Actualmente las sociedades mutualistas se encuentran integradas mayoritariamente por socios que son en su mayoría hombres jubilados de más de 70 años que, a mediados del siglo XX, ingresaban a la 1^{ra} Zona de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) para iniciar su vida laboral y gremial, a través de su inscripción y participación en su respectiva sociedad mutual. Según Guajardo “*desde el siglo XIX hasta fines de la década del 1950, casi todo el desenvolvimiento económico de Chile se moldeó por la disponibilidad de ferrocarril*” (Guajardo, 2007:12); y para 1970 serían 24.717 los trabajadores en EFE según sus tablas estadísticas de la época (Bustamante y Echeverría,

1989). En este sentido ¿cómo los trabajadores ferroviarios no fijarían nuevos barrios, nuevos usos a partir de sus formas de socialización y organización?

2.2.3. Artificio y estrategia

El poder, dice Foucault, transita de manera desigual pero transversalmente en las relaciones sociales, es decir, circula en la vida cotidiana y concreta y se manifiesta en el mismo cuerpo como lenguaje (Foucault, 1993 y Heller, 1994; citados en Arancibia 2014). La convivencia en clave política era lo que hacía a estos trabajadores a través del tren y sus talleres, agentes productores de ideas y proyectos hacia una ciudadanía ampliada (Arancibia, 2014). La micropolítica que disputa espacios de poder desde el oficio y la organización a través de la expresión cotidiana de las relaciones laborales y vecinales hasta las expresiones de la política en la ciudad, configuraron esta habitabilidad local y en red (Arancibia, 2014). Micropolítica que responde a una estrategia auto-modeladora como sujeto histórico a partir de las prácticas de apoyo mutuo llevadas a cabo en el territorio.

El apoyo mutuo –basado en el principio de asociación, solidaridad entre pares y sentido de comunidad– sirvió como estrategia para resolver dificultades o desventajas económico– sociales desde una dimensión más cotidiana que implicó a la familia de los trabajadores en el territorio barrial –en este caso, colindante a la industria–, así como también las hostilidades del entorno laboral, otorgando gradualmente poder negociador al gremio de trabajadores ante la empresa. Fue así como desde las asociaciones mutualistas ferroviarias fueron creándose cooperativas de consumo, ollas comunes tanto en el lugar de trabajo como en sus barrios, organización de actividades educativas y recreativas, los primeros petitorios y propuestas productivas y administrativas hacia la empresa como gremio de trabajadores, *“una invención de procedimientos y de usos que constriñen al grupo a la vez a modificar algunos hábitos y a abrirse a nuevas potencialidades. Su terreno predilecto se sitúa entre lo que somos o lo que ya hemos dejado de ser y lo que estamos deviniendo”* (Vercauteren et al., 2010:47). Probablemente las nuevas potencialidades, respecto de las asociaciones mutualistas ferroviarias, tengan que ver con el logro de su autogestión y progresivas reivindicaciones, así como con la diversificación de la práctica del apoyo mutuo en el territorio hacia otros nuevos tipos de asociaciones y agenciamientos que tengan de base la cooperación como ‘habilidad’ o ‘artificio’ (Sennett, 2012; Vercauteren et al. 2010).

Esto último es importante asir dentro de la práctica del apoyo mutuo entre los trabajadores ferroviarios de Valparaíso, ya que el desarrollo asociativo de la clase obrera no se adecua en estricta determinación secuencial ‘del mutualismo al sindicalismo’ dado que el surgimiento del segundo no significa el desaparecimiento del primero, por el contrario, siguen perviviendo con objetivos distintos pero complementarios; además, su práctica no es exclusiva de formas asociativas generadas en el espacio productivo, sino que se despliegan en el territorio cual artificio (Illanes, 2003; Grez, 1994).

El ‘artificio’ para Vercauteren es parte de la cultura, es decir, se fabrica y no se da por

espontaneidad; concibe contraer nuevos hábitos y costumbres, como por ejemplo la misma práctica del apoyo mutuo que emergió como una estrategia alternativa auto-organizativa entre los trabajadores al desgaste y fatiga de la inercia de la lucha armada contra la elite ante los problemas económicos y sociales de la época; en su práctica o producción implica no una ‘panacea del artificio’ sino en las posibilidades que éste comprende en cuanto a su capacidad de agenciamiento, negociación y vinculación con otros para la conveniencia del grupo; es objeto de experimentación, es decir, requiere de un territorio que construya las condiciones para su existencia como práctica y para darle lugar a su ensayo; y por último, el artificio es una fábrica ecológica, es decir, se piensa y se teje en movimiento porque tiene la capacidad de contar de forma pragmática su experiencia-enseñanza, tiene la capacidad de catalizar los imaginarios y fabricar “*una experiencia del ‘medio’ que evitase que cada grupo tuviera que ‘reinventarlo todo’*” (Vercauteren et al., 2010:49).

2.2.4. Mecanismos de transferencia de conocimiento

El concepto de ‘artificio’ de Vercauteren –el cual sirve para comprender la práctica de apoyo mutuo en la presente teorización como práctica auto-modeladora de un grupo que da respuesta a las necesidades y a los problemas encontrados por este mismo– se asocia con el concepto de ‘habilidad social’ con el que Sennett describe la práctica de la cooperación dentro de las relaciones informales entre los trabajadores.

Ambos autores coinciden en que tales prácticas son producidas culturalmente y, por ende, son susceptibles a ser aprendidas mediante su accionarse y repetirse en el cotidiano en la medida que se constituyen como hábitos dentro del rito-ritmo de las relaciones entre los integrantes del grupo, en este caso, el grupo de trabajadores (Vercauteren et al. 2010; Sennett, 2012). Esa susceptibilidad es la que puede ser activada como un mecanismo de transferencia de la práctica, de su modo de conocer y de su trayectoria colectiva que se teje como conocimiento.

Para ambos autores, esto conforma a dicha práctica como un recurso que el grupo acumula en el tiempo y lo adapta de acuerdo con sus necesidades, intereses, pulsos y deseos; este recurso no es en tanto que ‘producto’, sino en tanto que ‘potencialidad’, poder de vinculación y posibilidades de sinergias con otros en el sentido de perseguir un bienestar, un convenir (Vercauteren et al., 2010; Sennett, 2012).

Por otro lado, ambos autores concuerdan también en que la práctica está sujeta a determinadas condiciones de su territorio de anclamiento y desarrollo, a factores contextuales y coyunturales que estén deviniendo en éste para la existencia y toma de lugar de la práctica (Vercauteren et al., 2010; Sennett, 2012). Vercauteren hace énfasis en la observación de estas condiciones mediante el análisis de coyuntura, así como en los procesos grupales y en la revisión constante de la práctica como potencialidad vinculante y negociadora; mientras que Sennett apunta a los factores que pueden amenazar la práctica, señalando entre ellas el proceso vertiginoso de mundialización y globalización y sus consecuentes modelos de relaciones sociales y laborales como

sistema productivo –relaciones a corto plazo no comprometidas, es decir, el deterioro del respeto mutuo y el trabajo flexible que conlleva a la idea de ‘trabajo volátil’, a partir del concepto de ‘modernidad líquida’ de Zygmunt Bauman (Sennett, 2012)–.

Además, concebir al ‘artificio’ como una ‘fábrica ecológica’, significa: fábrica, porque acentúa el carácter móvil de la práctica en este bricolaje o confeccionarse constantemente; y ecológica porque se sostiene en su ser contada, narrada, transmitida de modo pragmático como experiencia-enseñanza hacia los otros interlocutores del grupo que continuarán con ella en su respectivo lugar de habitabilidad de acuerdo con sus necesidades e intereses (Arancibia, 2014; Illanes, 1993).

Esta sostenibilidad pragmática de la experiencia-enseñanza que es contada, converge con lo señalado por Guattari respecto a los ‘procesos anómalos de socialización’, ya que la sostenibilidad de la práctica en el grupo tiene por añadidura una cualidad ‘auto-modeladora’, sin la cual no tendría la condición de ‘fábrica ecológica’ capaz de producir las referencias prácticas y teóricas de éste (Guattari & Rolnik, 2006; Vercauteren et al., 2010). Así mismo ocurre con Jelin cuando menciona la importancia de los marcos sociales de la memoria y la conformación dialogante de lo colectivo, valga la redundancia, de la memoria colectiva; la autora se refiere al ‘diálogo en estado de flujo constante’ como estrategia de colectivización, es decir, de narración y transmisión de la experiencia-enseñanza (Jelin, 2002), es decir, de re-producción, re-apropiación y re-significación de las referencias prácticas y teóricas.

Guattari ejemplifica el agenciamiento en la relación ‘hombre-caballo-estribo’ (Guattari & Rolnik, 2006), así mismo se puede entender también el agenciamiento de los trabajadores ferroviarios con su territorio, en donde la práctica del apoyo mutuo y sus mecanismos de transferencia operan como un estribo que da respuesta efectiva a las adversidades del entorno y produce beneficios para quienes son parte de su comunidad. El agenciamiento, como huella de un empalme, permite ver el despliegue de la memoria colectiva ferroviaria en el territorio, en tanto que pragmática. La distribución de la singularidad y la conformación del territorio es dada por este agenciamiento, esta huella del apoyo mutuo.

De acuerdo con lo anterior, todo mecanismo de transferencia funciona como una estrategia narrativa y pragmática reflexiva que se relaciona con cómo accedemos al pasado, ya sea articulando históricamente la experiencia –y por tanto, inscribiéndonos en esa traza de vivencias y a los sujetos que la protagonizan– y/o situándolo territorialmente como una micropolítica –es decir, “*un saber situado, marcado por unas contingencias particulares, siempre limitado al medio que lo produce*” (Vercauteren et al., 2010:49)–. Si junto con ello además consideramos que, “*donde hay experiencias comunicables comienza la memoria*” (Aravena, 2009:61), entonces la transferencia de tal o cual saber o conocimiento, exige un vínculo previo no sólo para garantizar su buen uso en la lógica de ‘hacer las cosas bien’, como señala Aravena al citar a Aristóteles, sino también para garantizar la continua presencia de los sujetos de la práctica

enseñanza-aprendizaje aun cuando éstos no estén: “*establecer la certeza de que el saber estará bien guardado y será bien usado, pero luego lo que se busca es perpetuar la existencia propia en otro, lo importante es que la práctica siga aunque sea ‘sin nosotros’, porque en realidad guardamos la ilusión de que en cada nueva práctica presente estaremos también nosotros; cada nueva práctica será posible por la experiencia aprendida a la que se suma una nueva. Es por eso que en cada nuevo ‘hacer’ estará nuestra presencia*” (Aravena, 2009:62).

Así, esta otra estrategia narrativa instala un acceso al pasado desde la base de que, aquellos que vivieron el acontecimiento deben –para poder transformarlo en experiencia– encontrar las palabras, ubicarse en un marco cultural que haga posible la comunicación y la transmisión (Jelin y Pino, 2003), siendo la transmisión el “*proceso por el cual se construye un conocimiento cultural compartido ligado a una visión del pasado*” (Jelin y Pino, 2003:17), visión que se construye a través del diálogo en la medida que se dispone la voz al grupo o colectivo (Freire, 2000) y se teje como una narrativa reflexiva entre comunes, diferencias, consensos, disensos, continuidades y discontinuidades. Es decir, la transmisión implica narratividad y la enseñanza de una práctica y su modo de hacer y al mismo tiempo una estrategia narrativa que permita acceder al pasado enmarca el modo en que éste es comprendido y por tanto transmitido.

Independientemente a lo planteado, los mecanismos de transferencia de los conocimientos relativos a la práctica del apoyo mutuo son variados de acuerdo a si se encuentran en constante diálogo y, si desde allí, es posible construir su propia praxis –o referentes prácticos y teóricos–, en el entendido también de que estas variables están cruzadas por varios factores, como el nivel organizativo de los interlocutores, su grado de estructura, acceso a recursos, escenarios y códigos culturales compartidos, entre otros (Jelin, 2002).

2.3. Territorio y patrimonio

2.3.1. Formas de acceso al pasado

Las políticas llevadas a cabo en dictadura –sostenidas y profundizadas en los periodos democráticos– sin duda provocan una experiencia traumática transversal en el territorio. Es un hito en la historia del país, un impacto que provocó un hueco en la capacidad de representación psíquica y en la capacidad de ‘ser hablado’ por falta de palabras; “*la memoria queda desarticulada y sólo aparecen huellas dolorosas, patologías y silencios. Lo traumático altera la temporalidad de otros procesos psíquicos y la memoria no los puede tomar, no puede recuperar, transmitir o comunicar lo vivido*” (Jelin y Pino, 2003). En este sentido, cuál es la relación de las sociedades mutualistas ferroviarias con su pasado reciente y su pasado-presente, y desde allí, cómo afecta a la continuidad de éstas como agentes de la práctica de apoyo mutuo en su territorio de residencia.

Hay variadas formas de acceder a acontecimientos pasados y de relacionarse con ellos. Lowenthal ha señalado cinco razones para volver a visitar el pasado cual ‘viajero en el tiempo’, indicando también que éstas podrían traer beneficios o amenazas al presente e

implicarse potencialmente unas con otras (Lowenthal, 1998). Estas razones son: querer explicar el pasado, es decir, saber el por qué y cómo sucedieron las cosas no sólo para verificar, confirmar o refutar hechos sino para dotarse como testigos directos de éstos, tejiendo así un pasado que comprende inmediatez con percepción retrospectiva a la vez; buscar la edad de oro, o un tiempo pasado que no guarda relación con ningún tiempo que haya existido nunca ya que es visitado desde la comodidad, despojado de responsabilidades y de un paisaje imaginado; el autoengrandecimiento, es decir, volver al pasado para vivirlo con presciencia, y no como un 'habitante real' del pasado que ignora el qué y cómo irán hacia adelante aconteciendo las cosas; y por último, cambiar el pasado, para 'mejorarlo' y así intervenir en el destino del presente (Lowenthal, 1998).

Por otro lado, Nietzsche también ha distinguido modos de relacionarse con el pasado, pero no como 'viajeros del tiempo' sino desde la posición de quien hace formas de historia (Aravena, 2009). Estos modos de historia como relaciones con el pasado son: la historia monumental, la cual proporciona modelos y maestros, prueba de que la grandeza es posible 'en la historia' y que es posible de nuevo alguna vez, pero que sin embargo su exceso puede ser engañoso "*por medio de analogías, con seductoras semejanzas incita a los valientes a la temeridad y a los entusiastas al fanatismo*" (Nietzsche, 1998:47, en Aravena, 2009:34), siendo el mayor perjuicio no sólo actos belicosos sino que también "*la total inactividad justificada precisamente por la inalcanzable grandeza del pasado (...) una saturada admiración por los poderosos y grandes de épocas pasadas*" (Aravena, 2009:34-35); la historia anticuaria, según Nietzsche, "*es una falta de juicio muy benéfica que favorece a la comunidad*" (Nietzsche, 1998:52, en Aravena, 2009:35), se basa en la herencia, en el sentido histórico y de arraigo de un pueblo o comunidad guardando y venerando el pasado mediante la colección y conservación de objetos y costumbres, pero que así mismo, en exceso, puede llevar a un ímpetu conservacionista que momifica el pasado por la pura complacencia de sí mismo, dejando de producir vida, sino que sólo conservándola cual manera de inmortalizarla (Aravena, 2009); y por último el tercer tipo de historia señalado por Nietzsche como modo de relación con el pasado es la historia crítica, la cual indaga, enjuicia y sentencia el pasado para hacer ver cómo se ha producido la injusticia, es decir, "*es una operación genealógica que desacraliza lo "natural" para revelar los intereses y luchas que lo han constituido*" (Aravena, 2009:36).

Otras formas de relación con el pasado son las que señala Aravena: la nostalgia, la memoria y el patrimonio. Dentro de estas formas, la 'nostalgia' figura como la más pura e inofensiva, como mera subjetividad y construcción imaginaria de aquello que fue o que fuimos (Aravena, 2009), indicando que, en el momento en que surge la nostalgia como relación con el pasado, es cuando hay sensación de pérdida y dolor por no recuperar lo perdido, como una forma de desear aquello que hoy no podemos tener. No obstante, entre las 'cosas perdidas' habría que distinguir cuáles efectivamente se han perdido y cuáles otras, han sido usurpadas; especialmente si hacemos referencia a un pasado reciente, ya que si bien "*es natural que el tiempo nos haga más viejos –no es 'natural' que– nos haga más pobres, con menos derechos y con mínimas garantías de*

llevar una vida digna. Esto es netamente artificial, no es natural sino definitivamente “histórico”” (Aravena, 2009:59). En este sentido, señala Aravena, la nostalgia es una de las tantas formas de ‘crítica’ del presente y por ello, puede tanto conformar o desafiar, de acuerdo con la función que tenga respecto a un ‘nosotros’ (Aravena, 2009).

Entonces, si conforma, la nostalgia sería como una droga que *“ahora que el presente parece estar lleno de dolor... la profusión y la franqueza de nuestra nostalgia... no sugiere solamente una sensación de pérdida y un tiempo con problemas, sino una abdicación generalizada, una auténtica deserción del presente”* (Lowenthal, 1998:39, citando a Michael Wood) o en palabras de Aravena, *“nos proporcionaría placer en la misma medida que nos restaría energías vitales”* (Aravena, 2009:58). Por el contrario, si desafía, necesariamente la nostalgia dejaría de ser nostalgia, ya que desbordaría esa forma de relación con el pasado que se construye desde la mera subjetividad y la conservación de individualidad (Aravena, 2009).

El sentido de la memoria para Aravena es que guarda, ordena y selecciona de acuerdo a las necesidades del presente de cada sujeto, y aunque parcial, deformante e interesada, articula las experiencias comunicables para un proyecto, voluntad o deseo, un posterior ‘poder hacer’ –siguiendo la idea de memoria desarrollada por Aristóteles– quien señala que la memoria se constituye por el cúmulo de recuerdos de una misma cosa, así como también la experiencia de algo proviene de la memoria respecto de ello. Esta relación directa de mutua conformación entre experiencia y memoria, señala Aristóteles, es propia de la ciencia y el arte y trae como efecto ‘formas de hacer las cosas bien’ (Aravena, 2009), cual artificio que es producto de la potencialidad entre la memoria y la fuerza del proyecto.

Las experiencias-memorias para Aravena pueden ser de carácter privado –como un oficio específico de carácter personal o doméstico– o de carácter público, es decir, que implique el desarrollo de una comunidad, en tanto que este desarrollo tenga injerencia en el devenir de su territorio, poniendo como ejemplo las prácticas organizativas y asociativas de los trabajadores industriales de principio de siglo XX que configuraron el entramado urbano y la formación de las principales ciudades del país, como Valparaíso (Aravena, 2009; Aravena & Sobarzo, 2009).

En este sentido, la práctica del socorro mutuo así como la cooperación, la acción sindical y las orgánicas culturales de los trabajadores ferroviarios, corresponde a una práctica pública (Aravena, 2009; Aravena & Sobarzo, 2009) ya que su ejercicio consiste en administrar y gestionar recursos económicos y simbólicos para los socios pertenecientes a sus asociaciones, conducir sus necesidades y relaciones así como también defender sus intereses muchas veces mediante conflictos con la autoridad local o nacional. La experiencia-memoria del apoyo mutuo, así como las prácticas que devienen desde este principio, tuvieron en este sentido un carácter político, ya que quienes lo sostuvieron no son personas aisladas, sino que fue un colectivo de trabajadores, que devino en gremio, luego un grupo de pobladores y después en una red de organizaciones con injerencia

local, como hoy en día (Aravena, 2006).

La práctica del apoyo mutuo, así como sus variantes en la práctica de cooperación y de reivindicaciones tanto cotidianas e interpersonales como grupales y gremiales son prácticas de organización y autogestión que fueron administrando experiencias no sólo personales de un trabajador, sino que experiencias socioculturales de un gremio, una comunidad amplia, barrios. En este sentido, el concepto de saber acuñado por ONG ECO se asocia al de conocimiento público que hace Aravena, ya que apunta a la capacidad de los individuos de asumir su situación y elaborar respuestas transformadoras frente a nuevas situaciones; *“el saber es así un instrumento de vida, de interacción personal y social (...) en este sentido saber es sinónimo de capacidad (...) estos saberes representan un fruto colectivo, un conjunto de experiencias a lo largo de la historia de la humanidad, que vienen a enriquecer lo que podría ser la exclusiva experiencia personal”* (ONG ECO 2013:15).

Si bien el carácter mancomunado de esta pretérita existencia ya no es tal, sí perviven aún sus huellas, memorias y prácticas organizativas basadas en principios de apoyo mutuo articuladas en el territorio como una memoria política, una memoria pública propia de las ciudades que han sido centros industriales y de intercambio comercial como lo fue Valparaíso (Aravena & Sobarzo, 2009), ciudad que actualmente tampoco tiene el mismo marco político económico de antaño: ese esplendoroso puerto ramificado a través de la industria ferroviaria a pie de cerro y hacia el interior de la región. Valparaíso desde que fue declarado Sitio Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO el año 2003, se ha desarrollado como industria del turismo cultural-patrimonial (Aravena, 2009; Aravena & Sobarzo, 2009).

En efecto, el otro modo de relación con el pasado que señala Aravena, es el patrimonio, el cual procura un acceso hacia el pasado distanciado de sus sujetos y del significado de sus prácticas, debido a que la visibilización de éstos y sus modos *“se realiza justo en el momento en que agotan su potencialidad histórica”* (Aravena, 2009:69), causando finalmente la cosificación de los procesos de la cultura y rehabilitándolos en una serie de actos costumbristas; la gestión patrimonial, es decir, la producción de este modo de acceder al pasado *“se trata quizá de una proyección hacia atrás de un ‘giro culturalista’ que acentúa las identidades ‘particulares’, a costa de la casi total expulsión de la categoría de ‘lucha de clases’ fuera del escenario histórico y sociocultural”* (Grüner,1998:34, citado en Aravena, 2009:70). Finalmente este vaciamiento de sentido y cosificación es lo que permite la creación de ‘bienes culturales’, producto ápto para la mercancía, lo que en el contexto porteño significaría *“exotizar la pobreza y silenciar la injusticia prefiriendo los europeos palacetes a los sudacas conventillos y poblaciones obreras. Existe un sospechoso gusto por las fachadas, las carcasas, las máscaras y la cosmética patrimonial”* (Aravena, 2009:75).

2.3.2. Cultura y patrimonio

Los conceptos de 'cultura' y de 'patrimonio' tienen raigambre en pleno periodo de la Ilustración a partir de las disciplinas relacionadas con los bienes antrópicos, las cuales demostraban en sus estudios, las etapas evolutivas de la sociedad en su camino hacia una finalidad civilizatoria y al proceso de constitución de Estados-Nación, y luego, sus criterios durante el siglo XX fueron variando hacia una mirada más monumental, histórica y estética (Acta tomada en reunión con profesor guía el 7.11.2016).

Ejemplo de la última etapa de este proceso es la Carta de Atenas (1931) con una apuesta clara a conservar monumentos artísticos e históricos, 'obras maestras' en las cuales 'la civilización ha encontrado su más alta expresión'. La línea de conservación de este patrimonio se iría ampliando progresivamente en el tiempo. La Carta de Venecia (1964) incorporaría a este fin a las 'obras modestas' con 'significación cultural'. Estos conceptos vinculados a lo que hoy se denomina patrimonio cultural conllevó a la redacción de la "*Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*" por la UNESCO en 1972, principal instrumento jurídico internacional de identificación y protección del patrimonio cultural y natural. De ella emanan los criterios de identificación del patrimonio cultural mundial integrado por los sitios declarados "Patrimonio Cultural de la Humanidad". Esta convención ha sido ratificada por 185 Estados estableciéndose como una de las legislaciones internacionales más ampliamente reconocidas y aceptadas (Sepúlveda, 2011). Luego, la Carta de Amsterdam (1975) es más fina en su declaración al hablar de 'conservación integrada' de 'conjuntos arquitectónicos' en tanto que 'huellas de la historia de los grupos humanos'.

En pleno proceso de creación de la UNESCO en la década del '40, Max Horkheimer y Theodor W. Adorno ya problematizaban este concepto de cultura y patrimonio civilizante y monumentalista fundamentalmente evidenciando su desarrollo hacia la creciente influencia de la industria del entretenimiento, la comercialización del arte y la uniformización totalizante de la 'cultura' (Horkheimer & Adorno, 1998). Ambos autores describen un amplio espectro del ámbito cultural por medio del concepto 'cultura como industria', término que será considerado bastante después para describir la uniformidad cultural, la cual no sólo surge en contextos de independencia y emergencia de un Estado Nación, sino que también es producto de la consolidación de esa cristalizada noción de cultura como 'identidad nacional', la cual, en algunos casos, se sigue ejerciendo bajo lógicas de colonización, sólo que ahora en un contexto global de mundialización (Rauning, 2008). Lévi-Strauss en ese periodo también problematiza ambos conceptos en donde "*se pretende negar cualquier supremacía racial-cultural y se enfatiza el valor y la riqueza de la diversidad cultural, siendo esta diversidad la que debe preservarse como patrimonio*" (Carrera, 2005:17).

Estas problematizaciones se producen en un contexto en que la noción de patrimonio, particularmente, comprende una visión eurocentrista, con preeminencia de la suntuosa producción artístico-monumental proveniente de la elite militar, eclesiástica y/o nobiliaria de occidente (Carrera 2005). Paralelamente, las crecientes reivindicaciones sociales e identitarias, más, los costes socioculturales y medioambientales, también

retroalimentarían la noción de cultura y patrimonio cultural y problematizarían esta visión hegemónica construida inicialmente en la Ilustración y confirmadas desde la UNESCO y los Estados Miembros.

Esta incipiente concepción del patrimonio, en sentido amplio, influencia especialmente las conclusiones de la Comisión Franceschini– comisión de investigación para la tutela y valoración de las cosas de interés histórico, arqueológico, artístico y paisajístico en Italia–, en la que se acuñó una definición jurídica unitaria, el concepto de ‘bienes culturales’, cuyo conjunto conforma el Patrimonio Cultural: *“pertenecen al patrimonio cultural de la Nación todos los bienes que hacen referencia a la historia de la civilización. Se encuentran sujetos a la Ley los bienes de interés arqueológico, histórico, artístico, ambiental y paisajístico, archivístico y bibliográfico, y cualquier otro bien que constituya un testimonio material y posea valor de civilización”* (Comisión Franceschini, 1964); entendiendo por ‘civilización’ una acepción difusa tal como se aplica en las ciencias del hombre, es decir, como el conjunto de modos de pensar, sentir y vivir que los diferentes grupos sociales tienen en el tiempo y en el espacio.

Un giro a este enfoque civilizatorio surge en la Conferencia General de la UNESCO en la decimosegunda reunión celebrada en París (1962), al utilizar por primera vez el término ‘patrimonio cultural’, sustituyendo conceptualmente al de ‘civilización’ poniendo así, en jaque, el paradigma monumental relativo a lo cultural; luego, tras la redacción y aprobación de la *“Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural”* en 1972 por la UNESCO, surgen diversas voces disidentes que refutan la concepción eurocéntrica de ‘cultura’ y ‘civilización’ tras los denominados ‘valores universales’ definidos en esta carta (UNESCO, 2011; Sepúlveda, 2011). Joachim Hirsch, señala que esta Convención es la *“expresión de la crisis del Estado Nacional de Bienestar y el surgimiento de una nueva estructura supranacional, propia del Estado Nacional de Competencia, que debe resguardar cierta independencia e identidad socio – cultural nacional necesaria para la seguridad y posicionamiento del capital, pero, al mismo tiempo, generar las condiciones culturales que facilitan su valoración transnacional a través de su movilidad, antesala del concepto de ‘aldea global’”* (Hirsch, 1995:143; citado en Sepúlveda, 2011:46).

En este contexto es que en la UNESCO se empieza a introducir un nuevo concepto de patrimonio ligado al concepto antropológico de cultura, el cual se refiere a *“la expresión de la identidad de un pueblo que surge como resultado del esfuerzo de adaptación al medio físico y socioeconómico que todo grupo humano realiza durante el cambiante tiempo histórico”* (Carrera, 2005:16). Esto quiere decir que el patrimonio cultural de un pueblo –el cual está formado por expresiones, modelos de comportamiento, actividades, modos de producción, conocimientos y valoraciones– es el resultado de una experiencia histórica compartida. Esta noción antropológica de cultura, en el concepto de patrimonio cultural, ha ampliado la idea de patrimonio ligándolo al concepto de identidad y al reconocimiento de la diversidad cultural (Carrera, 2005).

Una instancia relevante para la incorporación de esta noción antropológica de cultura al concepto de patrimonio cultural fue la propuesta hecha por Bolivia en 1973 de añadir a la *Convención Universal sobre Derecho de Autor* un Protocolo que ofreciera un marco de protección legal al 'folklor'. Si bien la propuesta no fue aceptada, para 1974 un grupo de expertos gubernamentales reunidos en Túnez, con la asesoría de la UNESCO y la Organización Mundial para la Propiedad Intelectual (OMPI), comenzaron a trabajar en la redacción de una Ley Modelo que tratara la protección de los derechos de la propiedad intelectual sobre ese tipo de 'manifestaciones culturales' comprendidas bajo el concepto de 'folklor' (Brugman, 2005). Las discusiones en torno a la Derechos de Propiedad Intelectual aún eran recientes y no fue sino hasta la 21ª reunión de la Conferencia General de 1980, que se solicitó a la UNESCO que llevara a cabo estudios sobre la creación de una normativa internacional para la protección del folclore (Aikawa, 2004). A partir de allí la OMPI se enfocó en fomentar el uso y la protección de las obras del intelecto humano mediante tratados internacionales, mientras que la UNESCO se centraría en encaminar medidas de protección a las 'manifestaciones culturales' vinculadas al 'folclor', las tradiciones y las manifestaciones relativas a usos, saberes y conocimientos de individuos, grupos y comunidades. Fue así como la Conferencia General de la UNESCO decidió que esta finalidad debería llevarse a cabo mediante una 'recomendación'⁴, la cual, para 1989 se aprobaría por unanimidad como la *Recomendación sobre la Salvaguardia de la Cultura Tradicional y Popular de 1989* (Aikawa, 2004).

El concepto de 'folklor', como es posible ver, abarcó una amplia gama de conceptos que fueron nombrando aquello que quedaba excluido de la Convención del '72, y que, no por 'no material' iba a quedar exento de protección ni mucho menos de debate y reflexión. Además, las pasadas convenciones –de 1952, 1954 y 1970– en torno a los derechos de autor y la protección de los bienes culturales, ya marcaban una línea de reflexión y gestión que se venía profundizando hacia este nuevo concepto de patrimonio ligado al concepto antropológico de cultura (UNESCO, 2011). Pese a esta trayectoria, la Convención del '72 –instrumento jurídico más universal existente hoy en día en materia del patrimonio cultural (UNESCO, 2011)– igualmente reforzó la identificación del patrimonio cultural con el patrimonio material, además, al alero de un criterio de 'valor

⁴ La UNESCO cuenta con tres tipos de instrumentos para la aprobación de acuerdos sobre actuaciones conjuntas entre los Estados Partes: las Convenciones, las Recomendación y las Declaraciones. Las recomendaciones son sugerencias hacia los Estados que son construidas en las conferencias generales y aceptadas por mayoría simple y tienen la intención de influir en el desarrollo de las leyes y prácticas nacionales. En este sentido, son normas que no están sujetas a ratificación, como es en el caso de la convención, pero que los Estados miembros están invitados a aplicar. Una convención en cambio es de carácter vinculante y cada Estado miembro que la ratifique tiene la obligación de aplicarla mediante una ley nacional. La declaración en cambio es un tipo de instrumento más solemne que una recomendación, ya que, si bien establece principios universales a los que la comunidad de Estados desea atribuir la mayor autoridad posible y dar el más amplio apoyo posible, es más formal y se da en raras ocasiones para enunciar principios de gran y duradera importancia. Ver más en: http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=23772&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html Visto por última vez el 20.08.2017.

universal extraordinario' que introduce la noción de 'patrimonio de la humanidad', relegando otras formas de patrimonio y de producción cultural (UNESCO, 2011).

El concepto de 'folklor' serviría en este caso para incorporar al concepto de cultura –apegada a la idea de 'bellas artes' y 'patrimonio'–, las visiones cosmológicas, sistemas de valores y creencias. El límite sobre el concepto de cultura estaba siendo desplazado y la Conferencia de Venecia de 1970 contribuiría a ello, al definir el concepto de 'identidad cultural' como *“la defensa de las tradiciones, la historia y los valores morales, espirituales y éticos heredados de las generaciones pasadas”* (UNESCO, 2011:6), valores que se expresan en la vida cotidiana, poniendo la mirada entonces en la importancia de sostener los modos de vida y las formas de expresión por los que se transmiten esos valores (UNESCO, 2011).

Por otro lado, el Informe “Nuestra Diversidad Creativa” (1996) –informe redactado por la Comisión Mundial de Cultura y Desarrollo en 1992– destacó *“la riqueza del patrimonio material e inmaterial que ha sido transmitido de generación en generación, y se reconoce que este patrimonio forma parte de la memoria colectiva de las comunidades culturales del mundo, proveyéndolas de un sentido de identidad en tiempos de incertidumbre”* (Brugman, 2005:59). Esta afirmación dentro del informe es importante ya que, hace un giro respecto del concepto de 'patrimonio' inicial acuñado en 1966 como 'patrimonio de la humanidad', ya que su valor no estaría otorgado sólo por el hecho y la razón constitucional de ser patrimonio. El valor del 'patrimonio inmaterial', o riqueza, como señala el informe, se hallaría en dos condiciones: que sea transmitido de generación en generación y porque se reconoce a éste como parte de la memoria colectiva de las comunidades culturales del mundo; en este sentido el otorgamiento de valor tendría también un alguien, un sujeto o una comunidad, un quién signifique tal patrimonio y por ende lo connote de valor (Brugman, 2005; UNESCO, 2011; Carrera, 2005; Londres, 2000).

Luego de la Recomendación de Salvaguardia del '89 y la puesta en marcha del programa Obras Maestras del Patrimonio Oral e Inmaterial de la Humanidad en los '90, las conferencias internacionales Conferencia de Washington (1999) y la Conferencia de Turín (2001) serían claves como instancias de discusión para afinar definiciones y conceptos que se debían esclarecer para conllevar debidamente el debate a la construcción de un instrumento de protección de lo que hoy se conoce como patrimonio cultural inmaterial (UNESCO, 2011).

Dentro de sus conclusiones la Conferencia de Washington reconoce un desafío en cuestiones terminológicas –previo a abordar la necesidad de generar un instrumento–, como es el caso del concepto 'folklor'. De seminarios y encuentros previos a esta conferencia, ya se había puesto en cuestionamiento la continuidad del uso de este concepto para seguir nombrando a las 'manifestaciones culturales' tradicionales y relativas a prácticas, usos, saberes y conocimientos de individuos, grupos y comunidades (UNESCO, 2001; Velazco, 2012). En la Conferencia de Washington se asevera que el

término ‘folklor’ es inadecuado para seguir nombrando este universo susceptible a ser protegido eventualmente, y, como señalaron las reflexiones previas, esto es así porque el concepto es mayormente peyorativo hacia las prácticas y conocimientos tradicionales que se querían poner en valor, ya que respondía a lógicas colonialistas pues se aplicaba fundamentalmente a las costumbres y tradiciones indígenas, no por parte de ellos mismos como protagonistas, sino que por los europeos como agentes colonizadores (UNESCO, 2001; Velazco, 2012).

Junto con este giro conceptual, la Conferencia de Washington también señaló la importancia de dar mayor relevancia a los portadores de la tradición que a los especialistas; dar muestras de mayor amplitud para que estuviesen protegidos no sólo los productos artísticos como venía dándose hasta entonces –cuentos o cantos, por ejemplo– sino también los conocimientos y valores que posibilitan su creación, los procesos creativos que les dan existencia y las modalidades de intercambio gracias a las cuales esos productos son debidamente recibidos y apreciados (UNESCO, 1999; Carrera, 2005). Esta atención sobre los contextos y condiciones que hacen posible la producción de las manifestaciones culturales es lo que dio pie a una primera conceptualización del patrimonio cultural inmaterial en la siguiente conferencia.

La Conferencia de Turín (2001) tuvo su debate centrado en esclarecer el concepto de ‘patrimonio cultural inmaterial’, entendiendo como tal a *“los procesos asimilados por los pueblos, junto con los conocimientos, las competencias y la creatividad que los nutren y que ellos desarrollan, los productos que crean y los recursos, espacios y demás aspectos del contexto social y natural necesarios para que perduren; además de dar a las comunidades vivas una sensación de continuidad con respecto a las generaciones anteriores, esos procesos son importantes para la identidad cultural y para la salvaguardia de la diversidad cultural y la creatividad de la humanidad”* (UNESCO, 2001).

Esta mirada puesta sobre los procesos asimilados, los contextos y condiciones culturales –además de los conocimientos, competencias y creaciones producidas– fue fundamental para concebir una definición consensuada sobre el concepto de patrimonio cultural inmaterial, siendo una de las conclusiones que se hicieron en Turín que, sólo se puede evitar la pérdida del patrimonio cultural inmaterial velando por que se puedan reproducir sus significados, las condiciones que lo han hecho posible y las competencias necesarias para su creación, interpretación y transmisión (UNESCO, 2001).

En este sentido, la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2003)⁵ fue un proceso largo de negociaciones intergubernamentales en las que se fueron

⁵ En el caso de Chile como Estado parte, la “Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial del 2003” es ratificada a través del Decreto 11 del año 2009 emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores. De igual modo, a través del Decreto 259 de 1980 es promulgada la “Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural de 1972” y a través del Decreto 82 del

afinando conceptos que dieron lugar a su aprobación (Brugman, 2005), definiendo finalmente por Patrimonio Cultural Inmaterial (PCI) a *“los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas –junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes– que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural. Este patrimonio cultural inmaterial, que se transmite de generación en generación, es recreado constantemente por las comunidades y grupos en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles un sentimiento de identidad y continuidad y contribuyendo así a promover el respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana”* (UNESCO, 2003: art. 2.1). Esta definición es distinta a la primera elaborada en Turín dado que no se centra en los procesos y condiciones de resignificación e interpretación, sino que en los usos, representaciones o expresiones particulares que hoy UNESCO en las Directrices Operativas de dicho instrumento llama ‘elemento’ (UNESCO, 2014).

El PCI o ‘elemento’ puede presentarse, según la Convención, en cinco principales ámbitos de manifestación: *“tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del PCI; artes del espectáculo; usos sociales, rituales y actos festivos; conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo y; técnicas artesanales tradicionales”* (UNESCO, 2003: art. 2.2). Y contempla como mecanismo de transferencia de generación en generación a la ‘salvaguardia’, la cual es define como las *“medidas encaminadas a garantizar la viabilidad del patrimonio cultural inmaterial, comprendidas la identificación, documentación, investigación, preservación, protección, promoción, valorización, transmisión –básicamente a través de la enseñanza formal y no formal– y revitalización de este patrimonio en sus distintos aspectos”* (UNESCO, 2003: art. 2.3).

Esta definición de salvaguardia acota la gestión del PCI, es decir, su viabilidad, a un mecanismo de transferencia asociado a la conservación, pero, en ese caso, cómo se comprende entonces el proceso de resignificación, reapropiación e interpretación de tal o cual práctica, uso o conocimiento en las generaciones siguientes, si las condiciones del entorno en que éstas se desenvuelvan serán distintas a las que se desarrollaron las generaciones anteriores, entendiendo que, las condiciones cambian en el tiempo. Y, si la transmisión y la recreación del PCI de los individuos y grupos son en función de su entorno, entonces ¿la salvaguardia no debería tener como foco las condiciones de dicho entorno? En este mismo sentido, ¿no sería entonces tal o cual PCI una respuesta adaptativa conjunta a tal o cual entorno? ¿no es esta respuesta al entorno inmediato, también una correlación pública/política de los agenciamientos constantes que construimos como agentes?

2007 es promulgada la “Convención sobre la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales del 2005” (CRESPIAL, 2014).

Como señaló el antropólogo Pedro Mege: *“La UNESCO fue creada en un contexto de miedo a perder lo propio, y fue creada no inocentemente respecto de cómo recuperar aquello que se había perdido... con esto me refiero al ímpetu de conservación y con qué intereses...”*⁶. En ese caso, habría que cuestionarse el ímpetu *per se* de conservación ante la pérdida –que se detona en un contexto de guerra y posguerra– y comprender que, detrás de esa acción hay un interés, es decir, hay un alguien con legitimidad para seleccionar lo que ‘debe ser preservado’, lo hace a partir de valores y criterios particulares y a favor de determinados grupos por sobre otros; se pone así en relieve, nuevamente, que el hacer en torno a la cultura y el patrimonio, así como la labor de conservación propiamente tal, no es sólo una labor técnica, sino que también conlleva una dimensión sociopolítica (Londrés, 2000).

Gema Carrera –citando a Bereciartus– señala que en el momento en el que se conformaron los Estado Nación se cometieron errores históricos: *“se confundió la unificación nacional con la uniformidad nacional originándose con ello un proceso de tabula rasa contra las particularidades de las viejas formaciones sociales, acompañado del proceso de centralización que pretendía el control cultural, político y socioeconómico de todo el territorio estatal”* (Carrera, 2005:18). Esta uniformidad y centralización fue aún más fuerte en África, Oceanía y Latinoamérica como continentes afectados por procesos coloniales; en este sentido se pone en relieve la noción de poder⁷ en tanto que relacional, ya que evidencia las relaciones de desigualdad en que emergieron estos Estados Nación y sobre las cuales fundaron ‘su patrimonio’ y una mirada cultural de sí mismos, desigualdades que al día de hoy inciden en la gestión de las manifestaciones culturales y patrimoniales que se desarrollan en el territorio nacional; en palabras de Londrés: *“preservar trazos de una cultura es también, hoy lo sabemos, una demostración de poder. Pues son los poderosos los que no sólo logran preservar las marcas de su identidad sino que, muchas veces, llegan incluso a apropiarse de referencias de otros grupos, resignificándolas en su interpretación. Esto cuando no recurren simplemente a la destrucción de los vestigios de la cultura de aquellos que desean someter. Es desde el lugar de la hegemonía cultural que se construyen representaciones de una ‘identidad nacional’”* (Londrés, 2000:195).

⁶ Nota personal tomada como oyente de las palabras compartidas por Pedro Mege en el plenario del IV Seminario Internacional de Patrimonio Cultural Inmaterial “Investigación para la Salvaguardia” organizado con el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes de Chile, realizado en el auditorio DUOC-UC ubicado en el Edificio Cousiño Blanco 997, Valparaíso, el 27 y 28 de mayo del 2014. Enlace del programa: http://seminario.portalpatrimonio.cl/seminario2014/docs/programa-seminario-turismo-pci_20130313.pdf . Visto el 20.03.2016.

⁷ La noción de poder aquí expuesta es según lo define M. Foucault, quien señala que el poder no es considerado como un objeto que el individuo cede al soberano (institución cuasi-personalizada o la figura substantivista del Estado bajo una concepción contractual jurídico-política), sino que es una relación de fuerzas en donde se evidencian las desigualdades que existen entre los sujetos y/o grupos como actores sociales; el poder, al ser resultado de relaciones de poder, se encuentra en todas partes.

Como es posible ver, los fundamentos del concepto de cultura y patrimonio –y sus especificaciones tanto hacia el patrimonio material o inmaterial– han ido cambiando de acuerdo con los contextos e intereses que en éstos subyace. Los criterios mutan e, independientemente de los vestigios susceptibles a ser memorables y/o patrimoniales, éstos se construyen en función no sólo a un tiempo histórico, sino que también en función de alguien y para algo (Aravena, 2009; Prats, 1997).

Entonces, sobre los modos de acceso al pasado –entre ellos, el patrimonio– para quién y para qué es esta forma de acceso al pasado, tal o cual ‘patrimonio’ (Aravena, 2009). Joël Candau señala que *“el patrimonio es el producto de un trabajo de la memoria que, con el correr del tiempo y según criterios muy variables, selecciona ciertos elementos heredados del pasado para incluirlos en la categoría de los objetos patrimoniales. Funciona eficazmente como un ‘aparato ideológico de la memoria’”* (Candau, 2002; en Aravena, 2009:66).

En este sentido entonces, el patrimonio, no sólo es un modo de acceso al pasado, es comprendido como un producto de un constructo no aleatorio de selección. Respecto a esta operación de producción de patrimonio –operación ideológica de memoria– Llorenç Prats añade una observación aguda indicando que el patrimonio es una ‘construcción social’ y una ‘invención’, como fases complementarias de un mismo proceso; construcción social porque comprende ‘universos simbólicos legitimados’ –procesos impersonales e inconscientes–, y una invención porque es una manipulación –procesos personales y conscientes– no sólo de elementos creados y/o transformados en alto grado, sino que extraídos inalterados y re-ubicados en un nuevo contexto creando otro sentido (Prats, 1997). Este funcionamiento semántico de doble dimensión del patrimonio es lo que Prats llama proceso de des-contextualización y re-contextualización, una composición en la que se ratifican los sentidos por la veracidad de los elementos creados y así se prestan más fácilmente para su legitimidad (Prats, 1997).

Es por esto que, definir actualmente el concepto de patrimonio es complejo, porque más que un concepto estable es importante comprender su artificio, su proceso de funcionamiento como proceso de patrimonialización (Prats, 1997), junto con tener en consideración su factor dominante: su carácter simbólico, es decir, su capacidad de representar simbólicamente una identidad (Prats, 1997); entendiendo por identidad *“una construcción social y hecho dinámico, aunque con un razonable nivel de fijación y perduración que responde a unas ideas y unos valores previos, normalmente subsidiarios de unos determinados intereses en relación dialéctica entre la realidad, las ideas y los valores y los intereses de quienes la propugnan y comparten”* (Prats, 1997:31), señalando luego que, el patrimonio, *“en la medida en que pretende representar una identidad, constituye un campo de confrontación simbólica inevitable, tanto entre las distintas versiones concurrentes, como en el ámbito de las confrontaciones externas, simbólicas y físicas, entre grupos sociales”* (Prats, 1997:38).

Y, cual rizoma de Guattari y Deleuze, la pregunta se replantea: quién activa patrimonialmente. Prats responde: quien puede. Y, quién puede: no ‘la sociedad’, sino que el ‘sujeto colectivo’ (Prats, 1997), siendo el poder político el principal agente de activación patrimonial, el cual no necesariamente es aquel que está legalmente constituido sino el que también funciona informal, desde una oposición o alternativo, y probablemente con más intensidad cuando éste no puede luchar abiertamente en la arena política del Estado (Prats, 1997). Al respecto, Prats cita a Joan Frigolé indicando que: *“la inversión simbólica es también una manera de transformar la realidad. Las distintas versiones de la identidad, patrimoniales o no, los distintos símbolos y sus distintas atribuciones de significados se articulan, se complementan, se contradicen y compiten entre sí”* (Prats, 1997:38).

2.3.3. Valparaíso, gestión y participación

La ‘teoría del campo social’ de Pierre Bourdieu comprende el espacio social cual ‘campo social’, esto es, como un espacio con límites de acción que funciona cual microcosmos con sus propios códigos, sus propios agentes y de dependencia relativa, o dicho de otra manera, interconectados como una ‘red de relaciones’ (Bourdieu, 1998 en González, 2010). Los agentes sociales son quienes portan cualidades particulares que le permiten relacionarse, posicionarse en el campo social y proyectarse en él (Bourdieu, 1998 en González, 2010). Esas cualidades son las que Bourdieu llama ‘capitales’, un ‘trabajo acumulado’ que puede ser tanto físico, a modo de bienes, como interiorizado, a modo de saberes, conocimientos, redes sociales, entre otros (Bourdieu, 1998 en González, 2010). Son estos capitales los que facultan a los agentes a llevar a cabo sus prácticas sociales, cual herramientas vitales y estratégicas, a través de las cuales acumulan e incrementan dichos capitales para así generar beneficios deseables acordes a sus objetivos, intereses y necesidades, posicionándose así en un espacio privilegiado dentro del campo social en el que participan y actúan (Bourdieu, 1998; en González, 2010).

La práctica del apoyo mutuo desde el concepto de ‘capital’, puede vislumbrar cómo una práctica social sirvió como herramienta de autogestión y estrategia sociopolítica para lograr satisfacer las necesidades y generar beneficios socioculturales entre los trabajadores ferroviarios en un contexto adverso, o en este caso, en un campo social en constante disputa, en palabras de Bourdieu –en la ciudad de Valparaíso– y hacer ver probablemente, el despliegue de esta memoria en dicho territorio a través de sus agenciamientos, en palabras de Guattari, o las huellas que develan el devenir de la relación entre la práctica y el territorio.

En este sentido, los capitales que porta imbricadamente cada agente social, según Bourdieu, son tres: el capital económico, el cual se refiere a la acumulación financiera o de propiedad de un agente; el capital social, el cual se refiere a la constitución de los agentes, la posibilidad que ellos tienen de relacionarse entre sí en su campo social y su capacidad de articulación y organización, teniendo como fundamento el deseo de construir una red de relaciones al cual acceder para intercambiar e incrementar capitales,

o sea, de conformar una 'estructura duradera' que les permita un sentido de 'pertenencia a un grupo' (Bourdieu, 1998 en González, 2010). Y por último, el capital cultural, el cual el autor lo comprende desde tres dimensiones: el capital cultural objetivado, entendido como bienes culturales ya sea físicos a modo de capital económico o simbólicos; el capital cultural institucionalizado, el cual se refiere a las modalidades de legitimación de competencias culturales que garantizan tales o cuales capacidades, conocimientos o saberes en los agentes; y el capital cultural interiorizado, que implica una inversión de tiempo a largo plazo para que se lleve a cabo un proceso cognitivo de aprendizaje-enseñanza para que éste sea interiorizado, relacionándose con el 'habitus'⁸ de las personas, es decir, con sus prácticas sociales, estrategias que son 'potencialidades objetivas' que generan un sistema de disposiciones duraderas y transferibles en el campo social (Bourdieu, 2000; en González, 2010).

Esto último, se asocia directamente con el concepto de 'artificio' de Vercauteren y con el concepto de 'habilidad social' de Sennett, antes mencionadas, ya que también hacen referencia a la práctica social como una estrategia que otorga 'potencialidades objetivas' en una dinámica experiencial de agentes particulares –trabajadores ferroviarios en su contexto de residentes en Valparaíso, como campo social– en un proceso cognitivo de aprendizaje-enseñanza de esa misma práctica social y experiencia particular que se 'potencia' cual sinergia colectiva que crea esta 'red de agentes', de trabajadores, que conforma una 'estructura duradera' que hace pertenecer y conformar alianzas, una 'fábrica ecológica', un 'diálogo en estado de flujo constante' que conviene bienestar común (Vercauteren et al., 2010; Sennett, 2012; Bourdieu, 1998; Jelin, 2002).

Y, si el territorio –en este caso, la ciudad de Valparaíso– es un campo social en donde sus agentes se encuentran en permanente disputa por producir e incrementar sus capitales (Bourdieu, 1998), el apoyo mutuo como práctica sociocultural entre algunos de sus agentes, cómo habrá incidido en los modos en que ese territorio es gestionado y gobernado y qué lugar tiene esa práctica hoy en día. Y por otro lado, los procesos de patrimonialización, ya no sólo como 'modo de acceso al pasado' (Aravena, 2009), sino como campo de confrontación (Prats, 1997), son subsidiarios de cuáles intereses y quiénes lo defienden y participan en él –interrogando, en las palabras de Prats–.

Cuando el Casco Histórico de Valparaíso es declarado Sitio Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO el año 2003, según la Convención de 1972, bajo el criterio iii) que señala: "*por ser un único, o al menos, un excepcional testimonio de una tradición cultural o una civilización viva o desaparecida –dado que– Valparaíso es un*

⁸ P. Bourdieu define como 'habitus' al "*sistema de disposiciones duraderas y transferibles, estructuras estructuradas predispuestas para funcionar como estructuras estructurantes, es decir presentaciones que pueden estar objetivamente adaptadas a su fin sin suponer la búsqueda consciente de fines y el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos, objetivamente "reguladas" y "regulares" sin ser el producto de la obediencia a reglas y a la vez que todo esto, colectivamente orquestado sin ser producto de la acción organizadora de un director de orquesta*" (Bourdieu, 1991:93; en González, 2010:30).

testimonio excepcional de la fase temprana de la globalización de avanzado el siglo XIX, cuando se convirtió en el puerto comercial líder de las rutas navieras de la costa del Pacífico de Sudamérica” (CMN, 2004:46), es cuando nuevos agentes y nuevas estrategias surgen en la ciudad, en palabras de Bourdieu, disputando su posición.

En efecto, el Estado de Chile a través del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) presentó la postulación de la ciudad de Valparaíso como Sitio Patrimonio de la Humanidad, dando en su punto e) titulado “Políticas y programas relativos a la presentación y promoción del bien”, las orientaciones que inspiraron tal postulación: *“La premisa de que ellos deben beneficiar en primer lugar a los habitantes de los sectores en que se aplican, evitar un cambio en la naturaleza del sector y prevenir la emigración de su población; El principio de que la conservación del patrimonio cultural debe ser asumido desde una óptica integral, que aborda al mismo tiempo, las variables sociales, económicas y culturales en general; El énfasis en la puesta en valor del patrimonio intangible asociado a la realidad urbanística y arqueológica, y en particular, la preocupación por el espacio público, el cual, en Valparaíso, reviste una particularidad especial, es objeto de gran valoración por sus habitantes, y es consustancial a su forma de vida; La conciencia de que los valores esenciales de la ciudad tiene relación con su morfología –con la relación armoniosa entre la realidad geográfica y las formas construidas y con la diversidad y complejidad que le es propia, y que se manifiesta en su traza urbana, y en la variedad de sus colores, texturas, espacios, formas y estilos”* (CMN, 2004:68-69).

Como consecuencia de la declaratoria Valparaíso se vuelve singular ante los ojos del mundo, especialmente por las particulares formas de habitabilidad y organización comunitaria que sus ciudadanos construyen en su territorio físico y simbólico. Su comunidad local está conformada por una rica cultura organizacional en torno a sus espacios productivos y centros laborales, prácticas de apoyo mutuo obreras de diferentes rubros y oficios, las cuales han derivado en diversas experiencias, trayectorias y memorias de gestión, narratividad y criticidad comunitaria (Arancibia, 2014). Específicamente las aún existentes sociedades mutualistas de ex-trabajadores ferroviarios que datan de principios del siglo XX, sus conjuntos habitacionales influenciados por el movimiento de la arquitectura moderna, sus clubes de baile, de madres y deportivos, los centros culturales y demás organizaciones vecinales, sobre todo los más cercanos a la industria ferroviaria, produjeron una trama cultural desde sus capacidades cooperativas (Arancibia, 2014), o en palabras de Bourdieu, desde sus capitales culturales (Bourdieu, 1998).

Sin embargo, desde la declaratoria, el poder político y económico del país ha edificado sobre la ciudad de Valparaíso una conceptualización económica, una imagen-marca, una hegemonización histórica que se caracteriza por poner en valor un exotismo superficial sobre la ciudad (Aravena, 2006; Aravena & Sobarzo, 2009). El discurso patrimonial devino en ‘bien cultural’, en experiencia cosificada, en productos-personajes, bajo slogans *“hay que querer lo nuestro”, “tenemos que recuperar nuestra identidad”* o

“*quiero mi barrio*”, los cuales mantienen una concepción fútil respecto de la construcción socio-histórica que ha ido desarrollando Valparaíso como territorio, mermando así, política y mediáticamente el imaginario y conocimiento local sobre la ciudad que emerge desde sus habitantes, como lo son sus saberes organizativos, memorias y prácticas de carácter público (Aravena, 2006 y 2009). Esto, además del deterioro del Casco Histórico con el Área de los Loteos Fundacionales de la ciudad, con sus rasgos característicos debido a las construcciones relativamente recientes desarrolladas por la invasión inmobiliaria propia del turismo desregulado, provocando un proceso de gentrificación, donde el desplazamiento de la población afecta directamente a los habitantes y los modos de vida de sus lugares (Andueza, 2009). Y, si bien la zona norte de la ciudad –correspondiente al sector del Complejo Barón– no se encuentran dentro de la zona protegida como Sitio Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO⁹, los impactos negativos sobre los bienes patrimoniales han sido enormes y alcanza a las Zonas de Conservación Histórica y las Zonas Típicas del Área Histórica de Valparaíso, zonas en las que sí se comprende el Complejo Barón.

Por otro lado, el campo del patrimonio también se levanta como un campo desde el cual exigir y articular organización y participación ciudadana –capital social y cultural que hoy pareciera estar amenazado–, el cual por añadidura provoca que determinados agentes disputen la gestión y gobernanza de la ciudad, tanto desde organismos técnicos como de carácter territorial (González, 2010).

Ejemplo concreto de esta disputa se vio reflejada en el controversial III Fórum Universal de las Culturas por las expectativas generadas, ya que sus tres líneas temáticas –cultura y desarrollo, memoria histórica de Valparaíso, y la relación ciudad y mar– serían desarrolladas en conjunto con diferentes actores sociales de la ciudad además de utilizar espacios públicos como calles, miradores, escaleras, plazas, teatros, borde costero como escenario para las actividades. Lamentablemente, los conceptos promulgados en la triada –“diversidad cultural”, “sostenibilidad” y “paz”– sólo llegaron a ser palabras eufónicas de moda. La versión precedente en Barcelona dejaría una advertencia a los porteños respecto del modelo turístico de desarrollo que inscribía la actividad, un modelo que haría la transición de ciudad-puerto a una ciudad-marca, la cual vuelve a la diversidad

⁹ El Sitio declarado Patrimonio de la Humanidad tiene una extensión de 23,2 hectáreas corresponde al cerro Concepción, parte del cerro Cordillera y Alegre, barrio La Matriz, barrio Puerto, sector Plaza Sotomayor, hasta plaza Aníbal Pinto hacia el norte y hasta el Terminal 2 hacia el borde costero portuario. Este sitio cuenta con una zona de amortiguación de 44,5 hectáreas en su rededor que también está protegido como continuidad territorial de la zona directamente protegida. Por otro lado, es importante indicar que la Contraloría General de la República este 2016, luego de examinar vía auditoría los documentos existentes tanto en el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) como en el municipio de Valparaíso, detectó un error y mandó a corregirlo, respecto de que no se está cumpliendo cabalmente el art. 5. de la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural, ya que los planos entregados no consideran en Zona Típica un tramo del borde costero, ubicado frente al espigón portuario y el propio espigón. Esto quiere decir que la protección brindada a través de los mecanismos contemplados en la legislación chilena no cubre completamente las 67 hectáreas del sitio reconocido por la Unesco, pues excluye una franja de su zona de amortiguación.

cultural en espectáculo cultural, a la sostenibilidad en gentrificación y especulación urbanística, y a la paz en un intento de reescribir la realidad presente del capitalismo de la diferencia como el gran relato exitoso de las culturas unidas (Raunig, 2014; Aravena, 2009).

Otro momento problemático que nuevamente pondría en debate el modelo de desarrollo y modos de gestión de la ciudad, sería el año 2013 en el contexto de la llegada de los evaluadores de UNESCO a la ciudad respecto del sitio declarado Patrimonio de la Humanidad y la Minuta Ejecutiva que fue entregada a ellos por un número importante y diverso de actores sociales de la ciudad, quienes desde hace dos años, llevaban solicitando mediante una carta a diferentes autoridades locales y nacionales que el proyecto inmobiliario-comercial del sector Barón (Puerto Barón) fuera sometido a opinión técnica de la UNESCO. Sin haber obtenido respuesta por la vía política interna, se hizo llegar entonces una carta a la UNESCO en donde se le solicitaba con carácter de urgencia un informe técnico acerca de la propuesta de transformación del borde costero de Valparaíso impulsado por la Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), empresa del Estado que administra el puerto (Andueza y Aravena, 2013).

Luego, se presentaría a UNESCO una Minuta Ejecutiva de parte de este grupo de organizaciones sociales de Valparaíso en donde se expresa esta mirada 'complementaria' a la de las autoridades respecto de la gestión de la ciudad y su condición patrimonial –organizaciones sociales entre las cuales se encuentran la Central Unitaria de Pensionados y Montepiadas de Chile, región Valparaíso (CUPEMCHI Valparaíso) y la Corporación Mutual Ferroviaria Santiago Watt Müirhead–. La Minuta Ejecutiva aborda las amenazas que comprende el proyecto Puerto Barón, el que fundamentalmente cede terrenos fiscales a rubros comerciales y no a la labor portuaria exclusivamente.

Puerto Barón implicaría cuatro intervenciones: ampliación del Sitio 3, construcción del Terminal 2, un nuevo terminal de pasajeros de cruceros e instalaciones de carácter turístico e inmobiliario llamado "Puerto Barón" en el sector Barón. Este último, si bien se inscribe fuera del sitio mundial y del área de amortiguación, sí tiene una continuidad con ellos (Andueza y Aravena, 2013). La recomendación de la UNESCO en la declaratoria señala en su punto uno la importancia de "*estimular al Estado Parte a continuar sus esfuerzos en orden a inventariar y proteger la infraestructura relacionada a los usos históricos del sector portuario y de los sistemas de transporte*" (UNESCO, 2003; citado en Andueza y Aravena, 2013), lo cual viene a complementar lo informado por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) el año 2005 a la I. Municipalidad de Valparaíso (IMV) sobre la valor arqueológico de Barón, por haber sido la capital chilena de la primera industrialización del país en el siglo XIX y desde donde nace el sistema ferroviario e industrial, la electrificación y alumbrado público de Chile y transporte urbano relacionado, además de infraestructura portuaria sepultada en el subsuelo desde el año 1906 (Andueza y Aravena, 2013).

Tras las huellas de la industria portuaria y ferroviaria viene en consecuencia su apropiación social. Las prácticas organizativas también transformaron física y simbólicamente el entorno, ya que además de ser ejercidas por los trabajadores, incorporó gradualmente a sus familias asumiendo una dimensión barrial y poblacional (Arancibia, 2014) y funcionaron como una herramienta útil de autoeducación popular que insufló a los movimientos sociales que se fueron conformando en esta trayectoria, a partir de varios cambios de conducta social, en una 'cultura ciudadana' (Salazar, 2012). En el mismo sector Barón, en los cerros colindantes a la industria ferroviaria, los mismos trabajadores construirían sus conventillos, sedes sociales mutualistas, clubes deportivos, posteriormente se desarrollarían cooperativas de consumo, de vivienda y espacios públicos para el encuentro y las manifestaciones culturales (Fuentes, 2016; Arancibia, 2014).

La declaratoria de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial ha traído profundos cambios a la ciudad, en el ámbito económico y social mayormente. Y, si bien este acontecimiento marca un hito en la historia del desarrollo de la ciudad, coincide también con otros cambios que se fueron acentuando y que venían formándose con antelación a la declaratoria, como lo es por ejemplo la modernización del sistema de producción de la industria portuaria desde los años '80 y la consecuente baja de empleos en la ciudad, así como también la creciente precarización laboral producto de las medidas que fueron tomadas en el periodo de Dictadura mediante el Plan Laboral y que han sido sostenidas por los gobiernos democráticos en un contexto global de economía de mercado neoliberal (Aravena, 2006).

Valparaíso ha mantenido una tasa de desempleo del 8% aproximadamente durante más de diez años, una de las más altas del país, al igual que su tasa de pobreza. Al 2013 el 16,87% de su población estaba en situación de pobreza de acuerdo con su ingreso, considerando que al 2015 el número de habitantes que se proyectaba para Valparaíso sería de 295.489 habitantes¹⁰. Por otro lado, desde el 2003 principalmente, se han diversificado las fuentes de ingreso hacia la industria cultural, patrimonial y turística mayormente; esta última, ha presentado un alto crecimiento por encima del promedio nacional tanto porque Valparaíso se ha configurado como polo universitario en el cual circulan más de ochenta mil estudiantes anualmente como por la llegada de turistas extranjeros y nacionales: entre los años 2009 y 2010 recibió en promedio a setenta mil turistas y, para el 2015, alcanzó aproximadamente los ochocientos mil¹¹. Este crecimiento ha diversificado la oferta del rubro hotelero y gastronómico de la ciudad, permitiendo la inversión pública y privada en el área.

¹⁰ Datos tomados del sitio web www.reportescomunales.bcn.cl de la Biblioteca del Congreso Nacional que sistematiza información cuantitativa de la comuna de Valparaíso de acuerdo con los datos levantados por el Instituto Nacional de Estadísticas.

¹¹ Datos tomados del Plan Municipal de Cultura de Valparaíso 2014-2016 (2014), confeccionado por profesionales de la I. Municipalidad de Valparaíso y el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, y del Cuadro Estadístico EAT, serie 2014-2015 del Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR).

En términos sociales, se ha podido distinguir que los beneficios de 'lo patrimonial' –su consecuente especulación inmobiliaria, de inversión y otros– ha quedado en manos de unos pocos que tienen el capital para invertir en sus negocios, y, se han sumado otros factores de inquietud y de disconformidad entre los habitantes de la ciudad que desbordan lo patrimonial, como dice Londres, al referirse que lo cultural y lo patrimonial conlleva una dimensión sociopolítica: la tributación de la industria portuaria sigue haciéndose en las comunas de Las Condes, la Dehesa y Providencia y no en Valparaíso; aún se mantiene la deuda histórica del municipio; la administración local ejecutada por alcaldías previas a la actual incurrió en un evidente abandono de deberes que aún tienen consecuencias en la ciudad, además de los casos de corrupción y tráfico de influencias dentro de la misma municipalidad. Esto, sin abordar mayormente otros acontecimientos accidentales que han acentuado más la desigualdad, el déficit de gestión y administración en la ciudad, como fue el terremoto del año 2010, el mega incendio del año 2014 y otros casos no accidentales de especulación como lo fue el derrumbe del Hospital Alemán, del Hospital Ferroviario, del edificio de Chile Tabacos, pérdida de áreas verdes, la destrucción de varios barrios por proyectos inmobiliarios, entre otros.

La indignación social en la comuna ha abierto instancias de diálogo que han puesto en valor y en acción prácticas de auto-convocatoria y autogestión entre sus habitantes y desde 'el patrimonio' se han construido nuevos discursos para la defensa de sus territorios, levantar sus proyectos y hacer oír sus demandas. En este sentido, se ha complejizado la gama de actores sociales que debaten y deciden sobre el desarrollo de la ciudad.

Según Salazar, los movimientos sociales en Valparaíso desde el siglo XX adquirieron el tono ciudadano a partir de conglomerados de trabajadores y pobladores organizados (Salazar, 2012). Y, la nueva situación de 'Valparaíso patrimonial' para el año 2003 marcaría un hito en cómo pensar la ciudad. Se ha asumido en varias ocasiones como un objeto al cual juzgar, y en otras para el ejercicio contrario, problematizar; esto último, con el propósito de autogenerar mecanismos para poder participar de la gestión de la ciudad y la toma de decisiones sobre su desarrollo e identidad. Este debate ha dejado entrever paulatinamente a los actores sociales que se encuentran en el territorio, las relaciones de poder que hay en él y las capacidades propias de cada grupo (Bourdieu, 1998), en la medida que se problematiza la representación de sus diversas identidades y cómo éstas comunican y marcan posiciones sobre el desarrollo de la ciudad (Bourdieu, 1998; en González, 2010).

Estos diálogos ciudadanos volvieron la mirada sobre el sujeto y sobre el sentido que éste otorga a su medio físico, espacio, territorio o entorno a partir de sus modos de habitar la ciudad, sus prácticas y su significar. Desde un contexto de urgencia social, así como antaño se hizo en un contexto de inseguridad social, el movimiento social en Valparaíso emergió para dar respuesta a sus inquietudes. Y, entre la impotencia y linchamientos que no arreglan nada, los modos de participación fueron también problematizados y a la vez

valorados en la medida que se iban encarnando para dar respuesta a los distintos objetivos que se iban atendiendo y a las emergencias que fueran surgiendo en el presente: la demanda, la defensa, la negociación, la autogestión, la cooperación. Dentro de éstas últimas, es que agrupaciones de generaciones jóvenes se vieron interesadas en las prácticas de apoyo mutuo que realizaron y realizan los ancianos ferroviarios; ‘anciano’, tal como ilustra Aravena al indicar que este concepto proviene del latín *antianus*, que significa ‘el que estuvo aquí antes que nosotros’ (Aravena, 2014) y al modo en que Vercauteren reivindica la figura de este agente social: *“Antiguamente, en los grupos había un personaje conocido por un nombre que variaba según los territorios. En algunos lugares le llamaban ‘el antepasado’; en otros, ‘el que recuerda’; y había otros en el que se le conocía como ‘el que convoca la memoria’ ... Instalado en muchas ocasiones en la periferia de los grupos, contaba incansablemente pequeñas y grandes historias. Esas historias relataban muchas veces situaciones complicadas, dificultades, peligros en los que el grupo había caído de la misma manera que muchos otros antes que él. Otras veces narraban logros e invenciones que habían permitido incrementar las fuerzas colectivas. El antepasado transmitía también formas pragmáticas de construir un devenir común”* (Vercauteren et al., 2010:17).

A modo de ilustración es posible indicar que Valparaíso es la comuna con mayor número de ‘ancianos’ en el país –o de adultos mayores, como se señala en algunos documentos– y de manera general respecto de su población e posible indicar que *“gran parte de los porteños vive en condiciones de extrema fragilidad económica, social y cultural. Muchos son los indicadores que lo reflejan de manera irrefutable. A modo de ejemplo, basta recordar que el 22,6% de sus habitantes es considerado pobre; el 7,76% es indigente; el 71% de los trabajadores no tiene contrato laboral; el 80% de los jefes de hogar no accedió a la educación superior; el 71,4% de los egresados de la educación municipal no alcanza los 450 puntos en la Prueba de Selección Universitaria (PSU) y el 75% de las personas se atiende en los centros de salud primaria y en el único hospital público de que dispone la ciudad. Valparaíso es la capital regional con la segunda peor calidad de vida en Chile –después de Puerto Montt– según un estudio realizado por la Pontificia Universidad Católica de Chile en 2012”* (Grez 2014:20).

En este sentido, es relevante considerar a las prácticas sociales vinculadas al apoyo mutuo de raigambre ferroviaria –llevadas a cabo hoy por estos ancianos– como un posible activador endógeno del capital social y cultural de un territorio determinado (Andueza, 2008) en el marco de las disputas por la gestión de la ciudad de Valparaíso (González, 2010), en el cual se visibilizan los diversos agentes con sus determinados intereses y necesidades y sus determinados campos sociales desde los cuales incrementar sus capitales (Bourdieu, 1998).

Las prácticas sociales como activador endógeno del capital social y cultural de la ciudad, sólo es posible mediante mecanismos de participación, según señala Andueza, quien indica que la participación es *“el comportamiento de las personas comunes de poder disminuido en un espacio social determinado”* (Andueza, 2010:5), comportamiento que

ciñe *“cualquier clase de acción que desarrollan los gobernados para influir o incidir en las cuestiones que les afectan o, simplemente, para promover las mejores condiciones posibles dado el contexto en el que se sitúen”* (Andueza, 2010:5). Desde esta perspectiva, la participación es un abanico más amplio de acciones, ya que incluye el desarrollo de acciones no formales que carecen de racionalización, además de las acciones formales, racionalizadas y mediadas por las instituciones públicas, llamada ‘participación ciudadana’ (Andueza, 2008 y 2011). Esta participación amplia politológica, como le llama Andueza, actualiza al poder político y comunica algo al Estado o a otras figuras de poder.

La participación, en este sentido, convoca al diálogo a más y más diversos actores sociales y, como también señala Mastrantonio, *“lleva consigo una capacitación y toma de conciencia ciudadana”* (Mastrantonio, 2006:3), es decir, desborda el campo académico y su uso como herramienta metodológica de investigación o para la gestión cultural pertinente (Matthey, 2009), sino que opera como derecho y recurso para hacer las cosas bien (Asensio, 2013), para efectuar el ejercicio democrático (Mastrantonio, 2006).

En efecto, el cuestionamiento por cuáles son los componentes y herramientas de transformación respecto de su propio devenir, es lo que actualmente se preguntan varios socios ex-ferroviarios y las sociedades mutualistas ferroviarias mismas como agrupaciones. La inminencia del olvido y el contexto socioeconómico que parece producir la obsolescencia de la práctica del apoyo mutuo así como de las organizaciones que la llevan a cabo, abre la pregunta por el uso de la práctica, su vigencia y transmisión, por su pertinencia estratégica y su capacidad de re-apropiación y re-activación como modo de autogestión en un contexto político, económico y social de abandono y hostilidad para el ‘ciudadano’, es decir, para el habitante de Valparaíso como sujeto político interesado en su territorio, en su ciudad.

Este enfoque respecto de sus memorias, entendidas como un proceso en el que se presta atención a sus mecanismos de re-significación, re-producción, re-apropiación y transmisión a las nuevas generaciones es clave para gestionar su devenir (Vercauteren et al., 2010) como organizaciones mutualistas, en el sentido de gestar como lo ha definido Zubiria: *“gestar, no es administrar ni manipular, sino propiciar y complejizar la germinación, gestación y comprensión de los procesos culturales; ayudar a parir y potenciar los actos creadores y receptores de individuos, comunidades y grupos sociales. Es la insistencia constante en que todos somos actores históricos”* (Zubiria, 1996:32-33).

CAPITULO 3: MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

La presente investigación corresponde a un *Estudio de Caso* porque pretende comprender un proceso situado que involucra a un sujeto trabajador –como lo es el trabajador ferroviario– y las memorias socioculturales de su pasado histórico reciente desplegadas en su territorio –en la ciudad de Valparaíso, específicamente en el sector del Complejo Industrial Ferroviario Barón, lugar donde se asocian sus relaciones laborales y en las faldas de los cerros Los Placeres, Barón y Lecheros donde se tejen sus relaciones organizativas–, que se iniciaron en la industria ferroviaria, y organizativas y barriales, que se constituyeron en la medida que se fueron generando condiciones de asociatividad y habitabilidad en el territorio contiguo a la industria. Específicamente este tema, se puede definir aquí en Chile como un tema contemporáneo, ya que desde el campo de la gestión cultural y patrimonial ha sido poco explorada y es relativamente emergente en Chile, especialmente la imbricación de los conceptos de memoria y territorio.

3.2. Tipo de diseño o enfoque metodológico

La presente investigación corresponde a una *Investigación Social Cualitativa* porque como proceso situado requiere de relevamiento de información específica contenida y producida en y desde el territorio, es decir, “*puede encontrarse en la observación de “objetos” codificados, que por lo mismo hay que “traducir” (...) se trata de alcanzar la estructura de la observación del otro. Su orden interno, en el espacio subjetivo-comunitario, como sentidos mentados y sentidos comunes*” (Ibañez J., en ed. Canales 2006:19). Además, requiere para su comprensión ir levantando un discurso desde un mecanismo de inducción, por tanto, de ir confeccionando categorías de análisis que le permitan descubrir dicho proceso mediante la articulación de tales inscripciones categoriales con inscripciones teóricas (Ibañez J., en ed. Canales, 2006).

El enfoque cualitativo es propio del orden social y, como señala Martínez, “*la investigación conducida dentro del paradigma cualitativo está caracterizada por el compromiso para la recolección de los datos desde el contexto en el cual el fenómeno social ocurre naturalmente y para generar una comprensión que está basada en las perspectivas del investigador*” (Shaw, citado en Martínez, 1999:64)¹².

3.3. Estrategia metodológica

Investigación social etnográfica.

¹² Shaw, E. (1999). *A guide to the Qualitative Research Process: Evidence from a Small Firm Study*. Qualitative Market Research: An International Journal, 2 (2): 59-70, citado por Martínez, Piedad Cristina (2006) *El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica*. Revista Pensamiento & Gestión, núm. 20, julio, 2006, pp. 165-193. Ed. Universidad del Norte, Barranquilla. Pág. 23.

3.4. Especificidad del estudio

De acuerdo con el propósito de la investigación, el estudio es *descriptivo* ya que pretende caracterizar (Martínez, 2006), en este caso, los elementos claves que inciden en el despliegue de la memoria de los ex-trabajadores ferroviarios en el territorio.

3.5. Técnicas de recolección

Además de revisión bibliográfica, como fuentes secundarias de la investigación, se tuvo que recurrir a fuentes primarias, siendo las técnicas de recolección de información para este fin, aquellas que se aplican en el trabajo de campo:

Observación (O)

Esta técnica se aplica tanto de manera participante como no participante. No participante porque en una primera instancia se describe mediante un modo de observación que se caracteriza por la distancia entre el observador y lo observado, es decir, por la autolimitación que se impone a sí mismo el investigador en relación con el objeto de estudio, la cual consiste en marginarse de toda interacción que pueda tener con éste para obtener información objetiva de éste mismo.

El objetivo de esta técnica de recolección sirve para obtener información del territorio mientras éste es recorrido, observado e identificado para la labor de descripción. Esta observación es tanto directa como indirecta. Directa, porque se realiza en terreno en los lugares de socialización del grupo de actores, pero sin incorporarse a éste para no modificar su comportamiento de acuerdo con sus condiciones cotidianas de convivencia en sus lugares de encuentro, como las sedes sociales de sus sociedades mutualistas o clubes deportivos o incluso en el espacio público en donde se ubican estos sitios específicos; indirecta, porque también se observa al territorio, su contexto y coyuntura desde la revisión documental de información.

La observación participante en tanto permite el involucramiento del investigador a las relaciones de convivencia cotidiana de los actores que componen el grupo a investigar. El tiempo otorgado a esta técnica permite recoger datos que sólo es posible relevar una vez que existe una confianza recíproca construida que garantiza, por un lado, condiciones éticas de relación en el proceso de investigación, así como también información más compleja respecto de la memoria del pasado reciente y el pasado presente.

Entrevista Individual en Profundidad (EI)

Considerando que la oralidad es el medio de transmisión de experiencias y conocimientos en la que *“los testimonios orales no son un simple registro (...) Por el contrario, se trata de productos culturales complejos. Incluye interrelaciones cuya naturaleza no es fácil comprender, entre memorias privadas, individuales y públicas, entre experiencias pasadas, situaciones presentes y representaciones culturales del pasado y el presente”* (Schwarztein, 2001:73), ya que considera el punto de vista de

quien elabora la experiencia, de quien entrevista y la situación global en la cual esta elaboración se efectúa, participando así los capitales simbólicos y estrategias orales de los interlocutores como del conjunto de sus marcos sociales y referentes culturales.

En este sentido la oralidad fue trabajada mediante la técnica de la entrevista individual en profundidad, de la cual, hay varios tipos de acuerdo con la investigación planteada, a quiénes se apliquen y al tipo de información que busca recoger.

Para el presente caso de estudio, las entrevistas individuales en profundidad hechas corresponden a entrevistas enfocadas, es decir, *“destinadas a abordar la experiencia de un sujeto expuesto a una situación o acontecimiento temporalmente delimitada”* (Canales ed., 2009:254), en este caso, limitada temporalmente a la experiencia laboral de los sujetos como trabajadores ferroviarios, desde su ingreso hasta su salida de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y luego como socio pasivo dentro de las sociedades de apoyo mutuo a las cuales pertenecen junto a sus pares.

El objetivo de esta técnica es recolectar información que no se puede observar directamente dado que se refiere a un pasado reciente y a experiencias particulares a las cuales se pretende acceder según las propias palabras, significados, modo de ver e interpretar de los informantes (Canales ed., 2009). Esta modalidad es sumamente crucial para el trabajo en torno al relevamiento de las memorias, en este caso, relativas a las experiencias organizativas de la cultura del trabajo ferroviario.

De acuerdo con el grado de estructuración de las entrevistas, éstas tienen elementos de una entrevista basada en un guion y en una entrevista semi-estructurada, ya que por un lado se guía mediante una pauta de preguntas y problemáticas claves, procesos y lugares vinculados a la carrera ferroviaria de los sujetos, pero en condiciones de flexibilidad, es decir, con la posibilidad de elaborar preguntas en la medida que surja la oralidad y diálogo (Canales ed., 2009).

Por último, pero no por ello menos importante, son las interacciones conversacionales cotidianas como referente de la entrevista individual en profundidad. Sin estas interacciones previas no hubiese sido posible la gestión y construcción de confianza ni la observación en general (Canales ed., 2009).

Grupos de Conversación (GC)

El grupo de conversación o de discusión como técnica de recolección de datos es apta para el análisis de los discursos grupales (Canales ed., 2009) ya que mediante la conversación permite una lectura no sólo de los acontecimientos como hechos concretos, sino de su interpretación. La dialogüidad y confrontación son fundamentales para que el grupo halle un acuerdo sobre su propio texto ideológico (Canales ed., 2009). En este sentido, el grupo de conversación reproduce el discurso común o la palabra común del grupo.

En complemento a las técnicas mencionadas, los grupos de conversación se efectúan en una última etapa dentro del trabajo de campo de la investigación. Las instancias de convivencia cotidiana que los sujetos ya autogestionan en sus propias sedes sirven como lugar y momento de encuentro para convocarlos. El objetivo de estos grupos de conversación pre-existentes, es poner en visibilización, en común y en dialogüicidad ciertas memorias vinculadas a experiencias y locaciones transversales para confrontarlas y explayarlas con más profundidad, comprendiendo las interpretaciones que los sujetos hacían de ellas de manera colectiva.

En este sentido, el investigador tiene la función de provocar la discusión con temas pertinentes a la conversación del propio grupo, entregando la dirección del habla a sus propios participantes ya que *“en vez de preguntas previas, intentará encontrar las pertinentes y oportunas al discurso investigado; y en vez de hipótesis, comprensiones e interpretaciones del discurso investigado que pueden reformularse al grupo”* (Canales ed., 2009:273).

Tanto en las EI como en los GC es fundamental el uso de herramientas para la captación de la información transmitida mediante la oralidad. La herramienta usada es la grabación audiovisual en ambas técnicas, es por ello que la etapa inicial en que se aplica la técnica de observación es crucial para la investigación, ya que sin la confianza previa entre el investigador y los sujetos informantes no se podría acceder en base a un permiso explícito de consentimiento informado a la grabación audiovisual.

3.6. Muestreo

La generación de unidades de información es posible gracias a los sujetos que colaboran en la realización de la investigación y que, para poder comprender el pasado reciente de su trayectoria laboral y societaria como extrabajadores ferroviarios sus testimonios figuran, en el marco de dicha investigación, como *fuentes históricas* y *fuentes orales*. *Fuentes históricas*, porque describe contextos, coyunturas y procesos, es decir, reconstruye el proceso histórico-social de los trabajadores ferroviarios; y *fuentes orales* porque es también un trabajo de memoria, ya que mediante la oralidad interpretan, analizan y convienen tal o cual pasado, una trazabilidad, un discurso y resignificación común desde el presente¹³.

El criterio de selección de estas fuentes se debe a un factor objetivo, que determina al territorio como un eje de investigación, y a otro subjetivo, que determina a la memoria como un segundo eje de investigación: –de tipo mutualista, sindicalista, cooperativista y sociocultural y deportivo–. Por un lado, el territorio escogido –que comprende la zona del Complejo Industrial Ferroviario Barón y las faldas de los cerros Lecheros, Barón y Placeres– concentra un mayor número de organizaciones y proyectos de raigambre

¹³ Este distingo entre “fuentes históricas” y “memorias orales” es hecho por María Angélica Cruz, Dra. en Sociología experta en epistemología feminista y metodología cualitativa, con quien tuve la oportunidad de compartir y reflexionar al respecto durante el segundo semestre del 2017.

ferroviaria en la comuna de Valparaíso y a su vez concentró las prácticas de apoyo mutuo de dichos trabajadores

Este territorio comprende memorias y lugares de encuentro que tienen como condición la *experiencia de lo ferroviario*, es decir, la *cultura del trabajo ferroviario* (Moreno 1997:27-28)¹⁴ desarrollado en Ferrocarriles del Estado en la 1ª Zona de Valparaíso específicamente en el sector industrial del Complejo Barón, desde 1949, fecha más antigua en que comienza la carrera ferroviaria de uno de los entrevistados –el Sr. Manuel Gómez, mi abuelo– hasta la actualidad, año 2013, fecha hasta la cual se levantó información y los sujetos (15 entrevistados en 17 entrevistas individuales realizadas, de las cuales 3 corresponden a las entrevistas preliminares hechas a mi abuelo) y grupos (9 grupos de conversación realizados) determinan su presente y construyen lecturas de su pasado reciente.

Dicha cultura del trabajo comprende la carrera ferroviaria –especialmente del área de Maestranza y Tracción y en menos grado del área de Transporte y Administración– de los trabajadores, así como también las prácticas de organización en torno al apoyo mutuo.

Por otro lado, respecto del investigador, el criterio de selección de la muestra depende del grado de confianza de éste con los informantes (Canales ed., 2009). En una primera instancia se cuenta con el testimonio del Sr. Manuel Gómez (QEPD), a través del cual se llega a las sociedades mutualistas ferroviarias de Valparaíso, y consecuentemente, mediante el interés y la receptividad de los sujetos respecto del proceso de investigación, se van sumando por medio del azar más actores al proceso. En una primera instancia dirigentes y luego socios no directivos.

Los participantes del proceso de investigación provienen de las siguientes sociedades: la Sociedad Mutual Santiago Watt Muirhead (la “Wattina”), la Sociedad Mutualista

¹⁴ MORENO, Isidoro (1997). Globalización, Ideologías sobre el trabajo y Culturas del trabajo. Artículo publicado en Trabajo. Revista Andaluza de relaciones laborales. N°3: Sevilla. El autor señala al respecto del concepto culturas del trabajo: *“las características, en todos los órdenes, de un proceso de trabajo vivido en una posición determinada en esas relaciones se hallan en la base no sólo de las condiciones materiales de existencia de los trabajadores, sino que condicionan, influyen e impregnan todos los ámbitos de la vida social y de las representaciones ideáticas de éstos: desde las opciones o estrategias matrimoniales hasta la forma de representarse el mundo, de vivir la cotidianeidad y el tiempo de ocio, y de asumir o no determinados valores sociales. En los procesos de trabajo, pues, desarrollados en el marco de unas relaciones de producción concretas, no sólo se producen mercancías y se reproduce el orden ideológico, como se ha señalado siempre desde la perspectiva marxista, sino que se genera también una cultura desde el trabajo, integrada tanto por elementos materiales como ideacionales, que afecta e influye no sólo a todo lo relacionado con el ámbito laboral -a las prácticas, saberes, concepciones y valoraciones en relación a éste-, sino también a los restantes ámbitos de la vida social y de las cogniciones, concepciones y valoraciones de los individuos”*, Pág. 27 y 28. Como complemento, cabe destacar que el autor, aborda el concepto “culturas del trabajo” desde una matriz tripartita de sistemas de identidades que también son estructurales: las identidades productivas, como las que ya señalamos, las identidades sexo-género y las identidades étnicas.

Santiago Watt (la “Watt”), la Asociación de Jubilados Ferroviarios y Montepiadas de Valparaíso (los “Montepiados”), la Corporación Mutual Ferroviaria (COMUFERSA), la Corporación Mutual de Ex Funcionarios de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (la “Corporación”), la Sociedad Mutualista de Profesionales y Jefes de Servicio en Retiro de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (SOMUTAR, la cual dejó de existir el año 2014) y la Sociedad de Socorros Mutuos de Ferrocarriles del Estado de Chile (la “Socorros Mutuos”).

3.7. Categorías de análisis

A partir del muestreo producido por las técnicas de recolección señaladas, el procesamiento de las unidades de información generadas fue a través de un mecanismo de inducción, por tanto, de ir confeccionando categorías de análisis a partir de una matriz previa, no sólo con inscripciones teórica, sino que también prácticas que permita descubrir dicho proceso de articulación que a su vez propenda a la orientación de la gestión cultural del objeto de estudio en cuestión (Ibáñez, J. en Canales, 2006; Acta tomada en reunión con profesor guía, 07.11.2016).

Esta matriz previa de observación consistió en 5 categorías de análisis, 3 de ellas son de carácter conceptual y se encuentran desplegadas en el marco teórico: el *territorio*, el *sujeto histórico* y las *prácticas organizativas de apoyo mutuo*. Las otras 2 categorías de análisis fueron sugeridas por el antropólogo Rafael Prieto –profesor guía– como fundamento del trabajo sobre el eje memoria y territorio¹⁵ que se estaba conduciendo en el proceso de investigación. Estas categorías son *huella/impronta* y *mecanismo*.

Estas categorías fue necesario incorporarlas en el proceso de investigación para hacer asible las otras 3 categorías. En el marco del ejercicio de identificar procesos en el territorio y saber cuáles están presentes en él, se entenderían como *huellas*; y, de qué manera estos procesos presentes se instalan, se entenderían como los *mecanismos*. En este sentido, los procesos presentes del territorio son cognoscibles en tanto que son localizados, identificados, descritos e inscritos en un tejido territorial, en una trazabilidad y en un contexto en donde las expresiones físicas de éste se asocian a modalidades y lógicas de éste mismo.

Las *huellas* son una categoría que sirve para espaciar el objeto de estudio, especialmente si hace referencia a un territorio, ya que apela a observar la corporalidad o estampa de éste, su presencia física. La *impronta* en tanto es la huella invertida, es decir, está más vinculada a la memoria y ámbitos inmateriales; es la presencia de un vacío, la presencia de una ausencia que evoca o es la presencia de una inmaterialidad.

Luego, los *mecanismos*, permiten ver cómo se articulan las huellas e improntas del territorio, hace posible distinguir una continuidad cultural, reconocer a los actores que se

¹⁵ El profesor guía Rafael Prieto, antropólogo, sugiere sistematización del material relevado oralmente mediante las categorías de análisis “huella”, “impronta” y “mecanismo” como matriz de observación del territorio y sus memorias para su comprensión y predisposición a su gestión cultural.

están observando en su trazabilidad, en su derrotero y cómo éstos se plantean frente a su propio recorrido, con qué estrategias y modalidades.

Estas categorías de análisis no necesariamente permiten comprender la complejidad del fenómeno, pero sí su relevancia como dato técnico y permiten enfrentar las preguntas nucleares que se plantean en la investigación, así como también relevar sub-categorías a partir del proceso de análisis y deducción.

Ilustración 1: Proceso de investigación a través de las categorías de análisis



Fuente: Confección propia.

3.8. Delimitación del estudio

El presente estudio está limitado al eje de memoria y territorio. Para ello, la descripción histórica, distinguir procesos y periodos, la descripción del territorio, leer en clave su coyuntura y contexto, levantar oralidad del pasado reciente de los actores que están en consideración, analizar las nociones de pasado que son identificadas y deducir la idea de memoria y de continuidad es fundamental para delimitar el estudio y concretarlo.

3.9. Condiciones éticas

Las condiciones éticas que enmarcan la presente investigación corresponden a los principios éticos establecidos por el campo de la investigación social: el reconocimiento de los participantes, ya sean personas individuales, grupos y/o comunidades, tanto en su identidad, valores y decisiones; el carácter voluntario de la participación y con el derecho a abandonar el proceso de investigación, específicamente, de desistir de participar de un grupo de conversación, entrevista en profundidad u otro; el derecho a la información total sobre la investigación, bajo la figura del consentimiento previo e informado como proceso transparente de trabajo; y la voluntad de confidencialidad de sus datos, sí así lo quisiera el participante (Canales ed., 2009).

3.10. Validez:

La validez de la siguiente investigación se basa en la producción de un conocimiento situado que se asume en el momento de “recibir el encargo” (Mastrantonio, 2006) como profesional de la gestión cultural, de parte de las sociedades mutualistas ferroviarias, específicamente de la Sociedad Mutualista Santiago Watt y de la Corporación Mutual Ferroviaria Santiago Watt Müirhead, momento que se inaugura el año 2009 y se sigue extendiendo al día de hoy a partir de conversaciones en las cuales ‘aparecen las variables importantes, invisibles’ (Mastrantonio, 2006), es decir, aquellas relativas a los conocimientos de los habitantes del territorio.

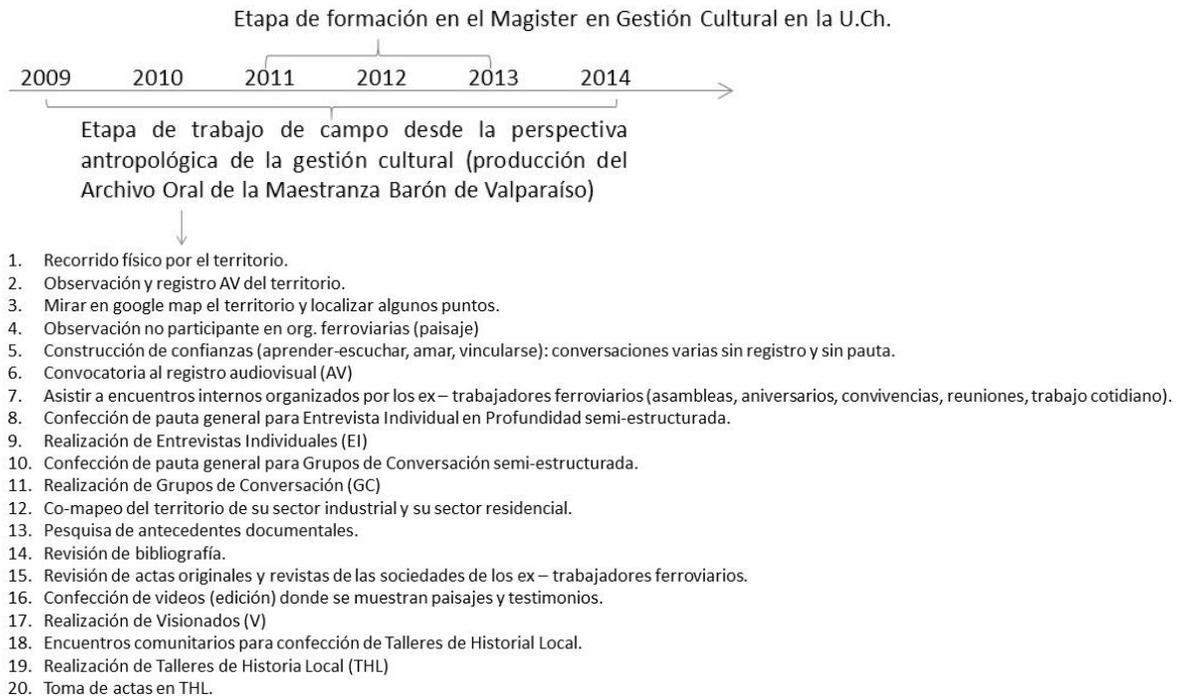
En este sentido, el presente estudio propende a configurarse como un modelo estratégico de gestión de procesos culturales de una comunidad y territorio particular a partir de la idea de gestión cultural ‘pertinente’, es decir, *“aquella que es capaz de respetar y resguardar su patrimonio, junto con fomentar el desarrollo de su cultura local, reforzando su identidad local y el sentido de pertenencia de sus habitantes (o integrantes), acorde al contexto regional, nacional y global en que vive, con y desde sus propias coordenadas”* (Matthey, 2009:38).

3.11. Acciones realizadas para la realización de la presente investigación:

La presente investigación tiene dos etapas temporales de desarrollo. La primera, consiste en la etapa de trabajo de campo que va de fines del 2009 a comienzos del 2014 en el marco de la iniciativa colectiva y auto-gestionada Archivo Oral de la Maestranza Barón¹⁶, la cual investiga las memorias del trabajo ferroviario y su cultura comunitaria, comprendidas como factor fundamental para la composición del paisaje urbano histórico de Valparaíso.

¹⁶ En esta iniciativa participo como co-investigadora junto con el Sr. Erick Fuentes, gestor cultural y doctorando en Estudios Culturales, durante los años 2009-2014, la cual finalizó con el lanzamiento del libro “Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso” gracias al financiamiento de un FONDART V región, el año 2013 que permitió su publicación y difusión.

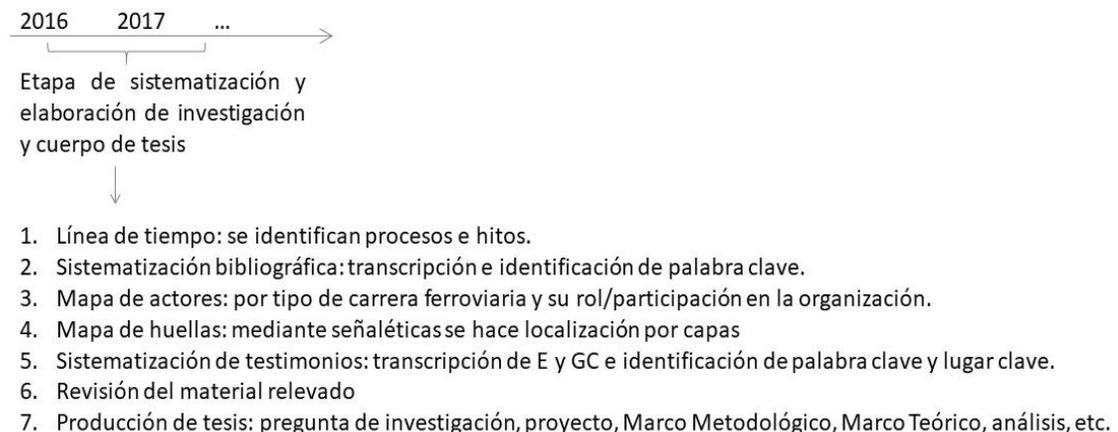
Ilustración 2: Etapas del trabajo de campo



Fuente: Confección propia.

Luego de esta primera etapa, de la cual sólo algunas de las informaciones recopiladas son consideradas para la segunda etapa, el material es sistematizado, analizado e interpretado para la producción de la presente tesis.

Ilustración 3: Etapas del trabajo de sistematización de información



Fuente: Confección propia.

CAPITULO 4: PROCESO POLÍTICO-ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA EN VALPARAÍSO

4.1. De producción colonial a producción industrial en un Estado-nación incipiente

A mediados del siglo XIX cuando Europa estaba en plena Revolución Industrial y expansión comercial, en Latinoamérica se estaba recientemente conformando la noción de Estado Nación; en Chile, en 1810 se llevó a cabo la Primera Junta General de Gobierno y la abdicación de Bernardo O'Higgins al cargo de Director Supremo, inaugurando así el fin del periodo colonial de dependencia del Imperio Español y el comienzo del periodo republicano. Oficialmente, la independencia fue declarada a través del Acta de Independencia de Chile, jurada en 1818. Sin embargo, sería reconocida por España veintiséis años después, en 1844, no sin conflictos internos armados y sociales en el paso¹⁷. En efecto, Chile, así como varios otros territorios que habían sido colonias del Imperio Español, experimentó un proceso de configuración geopolítica desde la idea de nación, así como también constantes ensayos de formas organizativas que irían dando cuerpo a la institución Estado.

Paralelo a este transcurso, en la década de 1820 y en 1840 hasta 1914, la expansión comercial inglesa principalmente, llega a Latinoamérica en oleadas de tecnologías aplicadas a diferentes rubros industriales como la minería, provocando la mecanización hacia otras actividades y el uso de la energía del vapor en el área del transporte marítimo y ferroviario (Guajardo 2007), comenzando así un proceso progresivo de modernización y mundialización en el caso chileno (Salazar 2003) en el cual el transporte ferroviario se caracterizó por avanzar sus líneas férreas:

“...desde los puertos hacia el interior como una extensión de las líneas comerciales de navegación marítima, constituyéndose en un sector estratégico de las economías latinoamericanas, al incorporarse a una red global de puertos, caminos y ferrocarriles que, combinados con macroproyectos como el Canal de Suez, ampliaron el mercado internacional de tecnología en donde el ferrocarril fue uno de los principales vectores de cambio tecnológico a escala internacional” (Guajardo 2007:36).

Esta intervención tecnológica significaría un acelerado cambio en el paisaje latinoamericano y sería un factor influyente en la construcción de marcos institucionales, políticos y económicos. Para la segunda mitad del siglo XIX, en Chile, ya estaba agotado el modo de producción colonial y se acercaba silenciosa la producción industrial (Salazar 2003).

¹⁷ Algunos de esos conflictos fueron por la obtención de territorios, poder económico y político administrativo, entre ellos, por ejemplo: la Guerra del Pacífico (1879-1883) y la que es llamada “Pacificación de la Araucanía”, por nombrar sólo los más conocidos.

4.2. La industria de FF.CC. del Estado de Chile

En el contexto antes señalado, el empresario estadounidense William Wheelright en 1842 presenta al gobierno de la época, un proyecto para construir una vía férrea entre Valparaíso y Santiago de manera estratégica: a través de una sociedad inversionista integrada por banqueros y comerciantes de Liverpool y Londres. En una espera de diez años, mientras el proyecto estaba en el Congreso, Wheelright en 1849 se asoció con empresarios mineros del norte del país –la compañía del Camino del Ferro-Carril de Copiapó– para construir la línea férrea entre Caldera y Copiapó.

Si bien fue Juan Mouat, quien fuera el primero en imaginar y en recibir por decreto supremo la concesión para la construcción del tren que uniera Copiapó con el puerto de Caldera en 1845 por parte del presidente Manuel Bulnes, su entusiasmo se vio malogrado por la falta de recursos y debió abandonarlo. No así Wheelwright, quien además de comprar la concesión dada por el gobierno a Mouat, era accionista de la Compañía Anglo-chilena de Minas de Copiapó y contó con el apoyo de su red de contactos en el ámbito técnico y de financiamiento, lo cual lo llevó a tomar el cargo de administrador de la Compañía Camino del Ferro-Carril de Copiapó. Entre los importantes inversionistas que apoyaron sus proyectos de transporte ferroviario se encontraba Candelaria Goyenechea, Agustín Edwards y Diego Carvallo; mientras que el apoyo técnico que gestionó para los trazados ferroviarios fue la de ingenieros expertos de los Estados Unidos, entre los cuales se encontraban los hermanos Allan y Alexander Campell, Walton Evans y Edward Wolfe. Esto demuestra que, la iniciativa y financiación para los ferrocarriles provino desde el ámbito privado e internacional (Guajardo 2007).

En efecto, la construcción del ferrocarril en el territorio chileno tuvo diferentes momentos y propósitos. Según Alliende, las compañías de la zona norte no recibieron aportes directos del Estado y tuvieron una finalidad netamente económica mediante el transporte de minerales, permaneciendo por tanto, como empresas privadas (Alliende, 1993). Diferente lo fue en la zona centro y sur de Chile, en donde el Estado sí invirtió en estas compañías y sociedades para garantizar el funcionamiento de sus líneas férreas (Alliende, 1993); además, la autora añade que:

“Las construcciones de las líneas del Valle Central y sur de Chile tuvieron propósitos políticos y nacionales, así como económicos, y su finalización fue una cosa de orgullo nacional. La formación de una sociedad mixta entre el Estado y particulares fue, después de la formación de la Compañía del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago, en 1852, la única forma viable de financiar el ferrocarril en el valle central” (Alliende 1993:146).

Los años venideros marcaron un comienzo de siglo XX caracterizado por la contracción del mercado interno provocado por el decaimiento de la industria salitrera, así como la baja del precio internacional del producto y del tipo de cambio. En este contexto, el

emergente pero debilitado sector industrial negoció su necesidad urgente de ‘apoyo político’ sobre cuatro variables fundamentales según Salazar:

- a) que el Estado licitara y concentrara sus compras de locomotoras, vagones uniformes militares, materiales de construcción, mobiliario escolar, etc., en las industrias nacionales y en el mercado interno, y no en las casas comerciales del mercado externo;*
- b) que el Estado favoreciera la exportación de manufacturas industriales (locomotoras y vagones incluidos) al viejo mercado virreinal (Perú, Bolivia, Ecuador, sobre todo) y a otros mercados;*
- c) que el Estado protegiera la industria nacional productora de mercancía con una política arancelaria más enérgica y desprivilegiada a las empresas extranjeras y, sobre todo,*
- d) que el Estado encabezara o permitiera la formación de una industria nacional concentrada y monopólica productora de los medios de producción que necesitaba el sector productivo, que fuera capaz de sustituir la importación de esos medios de producción y tomara como base los 40 o 50 “funcionarios” metal-mecánicos (industria pesada o incipiente consumo productivo por parte de los industriales, agricultores y mineros) existentes por entonces en el país” (Salazar 2003:128 y 129).*

A la larga esto significó que el Estado tuviese que comprar acciones o la totalidad de algunas compañías para que no quebraran y, en general, hacer serios esfuerzos para aliviar sus dificultades económicas. Además, se dieron leyes especiales para su construcción, reducción de impuestos y tarifas para la importación de materiales (Alliende 1993; Guajardo 2007; Salazar 2003). A este proceso se le conoce como aquel en donde ocurre una estatización de la industria ferroviaria en Chile, proceso que significó un extenso debate para definir el rol del Estado —con la elite criolla constituida por comerciantes, banqueros, importadores-exportadores y terratenientes— en relación con los ferrocarriles, la economía del país y en general sobre su institucionalidad misma. Guajardo señala sobre esta etapa, de una manera más crítica y directa que *“el Estado representó los intereses de la elite a través de un “acuerdo de caballeros” que permitió a los inversionistas nacionales abandonar tempranamente el negocio ferroviario en la zona central, aunque su trazado y tarifas reflejaron los intereses de terratenientes, mineros y comerciantes” (Guajardo 2007:40).*

A este periodo de transición hacia el capitalismo industrial, Guajardo añade una observación respecto al rol del Estado frente a la industria ferroviaria en el país: *“Las vías férreas se fueron construyendo a lo largo del territorio en forma dispersa y desconectada, ajustándose a los mercados que atendían, acelerando la crisis de la vieja economía colonial, intensificando los contactos con el mercado internacional y expandiendo el aparato estatal. Para ello se fue estableciendo una división del trabajo de la intervención estatal en sectores y territorios: hubo una política liberal que favoreció la inversión privada con escasas regulaciones para las regiones del norte, predominantemente exportadoras de materias primas, en tanto que el proteccionismo se ejerció en regiones que habían perdido competitividad en el mercado internacional, en*

donde se despojó de carácter comercial a algunas líneas, tal como ocurrió desde 1884 al crearse la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)” (Guajardo 2007:41).

En general, la instalación gradual de la vía férrea en el país se caracterizó desde el periodo colonial en sus inicios, por responder a una necesidad económica en estrecha relación con las características geográficas del territorio y, ya en el periodo industrial, se fue marcando aún más dicho crecimiento al alero de las necesidades del mercado, es decir, a los intereses de los movimientos de importación y exportación de mercancía de la elite criolla. Y, para ser más precisos, en el norte de Chile continuó siendo la distribución de materias primas, especialmente minerales, la mayor fuente de ingreso para las compañías; mientras que en la zona centro y sur del país reflejó los intereses económicos de los grupos que aún vivían del trabajo hacendado, como los terratenientes, algunos mineros y comerciantes.

A fines del siglo XIX, en la medida que el rol del Estado iba tomando más injerencia en la administración y gestión de las instalaciones ferroviarias, el debate institucional sobre este tema se fue volviendo más álgido. En este sentido, conocida fue la política ferroviaria del presidente José Manuel Balmaceda en el periodo de 1886 a 1891, la cual ha sido identificada como paradigmática del papel moderno y nacional del Estado chileno en la economía por las medidas proteccionistas e intervencionistas que promovió su gestión. Varios historiadores coinciden con esta observación respecto de las consideraciones pragmáticas del mandatario, mezclando liberalismo y proteccionismo (Guajardo, 2007; mencionando a: Medina Echavarría, 1967; Putnam, 1976; Walton, 1977; Faletto, 1993; Bourricaud, 1969; Higley, 1992; Kingstone, 2001; y Seligson, 2003).

Este sello, según Salazar, responde a una característica fundamental de la economía del país y la acumulación de capital de la elite chilena, característica que Guajardo respalda indicando que, la estrategia de estos grupos consiste en proteger sus intereses económicos en distintos contextos y así mantener sus referentes oligárquicos. En Chile, señala Guajardo, esa estrategia consistió en incorporarse a la economía exportadora y asociarse a intereses transnacionales a la vez que mantenía su poder rural en el territorio nacional, fijando o rechazando límites al mercado (Guajardo, 2007). A este proceso de relación en torno al patrimonio ferroviario entre el Estado y la elite, el autor lo nombra como un ‘acuerdo de caballeros’, señalando al respecto que:

“En 1900 había más senadores y diputados de origen hacendado que en 1850. El campo se mantuvo conservador hasta la década de 1960 porque, “los hacendados entendían perfectamente la ventaja política que les conferían sus inquilinos, y entendían también que si los expulsara perderían su base electoral”¹⁸. La matriz de decisiones se conformó

¹⁸ Guajardo cita a Bauer, A. J. “Sociedad y política rural chilenas en un enfoque comparativo”. En revista Propositiones Vol.19. Santiago de Chile: Ediciones SUR, 1990. Obtenido desde: <http://www.sitiosur.cl/r.php?id=445>. [Consultado en: 08-12-2017].

por los hacendados, el parlamento y el gobierno, en donde la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) –fundada en 1838 para representar los intereses de los terratenientes–, cumplió la función de asesorar a los gobiernos en materias agrarias y económicas hasta que en la década de 1920, cuando se creó el Ministerio de Agricultura. Muchos de sus miembros y directivos participaron en el aparato gubernamental y en el parlamento: entre 1838 y 1900 el 24% de los socios de la SNA fueron parlamentarios. También bajo la protección de la SNA se organizaron otras facciones productivas como los industriales (Sociedad de Fomento Fabril en 1883, SOFOFA) y los empresarios mineros (Sociedad Nacional de Minería en 1883, SONAMI), que se sumaron a la SNA para expresar sus metas e intereses en las políticas del Estado. La SONAMI aglutinó a empresarios que producían mayoritariamente cobre y plata cuya actividad había entrado en crisis desde 1873, por la caída en los precios de las materias primas en los mercados internacionales. Distinto ocurrió con los empresarios salitreros que operaron en forma más autónoma. La SOFOFA en tanto representó el sector emergente de industriales que encontró una coyuntura económica favorable para su crecimiento a partir de la Guerra del Pacífico” (Guajardo 2007:46).

Un hito importante dentro de este proceso de “acuerdo de caballeros” fue la creación de una comisión gubernamental en 1875, constituida por miembros de la política y superintendentes de las vías férreas, la cual tenía como objetivo caracterizar problemas comunes respecto a la administración y coordinación de operaciones de los tramos a medida que se extendía la red y debatir posibles soluciones. Entre las soluciones planteadas, la que tuvo mayor preferencia fue la de centralizar la administración de la red y progresivamente ir estableciendo una entidad para todas las vías férreas estatales para así administrarlas bajo un solo criterio comercial y técnico a cargo de dicha entidad. Y, dentro de las figuras discutidas para llevar a cabo esta administración, la comisión escogió inicialmente a modo de piloto la idea de una dirección general con cuatro divisiones territoriales, las cuales estarían cada una, a cargo de un superintendente. Este modelo y estas discusiones serían las que elaborarían las bases de lo que sería la Empresa de Ferrocarriles del Estado (Guajardo, 2007).

Fue así como, al igual que otras empresas estatales y privadas –mediante un “acuerdo de caballeros”–, nace la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) en 1884, actualmente la empresa estatal más antigua de Chile; símbolo de colonización, medio de nacionalización del territorio, de incorporación de tecnologías y actividades productivas, también promotora de circulación de economías y configuración de urbes. Hasta la década de los cincuenta, el ferrocarril constituyó una actividad casi monopólica en el área de transporte y en Valparaíso fue clave para el auge económico de la industria portuaria.

La creación de EFE legitimó la venta de acciones y patrimonio ferroviario de los privados hacia el Estado. Este proceso, iría gradualmente acrecentándose en la medida que la vía férrea fuera expandiéndose por el territorio nacional, hasta llegada la década del '60 mayormente. Este proceso es lo que se denominará como estatización de

ferrocarriles, en donde sería el Estado quien administraría el servicio de transporte y su infraestructura (Guajardo, 2006).

Algunos de los tanteos institucionales del Estado que hubo paralelamente a este proceso de estatización de ferrocarriles en la zona centro-sur del país, durante la segunda mitad del siglo XIX y primera parte del siglo XX, fue la creación y modificación de ministerios. En este sentido, se puede entrever que, decidir bajo qué institución se acata la administración de ferrocarriles tiene una connotación estratégica política-económica y comprende la confección y aplicación de políticas para su abordaje. Si bien el Ministerio del Interior fue creado en 1824, fue a mediados del siglo XIX que éste asumió el cargo administrativo sobre la propiedad de los proyectos ferroviarios de la zona central y sur del país así como el mantenimiento y la construcción de las vías, supervisión de concesiones, permisos de instalación y operación general del ferrocarril como servicio de transporte (Guajardo, 2007).

Entre los organismos que fueron creados posteriormente estuvo el Ministerio de Obras Públicas, Economía y Fomento, que tienen directa relación con la administración de la industria del ferrocarril. Posteriormente esos organismos irían modificándose constantemente hasta mediados del siglo XX, momento en el cual se habría logrado cierta estabilidad respecto a la administración pública en general. Ejemplos de estas creaciones y modificaciones que influyeron sobre la administración de la industria ferroviaria en Chile, son señaladas por Guajardo: *“en 1927 se fusionó el Ministerio de Agricultura, Industria y Colonización, que se había creado en 1924, con la Inspección General de Caminos, Puentes y Vías Fluviales del Ministerio de Obras Públicas para dar origen al Ministerio de Fomento, que pasó a supervisar también a los ferrocarriles públicos y privados como parte de tareas más amplias”* (Guajardo 2006:55). Para la década del '40 ferrocarril se asignó al Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

Pese a los constantes tanteos de la organización del Estado de Chile de fines del siglo XIX y comienzo del siglo XX que pudiesen afectar en la administración de ferrocarriles en su proceso de estatización, la EFE como institución fue relativamente estable, no sólo porque sus cambios debían hacerse mediante la modificación de leyes, lo cual tomaba más tiempo y revisión para ejecutar cualquier transformación, sino principalmente a varios otros motivos que se deberían principalmente a las prácticas políticas legitimadas en ese periodo: *“la EFE logró ser más autónoma pero también resistente a cambios en su organización, porque por su cobertura, capital, costos, obligaciones financieras, recursos así como por el peso político de su administración y planta laboral se conformó en un verdadero “Estado dentro del Estado”. Un leviatán que se desarrolló en la región central y sur del país como monopolio a través de la construcción y absorción de líneas privadas, en tanto que en el norte se diversificó al invadir, competir y/o asociarse con firmas de capital extranjero. Para esto, se fue desprendiendo de su inicial matriz empresarial mediante un proceso político y de toma de decisiones”* (Guajardo, 2007:56). Este proceso implicó dos decisiones principalmente: que el Estado

participara como accionista en las dos principales rutas de la zona centro-sur, como lo fue la vía Santiago - Valparaíso (1853) y Santiago - Rancagua (1855), y que esta misma modalidad continuara en la extensión de la vía férrea en ramales de la misma zona, tales como Llay-Llay - San Felipe (1864), San Felipe - Los Andes (1866), San Fernando - Curicó (1865), Curicó - Chillán (1871), Victoria - Valdivia y Osorno, Ancud - Castro (1907), por nombrar algunos (Guajardo, 2007).

Donde sí hubo modificaciones progresivas en ferrocarriles en este periodo, fue en la especialización de los rubros u oficios que comprendían llevar a cabo su servicio de transporte terrestre (Guajardo 2006). Antes, en el proceso inicial de construcción del ferrocarril hubo una jerarquía en donde los ingenieros extranjeros ocupaban los puestos más altos y los oficios los puestos más bajos que consistían mayormente en el uso de la fuerza física como mano de obra, fuerza de trabajo que dentro del quehacer del sujeto trabajador ferroviario se identificaría en general como “el carrilano” (Vasallo y Matus ed., 1943).

Esta progresiva especialización de la industria ferroviaria en el país probablemente se deba a la creciente necesidad de establecer la industria siderúrgica en el país, la sistematización de su producción y la coordinación de sus servicios en el territorio tanto en sus talleres y maestranzas, como en la administración de sus vías y entes fiscalizadores.

La industria ferroviaria fue una de las tantas empresas que pasaron a ser parte de la administración y patrimonio público del Estado, así como varias otras industrias mineras, agrícola, de fomento y producción, entre otras. Especialmente surgieron instituciones para el apoyo financiero de diferentes rubros como las Cajas de Crédito en el área agrícola, minera e industrial en general, se creó la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) y se promovió un proceso la modernización de la industria manufacturera y de ferrocarriles que se vio promovido principalmente por el primer gobierno de A. Alessandri Palma en el periodo de 1920-1925 y fortalecido con algunas medidas en esta materia por los gobiernos radicales entre 1931-1952. Ejemplo de ello es que ya en 1930, el 64% del territorio nacional estaría conectado por vías férreas que tendrían una extensión de casi seis mil kilómetros (Guajardo, 2007).

Paralelamente, el proceso de morfología institucional del manejo del ferrocarril en Chile puede pesquisarse a partir de varios instrumentos legales¹⁹ y en síntesis se puede señalar

¹⁹ Se basa en la información proporcionada por los siguientes instrumentos legales: Decreto Supremo de 14 de agosto de 1824. Ley Núm. 2.613 de 1912. Decreto Ley Núm. 43 de 1924. Decreto Supremo Núm. 6.573 de 1927. Decreto con Fuerza de Ley Núm. 7.912 de 1927. Decreto con Fuerza de Ley Núm. 3.524 de 1930. Decreto Supremo Núm. 3.770 de 1930. Decreto con Fuerza de Ley Núm. 243 de 1931. Decreto Supremo Núm. 5.149 de 1941. Decreto Supremo Núm. 6/4.817 de 1942. Decreto con Fuerza de Ley Núm. 88 de 1953. Decreto con Fuerza de Ley Núm. 150 de 1953. Decreto Ley Núm. 557 de 1974. Decreto Ley Núm. 1.626 de 1976. Decreto Ley Núm. 1.762 de 1977. También véase Urzúa Valenzuela y García Barzelatto (1971), Chile (1888), (1904-1921), (1912), (1916) y (1925). Esta documentación es

que, después de haber sido administrada bajo el Ministerio de Obras Públicas, para la década del '50, EFE pasaría a estar a cargo de la Subsecretaría de Transportes, en manos del Ministerio de Economía, Comercio y Reconstrucción Nacional hasta 1967. Luego pasaría al reconfigurado Ministerio de Obras Públicas y Transportes entre 1967 y 1973 y finalmente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones entre 1974 y 1999.

4.3. Valparaíso – Santiago

Hacia 1840, el camino que unía Valparaíso con Santiago constituía la arteria principal para el comercio interno del valle central; las carretas tardaban seis días de Santiago a Valparaíso y en invierno el doble. El viaje que tardaba menos cubría el recorrido en dos días, pasando la noche en Curacaví o Casablanca, y se hacía cambio de los caballos de la diligencia en tres puntos del camino (Alliende, 1993).

En el año 1842, William Wheelwright concibió la idea de construir un ferrocarril que uniera Valparaíso y Santiago. El proyecto fue mirado con muy buenos ojos y el gobierno le encargó al agrimensor italiano Hilarión Pullini un estudio minucioso y acabado del posible trazado de la línea férrea; para 1849 el proyecto sería aprobado por el Congreso Nacional. Luego, con el objetivo de lograr conseguir recursos para su materialización fue fundada la primera sociedad anónima chilena, “La Compañía del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago (FCVS)”. Esta sociedad estaba conformada por capitales del Estado y privados, y contaba entre sus principales capitalistas privados con Matías Cousiño, Candelaria Goyenechea y el norteamericano Josué Waddington.

Si bien pasaron cuatro años desde la aprobación del proyecto en el Congreso y de conformada la sociedad, ésta última fue relevante como uno de los actores que aceleraron la construcción del proyecto, especialmente en la decisión de comenzar los trabajos de instalación en Valparaíso: *“el atraso del proyecto de Valparaíso hizo que los comerciantes, importadores y exportadores del puerto presionaran al gobierno para lograr la aprobación y formación en 1852 de la Compañía del Ferrocarril entre Valparaíso y Santiago (FCVS), con un capital social de siete millones de pesos aportado en un 50% por el Estado. Dicho aporte aumentó a medida que se experimentaron incrementos en la construcción y operación de las líneas”* (Guajardo, 2007:40).

Efectivamente, para poder cubrir los costos extras que iban emergiendo por complejidades constructivas dadas por el terreno y gastos en general para la expansión de la vía y su operación, el capital dado por el Estado tuvo que ir aumentando. Sin embargo, es importante detallar que esta inyección de capital no es desinteresada. En los FCSV, *“los dieciocho mayores accionistas iniciales tenían vínculos con la economía de exportación y la política, eran chilenos y extranjeros con residencia permanente (...) y*

ampliamente revisada por Guajardo, G. (2007) *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, editado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en coedición con el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México.

en el FCVS buena parte eran comerciantes y grandes importadores-exportadores. En ese sentido, la entrada del Estado como accionista más bien contribuyó a consolidar un poder ya existente en manos de los comerciantes, terratenientes y empresarios de la capital y del puerto” (Guajardo, 2007:40), lo cual confirma que la instalación de la vía férrea en la zona central no sólo se instaló por razones geopolíticas de ir conformando territorio nacional mediante la unión administrativa de las provincias centrales del país, sino que también por motivos económicos en un doble sentido: por un lado el proceso de estatización comenzó como medida de inversión estatal para generar una economía industrial y de transporte interna que concentrara la distribución de los productos agrícolas y de pasajeros, la cual era más intensa en la zona centro-sur que en el norte del país; y por otro lado, implicó de manera implícita, intereses particulares de carácter económico y político de las autoridades que en ese entonces tenían acciones y patrimonios vinculados a la industria, la cual confirma el modus operandi de instalación y proceso de estatización del ferrocarril según el ‘acuerdo de caballeros’ señalado por Guajardo.

La inversión del sector público en infraestructura a mediados del siglo XIX hasta comienzos del siglo XX sería de un 30% del total disponible y, la mayoría de ellas correspondería a la industria ferroviaria, adquiriendo el Estado un creciente rol como operador de vías férreas (Guajardo, 2007). Fue así como en 1852 comenzaron los trabajos de instalación en la zona central en el proyecto Santiago - Valparaíso, siendo la ruta escogida, una que cruzaría la ciudad de Quillota a través de la cordillera de la Costa y valles centrales.

Allan Campbell, el ingeniero norteamericano a cargo, contó en su comienzo con poco más de trescientos trabajadores, los que para 1853 alcanzarían a ser dos mil cuatrocientos; sin embargo la falta de experiencia y desconocimiento del terreno, hizo particularmente difícil la construcción, duplicando el plazo estimado para la instalación. Campbell, por falta de recursos y problemas que se presentaron en el camino decidió abandonar el proyecto y regresar a su país. Luego, dos de los ingenieros que sucedieron a Campbell perdieron la vida durante las faenas de construcción del ferrocarril; el proyecto pareció caer en desgracia.

Durante algún tiempo los trabajos estuvieron detenidos y sólo la llegada del ingeniero contratista norteamericano Enrique Meiggs fue decisiva para completar los tres últimos años de trabajo y finalizar el trazado. Meiggs se comprometió con las autoridades a finalizar los trabajos en tres años y para cumplir con su compromiso, ofreció a sus trabajadores incentivos por cada meta alcanzada. Los trabajos contaron con más de mil obreros en sus faenas, entre mineros, herreros, carpinteros, mayordomos, peones y especialistas extranjeros.

El trazado obligó, para lograr su objetivo, construir túneles y obras viales de gran envergadura. La inauguración oficial del ferrocarril Valparaíso-Santiago se realizó en la estación de Llay-Llay el 14 de septiembre de 1863 y la ceremonia fue presidida por el

Presidente José Joaquín Pérez. La monumental tarea estaba concluida después de más de una década de trabajo. La vía completa tenía 187 kilómetros de longitud y su costo total fue de \$11.317.182.- de pesos, el doble de lo que se había previsto (Alliende, 1993).

4.4. Maestranza Barón

El desarrollo de los conjuntos industriales de maestranzas ferroviarias comenzó en paralelo al de las líneas férreas, asentándose como polos de flujo económico y desarrollo urbano en el país (Torres, 2013). Estas primeras maestranzas serían una *“unidad institucional y tecnológica de producción –que consistía en una– instalación que combinó talleres de producción, mantenimiento, reconstrucción y ensamble de equipos importados. Era un ‘fábrica general’ no especializada de carácter autárquico, sin complementación con otros establecimientos ni una profunda integración vertical. Producía pequeñas partidas, en forma discontinua sin llegar a fabricaciones en serie ni alcanzar un alto volumen”* (Guajardo, 2006: 1-2).

Específicamente la construcción de la red Puerto-Mapocho puso su primera piedra en el sector Barón de la ciudad de Valparaíso en 1852 y, paralelo a ésta que seguiría su tramo hacia la capital, se levantaron los talleres que sostendrían el servicio de transporte focalizado en la reparación de material rodante y construcción de piezas y repuestos, consolidando así al contexto ferroviario porteño como polo de desarrollo de la industria metalúrgica en la década de 1870; la Estación Barón durante el año 1875 estaba compuesta por 97.500 mt² de terreno y los talleres de maestranza contaban con 2.250 mt², con aproximadamente 400 obreros empleados y conocido como el más importante punto laboral de la red ferroviaria dado que concentraba el 49,1% de los sueldos y jornales pagados por la Cia. FCVS (Guajardo, 2006).

En el tiempo, los trabajos asignados a los talleres ferroviarios de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) se fueron modificando de acuerdo a las necesidades locales de la región en que éstos se situaban, su disposición infraestructural y elementos tecnológicos con que estas instalaciones contaban (Vasallo y Matus, 1943). *“En el año 1888 existían talleres de maestranzas en Valparaíso, Concepción y un taller auxiliar en Talca”* (Iriarte, 1943:221) y al año siguiente el Director General de EFE, el Sr. Darío Zañartu, interpelaría al gobierno de la época señalando en la Memoria de EFE sobre *“la imperiosa necesidad de construir en Valparaíso y Santiago, por lo menos, Maestranzas que reúnan las condiciones apropiadas a su objetivo, pues, las que hoy existen sólo tienen el nombre de tales. El retardo con que el equipo que se repara, hace que buena parte de él esté durante largo tiempo sin movimiento, privando así, a la Empresa, de las entradas que le produciría su mayor movimiento, el cual nunca alcanza la proporción necesaria, atendida la cantidad de carga que espera su acarreo en las estaciones”* (Iriarte, 1943:216). Junto con la necesidad de construir maestranzas en diferentes territorios del país, la Memoria de EFE de 1899 hizo mención a la importancia de que tanto las maestranzas como sus talleres tuviesen un emplazamiento e infraestructura apta a la demanda, con la tecnología actualizada para la producción eficiente del material

rodante y sus repuestos y que éstos espacios cumpliera con medidas higiénicas básicas para sus trabajadores (Vasallo y Matus, 1943).

Luego, para el 1900 se acordaría la construcción de las Maestranzas que hoy son las más recordadas: San Bernardo y San Eugenio en Santiago, la de Barón en Valparaíso y las de Concepción y Temuco (Vasallo y Matus, 1943). Para el año 1905, la Memoria de EFE deja constancia de su labor en la reparación de talleres de maestranzas y confirma que *“los trabajos de construcción de una nueva Maestranza en Valparaíso se avanzaron bastante en el curso de este año; ellos se habían iniciado en 1904”* (Iriarte, 1943:223) con la adquisición y habilitación de los terrenos. En esta misma década se construirían también las maestranzas de San Eugenio y Temuco, siendo 1913 el año en que el Gobierno organizó un concurso para los proyectos de maestranzas (Vasallo y Matus, 1943) las cuales debían contar con *“elementos necesarios para fabricar cilindros, calderos y mecanismos y proporcionar piezas para las Maestranzas auxiliares de la línea –Concepción la más importante de ellas y luego la de Valparaíso, Talca y Antilhue–. Debía consultarse almacenes de materiales de repuesto. El proyecto podía consultar un solo conjunto o bien, dos Maestranzas centrales –San Eugenio y San Bernardo–: una para locomotoras y ténderes y otra para coches y carros, y que podía instalarse en dos puntos diversos. Las Maestranzas auxiliares debían también ser modernas”* (Iriarte, 1943:223; Vasallo y Matus, 1943).

Por otro lado el sistema de administración de ferrocarriles, antes de 1884, se hacía mediante Superintendencias que operaban con independencia entre sí pero sufrían descoordinaciones en torno a la adquisición de materiales rodantes y repuestos, ya que para ese entonces la EFE contaba con *“una variedad enorme de tipos de locomotoras, coches y carros lo que, como se hacía notar anteriormente, dificultaba considerablemente la reparación y conservación del material rodante”* (Iriarte, 1943:210).

Sería de 1914 en adelante, con la promulgación de la Ley de Administración n° 2.846 –y no sin varias modalidades administrativas probadas previamente– que la política de centralizar la administración de la industria tendría más efecto, con la creación de la Dirección General de EFE, la cual estaría compuesta por cinco departamentos: Contabilidad, Transporte, Vías y Obras, Materiales y Almacenes y, Tracción y Maestranzas; este último ordenaría los temas de adquisición de equipo mediante una política interna permanente de unificación de disposición general y de unificación de piezas, haciendo así efectiva la relación entre maestranzas centrales y auxiliares dentro de EFE determinando seccionales y zonas (Vasallo y Matus, 1943). Posterior a esta ley se hizo decretos reformando algunos artículos o re-direccionando facultades de la dirección general con el propósito de encaminar a la EFE a su estatización, pero básicamente su estructura medular de administración siguió siendo la establecida por la ley mencionada (Vasallo y Matus, 1943).

Específicamente sobre el Complejo Industrial Ferroviario Barón, “*en el mismo año de 1915 se abordó el traslado de los talleres de Maestranza Barón a Cabritería (...) las instalaciones vinieron a terminarse en 1917*” (Iriarte, 1943:224), siendo las más importantes instalaciones: el taller de locomotoras, el taller de fundición, el taller de herrería, almacén (para depositar material que puede estar a la intemperie) y la sub-estación transformadora de energía eléctrica (Vasallo y Matus, 1943).

Como señala Torres, “*a lo largo de la red ferroviaria del país se encuentran casas de máquinas y galpones para coches con tornamesa, siendo muchas veces a estos conjuntos mal llamados maestranzas, sin embargo, estos sólo cumplían la función de albergar las locomotoras, ya que para realizar las labores propias de una maestranza (reparación de locomotoras y confección de piezas), debían contar además con diversos talleres de instalación y reparación, como los de pintura, climatización, carpintería, carrocería y mecánica; también existían talleres de forja, armadura y fundición para construir piezas. Junto a estas secciones estaban los acopios de combustible, carboneras y torres de agua para las máquinas a vapor*” (Torres, 2013:59), siendo lo común entre las distintas maestranzas que se instalaron a lo largo del territorio nacional, que contarán con distintos departamentos y talleres como los mencionados, sin embargo, éstas no contarían con la totalidad de los edificios y/o talleres, ya que la existencia de éstos es en función de la demanda de transporte (Torres, 2013).

Por ejemplo, en el borde costero que va del sector norte de la actual comuna de Valparaíso –a los pies de los cerros Barón, Placeres y Esperanza– continuando hasta el sector sur de la ciudad de Viña del Mar –a los pies del cerro Recreo y casi llegando al cerro Castillo– se instalaron también puntos industriales ferroviarios de tipo privado que estuvieron en funcionamiento entre los años 1885-1914, manteniendo durante esos treinta años un mínimo del 40% de la producción nacional de equipos ferroviarios. Estas firmas fueron: Balfour, Lyon y Cia., los cuales contaban con dos edificios destinados a talleres en estación Barón, los cuales luego fueron trasladados al sector “El Sauce” en 1896, correspondiente al actual pie de cerro entre Recreo y Placeres; Lever, Murphy y Cia., que estaban instalados en lo que hoy es conocido como sector “Caleta Abarca”; y la firma Hardie y Cia.; estas firmas quebraron porque no pudieron especializarse pese a la elevada tasa de crecimiento de producción industrial en metalmecánica en este periodo en el país (Guajardo, 2006).

Por el contrario, la EFE bajo el gobierno de A. Alessandri aplicó un programa favorable al desarrollo de la producción industrial de acuerdo con las necesidades del Estado, aprovechando este crecimiento, así como la progresiva demanda de transporte que iba también aumentando su tráfico (Guajardo, 2006). Fue en este contexto en que el Complejo Industrial Ferroviario Barón fue configurándose como una ‘ciudad industrial’; paralelamente a este programa que beneficiaría a los polos industriales del Estado, también se promoverían contratos con industrias nacionales privadas a largo plazo (5 años) para que a EFE tuviese cobertura en materia de construcción y reparación de carros y confección de piezas y partes (Guajardo, 2006).

A mediados de la primera mitad del siglo XX, a diferencia de la primera etapa de creación de la línea férrea y de sus primeros talleres, el Complejo Industrial Ferroviario Barón pasó a convertirse en un considerable núcleo productivo metalúrgico que comenzaba a especializarse como un *“conjunto de talleres y oficinas donde se construyen y reparan las piezas de locomotoras y coches de trenes, se organizaban en distintos departamentos y talleres según su función”* (López, 2016:24), vinculándose además a la distribución de productos provenientes del puerto, principalmente mineros, de construcción y agrícolas, más el transporte de pasajeros, que serían su principal demanda (Guajardo 1990, 2006, 2007).

Ejemplo de lo anterior es que, además de la mantención de coches y confección y reparación de piezas y repuestos, *“en el año 1922 la Maestranza de Barón armó 20 locomotoras Mikado tipo 70 de trocha 1.676 m. y 10 locomotoras Mikado tipo W de trocha 1 metro adquiridas en Estados Unidos de Norte América y procedió también a la armadura del siguiente equipo de carga que, en esa época, había sido adquirido en Bélgica y en Estados Unidos: 10 carros cajones, 200 carros bodegas, 100 carros planos y 20 carros refrigeradores”* (Guajardo 2007:221).

La Maestranza Barón como conjunto industrial se conformó principalmente por las siguientes instalaciones: un edificio administrativo, una tornamesa, una casa de máquinas, galpones para los coches y variados tipos de talleres, entre ellos, el de herrería, tornería y fundición, de locomotoras, de coches, de calderería, de galvanoplastia, de diseño y tapizado; otros inmuebles eran oficinas para el uso administrativo y las instalaciones más externas al complejo correspondían a infraestructuras propias de la red, relacionadas con el área de vialidad y transporte (Vasallo y Matus, 1943; Guajardo, 2006; Torres, 2013; Ent. Ind. a Manuel Gálvez, 2013).

Manuel Gálvez, ex – trabajador ferroviario que ingresó a la sección Tracción de la 1^{ra} Zona de Valparaíso de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en 1952, describe el Complejo Industrial Ferroviario Barón y su uso laboral nombrando algunos de los talleres existentes:

“El sector donde estamos ahora siempre ha sido la sede de nuestra organización [Corporación Mutual Santiago Watt Muirhead, conocida como Wattina o la Federación]. Antiguamente era Federación Santiago Watt, después se cambió a la corporación Wattina. Desde aquí nosotros vemos todo lo que era antiguamente la Maestranza Barón. Al fondo se ve ese edificio que se llama la Tornamesa, allí cumplían funciones la gente que reparaba locomotoras a vapor; hay una tornamesa en la cual las máquinas salían del pozo, entraban a la tornamesa, se giraba eso y salía a tomar la línea central. Más atrás –que de aquí no se ve porque está tapado por los árboles– estaba el Taller Eléctrico, donde se reparaban y se hacía las mantenciones de las Locomotoras Eléctricas. Más hacia acá, donde trabaja, donde están las oficinas de SAAM ahora, estaba la Casa de Piedra, una casa de una construcción que data desde que se hizo esto

en la Primera Zona. Ahí estaba la parte administrativa, ahí tenía oficina el ingeniero, el Jefe de Tracción, el Jefe de Alistación, todo el personal administrativo, ya; incluso trabajaba también una visitadora social que tenía otra oficina. Y, más acá, donde ahora se atraviesa la Av. España y hay un complejo habitacional, eso era la Maestranza. En la Maestranza se refaccionaban y fabricaban todo tipo de locomotoras, o sea de, perdón, de trenes, carros de carga; hacían reparaciones de carros de carga, coches de pasajeros, todo en esta tremenda área. Aquí en la Maestranza teníamos talleres también: talleres de Galvanoplastia, Broncería, Fundición, Elaboración de Maderas –para la preparación de los distintos tipos de coches–, y el trabajo en sí, los trabajadores que trabajaban en ello alcanzaron los 1.100 a 900 personas que trabajaron en este recinto. Eso era en la parte de Maestranza. Pero allá en Casa de Máquinas teníamos otro personal que era totalmente ajeno a las funciones que se desempeñaban acá en Maestranza; incluso pasaba el tiempo y uno no conocía, no alcanzaba el tiempo para conocer a todas las personas que trabajan en Maestranza porque nosotros como Tracción éramos más independientes. Nosotros teníamos que trabajar solamente con el Maquinista o con el Ayudante según la situación” (Ent. Individual a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 3, 00:00:00 – 00:03:30).

El paisaje industrial relatado por don Manuel da cuenta en cierta medida de cómo estaba conformado el sector costero norte de la ciudad de Valparaíso (sector Barón y sector Cabritería), marcado por oficios del quehacer ferroviario y el flujo de cientos de trabajadores a mediados del siglo XX. En complemento a esta descripción, Oscar Estay –nieto, sobrino e hijo de ferroviario– nombra este complejo industrial como una “ciudad obrera” debido a estos oficios variados y gran número de trabajadores, haciendo referencia específica al taller de Calderería, Carpintería y al taller auxiliar de Coches:

“Una ciudad obrera llamada Maestranza, describirla como una ciudad obrera no es azaroso. Miles de trabajadores, decenas de talleres y muchas personas que pululaban alrededor de la usina, dan cuenta de ello. Cuesta imaginar estas redes de talleres interconectados por líneas férreas en su interior; conocer los nombres de los talleres aproximan al tipo de trabajo que allí se realizaba, como por ejemplo el Taller de Calderería: repara los calderos de las locomotoras y construye otros repuestos, fogones de recambio y en general, ejecuta todos los trabajos de calderería de importancia que se necesitan en la empresa, tanto de locomotoras como para casas de fuerza, este taller abarca todo el extremo sur del pabellón central llegando a ocupar a cien trabajadores (...) el Taller de Carpintería se preocupa de todas las piezas pequeñas y grandes en madera que traían las locomotoras, pequeñas juntas, terminaciones, entre otras, lo que implicaba no sólo producir piezas de repuesto de manera serial, sino que también se necesitaba de la pasión del artista en el acabado de éstas (...) del Gran Taller Auxiliar de Coches, donde éstos se armaban, reparaban y se construían los de 1^{ra} y 2^{da} clase, además de los coches salón, dormitorios y carga, que funcionaban en el pabellón central junto a otros cuatro talleres anexos como los de pintura, frenos, gasfitería y carpintería. En este taller existían dos vías de rodadura para puentes grúas, estos con capacidad para levantar una pesada pieza” (Estay, 2014:225-226).

El programa impulsado por A. Alessandri y más adelante, las políticas para promover el desarrollo industrial en el país –medidas económicas sustitutivas reguladas por el fuerte rol del Estado en sus facultades político-económicas– en el periodo de los gobiernos radicales a mediados del siglo XX, dio continuidad a la especialización y desarrollo del área siderúrgica. De hecho, los planes de la EFE consistieron sostenidamente en *“aumentar su capacidad de transporte frente a la competencia carretera y las políticas de integración regional que en la década de 1970 ubicaron a Chile como exportador de equipos ferroviarios al Pacto Andino²⁰”* (Guajardo, 2006:10).

Las últimas instalaciones que alcanzaron a construirse en el Complejo Industrial Ferroviario Barón fueron entre 1973 y 1975 (Fuentes, 2016). Actualmente, el terreno posee varios propietarios haciendo de su administración algo complejo. El municipio de Valparaíso posee la franja entre el mar y la Avenida España en gran parte y es usado por la empresa SAAM mediante concesión, la cual trabaja en esos terrenos en conjunto con la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV); el área de vía férrea pertenece a Metro Valparaíso (MERVAL) y la infraestructura más connotada, compuesta por la tornamesa y los galpones de la maestranza son propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Otros paños más pequeños que antes fueron parte del complejo industrial y que son administrados por otros privados son por ejemplo el que actualmente es usado como estación de bencina Copec y el conjunto habitacional Balmaceda.

Además, hay que considerar que el Complejo Industrial Ferroviario Barón cuenta con inmuebles protegidos y zonas reconocidas por el Consejo de Monumentos Nacionales. En 1972 bajo el gobierno de Salvador Allende, la Torre Reloj de la Estación Barón de Ferrocarriles, ubicado en el bandejón central de la Av. España cerca del cruce con Av. Argentina, fue declarado Monumento Histórico (DS 2017/1972) por tratarse de una estructura de la segunda mitad del siglo XIX. Luego, bajo el régimen militar de Augusto Pinochet en 1986, los Viejos galpones de la Maestranza y la antigua tornamesa de la Estación Barón de Ferrocarriles, ubicados en la Av. España frente a Balmaceda también es declarado Monumento Histórico (DS 1552/1986), y a su vez bajo el mismo decreto se declara Zona Típica de Protección al sector en donde, además de los inmuebles ya mencionados, se encuentran la Casa de Piedra y los antiguos muros de defensa costera, con el objetivo de *“conservar los monumentos y lugares que constituyen el patrimonio histórico-cultural de Valparaíso (...) [esta] declaración permitirá a los habitantes de la zona y visitantes reconocer valores de la historia patria, especialmente los jóvenes, teniendo presente su pasado y proyección al futuro”* (CMN, 1986:1, del DS 1552/1986);

²⁰ El “Pacto Andino” es un grupo de países –Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú– que en 1969 firmaron un acuerdo internacional en Cartagena de Indias con el objetivo de promover el desarrollo económico de los estados miembros mediante la integración regional de éstos a un mercado común latinoamericano para así también fortalecer vínculos de cooperación internacional, disminuir la tasa de desocupación en sus territorios, así como también la vulnerabilidad de éstos ante competencias externas. Otro país que fue parte de este grupo o pacto fue Venezuela, el cual se retiró el año 2006. Chile por su parte, fue miembro desde un comienzo, pero en 1976 se retiró básicamente porque las políticas de integración del pacto no eran compatibles con las políticas del régimen militar de A. Pinochet.

esto, puede ser cuestionado, ya que las gestiones para dar cumplimiento a este objetivo son nulas (Fuentes, 2016). Y la declaración de Monumento Histórico más reciente en el sector corresponde a la Locomotora E-2803 Baldwin Westinghouse proveniente de Estados Unidos, ubicada en la Maestranza Barón (DE 768/1998).

En general, la actividad industrial ferroviaria en Valparaíso generó en sus territorios aledaños la posibilidad de levantar proyectos formales e informales de viviendas protagonizados por sus propios trabajadores, inicialmente migrantes del campo y posteriormente familiares de estas primeras generaciones de carrilanos y tiznados. Como señala don Rubén de la Fuente, ex – trabajador ferroviario del área administrativa de la 1^{ra} Zona de Valparaíso: *“Barón y Placeres siempre se distinguieron por ser cuna de ferroviarios, y especialmente en la entrada de los cerros. Usted parte aquí de los carros hacia arriba, casi todos los pobladores vienen aquí alrededor, porque cada uno compraba su... por aquí cerca, todos de adobe, en el terremoto se cayeron casi todos. Y Placeres igual, entonces casi siempre usted va en la subida de los cerros de Barón y Placeres especialmente. Entonces así nació... las casas ferroviarias; siempre recuerdo todo esto, las casas de cada ferroviario. Después por ejemplo aquí, donde está el edificio este... algo de rieles... un edificio que está aquí... Ese yo lo viví ahí porque mi abuelo era tesorero de la Unión de Obreros, entonces a él le daban como cuidador, segundo piso, y ahí yo conocí todo ese aspecto del ferroviario antiguo”* (Ent. Indiv. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, clip 5, 00:04:41 - 00:06:22).

La habitabilidad y convivencia generadas propiciarían condiciones para la organización sociocultural entre los trabajadores, las cuales se multiplicarían articuladamente hacia arriba en los cerros Polanco, Lecheros, Barón, Placeres, Esperanza, Recreo, principalmente. La progresiva conformación de infraestructura barrial contaría, por ejemplo, además de las viviendas, con un ascensor, un hospital, escuelas, un estadio, un teatro, un mercado, entre otros. Como señala Arancibia, *“la historia del Complejo Ferroviario Barón nos conecta con la forma en que el desarrollo del ferrocarril es algo más que el proyecto industrial tributario de la idea de progreso que ponía al centro la técnica como forma de conquista y domesticación de las distancias impuestas por el paisaje (...) son las formas de organización y despliegue de la solidaridad entre trabajadores lo que contribuye a que ese desarrollo tenga sentido. Porque lo que hace florecer el ferrocarril es el deseo de la gente por ser parte integrante de la red. El deseo de estar en movimiento, como pasiones activas favorecidas por el imaginario de la red”* (Arancibia, 2014:242).

En síntesis, el proceso político-económico industrial del sistema de transporte ferroviario en Chile se ha visto compuesto por diferentes hitos que se resumen a continuación:

Ilustración 4: Proceso político-económico del sistema de transporte ferroviario en Chile (1842-1990)



Fuente: Confección propia.

4.5. De la estatización al desmantelamiento del ferrocarril

Como se menciona en los párrafos anteriores, el proceso de estatización de ferrocarriles en Chile transcurre paralelamente a su proceso de industrialización o especificidad técnica como también en una serie de ensayos institucionales sobre los cuales el Estado iba asumiendo dicho protagonismo sobre la propiedad, administración y conexión de este medio de transporte, especialmente de las redes del centro y sur del país, en aquel entonces gestionadas por las compañías Ferrocarriles Santiago - Valparaíso (FCSV) y Ferrocarriles del Sur (FCS).

Un ejemplar debate sobre estos ensayos son los que se llevaron a cabo en el Congreso Nacional en 1863 y que lograron permear e institucionalizarse como política económica de Estado sobre el transporte ferroviario en el país hasta la llegada de 1973; en la discusión del proyecto de ley sobre administración del FCSV, el diputado Ambrosio Montt Luco expuso su doctrina concerniente al papel del sector público:

"[Lo] que me ha inducido a la administración por el Estado es la consideración de que el ferrocarril es una obra del servicio público, un agente poderoso de civilización, no una especulación estrecha y vulgar. El arriendo desnaturaría esta bella empresa nacional. El contratista de ella necesariamente habría de subordinar toda

consideración al interés, por lo demás muy legítimo, de un lucro cuantioso e inmediato. No es esto lo que quiere el país. Poco importa que el ferrocarril dé al erario cien mil pesos de más o de menos. Lo que conviene es que facilite el transporte de mercaderías, la locomoción de los hombres, que sea un elemento poderoso para la riqueza nacional” (Montt Luco, citado en Guajardo 2007:58).

Esta tesis o afirmación proveniente de uno de los representantes de la elite y de las familias patricias chilenas –según Guajardo– es la que perduraría en el tiempo no sólo como fundamento práctico para la adquisición de más equipamiento ferroviario y compra de acciones para la extensión de la red hacia el sur del territorio nacional, sino que también sería motivadora del protagonismo del Estado como administrador y propietario de dicho patrimonio, tomando así cuerpo como política económica.

Guajardo hace un seguimiento a este debate mediante investigación documental de archivos de prensa de la época, y en él, vislumbra que éste se concentraba en dos posiciones fundamentales: los estadistas, quienes daban prioridad a la importancia de brindar el servicio como agente civilizatorio; y los anti-estadistas, quienes indicaban que aventurarse a la celeridad del vapor no era pertinente al rol del Estado, ya que a éste compete el orden, la justicia y el ingreso nacional, mas no ser empresario. En este sentido, para el gobierno de la época la propiedad mixta no brindaba al país todas las ventajas de un solo dueño, y en cambio, la propiedad pública impediría la duplicación técnica y económica (Guajardo 2007).

Otra opinión que dejaría estampa en el devenir estadista de ferrocarriles sería la del Superintendente del Ferrocarril de Copiapó en 1867, sobre la actitud de los accionistas chilenos frente a este tipo de empresas, que se construían sobre actividades que recién estaban madurando: *“Muy distinto es el objeto con que se construye la mayor parte de los ferrocarriles en América. Aquí no existe el tráfico, sino que el establecimiento del ferrocarril lo crea, lo promueve y lo desarrolla”* (Guajardo 2007:60). Esta afirmación, pese a ser paradójica –porque tal superintendente a la vez que respondía a este cargo público dirigía un ferrocarril privado y transportador de productos de exportación y, aún así tenía una opinión “desarrollista”– confirma el carácter civilizatorio que perfiló la industria ferroviaria en Chile hasta 1973, ya que ve al ferrocarril como un promotor de tráfico, un estimulador de la actividad productiva y comercial y no sólo como una infraestructura de transporte, lo cual confirma lo que Guajardo en sus investigaciones a concluido: que la tecnología en el área de transporte en el país va de la mano con la explotación de recursos naturales y la necesidad de que éstos sean distribuidos para su comercialización, conclusión que evidencia la política económica proteccionista de aquellos años en el país. Ejemplo de ello también son las palabras expresadas por Julio Pérez Canto, director de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) en 1887 quien indica que *“por lo que respecta a los ferrocarriles, sabido es que su explotación por cuenta del Estado no se hace con el fin de sacar lucro de ella, sino con el de prestar toda clase de facilidades al desarrollo de nuestras fuentes de producción”* (Pérez Canto, 1888:105, citado en Guajardo, 2007:62).

Independiente del debate conllevado y expuesto aquí a groso modo, no menor es el hecho de que, ya para la década de 1870 las vías férreas en la zona central del país contaban con tráfico que no lograron ser un buen negocio para los inversionistas locales, quienes optaron entonces por traspasar más pronto que tarde 'la tarea' al sector público en donde el Estado no sólo tenía un rol de aval financiero, ya que por medio de la venta de acciones, éste pasaría a ser el accionista mayoritario y después con la venta completa de las compañías, asumiría el rol de propietario y administrador (Guajardo 2007).

El proceso de estatización de ferrocarriles y la consecuente implicancia de esta industria en la política económica del país es importante tenerla en cuenta para así comprender el deceso de ésta desde la década del '60 y su desmantelamiento definitivo a contar del '73, ya que, las tesis sobre el decaimiento de la industria ferroviaria en Chile por un lado se fundamenta en la mala administración de la EFE, su incapacidad de hacer competir los mercados, la des-actualización de maquinarias y su déficit financiero, y por otro lado, se argumenta también que el exceso de parlamentarismo, más las prácticas provenientes de los 'acuerdo de caballeros' y ciertas cualidades de sus ingenieros, conllevaron a que EFE fuera en cierta medida una especie de 'archivo expiatorio' de la clase política de la época.

Respecto a la imbricación de EFE a la política económica del país, Guajardo cita al ingeniero Raúl Simón Bernard, quien indica que las pérdidas de la empresa se deben principalmente a la política monetaria, cultural y estratégica del Estado, las cuales estaban en ese momento arraigadas sobre el beneficio proteccionista, lo cual podía verificarse en algo tan concreto como las tarifas, las cuales no estaban calculadas para amortizar el capital y cubrir las obligaciones financieras, generando así una situación crítica para las arcas públicas (Guajardo, 2007). Sin embargo, este mismo factor, fue el que caracterizó a varios otros sectores industriales; en Valparaíso, tanto la industria portuaria como ferroviaria tuvo un incremento en sus tráficos debido a esto y, esa movilidad, no sólo se denota en los niveles de producción de la época, sino también en la circulación de personas y proyectos que hacían de esta ciudad, así como varias otras, tener cualidades cosmopolitas, es decir, que sirvieran para dar lugar a la convergencia de ideas y reflexiones de agrupaciones y colectivos, entre ellos, las organizaciones de los mismos trabajadores y sus iniciativas de organización y autogestión como lo fueron las sociedades de apoyo mutuo.

Respecto a la mala administración interna de EFE, ésta se refiere fundamentalmente a la desactualización de su material rodante, las dificultades para la obtención de este material y de técnicas para la mantención del equipamiento, en general, la falta de una industria metalmecánica a nivel nacional y su correspondiente formación y especialización en el área. Esta última característica, se vincula con otro factor que también resta entradas a la industria ferroviaria: el incremento progresivo e injustificado de trabajadores contratados; este fenómeno ocurre producto de las relaciones clientelares, favores políticos y pugnas sectoriales en donde *"el oleaje de la política*

llevaba personal no preparado para una actividad cada vez más compleja, pero que ya formaba parte del refinado juego de alianzas, acuerdos y disputas políticas de la república parlamentaria. Fenómeno también anotado en la aguda observación hecha en 1913 por una comisión inspectora de los Ferrocarriles del Estado, que describió el mecanismo básico que impedía tomar resoluciones serias y programas en esta materia, producto de las tensiones técnicas, económicas y políticas que cruzaban la actividad” (Guajardo, 2007:73).

Y, si la falta de formación y especialización en el grueso de los trabajadores, así como las relaciones utilitarias que se tuvo con ellos desde las prácticas clientelares, deterioró las potenciales capacidades técnicas y de oficio del personal de EFE, un último factor impactaría también en este ámbito así como el aspecto sociocultural de la empresa: el hacer de los ingenieros fue ‘apartado’; apartado en dos sentidos, por un lado de los procesos de mercado debido a los mismos ‘gajes del oficio’ ingenieril que en ese entonces perfilaban las casas de estudio y los grupos institucionalizados de ingenieros en el país (Hayek, 2003, citado en Guajardo, 2007). Y por otro lado, su condición como profesionales estuvo marcada por una ‘connotación elitaria’ debido a que este grupo además de estar emparentada con los políticos de la época, ya que la mayoría de ellos eran hijos de algún parlamentario, es posible constatar que las decisiones en EFE muchas veces no fueron tomadas por criterios técnicos sino que también por criterios comerciales y políticos producto de pugnas sectoriales que no consideraban costos del Estado ni la rentabilidad de EFE (Guajardo, 2007). Este ‘desarraigo del suelo social’ de parte de los grupos de ingenieros, evidencia una alianza tecnocrática-nacionalista dentro de la EFE que va desarrollando la industria, a la vez que a espaldas de la sociedad y lucrando de sus territorio (Salazar, 2003), lo cual malogró a la industria o fue en detrimento de ésta, y como dice Guajardo, *“hasta bien entrado el siglo XX Chile se rigió por un sistema político que dio un lento acceso a los partidos de base popular a la vez que permitía a los terratenientes retener su poder. Esto, a largo plazo, puso límites para el desarrollo industrial, la mecanización y la modernización relativa de su economía ya que la elite chilena se caracterizó, en palabras de Arnold Bauer, por estar constituida por ‘civilizados consumidores y primitivos productores’ (...) El problema no fue la tecnología en sí, sino la peculiar lectura que hicieron los hacedores de política pública sobre las potencialidades de este medio de transporte” (Guajardo, 2007:21-22).*

El ‘desarraigo del suelo social’ como modus operandi que se había sostenido, fue lo que las sociedades mutualistas, gremios y sindicatos ferroviarios enfrentaron mediante huelgas y paralizaciones durante el siglo XX principalmente, siendo sus principales demandas no sólo la mejoras de condiciones laborales, salarios y jornadas justas, sino que también las relativas a su participación en la empresa y su formación dentro de un determinado oficio, es decir, de su carrera ferroviaria; en este sentido, es importante hacer ver que, esta modalidad de administración del trabajo en la EFE comenzó a aplicarse a contar del año 1907 cuando por ley se crearon las Administraciones y Jefaturas Seccionales bajo la dirección del ingeniero Omer Hüet (Sepúlveda, 1959; Vasallo y Matus, 1943) quien, entre varias medidas, *“reorganizó el personal de servicio,*

dándole mejor situación moral y pecuniaria, para trabajar y andar derecho. Se deshizo de muchos empleados cuyos procedimientos no le satisficieron. Creó el escalafón, estableciendo la jerarquía ferroviaria, o sea el ascenso ordenado” (Poblete, 1907; citado en Sepúlveda, 1959:14).

Esta reorganización de la fuerza trabajadora no sólo fue motivada por la necesidad de descentralizar el servicio de producción industrial serializada que implicaba el sistema de transporte ferroviario, sino que se debió también a la demanda de los mismos trabajadores. Es importante recordar que, ese mismo año, se realizó la primera huelga de trabajadores ferroviarios por la defensa del valor de sus salarios llamada “la batalla de los peniques”, la cual, en un contexto de fluctuaciones sobre el valor de la moneda –devaluación principalmente– se produjo un encarecimiento de la vida que llevó a los obreros a exigir el pago de sus jornales a razón de un número fijo de peniques por peso (Vasallo y Matus, 1943), situación que dio un pie forzado a la EFE a reorganizar su personal. Este hito inauguraría la creciente organización y fraternidad entre los trabajadores ferroviarios en torno a objetivos inmediatos esencialmente mutualistas y de cooperación, ya que, a partir de esta huelga los obreros se organizarían en torno a núcleos locales llamados “comités laborales”, para luego agruparse y conformar diferentes “seccionales” o zonas territoriales, las cuales a su vez se cohesionarían en Consejos Federales; este sistema organizativo se sellaría en 1909 con la fundación de la Gran Federación Obrera de Chile (FOCH), la cual, junto con otras federaciones como la Confederación Ferroviaria de Chile, la Federación Industrial Ferroviaria y la Federación de Empleados Ferroviarios de Chile, en los años ‘60 y ‘70 jugaría un rol fundamental para la defensa y protección de los trabajadores, al igual que las organizaciones locales de carácter mutualista y cooperativista de los trabajadores.

Ejemplo de esto último, fueron las paralizaciones llevadas a cabo por los trabajadores ferroviarios en 1956 y en 1960, en los gobiernos de Carlos Ibañez del Campo y Jorge Alessandri respectivamente, según recuerdan los ex – trabajadores ferroviarios Darío Muñoz –del Taller de Herrería– y Alejandro Espinoza –de sección Tracción–:

“En el gobierno el año ‘56 después de haber entrado a la maestranza a ser ferroviario, tuvimos una guardia grande de 54 días (...) por reivindicaciones económicas y porque se hablaba de que la maestranza, ¡ya se hablaba en esa época!, que la maestranza no era rentable para el Estado. Y tengo entendido que en todo el mundo los ferrocarriles no son, no han sido nunca rentables para el Estado porque son servicios de utilidad pública, están para servirle al pueblo (...) no logramos absolutamente nada en esos 54 días; esa fue comandada, fue organizada por la Federación Ferroviaria de Chile, que era la más grande en lo gremial, era la más grande” (Ent. Ind. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 7, 04:22-05:24, p. 12).

“Jorge Alessandri, había planteado la política de no dar reajuste. Y habían pasado -del periodo de él- como dos años parece en que no había dado reajuste. Entonces nosotros rompimos esa política que tenía Alessandri con la huelga. Fue así como produjimos, digamos, tuvimos 30 días de huelga y al final se obtuvo un reajuste en ese tiempo como

de un 10%. Nosotros estábamos pidiendo más, usted sabe que siempre se pide con el tejo pasado. Además, la huelga integró al final a todos los ferroviarios porque fuimos nosotros los que nos lanzamos a huelga: los maquinistas. A la semana o dos semanas de estar en huelga se tiraron las otras organizaciones: maestranza, empleados y diferentes funcionarios. Pero más que nada, para nosotros fue una incitación, o sea, nos empujaron a la huelga esta gente como una forma de no producir tanto gasto porque, si ellos seguían trabajando, los otros estamentos, significaba estarle pagando el sueldo a ellos y no tenía entradas la empresa. Así que, como que hubo una movida ahí para llevar al resto de los ferroviarios al paro; fue así como se acoplaron todos los demás. Y al final de los 30 días, se obtuvo el reajuste de ese 10% que Alessandri había establecido de no otorgar reajuste” (Ent. Ind. a Alejandro Espinoza, 22.04.2013, Clip 2, 00:00:15 - 00:02:50).

En ambos periodos presidenciales, efectivamente la inflación fue una problemática económica que los mandatarios tuvieron que resolver a través de diferentes medidas, las cuales en la mayoría de las ocasiones, fueron perjudiciales para los trabajadores pese a ser su objetivo principal la estabilización del presupuesto fiscal. Sin embargo, fue en el gobierno de Alessandri donde su política económica fue más contradictoria y a la vez cuestionada ya que, las decisiones referidas hacia los grandes conglomerados de trabajadores –además de no otorgar los reajustes– también comprendieron medidas antisindicales, que entre varias cosas, causó no sólo la prohibición de huelga, sino que la represión y encarcelamiento a varios dirigentes como lo fue a Clotario Blest. Y, sin embargo y contradictorio a esta estricta posición, la agenda de inversión no estuvo enfocada en el déficit de viviendas sociales y creación de centros de asistencia de salud pública, sino que en la construcción de más de tres mil kilómetros de camino carretero a lo largo de Chile.

En efecto, ambos periodos se vieron enfrentados a masivas manifestaciones convocadas por los sindicatos y sus federaciones, así como huelgas generales coordinadas por la recientemente creada Central Unitaria de Trabajadores (CUT) bajo la figura de Blest. Además, este contexto promovió el surgimiento y el cruce de más y diferentes posturas de pensamiento dentro de los sindicatos, organizaciones sociales y territoriales, favoreció la organización de los trabajadores en general y re-estructuró los bloques políticos en nuevos partidos, fragmentando y problematizando más las posturas y posiciones (Moulian, 1986). Posteriormente, en el gobierno de Eduardo Frei Montalva, estas características sociales continuarían, en el sentido de que su política, además de contar con dos medidas pilares –la reforma agraria y la chilenización del cobre– también se enfocó en desarrollar un programa de promoción popular que incorporó a la vida pública a los grupos marginados mediante la ampliación de organizaciones de participación ciudadana, medidas que serían reforzadas posteriormente por el gobierno de Salvador Allende.

Éste último mandatario, continuaría con este programa bajo la afirmación de que en el gobierno de Alessandri, se contempló medidas que desfavorecieron a miles de

trabajadores, alimentando así un sentimiento de abandono a nivel general, mientras que el gobierno de Frei, tampoco pudo resolver las consecuencias de la inflación ya que sus acciones sociales fueron meramente superficiales, argumentando que, la causa de esto era que en ninguno de los dos gobiernos anteriores se habían tomado medidas estructurales de cambio que resolvieran esta situación y que conllevaba a alzas en el costo de la vida que sólo aumentaba las brechas de desigualdad en el país. En este contexto, es que tanto la campaña como el gobierno de S. Allende continuó con un modelo político-económico desarrollista, pero actuando en cambios estructurales (Comité Coord. UP, 1969).

Particularmente Allende sería muy apoyado en Valparaíso, inclusive después de su derrocamiento: *“Nos sentíamos explotados, todavía nosotros éramos explotados. Nosotros queríamos algo mejor para nosotros, para el país, para nuestros hijos. Entonces, aquí en Valparaíso el presidente Allende sacó la primera mayoría... aquí en Valparaíso... y como le digo, los cerros impregnados de lo que era, íbamos a las marchas, salíamos a la calle, luchábamos contra la dictadura, no nos quisimos ir del país porque teníamos la esperanza de que algún día lo íbamos a lograr para que ellos [el régimen militar] salieran, dejaran el país”* (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 6, 10:05-11:35, p. 11).

Algunas de sus medidas más destacadas y que impactaron en Valparaíso fue que, a las organizaciones territoriales como las cooperativas de vivienda y juntas de vecinos, se les dio herramientas de auto-fiscalización y autogestión mediante instancias formativas a través del municipio y, respecto a las empresas del sector público, determinó que sus Consejos Directivos y Comités de Producción, contaran con directores y participantes directos de sus obreros y empleados, abriendo así posibilidades efectivas de voz a los trabajadores (Comité Coord. UP, 1969), lo cual afectaría a la EFE en varios sentidos además del señalado, consolidando a la empresa como ‘la empresa social más antigua del país’, es decir, que el gremio ferroviario participara en la gestión de la empresa mediante sus representantes (Sánchez, 1972). Estas medidas estarían fundamentadas en la idea de querer acabar con el centralismo burocrático de las prácticas políticas para re-estructurar las acciones de gobernanza a un nivel más local y organizado con la trama de trabajadores y habitantes a través de Asambleas Provinciales.

A esto se sumarían acciones puntuales que favorecerían a la EFE y sus trabajadores, como el aumento del presupuesto para la empresa, la promoción de nuevos ramales, la adquisición de nuevos repuestos y material rodante, la activación del proyecto turístico del ‘Tren Popular de la Cultura’ que recorrería el territorio de norte a sur y la publicación en medios de prensa tanto de las razones seculares y de fondo del problema en ferrocarriles como de sus proyecciones.

Respecto a las razones y al problema de fondo, el Sr. Eulogio Joel Sánchez O., director de la revista ‘En Viaje’ señala que *“esta empresa que nació para cumplir una función social y de progreso en la economía del país, con la colaboración de sucesivos*

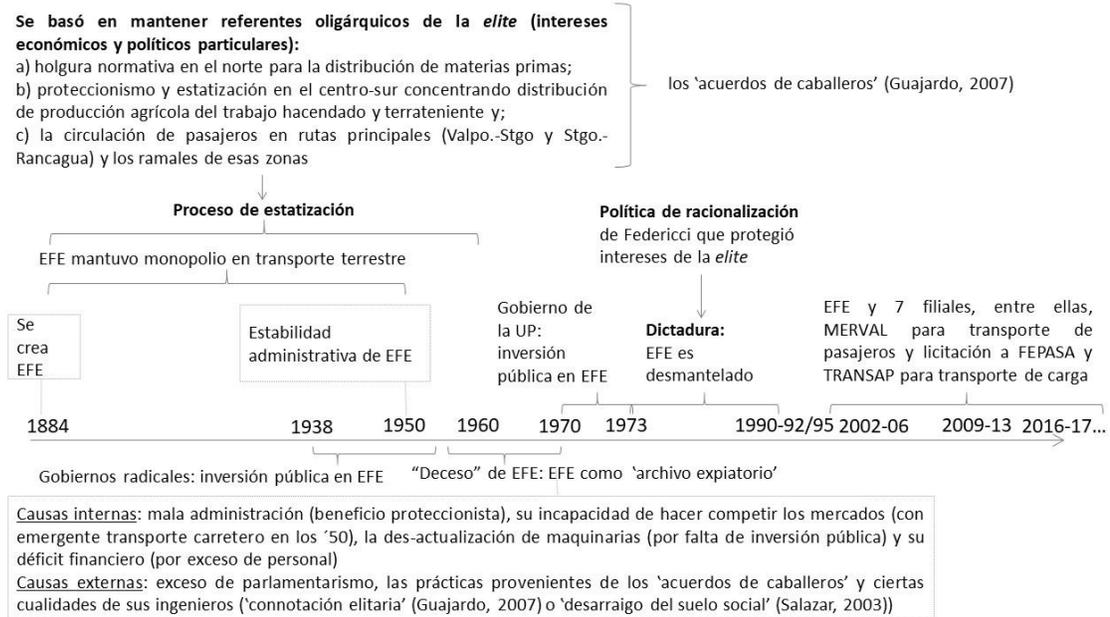
gobiernos a través de su historia, fue explotada en beneficio de particulares intereses de clanes latifundistas, mineros, industriales, madereros, etc., los que para transportar sus productos y mercancías la aprovecharon en su rubro más rentable, como lo es su servicio de carga. No se preocuparon de la renovación, mejoramiento y modernización de sus equipos, negándole inversiones siquiera medianamente equivalentes a su tasa de depreciación. Mucho menos de aumentar sus equipos en relación con el crecimiento de la población condenando a la Empresa de este modo a quedar obsoleta. Este es el alto tributo que ha pagado esta empresa por su temprana condición estatal, y por su heroísmo de sobrevivir un siglo en medio de un sistema capitalista y de intereses privados. En esta síntesis de la causa de fondo, llegamos a la pobreza material actual de la empresa, enfrentada al problema motivo de las críticas, agudizado por la masiva demanda de pasajes del público que huye del calor más violento de los últimos tiempos, y al margen de la incredulidad política, por la posibilidad que le entrega un mayor poder adquisitivo” (Sánchez, 1972:15).

Y sobre las proyecciones de la EFE, el Subdirector Comercial de la EFE publicaría ese mismo año los planes concretos para la activación de un servicio metropolitano de transporte en Valparaíso, indicando que la fabricación de nuevos carros estaba orientada a este servicio, los cuales serían realizados por diferentes empresas nacionales. La demanda se reforzaría en el aumento de frecuencia en el transporte de pasajeros dentro de la región en los tramos inter-comunales, pero principalmente en la atención del transporte de carga vinculada a la industria portuaria de la ciudad, debido a las alzas de intercambio con Argentina por la zona de Mendoza (Andrews, 1972).

En general estas palabras y acciones opacarían en cierta medida especulaciones efectuadas en los gobiernos anteriores sobre la no rentabilidad de la EFE y aseguraría al gremio ferroviario estabilidad y proyección en sus trabajos. Parte de este proceso es relatado también por el señor José Cádiz, extrabajador ferroviario del taller de Galvanoplastia: *“durante el periodo que recién asumió Salvador Allende, en esa época se pidió un estudio para ver la factibilidad de seguir manteniendo ferrocarriles o no. En ese estudio, las diferentes empresas que participaron, la rusa, la francesa y la norteamericana, estas tres entidades independientemente una de otra, determinaron que por la geografía del territorio chileno era imprescindible mantener el ferrocarril, las tres concluyeron de esa forma (...) trasladar las cosas en camiones tenía un costo altísimo, significa un chofer por camión, significa combustible”* (E.I. a José Cádiz, fecha, p. 11).

En síntesis, el proceso de estatización de la EFE se llevó a cabo mediante prácticas que, vistas en retrospectiva, pueden ser las causales del deceso de ésta. Mas no por su principio social, sino por los conflictos de intereses con los cuales se ejerció su administración pública. La condición de “archivo expiatorio” de la EFE producto de los ‘acuerdos de caballers’, tal como señala Guajardo, aportan una gráfica sobre lo mencionado:

Ilustración 5: Proceso político-económico del sistema de transporte ferroviario en Chile (1884-2017)



Fuente: Confección propia.

4.6. Golpe de Estado y Dictadura cívico-militar en el Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso

Sin embargo, esta continuidad sociocultural fue entorpecida. En Chile, la dictadura cívico-militar fue la interrupción del camino que iban trazando los trabajadores y sus familias en su conformación como ciudadanía y en su conciencia política. Del Golpe de Estado, ex trabajadores de la sección Transporte (Sr. Héctor Donoso), Maestranza (Srs. Manuel Gómez y Darío Muñoz) y Tracción (Sr. Manuel Gálvez), describen:

"Aquí en Sección Transporte aparecía un listado, en 1^{ra} y 2^{da} Zona aparecía el listado, con 35 a 30 funcionarios que decía arriba: 'por no ser necesarios sus servicios, declárese vacante los siguientes puestos', a todos los que tenían más de 30 años de servicio. Todos para afuera. Periódicamente iban apareciendo esas listas para eliminar al personal (...) Esa frase me parecía ofensiva, claro, 'por no ser necesarios sus servicios'. Yo tenía 35 años de servicio. Te imaginas claro, del año '43 al '76 (...) Había sido ferroviario mi abuelo... mi papá ferroviario, yo fui 3^{ra} generación y me dicen 'por no ser necesarios sus servicios'" (E.I. a Héctor Donoso, 24.04.2013, Clip 11, 00:05:28 - 00:06:47).

“El 11 de septiembre del '73 cuando yo me levanté temprano y fui a trabajar –yo no era jefe todavía– no me dejaron pasar. Había de la Avenida España, había una escala para llega al taller, no me dejaron pasar. ¿Y por qué? les dije yo. ‘Hay orden militar de no dejar pasar’. ‘Pero yo trabajo y tengo que ir a trabajar –le dije yo– no puedo faltar’. ‘No –me dijo– eso se va a arreglar después, usted quién es’. ‘Yo trabajo’. ‘En qué trabaja usted, en qué sección trabaja’. ‘Yo trabajo en laboratorio –le dije yo–, y ahí trabajamos 5 personas con el sub-ingeniero que trabaja con nosotros’. ‘Ya, quiero un técnico, ya, quiénes son las personas’. ‘Bueno, si quiere les doy los nombres pero...’. ‘No, nosotros tenemos los nombres –dijo– ya tenemos los nombres de todos los que trabajan en el taller eléctrico’. ‘Lo pueden comprobar entonces –le dije yo–. ‘Pero vuélvase –me dijo– y escuche la radio, ahí se va a dar la orden desde cuándo usted puede empezar a trabajar’. Pasaron varios días, casi una semana, y nosotros no íbamos a trabajar porque no daban la orden ellos, tenían los bandos militares no más, bando militar número 1, no sé cuántos bandos militares leyeron antes que nosotros pudiéramos ir a trabajar. Y yo tenía una grabadora y grabé los últimos discursos de Allende también... cómo incitaba a la gente al primer día, me acuerdo, primer día, a cada rato... salía la voz de él porque tenían la radio, la radio Magallanes en Santiago que se la habían tomado y a través de esa radio ellos difundían y habían otras más que agarraron la cadena y en todo el país se sabía lo que estaba diciendo, y estaba incitando a la gente que defendiera a su gobierno legítimamente elegido. Pero eso era un suicidio para los trabajadores, ¿cuándo un trabajador iba a poder discutirle a unos militares que andaban armados?, andaban con pistola y andaban con... algunos andaban con metrallera” (E.I. a Manuel Gómez, 2009, clip 4, 00:06:06-00:09:53, p. 9-10).

“Esto fue más de un año que tuvimos a los militares en la maestranza. Humillados, maltratados y bueno, tuvimos la mala suerte de perder dos o tres compañeros, los nuestros fueron torturados, llevados a Pisagüa, otros fueron masacrados aquí en la Esmeralda” (E. I. a Darío Muñoz, clip 6, 11:35-12:04, p. 11). “Me recuerdo yo que, el día quince fuimos llamados para integrarnos a la maestranza y, se nos pasó por un cedazo, íbamos entrando y en base a una lista que tenía un militar ahí en un escritorio iban dando los nombres de la gente, nos pusieron en una fila, íbamos entrando, y ese compañero que estaba con ‘tikeado’ como marxista no entraba, la gente de la unidad popular no entraba, fueron muchos los compañeros que fueron exonerados ese mismo día, tomados presos y llevados a los centros de tortura” (E.I. a Darío Muñoz, clip 7, 00:10-03:57, p. 11). “A nosotros en la maestranza se nos inmovilizó de tal manera que se nos prohibió salir de un taller a otro, no teníamos convivencia con el resto de los compañeros, no podíamos andar más de a dos en nuestros propios talleres, estábamos encerrados (...) Muchos de nosotros llegábamos, muchos compañeros después de ser tomados detenidos y torturados dejaron... murieron muchos de ellos a los seis u ocho meses, yo era testigo del taller mío era uno de los talleres donde el 90% éramos de izquierda, teníamos demócrata cristianos que en el momento de la dictadura no compartían mucho con nosotros, se marginaron ellos y... y como decía anteriormente, ehm, fue muy duro para muchos compañeros, muchos de ellos murieron, muchos de

ellos perdieron sus trabajos pero nunca dejaron de estar en contacto, en forma solidaria con ellos, nosotros solidarizamos con ellos y los ayudábamos porque sabíamos, muchos de ellos quedaron sin trabajo sin posibilidades ninguna, porque fueron marginados y... muchos de ellos se tuvieron que ir al exilio, la mayoría se fueron al exilio. De la maestranza yo creo que más de 500 compañeros se fueron al exilio, la mayoría de ellos se fue a Suecia, el país que más acogió a los chilenos en ese momento porque había un gobierno socialista” (E.I. a Darío Muñoz, clip 8, 00:00:01-00:05:51, p. 13-14).

“Eso fue prácticamente un desastre, fue un desastre, ¿por qué? porque hubo un pronunciamiento: como todos estábamos tildados de "comunistas" y aparte de que empezó el toque de queda. Usted sabe que, usted no nacía todavía. El toque de queda empezó rígido desde el primer día a las cuatro de la tarde, el segundo día igual, o sea, estuvimos como un mes con un toque de queda hasta las seis de la tarde; nadie podía andar después de las seis. Por lógica, los trenes que salían tarde, trenes de carga nocturnos que salían a las ocho de la noche de aquí de Valparaíso a Santiago; esos trenes se cortaron. Empezó a trabajar solamente de día. Y los trenes que salían de noche que eran especiales, con carga especial como petróleo o bencina, esos iban con milicos, con militares en la Máquina y en la casita. Así que estábamos cortados, no podíamos trabajar. Los Trenes de Pasajero que salían a las nueve de la noche de aquí, a las diez o a las once y media un tiempo, fueron suprimidos. Entonces qué pasó, que toda esa gente quedamos como, quedamos como vacantes, sin trenes. Entonces... si antes había cincuenta trenes diarios o más tal vez y llegó el momento que teníamos mucho menos, todo ese personal quedó reducido, quedó abajo. Nos daban vuelta la Casa de Máquinas y no teníamos qué hacer porque no teníamos trabajo, entonces ahí empezaron a buscar la manera de achicar los escalafones. Buscaron primero a los más, a los connotados colores políticos y los demás para afuera... Entonces quedó la "elite". A mí me pilló en toda la categoría de carga. Hasta el '75 yo estuve en carga, '69 - '75... Y después en 1^{ra}, pero después en 1^{ra} yo tuve los trenes, los Expreso, así que ahí teníamos trenes más fijos, más de horario no tan nocturno... Yo ese día [11 de septiembre de 1973] venía viajando de Santiago, venía con un carguero como maquinista de carga. Veníamos con un tren... el 32 me parece; y nos causó extrañeza porque nosotros salimos de Santiago, de la Alameda como a las 07:20 más o menos, 07:30 y nos causó extrañeza porque nosotros atravesamos el túnel Matucana y salíamos a Yungay, la estación, y nos tenían la verde, o sea para seguir avanzando. Y a esa hora, más o menos, el Expreso de Santiago salía un cuarto para las ocho. Entonces nosotros decíamos "uhm, el Expreso no pasó", así que seguimos con verde...” (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 5, 00:07:50 - 00:11:56). “...en Llay-Llay supimos nosotros que había habido un pronunciamiento... a través de los medios. En ese tiempo no teníamos los medios de comunicación como ahora que tienen radio, no había teléfonos celulares, entonces estábamos, nosotros nos atendíamos de acuerdo con las cabinas. Las cabinas de movilización, esas tenían "selector" que le llamábamos, que eran teléfonos y "huich", esos llamaban y anunciaban. Y después llegamos a Calera y en Calera ya ahí, "huich", suprimido el tren... pero nosotros, como cargueros, andábamos con la ropa al hombro así. La ropa, las cajas con las herramientas, las cajas donde llevábamos los utensilios

para comer 'colacha'²¹, todo: té, café, el azúcar. Y, quedamos ahí, y tuvimos que venimos a dedo, pero era complicado porque tuvimos que ir haciendo etapas, etapas para La Cruz, de ahí nos trajeron, de ahí para Limache parece y de ahí nos trajeron hasta Viña y en Viña tuvimos que, ahí en Uno Norte con Libertad, la persona que nos trajo dijo "bueno hasta aquí no más los llevo yo" y a todo esto ya eran como las cinco de la tarde y, anunciaban en radio que hasta las seis había toque. O sea que de las cinco hasta las seis, tenía una hora para llegar a mi casa. Y en ese tiempo yo vivía en la población Villa Real que queda allí en Esperanza con Recreo. Así que ahí llegamos, alcancé a llegar (...) Y muchos quedaron en Santiago, muchos colegas quedaron allá porque no les tocaba tren todavía y esos sufrieron más que ninguno porque no podían salir de la Casa de Máquinas, estuvieron viviendo varios días allá. Y la familia preocupada, preocupada de lo que pasaba. Fue un desastre. Y en lo económico también, en lo económico perdimos nosotros. En ese tiempo había, no sé, dicen que estábamos listos para un arreglo de planta, que nos iban a pagar un incentivo, un incentivo como de seguridad, varias cosas, una buena plata y, sobró todo, no alcanzaron a firmarlo. Perdimos ahí. Y después perdimos todo, perdimos viáticos porque no podíamos trabajar, perdíamos servicio nocturno porque no podíamos trabajar de noche, así que los sueldos se achicaron, se redujeron bastantes” (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 6, 00:00:00 - 00:03:58).

Luego del Golpe, devino su Dictadura Cívico-Militar, en donde miles de trabajadores fueron jubilados anticipadamente mientras que los trabajadores recientemente ingresados, en el mismo año 1973 varios meses antes o un par de años antes, vieron perjudicada su carrera ferroviaria, la cual perdía posibilidades de aprendizaje y ascenso, menoscabó las relaciones laborales y conllevó a aceptar abnegadamente condiciones de precarización laboral, como fueron los casos de los señores Gregorio Fernández y Roberto Ramos:

“...Después del 73 empezó a reducirse el trabajo, yo ya estaba puntero para andar en carga y todo eso, ascendí a ayudante de primera me acuerdo, pero en el escalafón, no en el trabajo, como ayudante de primera después del 73 el trabajo empezó a.. se iba gente, se iba gente jubilada, pero en la, en mayor proporción se disminuían los servicios por lo tanto nadie avanzaba, se retrocedía. Y después que éramos ayudante de primera, volvimos a lo que habíamos comenzado, a limpiadores... [también] nos tiraron de mecánico a los talleres: nos mandaron al taller frenos me acuerdo, yo estuve en el taller freno trabajando, de mecánico porque no tenía cupo acá en tracción (...)la pasamos dura, la pasamos dura ahí y estuve a punto de irme porque no me alcanzaba para subsistir, claro, yo tenía tres hijos y mi señora se preocupaba de ellos porque estaban chicos, no podía trabajar.” (E.I. a Gregorio Fernández, 06.03.2013, p. 4).

“Yo partí, date cuenta que siendo estudiante en práctica, egrese de la Escuela Industrial de La Calera, y de ahí busque práctica y me fui derecho a un taller que se llamaba

²¹ 'Colacha', 'choca' o 'choquita' se le llama a la comida que se sirve el trabajador en su hora de colación.

'Taller de Alumbrado de coches' (...) y de ahí haciendo práctica hubo una postulación para entrar a la parte que se llama Tracción, a la parte del gremio, Tracción, eran las personas que conducían las locomotoras, postule y empecé, así pase ahí de ser un estudiante en práctica postulé, gane el concurso, he ingrese en el año 73, 25 de enero del año 1973, ahí partió mi mundo laboral en ferrocarriles ya digamos, de planta, ni siquiera de patio todavía porque estaba a prueba (...) yo estuve un tiempo muy malo de ingreso... me voy a Los Andes a trabajar también como aspirante como limpiador y, y se da la situación que se provoca un, esto como se llama a ver, un intercambio... entonces hicimos el trueque: me cambio yo digamos, me vengo para acá para Barón y él se va para Los Andes y llego acá en Septiembre, los primeros días de Septiembre del 73 antes del Golpe y no me conocía nadie negro, nadie, nadie. No tenían idea que yo era Roberto Ramos, los únicos que me conocían eran los jefes que iban a reemplazar a Los Andes, pero de ahí para adelante yo no tenía digamos y, ahí parte un problema serio para mí porque no era conocido, no se sabía quién era Roberto Ramos, entraba a los lugares yo y la gente se quedaba callada, pensaba que yo era un soplón, que era un gallo de la armada, que era un gallo que estaba metido infiltrado ahí dentro de ellos. Me costó muchísimo sacarme ese, ese puntito en que aparezco como te digo yo, la primera semana previo al Golpe acá en Barón y de ahí vino para mí un, un tema largo pero muy largo de muchos años, yo te diría fácilmente el 73, uf! pasamos el '80 con... ¡y yo seguía ahí limpiando!, no había espacio para mí porque empieza la reducción de personal, por lo tanto no había manera de subir hacia las pegas digamos del ayudante” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, Pág. 1, clip 1, 00:00:13 - 00:01:07 y Pág. 4, clip 3, 00:07-02:52).

Como es posible observar, el corte del servicio de transporte y la reestructuración de personal mediante despidos fueron las primeras acciones llevadas a cabo por los agentes golpistas. Paralelamente, se llevó a cabo el descabezamiento de los sindicatos, gremios y organizaciones, y su consecutiva pérdida de beneficios tal como señala el Sr. Alejandro Espinoza, ex-trabajador ferroviario de sección Tracción: *“Nosotros seguimos funcionando [como un sindicato], seguimos funcionando, aunque no con mucho éxito, pero... descabezaron la organización (...) En ese entonces se hacían elecciones, podríamos decir, de tipo partidista. Entonces, estaba organizado el sector del partido comunista, del partido socialista, en un lado y, en ese entonces yo era y sigo siendo independiente; siempre bregué por la organización sindical no políticamente. Entonces, yo participé en un grupo –en ese entonces éramos independientes; algunos nos tachaban de que no éramos tan independientes, de que algunos eran demócrata cristianos– bueno, la cosa es que, todos nosotros por el hecho de haber sido derrotados por ellos, quedamos en los segundos lugares (...) Y cuando vino el descabezamiento nos hicimos cargo nosotros de la organización. Fue así como tuvimos varias, varias digamos, discusiones por tratar de mantener las cosas que teníamos que, así y todo, quitaban muchas garantías, muchos beneficios que teníamos (...) beneficios sociales y económicos. Nos quitaros algunos, algunos emolumentos que teníamos anexos al sueldo. Nosotros teníamos: el sueldo base, ganábamos viáticos, teníamos una creación... o sea, como no podían medirnos las horas extraordinarias, nos crearon un sistema*

extraordinario en base a prima de kilometraje que le llaman; ganábamos nocturnos y un sin número de anexos. Varios de esos anexos nos fueron quitados” (E.I. a Alejandro Espinoza, fecha, Clip 2, 00:04:42 - 00:07:33).

Uno de esos dirigentes descabezados fue el Sr. Fernando Navarro, quien trabajó en la sección Tracción como maquinista en la 1^{ra} Zona de Valparaíso, dirigente sindical de la Federación Santiago Watt de la seccional 1^{ra} Zona y ex dirigente de la Central Unitaria de Trabajadores (CUT), tomado detenido por la Dirección de Inteligencia Nacional (DINA) en 1976 y Detenido Desaparecido hasta la fecha. El Sr. Alejandro Guerrero, ex-trabajador ferroviario de sección Tracción lo recuerda: *“un compañero nuestro maquinista, el presidente mártir le decimos porque era el presidente de la federación en el período en que se dio el Golpe de Estado: Fernando Navarro Allende, fue compañero mío, yo ayudante de él, un excelente, como ser humano excelente, como compañero también excelente, gremialista ciento por ciento, luchando por su clase, y esa era la gente que más miedo le tenían ellos porque la herramienta que tenían era la palabra y los otros no, ellos tenían las armas, y las armas hieren más que la palabra, matan, las palabras duelen y queda ardiendo, pero no mata. Así que como él es el caso que más recuerdo yo que nos toca muy directamente a nosotros” (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, p. 10).*

Sobre el desmantelamiento propiamente tal a la industria ferroviaria, los ex-trabajadores de Maestranza (Sr. José Cádiz) y Tracción (Sr. Roberto Ramos), mencionan lo siguiente:

“Lo que ellos buscaban era liquidar ferrocarriles, en el fondo es eso, con el personal que había el Gobierno tenía un temor por el número de personas que éramos. ¿Por qué a los del cobre le dan sin mucho preámbulo? Los petitorios que hacen en su mayoría se los aceptan, porque el número es muy grande, el número de personas. A ellos les interesó ir desarmando gremialmente estas instituciones que tenían mucho personal, eso fue lo que le paso a Ferrocarriles. Los trenes los empezaron a suprimir, de una forma muy burda. Por ejemplo, había automotores que salían en que la gran mayoría de los trabajadores de aquí de Valparaíso vivían en los alrededores, Villa Alemana, Quilpué, Belloto, ciudades dormitorios del Valparaíso trabajador. Entonces esos trenes a ciertas horas se iban repletos, tenían un rendimiento del 100% y de la noche a la mañana cuando se puso en práctica el plan, el tren que salía a las 18:15 lo adelantaron sin avisarle a nadie y lo hicieron salir a las 18:00, entonces muchos se quedaban abajo y cuando llegaban les decían que el tren ya salió. En la Estación de Viña se subía un inspector de pasajes para controlar el rendimiento del tren, entonces, cuál iba a hacer el informe: Tren vacío, o sea, no se justifica, se elimina y así empezaron a eliminar trenes, justificando lo que pretendían hacer más adelante” (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, p. 12).

“Creo haber tenido la mala experiencia de haber visto, ponte tú, cómo el sistema... cuando se empieza a socavar el sistema ferroviario, de haber trabajado en una locomotora, ponte tú, de turno de las 7 hasta las 15 horas, y nos piden 'oiga tráigame

esta locomotora, déjemela aquí en la tornamesa' y estaba un señor ahí con un equipo de oxígeno y empiezan a cortarla en chatarra, una locomotora que había servido en el curso de la mañana haciéndole la pega en el patio y después de haberla dejado puesta allí, viene un soldador y empieza a cortarla con oxígeno... eso creo que marca el inicio de esta feroz, digamos eh, manera de destruir esta empresa que si uno se va a los datos históricos, los gobiernos cuando implantaron o crearon el ferrocarril invirtieron lo que no tenían, se endeudaron hasta dónde no pudieron, dejaron de hacer cosas importantísimas en educación tal vez en salud por tener un ferrocarril del tamaño que se logró aquí en Latinoamérica, entonces eh, y ver cómo en este proceso, digamos, de destrucción, empiezan de esa manera a destruir una locomotora que estaba sirviendo en el curso de la mañana (...) Empiezo a mirar también en esta época como se transforma el transporte y claro aparecen las grandes transnacionales en donde traen sus propios camiones, donde traen, venden digamos parte del ferrocarril a estos grandes consorcios, en donde subvencionan el petróleo para que todo esto funcionara y claro y eso permite obviamente... el ferrocarril para ellos no era importante si no que lo más importante es cosa de ver (...) Y hoy día tú ves, tú vas a los terminales de buses verdaderas estaciones igual que el ferrocarril o sea, esa cuestión mercantil que permitió el, digamos eh, destruir una empresa de tanto valor, de tanta envergadura y convertirla prácticamente en chatarra (...) Yo culpo derechamente al gobierno militar, a estos 'políticos' que lo único que consiguieron... viene un gobierno de concertación... y siguieron destruyendo tal cual, porque el modelo le acomoda a ellos o sea todo ese modelo implantado por los milicos por, la dictadura con estos economistas, qué sé yo, que llegaron con estos Chicago's Boys, todo ese tamaño de compadres que llegaron y estamos, siguieron la misma, el mismo modelo, no cambiaron ni si quiera, ni una coma..." (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 7, 05:00-09:17, p. 13).

En efecto, para 1989 *"las maestranzas y talleres que no han desaparecido por las sucesivas ventas y traspasos a privadas se encuentran con su infraestructura desabastecida y deteriorada. Los pañoles cuentan con mínimo instrumental y la mayoría de las herramientas están en mal estado"* (Bustamante y Echeverría, 1989:18) siendo varias de las maestranzas más importantes del país, hipotecadas (San Bernardo, San Eugenio y Concepción), reducidas (San Eugenio y Coquimbo) o en calidad de inexistentes (Ovalle, Los Andes, Barón) (Bustamante y Echeverría, 1989).

Valparaíso en general se vio afectada principalmente en sus dos mayores industrias. El sector portuario como el ferroviario habían desarrollado hasta ese entonces una industria fundamentalmente sustitutiva y con un fuerte rol regulado por el Estado con facultades políticas y económicas, asegurando así el desarrollo sostenido de la producción y la ampliación de la participación de las organizaciones sociales (Aravena et al. 2006). El Sr. Darío Muñoz recuerda respecto del impacto de la dictadura en el sector industrial de la ciudad de Valparaíso: *"desarticularon todas las industrias, empezaron a llevarse las industrias, aquí existían, aquí estábamos llenos de industrias yo no sé Valparaíso cómo sobrevive, porque aquí teníamos la Chilena de Tabacos, teníamos la Costa, teníamos la Hucke, teníamos imprentas grandes, imprentas modernas, teníamos el astillero Asaba*

(...); los portuarios que era un gremio tan grande, desarticulado totalmente, los ferroviarios por otro lado. Se llevaron todas las empresas de aquí, de Valparaíso (...) Nunca hubo posibilidades de tener contacto con otras organizaciones” (E.I. a Darío Muñoz, clip 8, 00:01-02:48, p. 13-14). Respecto de este periodo, Grez también señala que la base productiva de Valparaíso fue destruida: “la desindustrialización, además de la posterior modernización y privatización del puerto, junto al conjunto de transformaciones neoliberales, acarrearón terribles secuelas de cesantía, trabajo precario, miseria, delincuencia y destrucción de su tejido social” (Grez, 2014:19-20).

La industria ferroviaria fue una de las más golpeadas por la dictadura cívico-militar debido a que era una de los gremios más grandes e importantes de Chile, junto con los trabajadores mineros y portuarios, con el alcance de que, el gremio ferroviario tenía mayor convocatoria a nivel territorial debido a que su orgánica y estructura reivindicativa era reflejo de la misma red ferroviaria que sostenían; bajo un sistema federado entre sus zonas y comités, el gremio ferroviario a nivel nacional tenía una alta capacidad de respuesta eficiente ante sus necesidades y demandas, especialmente. La red organizada de trabajadores ferroviarios fue intervenida socialmente: sus poblaciones, sus organizaciones mutualistas que atendían simultáneamente demandas sindicales en aquel entonces y la progresiva privatización de servicios básicos como la salud y pensión afectaron fuertemente al tejido comunitario de raigambre ferroviaria. En Valparaíso este sector correspondió a los cerros aledaños a la industria, como el cerro Lecheros, Barón y Placeres, principalmente.

Hasta 1973 el movimiento poblacional era importante en el país y se centró mayormente en la obtención de viviendas, bienes y servicios básicos (ONG ECO, 1989). Un ejemplo clave de interrupción al desarrollo sociocultural a nivel local en las comunas del país fue la reforma municipal del régimen militar de 1979, la cual consistió en que los municipios a nivel nacional tuviesen: mayores atribuciones que antes eran responsabilidades del Estado –educación, salud primaria, programas de vivienda básica, entre otros–; mayor presupuesto, para financiar ese aumento de atribuciones; y la instalación de un nuevo gobierno político centrado en la figura del alcalde, relegando así la figura antes existente de gobierno colectivo (ONG ECO, 1989). Además, el control de las juntas de vecinos de ese periodo era ejercido por el Ministerio del Interior y sólo podían funcionar bajo el tajante alcance de ‘participación social’, es decir, que no implicara asuntos de índole político; ‘participación’ vecinal que le era funcional para su control ciudadano (ONG ECO, 1989).

También ocurrió que algunas experiencias continuaron su labor organizativa en sus barrios usando figuras legales de carácter sociocultural y apoyo mutuo, como ocurrió con las actuales organizaciones mutualistas, conjuntos habitacionales (ex-cooperativas de viviendas) y clubes deportivos. Otras en cambio, para poder continuar, tuvieron que funcionar en un contexto de clandestinidad, como relata el Sr. Darío Muñoz: “*Todo se empezó a dar en la clandestinidad, y como lográbamos estar arriba de la situación que vivía el país, porque aquí estábamos todos ciegos no sabíamos nada de la situación que*

pasaba, era escuchando en las noches en forma clandestina, Escucha Chile un programa hecho por chilenos, en el exilio, y que lo escuchábamos por medio de las radios rusas, lo grabábamos en la noche en forma clandestina y las fuerzas armadas llegó un momento que se detectaron algunas radios en la noche y salían a buscarla (...) Salían a prácticamente a investigar en forma donde estábamos clandestinamente sabiendo lo que vivía el país porque aquí llegó un momento en que ellos, ellos tenían el control de todas las radios, para que hablar de la televisión, la televisión se convirtió en el arma predilecta de ellos, ellos nos pintaban la pomada a la pinta de ellos, entonces los momentos que vivimos fueron imborrables y... no lo vamos a olvidar, fueron de mucha tensión” (E.I. a Darío Muñoz, fecha, clip 8, 00:02:50-00:05:51, p. 14).

En síntesis, el gremio de trabajadores fue afectado inicialmente por la persecución que se hizo a sus dirigentes, despidos injustificados, jubilaciones anticipadas, pérdida de asignaciones y medidas peores como el exilio, la reclusión forzada, la tortura, el asesinato y el desaparecimiento. Otras acciones que luego afectaron a la industria propiamente tal son las medidas que promovieron intervenciones al servicio que, en la eventual aplicación de las políticas de racionalización, desmantelarían el patrimonio de EFE basado en criterios únicamente económicos. La política de racionalización de José Luis Federici desde el Ministerio de Transportes a fines de los años 70 tuvo como propósito enajenar la propiedad pública de ferrocarriles mediante las siguientes medidas: reducción de la frecuencia de recorridos, reducción de máquinas, el ocultamiento y la destrucción de éstas y su reemplazo por una nueva forma de transporte basada en rutas camioneras y camiones de carga. Al trabajador ferroviario y su industria se le desmanteló y privatizó rápidamente, ya que atacaron directamente su base laboral justificando la inviabilidad de su servicio de transporte.

Desde 1975 se hicieron reformas estructurales en la economía del país, las cuales consistieron fundamentalmente en *“la reducción sostenible del aparato estatal, la extensión del sector privado en áreas de la producción que hasta ese momento eran de exclusiva gestión gubernamental”* (Aravena et al. 2006:58). La situación económica durante los primeros cinco años en Chile no fue clara y la junta militar sólo reconocía la urgencia de ‘normalizarla’ y de iniciar su ‘reestructuración’ (Aravena et al. 2006). Para 1984 con la creación del Código del Trabajo, las funciones de las organizaciones de trabajadores son divididas, es decir, las funciones sindicales se deberán atender separadamente de las necesidades mutuales a través de nuevas figuras jurídicas que levantasen.

Particularmente esta interrupción en el contexto organizativo de los trabajadores ferroviarios porteños mermó los vínculos de confianza entre ellos, en su espacio de trabajo, organizativo y dentro de sus barrios. Y, la reforma municipal de la dictadura que instrumentalizaría la figura de las juntas de vecinos para su control territorial anidaría tempranamente relaciones paternalistas y clientelares y la consecutiva corrupción en la ciudad, *“factor que ha contribuido a agravar los problemas, acelerando la degradación y decadencia de la ciudad-puerto. Como es sabido, Valparaíso y su región han sido el*

escenario de varios de los más bullados casos de tráfico de influencias, malversaciones y “triangulaciones” ilegítimas entre representantes de los poderes públicos, miembros de la casta política y empresarios, ocurridos en las últimas décadas” (Grez, 2014:25). Varios de estos casos de corrupción también han sucedido en el retorno a la democracia, e incluso hoy, se han documentado varios otros casos que suman miles de millones de pesos en cuestión. A esto se suma la deuda histórica que ha tenido Valparaíso desde 1990 y que arrastra a la actualidad, así como la duda sobre el uso de fondos aportados por la UNESCO a motivo de la declaratoria de Valparaíso como Sitio Patrimonio de la Humanidad (Grez, 2014).

4.7. Post-dictadura en el Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso

Las reformas económicas llevadas a cabo en el periodo de dictadura fueron continuadas y profundizadas en el periodo de democracia en la década de los '90. Si en 1970 a nivel nacional el número de trabajadores empleados en la EFE era de 24.717, para 1988 este número bajaría a 6.801 (Bustamante y Echeverría, 1989). El funcionamiento del servicio ferroviario en Valparaíso fue precario durante la década del '80; en 1988 se determina el fin del servicio ferroviario Puerto-Mapocho y se plantea el cierre del funcionamiento de transporte a nivel inter-comunal en la región, como relatan los señores Roberto Ramos y Miguel Órdenes:

“Bueno mis últimos años laborales los viví ahí en una parte que se llama Merval, que es el Metro Regional de Valparaíso que son las siglas cierto y, eso, bueno, eso se forma en el tiempo de la dictadura, y queda armado, digamos, separan lo que era el área de carga con la de pasajeros. Y con el choque de Queronque, todo eso hace que el tren no llegue más allá de Limache, entonces también se elimina en esa época el ayudante, quedan solamente maquinistas conduciendo los automotores, y eso hace una diferencia (...) Yo recuerdo el año 90 cuando llegó ya la democracia (...) me acuerdo que el gerente general que llegó a Merval, realmente llegó a cerrar lo que era Merval. Y este viejo loco llegó con una idea que hasta el día de hoy yo creo que dio su resultado, un día se le ocurrió cobrar 100 pesos de tarifa para donde fuera la persona y los trenes se reventaron, quedaron, pero... era tanta la gente... que los trenes casi se destruyeron por esa locura de este gallo. ¿Qué logró este hombre?, logró demostrar a las autoridades que el tren era capaz de mover un porcentaje importante entre la zona de Puerto – Limache, y eso dio paso a que Merval siguiera y se formara todo esto otro que era la continuidad digamos, lo que hay hoy día... esa locura de ese hombre permite demostrar que el ferrocarril era capaz de mover (...) Ahora todo eso, todo eso involucra como se va desarrollando Merval, viene la salida de los maquinistas mayores ya, quedamos los últimos que éramos 22, hombres que quedábamos ahí para conducir los trenes, y ahí empieza el fenómeno y los otros compañeros lo vivieron, donde ya se incorpora a la tripulación del tren, a la mujer” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, Clip 7, 00:02-03:39, p. 12).

“El año ’88 vino la campaña del SI y el NO, ganó el NO, derechamente ya se veía apertura a la democracia otra vez a través de una elección, con la esperanza determinada de que iba a ganar el candidato democrático... es así que los trabajadores de la empresa de las distintas áreas habían comenzado a generar propuestas y proyectos para que la empresa volviera a tener el rol que tenía antes y, dentro de eso, bueno, también nosotros como sindicato buscamos formas también de colaborar; también la federación a nivel nacional, por el hecho de ser ellos viejos maquinistas y conocer mucho de la empresa también colaboraron en presentar una serie de documentos y proyectos que revitalizaran el aspecto ferroviario, principalmente lo que era la situación del servicio de trenes de pasajeros y de carga. En el fondo los dos servicios estaban bastante minimizados. Ya trenes de carga, al año ’90 eran muy pocos los que quedaban y de pasajeros, igualmente. Con el accidente de Queronque del año ’87 el servicio de Valparaíso - Santiago se había cerrado entonces teníamos que solamente concurrir entre Puerto - Llay-Llay - Los Andes (...) Al final, toda la estructura gubernamental de ese tiempo se dedicó a buscar formas de que la empresa se reactivara, pero siguiendo la línea que ya había y es así que la carga se privatiza al final, se entrega a alguien que se llama FEPASA, donde había principalmente aportes americanos. Por otra parte, como Merval, Merval hoy en día es una filial. Tenemos suerte de que no se ha entregado cien por ciento a la parte privada, pero se maneja con un estamento privado, pero es una filial de la empresa. Y comienzan a aparecer en el tiempo los "programas trienales", que le llaman ellos, para hacer que la empresa vaya recuperando sectores de servicio a nivel nacional, principalmente de Santiago al sur. [pregunta de interrupción del entrevistador: ¿tu sientes que eso ha funcionado?] No, porque al día de hoy existen juicios, hay mucha gente que está marcada con eso, que pudieron... contratistas, subcontratistas y a lo mejor un tercer contratista que realmente la plata fue manejada de una manera, directamente al bolsillo y no a lo que se pedía como proyección. Una pérdida pero completamente grande, o sea, yo creo que con todos esos millones de dólares se hubiera recuperado de más el servicio hasta Puerto Montt” (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 6, 00:00:57 - 00:05:33).

Luego, al inicio de los gobiernos democráticos hubo un giro en su estructuración que promovió la privatización de éstos. En 1993 se constituye la nueva Ley Orgánica de EFE –que es la ley que sostiene actualmente a ferrocarriles en Chile– base legislativa sobre la cual se crearon en 1995, siete nuevas filiales para diferentes áreas de actividad, con el objeto de *“optimizar la explotación comercial de los activos ferroviarios, mediante la incorporación gradual de recursos y gestión privada”* (Sitio web de Grupo EFE, 2016). En síntesis y dicho de manera concreta, EFE es dividida, privatizada y sus funciones son reducidas. La filial dedicada al servicio de transporte de pasajeros en Valparaíso es el Metro Regional de Valparaíso S.A. (Merval), tal como señaló el ex – trabajador ferroviario Roberto Ramos.

Pese a lo anterior, los trabajadores, sus familias y pobladores buscaron nuevas vías de organización: algunas informales de carácter autónomo y otras formales que aprovechan la legalidad vigente en beneficio de los intereses de su sector (ONG ECO, 1989). Ambas

se desarrollaron a nivel local en el país y sirvieron a las comunidades de diferentes territorios. En Valparaíso, los trabajadores ferroviarios sobrellevaron el estanco e indeterminación laboral creando y manteniendo varias organizaciones y acciones colaborativas durante este periodo, como cooperativas de viviendas, clubes deportivos y acciones de ayuda mutua tanto a socios activos como jubilados para la contención socioeconómica entre ellos. Probablemente, sin la memoria del apoyo mutuo, dichas organizaciones no hubiesen sido fructíferas en el tiempo ni mucho menos hubiesen perdurado en un contexto adverso.

En este sentido, el Sr. Rubén de la Fuente comparte una reflexión general de este periodo en relación con la potencialidad estratégica que tuvo el gremio ferroviario y la capacidad de memoria que éste tuvo, pero a la vez, requiere y sigue necesitando desde sus organizaciones mutualistas con sus socios jubilados:

“Nosotros los ferroviarios fuimos un movimiento bastante fuerte, éramos 25.000 personas, y de esas 25.000 personas que estaban distribuidos, en varias organizaciones, Santiago Watt, Unión de Obreros, la Asociación de Jubilados. Siempre de tanto tiempo ese conglomerado, pero en su, en su estructura, aislada... eran muy fuertes, y ahí había una central de todos ellos, había una central, que era fuerte también. Ehh y...aún todo, por supuesto, como en todo orden de cosa, que el que es más fuerte es el que saca más ventaja, eso está claro. Por ejemplo, la Santiago Watt era el ente que movía los trenes... si ellos se paraban, se paraba ferrocarriles... se consolidó todo eso hasta el año 1973, fuerte, fuerza, dinámica, todas esas cosas, pero desgraciadamente vino un movimiento que fue más potente, más poderoso, que fue la Dictadura. Entonces la dictadura fue la que asfixió a toda la clase trabajadora, no sólo ferroviaria, de todo Chile...” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, Clip 4, 00:00:15 - 00:02:43, Pág. 10 y 11).

En este sentido, don Rubén de la Fuente, señala lo siguiente respecto a la idea de memoria:

“No hay memoria, no hay memoria ¿Por qué? Porque justamente lo que está pasando, está pasando porque hay intereses en que hay que matar la memoria (...) ya no hay ni memoria, ni memoria (...) la misma tornamesa uno la ve cómo funcionó, una caseta con sus motores, cómo entraban y salían las locomotoras. Ese movimiento tan bonito que apreciábamos nosotros los ferroviarios, porque era lo nuestro, lo cotidiano nuestro, ahora está ahí votada, se han robado todo, se han robado las ruedas. Ahora hay cuatro coches ahí, y por paradoja, por paradoja hay un tremendo letrero escrito a mano así con pintura y dice “Museo Ferroviario” ¿eso somos nosotros? ¿esa es la historia sintetizada de lo que hacía ferrocarriles? Esas locomotoras grandes, las Serpientes de Oro, las máquinas eléctricas, esas tremendas locomotoras a vapor, la famosa Micao...” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, clip 4, 00:15:16 - 00:18:26, Pág. 16). *“[Importa] no tanto recordar de que “mi abuelo en el año tanto murió...” y esas efemérides que en realidad no dejan nada. La memoria ferroviaria es lo que nosotros fuimos. Fuimos como ferrocarriles, que levantamos un país, sustentamos un país, que nosotros éramos pilar de un país. Eso es lo que me sorprende en la dictadura, que eh... el caballero, que*

estaba a cargo de esa, de esa dictadura, hizo desaparecer ferrocarriles a como diera lugar, como fuera, desaparece. Pero la pregunta mía de... yo no soy un erudito o un versado en ese asunto... ¿Qué hubiera pasado en un conflicto bélico? ¿Qué sé yo? Cualquier vecino nuestro, ferrocarriles, ¿Qué conducta tendría en ese minuto, o sea, ¿cuál sería su rol? Como ferrocarriles, cuando no había ferrocarriles, se lo hicieron tira, ¿Por qué? Se les cortó el oxígeno, y como se les cortó el oxígeno, ocurrió una desgracia harto grande (...) que fue el choque de Queronque. El choque Querunque fue única y exclusivamente esa asfixia que nos impuso la dictadura” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, clip 5, 00:10:51 - 00:15:30, Pág. 16). “Yo lamento, lamento bastante de que los ferroviarios hayamos perdido esa memoria, porque esa memoria no debe, no debe por ningún motivo desaparecer, porque estaríamos desapareciendo nosotros como personas. Yo tengo que dejar algo, no a mi familia, porque mi familia sabe que soy ferroviario, pero resulta que, a la familia ferroviaria, o sea las esposas de ferroviarios, hijos de ferroviarios. Y en memoria de sus abuelos, de sus tíos, de sus padres ferroviarios, ellos tomen esa bandera y digan, vamos a luchar por la memoria ferroviaria, la verdadera memoria ferroviaria” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, clip 5, 00:09:57 - 00:10:46, pág. 16). “En la dictadura fáctica pasó eso, que fuimos nosotros los que perdimos y a su vez, perdida esa memoria, se nos olvidó todo eso, ¿Por qué? Porque nos convenía, ¿si te recuerdas?, ojo, te puede pasar algo. Incluso ahora, lo que le estoy diciendo de las organizaciones ¿Quién quiere cooperar? Nadie, ¿Por qué? El temor, el miedo al... al militar. Un escritor que se haga ferroviario y diga una cuestión así en un libro que salga un... en los mineros por ejemplo Subterra, un escritor de ese tipo. ¿O qué?, bueno eso es cuestión directamente de la dictadura, pero post-dictadura nadie se atreve a nada ¿Por qué?, el temor, el miedo ¿Qué me puede pasar? (...) Pero ¿cómo lo afrontamos? ¡afrontándolo!, ¡tiene que sacarse el trauma, tiene que sacarse el trauma!” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, clip 5, 00:10:51 - 00:15:45, pág. 16).

4.8. Metro Regional de Valparaíso S.A. (Merval)

A partir de la década del setenta comenzó una crisis progresiva ocasionada por las políticas de la Dictadura en las cuales se ausentaron las inversiones para la mantención y reposición de equipos, tanto en el transporte de carga como en el de pasajeros; y por el contrario, se promovieron intervenciones al servicio que, en la eventual aplicación de las políticas de racionalización, desmantelarían el patrimonio de EFE basado en criterios únicamente económicos.

Sumado a esto, se debe considerar que paralelamente al periodo mencionado, se llevó a cabo una política de privatización de variados servicios, entre ellos el servicio de transporte carretero, el cual tuvo un fuerte crecimiento como competencia y ha llevado a una progresiva disminución del uso del transporte ferroviario.

Para revertir, en cierta medida, esta crisis progresiva del transporte ferroviario, en el año 1992 se promulgó la Ley N° 19.170, refundida posteriormente en el DFL N° 1 del

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en 1993, que constituye la nueva Ley Orgánica de EFE la cual sostiene actualmente a ferrocarriles en Chile. Desde esta ley, y ya para 1995, se crearon siete nuevas filiales para diferentes áreas de actividad. Actualmente EFE es propietaria de la infraestructura vial ferroviaria y se preocupa de su gestión y mantención, mientras que el servicio de transporte de pasajeros se transfirió todo a empresas filiales (sociedades anónimas), mientras que el servicio de carga, está completamente privatizado y funciona mediante licitaciones y los consecuentes contratos por los cuales provee de infraestructura ferroviaria especializada a empresas porteadoras ferroviarias de carga el cual regula los derechos y obligaciones entre las partes en el uso de la infraestructura ferroviaria.

Las empresas de transporte ferroviario de carga que han sido contratadas desde ese periodo, al día de hoy, son: los Ferrocarriles del Pacífico S.A. (FEPASA) y Transporte Ferroviario Andrés Pirazzoli S.A. (TRANSAP); Ambas empresas –las únicas dos a nivel nacional de éste tipo– trasladan y transbordan más de diez millones de toneladas anualmente y sus productos provienen mayormente del área forestal, minera, industrial, agrícola y contenedores en general, además de contar con servicio de bodegaje.

Paralelamente, EFE se ha mantenido confeccionado diversos tipos de planes a largo y mediano plazo en conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los cuales tienen como objetivo central la sustentabilidad del transporte ferroviario en el país a través de diversas iniciativas entre las que se encuentran: *“potenciar los servicios de transporte de pasajeros urbano y suburbano, bajo el concepto de trenes de cercanía y aumentar la participación en el mercado de transporte de carga”* (EFE, 2016, sitio web); considerando como ventajas la reducción de tiempos de viaje, descongestión vial, menor accidentabilidad y menor contaminación ambiental; otra ventaja aprovechada han sido las interconexiones modales del medio con puertos, carreteras y aeropuertos, tal como ocurre actualmente en la V región con la conexión del transporte de carga que circula entre sus puertos marítimos y la conexión con otros servicios de transporte terrestre de pasajeros como lo es el servicio de trolleys en la ciudad de Valparaíso o de servicio de acercamiento hacia el interior de la región.

Las siete filiales dedicadas al servicio de transporte de pasajeros son: Metro Regional de Valparaíso S.A., a través de su servicio MERVAL, Trenes Metropolitanos S.A., a través de su servicio Metrotren para trenes de cercanía, Buscarril para el servicio en el ramal Talca – Constitución y servicio TERRASUR para servicios de largo recorrido, Ferrocarriles Suburbanos de Concepción S.A., a través de FESUB, en la región del BioBío para sus servicios Biotrén, entre Concepción y Lomas Coloradas y Corto del Laja, entre estaciones Arenal (Talcahuano) y estación Laja. Esta última, FESUB, opera el servicio de pasajeros entre Temuco y Victoria, en la región de La Araucanía.

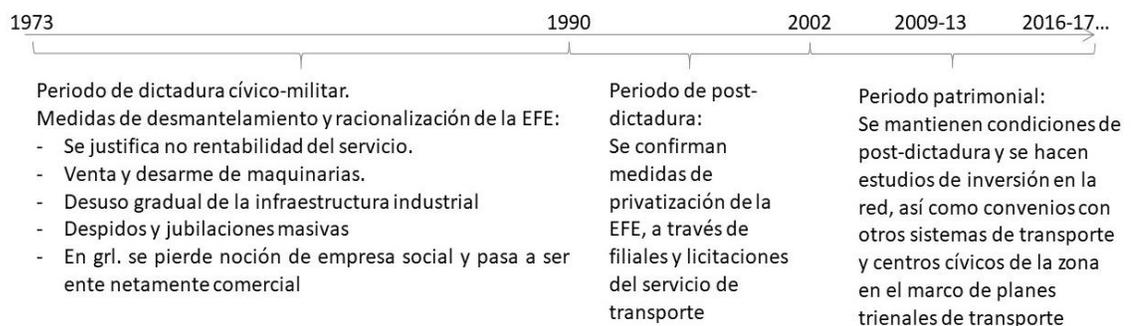
Específicamente la filial Metro Regional de Valparaíso S.A. (MERVAL) fue creada en 1995 bajo la personalidad jurídica de una sociedad anónima cerrada y de duración indefinida, se administra jurídicamente bajo modalidad de ente privada y su extracto se

encuentra inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Valparaíso, lo cual es importante porque quiere decir que tributa en la comuna de Valparaíso y, contradictoriamente por otro lado, se encuentra inscrita en el Registro de Valores y está sujeta a la fiscalización de la Superintendencia de Valores y Seguros, lo que hace que su gestión y administración esté regulada y a escrutinio público como cualquier otro órgano de la administración del Estado, susceptible además a la Ley de Transparencia, aunque su perfil jurídico sea el de un ente privado.

Hoy en día el territorio que cubre MERVAL comprende 43 kilómetros de vía férrea y 20 estaciones de Metro en la V región, siendo su tramo principal sólo de carácter local, el que va del puerto de Valparaíso a Limache y viceversa, esto debido a que en 1988 se determina el fin del servicio ferroviario a Santiago desde Valparaíso.

En síntesis, respecto de este último proceso de EFE, es posible comprender, de acuerdo con lo ya expuesto, que la causa del cambio de giro de un sistema de transporte social a un sistema de transporte netamente comercial se debió a los cambios estructurales ocasionados en dictadura al sistema político, económico y social en general.

Ilustración 6: Proceso político-económico del sistema de transporte ferroviario en Chile (1973-2017)



Fuente: Confección propia.

Los monumentos y zonas de la industria ferroviaria reconocidas por el Consejo de Monumentos Nacionales en Valparaíso, no cuentan actualmente con una gestión patrimonial de los sitios y por tanto, mucho menos contarán con una consideración por las memorias vinculadas a sus trabajadores y las Zonas de Conservación Históricas, colindantes al sector industrial.

CAPITULO 5: PROCESO HISTÓRICO-SOCIAL DE LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS DE LA 1ª ZONA DE VALPARAÍSO

5.1. Carrera Ferroviaria

La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) tuvo en sus inicios a cientos de obreros que hacían labores de fuerza que se encargaron de construir la ruta Puerto-Mapocho y ramales hacia el interior en la 1ª Zona de Valparaíso, habilitando pasos entre cerros y despejando vías a punta de pica y pala, instalando rieles y durmientes, construyendo puentes y túneles. Esas labores iniciales fueron realizadas por los llamados ‘carrilanos’, los primeros obreros ferroviarios de mediados del siglo XIX en el país. Respecto a este primer obrero “*Dice don Roberto Hernández en su sabroso libro ‘El roto chileno’, aludiendo a esa fecha crucial: ‘Toda la peonada estaba formada militarmente (...) Jamás se habían construido ferrocarriles, el roto recibía su bautismo de iniciativa, iba a demostrar su valor como elemento humano (...) el músculo y la voluntad serían los mismos, más acendrados, más precisos: había nacido el carrilano, precursor del técnico ferroviario de hoy’*” (Acevedo, 1943:69).

Y, ya en esta primera etapa, hubo diferentes secciones o áreas de trabajo así como también una jerarquía dentro de cada uno de ellas de acuerdo a cierto orden de mando o grados de responsabilidad y cargo, incluso dentro del gran número de carrilanos, ya que había funciones precisas por cumplir que hizo distingos: “*En el ferrocarril en construcción hay una jerarquía que empieza en el Ingeniero; estos siempre fueron gringos –como los primeros maquinistas– siguen a continuación los contratistas, los pagadores, los jefes de faena y sus personeros, los alistadores, bodegueros, cabos mayores, cabos de cuadrilla, jueces y serenos. Después vienen los trabajadores cuyo principal atributo es el músculo. En el ferrocarril, que los trabajadores llaman chacra larga, pueden trabajar cuantos acudan (...) Los trabajadores también tienen su jerarquía que empieza en el minero que es más técnico y sufrido, que trabaja –como ellos dicen– con la vida vendida, a continuación el carrero, y, por fin el pantionero que es el más inútil, el paria de la familia carrilana, aislado por los más fuertes y despreciado por las mujeres*” (Acevedo, 1943:69).

Los carrilanos, tenían acceso a conocimientos de oficio industrial de una manera mixta, es decir, a través de dos vías: “*una vía ‘formal’, verificada en un aparato educacional de escuelas técnicas; y otra ‘sobre la marcha’, en la producción misma, en el trabajo diario*” (Guajardo, 1990:180), las cuales se desarrollaron como formas legítimas de formación laboral en un contexto de expansión de la producción manufacturera y de la creciente presencia de un sector comercial que ‘importó’ a los hombres poseedores de esas habilidades y conocimientos, como lo fueron los ingleses, desde sus centros industriales (Guajardo,1990). Sin embargo, este último factor no habilitó procesos de transmisión en sí mismo, ya que la política durante al menos los primeros cincuenta años en ferrocarriles fue la de limitar a los trabajadores chilenos a labores de peonaje sin

acceso a relaciones laborales que les proporcionaran enseñanzas técnicas en la industria metalmeccánica y oficios en general, y por ende, a ingresar a puestos de mayor cargo y responsabilidad. Esos conocimientos estaban exclusivamente permitidos a los *'skilled workers'*, los primeros grupos de extranjeros que vinieron a Chile a trabajar al ferrocarril, quienes eran protegidos mediante la regulación de contrataciones llevadas a cabo por los Jefes Técnicos (Guajardo, 1990).

Y, así como factores contextuales se justificaron como causa razonable para llevar a cabo esta política, estos mismos revirtieron tal situación. Las presiones de estos extranjeros por conseguir aumentos, exclusividad y otras exigencias no sólo presionaron a la recientemente creada Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), sino que no dio a basto para responder a la alta demanda de transporte. Es por ello que, la relación costo y oportunidad hizo que la EFE invirtiera en la creación de programas para desarrollar la fuerza de trabajo nacional en el área industrial (Guajardo, 1990).

Un primer proyecto fue el que concibió para la FCVS en 1865 el Sr. Ángel Prieto y Cruz –abogado ligado a figuras políticas de la época, Superintendente de la EFE a fines del siglo XIX y también alcalde de Valparaíso– la cual anexaba la Escuela de Artes y Oficios (EAO) a la Maestranza Barón de Valparaíso para así lograr que cuadrillas de trabajadores de dicha escuela realizaran sus prácticas en esa maestranza (Guajardo, 1990). Sin embargo, este proyecto de anexión, que hubiese sido favorable para ambas partes, no fructificó. Sin embargo, sirvió para explicitar la voluntad política de la EFE en un aspecto: el compromiso con su labor modernizadora y de transporte en el territorio nacional, pero, en un marco de *'desarrollo restrictivo'* (Guajardo, 1990).

Esto significa que, un contexto económico de generación de nuevos procesos tecnológicos y de capital mediante la industrialización –como lo fue la Revolución Industrial y su impacto tecnologizador e industrializador en el territorio latinoamericano– ocurre como tal no porque esos procesos de producción, maquinarias, infraestructuras y conocimientos técnico-industriales estén difundidos a todos los sectores económicos, por el contrario, *"había enclaves de modernidad sólo en aquellos que disponían de los recursos y poder –el Estado y los grandes propietarios–, pero no se realizaron las inversiones necesarias para una difusión de la mecanización productiva"* (Guajardo, 1990:182). En la EFE la capacitación se fue remitiendo cada vez más al proceso productivo mismo de acuerdo con las coyunturas de transporte, es decir, al factor económico de la demanda en distribución de mercancías principalmente. Entonces, este factor más la disposición favorable de un Jefe de Maestranza y Locomotoras de la época, el Sr. James Martin, quien daba facilidades para la entrada de chilenos a talleres, permitió la capacitación efectiva de peones en el trabajo diario o *'sobre la marcha'* desde 1866, disposición que no excluía la contratación de mano de obra extranjera en los puestos de maquinistas, ingenieros y mecánicos (Guajardo, 1990).

A lo anterior, se sumaría después a fines del siglo XIX el interés y necesidad de la pequeña burguesía industrial de invertir en bienes de capital para asegurar el desarrollo

de las fuerzas productivas, por lo que se hizo exigente apoyar la educación técnica, labor que se canalizó coordinadamente con el Estado a través de una política llevada a cabo por la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), la cual se caracterizó por mantener 'pautas productivas oligárquicas', es decir, por capacitar en la producción a los peones – no 'alumnos' ni 'artesanos'– adoptando “*viejos métodos de trabajo basados en el control y empleo intensivo, improvisando una vía de transformación de los peones en obreros mecánicos*” (Guajardo, 1990:184), flexibles a acometer 'cualquier' trabajo, a la labor en grupos y resistencia psicofísica a la fatiga y pasando a segundo plano el hecho de que carecieran de conocimiento y disciplina para la operación de maquinarias importadas; características que mantenían una relación de desconfianza y desmedro hacia el carrilano. A la larga, la necesidad de bajar los costos de producción debido a la crisis económica en el contexto de la Guerra del Pacífico hizo a la EFE extender la mecanización, intensificar las tareas y aprendizajes hacia los peones 'sobre la marcha' (Guajardo, 1990).

Uno de los primeros maquinistas chilenos, como lo fue Manuel J. Escobar, pudo llegar a este cargo debido a la medida dada por Robert Anderson, maquinista que le había ofrecido al directorio de Ferrocarriles del Sur (FCS) enseñar a algunos peones a ser fogoneros a cambio de un sub-resuelo. Esta medida fue llevada a cabo por otros maquinistas ingleses bajo este incentivo y logró efectivamente que un número de peones chilenos se capacitaran y lograran trabajar luego como fogoneros, y en algunos casos, debido a la insistencia de ellos mismos, para que pudiesen optar al cargo de maquinista mediante rendición de examen práctico además de la certificación de experiencia previa en otras labores dentro de la empresa como de ajustador, armador, construcción y/o reparación de carros y fogonero, como lo fue en este ejemplo señalado (Guajardo, 1990). Y, si bien fue efectiva esta acción, la velocidad con que se fomentaban estas capacitaciones no respondía a las necesidades de la demanda y al nuevo material rodante que la empresa adquiría. Todo este proceso de más de cincuenta años, en que el carrilano dejó de ser tal para pasar a ser el trabajador técnico de EFE surgió en medio de crisis económicas de la empresa como de crisis laborales y sociales del gremio ferroviario.

Esta complejidad, tensó nuevamente a la EFE a atender su política de formación de su fuerza de trabajo. A comienzos del siglo XX, dos acontecimientos serían relevantes para resolver en cierta medida esta problemática de la formación y la carencia de mano de obra calificada, así como del ordenamiento de la fuerza de trabajo y su normalización.

El ingeniero francés Máximo Dorlhiac propuso un nuevo proyecto de anexo entre la EFE y la EAO, logrando que cien de cada trescientos estudiantes, hicieran su práctica y capacitación en la EFE, pero esta vez detallando los beneficios concretos a los practicantes: la posibilidad de eximirse del servicio militar, ampliar sus posibilidades laborales, contratos fijos en la EFE entre diez a doce años y sueldos fijos una vez terminados sus estudios. Esta estabilidad permitió que el carrilano accediera a capacitaciones específicas como por ejemplo en: mayordomo y ayudante, fogoneros maquinistas, jefes de máquina, equipo de instalaciones fijas, telégrafos, teléfonos,

transporte, luz eléctrica, alumbrado, técnicos en vías y obras, puentes y señales, inspectores de trenes, de estaciones, en contabilidad, tarifas, jefes de estación, de bodega, entre otros (Guajardo, 1990). Esta medida concreta de Dorlhiac y coherente con la política de formación de la fuerza de trabajo de la EFE fue efectiva para que a comienzos del siglo XX la empresa contara con un personal estable, disciplinado y capacitado formalmente, cuestión que estuvo muy vinculada a las medidas de re-organización de la empresa (Guajardo, 1990).

Como ya se ha mencionado antes, es en 1907 que en la EFE nace el formato de “carrera ferroviaria” a modo de ordenamiento de la fuerza de trabajo bajo la dirección del ingeniero Omer Hüet, en el contexto de la primera huelga ferroviaria ‘la batalla de los peniques’ del mismo año, la cual incidió en un doble sentido: por un lado, en que de una vez por todas se hiciera una re-organización de los recursos tanto económicos como del personal de servicio de la empresa, y por otro lado, que los ánimos organizativos de los trabajadores cuajaran en lo que para 1909 constituiría la Federación Obrera de Chile; siendo la relevancia de este re-ordenamiento, la creación del departamento de Administración y Jefaturas de Seccionales, estructura institucional que aplicaría la carrera ferroviaria mediante una ley, lo cual garantizó que la medida se mantuviera en el tiempo, marcando así un viraje decisivo en el devenir de la EFE respecto al desarrollo económico y técnico del país (Sepúlveda, 1959).

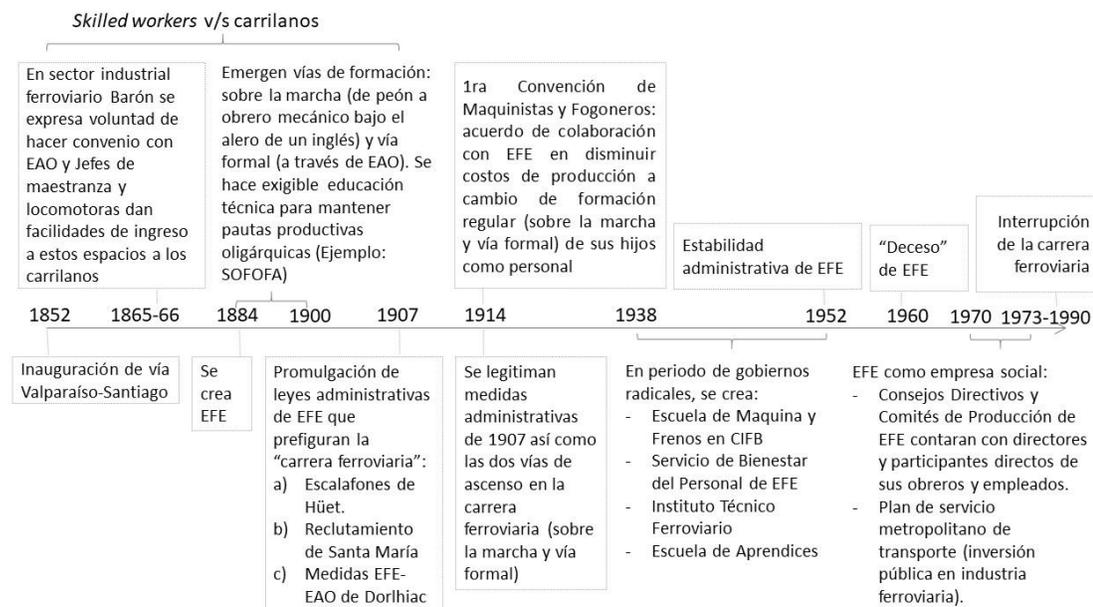
Como es posible observar, tanto las medidas de Dorlhiac como de Hüet –que fueron paralelas entre sí– pudieron organizar la fuerza de trabajo de la EFE y crear lo que se conoció durante el siglo XX al trabajador técnico ferroviario.

Otra tercera medida relevante que se incorporaría a la política de enseñanza del Estado que calaría en esta estructura del trabajador ferroviario, sería la ideada por el ingeniero chileno Domingo V. Santa María, quien expuso que los trabajadores deberían ser reclutados entre los hijos del personal, argumentando que este sería un mecanismo que permitiría a la EFE conseguir mano de obra con ‘disciplina industrial’ –como él diría–, es decir, sería un elemento complementario a los conocimientos teórico-tecnológicos dados por la EAO y los conocimientos prácticos-tecnológicos de la empresa, ya que daría un elemento moral, vinculado a una identificación con la trayectoria de oficios en torno a la industria (Guajardo, 1990).

El año 1914 sería decisivo para el trabajador ferroviario ya que sus vías de capacitación se legitimarían, tanto la vía formal como la vía informal caracterizada por la autoformación ‘en la marcha’ y la formación colectiva entre los pares de labor. Como señala Guajardo, la capacitación proveniente desde la empresa se legitimó debido a que en *“ese año se fundaron escuelas de maquinista en las diversas secciones para formar el nuevo personal que ingresaría al servicio, y se estableció una reglamentación sobre las condiciones y exámenes a los que deberían someterse los aspirantes”* (Guajardo, 1990:197), además se diferenciaron tareas y oficios como lo fue el separar las labores de mantenimiento llevadas a cabo en maestranza de las de tracción que consistía en el

manejo de locomotoras. Y, la adquisición de conocimientos en el trabajo diario se legitimó como vía de capacitación ante el Estado dado que en el marco de la celebración de la 1^{ra} Convención de Maquinistas y Fogoneros de los FF.CC. del Estado los trabajadores construyeron y presentaron un programa de trabajo en el que se hacía referencia a la *“obtención de una educación regular para los hijos de los empleados, la formación de una escuela y una biblioteca para la instrucción técnica (...) estas medidas se llevarían a cabo en conjunto con la empresa y estarían acompañadas por la prohibición de contratar operarios extranjeros”* (Guajardo, 1990:198), así como también hacía referencia a la cooperación entre maquinistas y empresa, cargo a través del cual esta última podía abaratar costos mediante el ahorro de lubricantes, combustibles, entre otros (Guajardo, 1990).

Ilustración 7: Proceso de conformación de la carrera ferroviaria



Fuente: Confección propia.

Este primer acuerdo directo entre trabajadores ferroviarios y la EFE sería un referente de la 'cultura tecnológica' o 'cultura del trabajo' que marcaría al sujeto trabajador ferroviario, ya que lo compromete con su propia producción y lo pone a disposición del Estado, de un proyecto de desarrollo y de país que a lo largo del siglo XX dejaría de ser sólo una cuestión de carácter técnico, sino que una trayectoria de relación entre empresa-trabajador-Estado fundamentalmente político, como es posible constatar en la década del '40 y '50, periodo en que las políticas desarrollistas de los gobiernos radicales además de favorecer la producción industrial interna del país, incidió en la política administrativa de la EFE, creando la sección de Servicios de Bienestar del Personal, la

cual tuvo por objetivo atender las necesidades de los trabajadores en diferentes ámbitos sociales, entre ellos, su enseñanza técnica a través de escuelas de máquinas y frenos en distintas localidades, como lo fue en el Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso (Pérez, 1943).

En total la EFE tuvo a través de este departamento 28 escuelas a lo largo del país, incluyendo el Instituto Técnico Ferroviario en Santiago en donde se impartía el curso de Subingeniero Ferroviario y en San Bernardo la Escuela de Aprendices en donde se preparaba al futuro operario de las maestranzas de la empresa (Pérez, 1943). Este mismo departamento sería fundamental como política empresarial de Estado para respaldar iniciativas de cooperación gestionadas por sus trabajadores y, en ese sentido, el apoyo mutuo sería una práctica crucial para continuar desarrollando esta relación laboral que luego se desplegará y pregará hacia una dimensión cada vez más sociopolítica y cultural en el territorio.

En síntesis, esta pirámide ascendente de formación llamada ‘carrera ferroviaria’, normaría entonces las remuneraciones según el cargo ocupado en la escala y las posibilidades de ascenso de sus trabajadores indicando cuál sería el camino hacia su especialización dentro de la empresa. Y, efectivamente, la carrera ferroviaria se mantendría como estructura organizativa del personal hasta 1976 (Bustamante y Echeverría, 1989), llegando a ser hasta esa fecha, una de las ofertas laborales más demandadas entre los trabajadores debido a que en algunas secciones como Maestranza y Tracción, no requería de estudios previos para entrar a la empresa como aspirantes, pero sí exigía que éstos se fueran formando en su trayectoria laboral.

5.1.1. Número de trabajadores

El número de trabajadores ferroviarios en el país fue en aumento desde sus inicios hasta mediados del siglo XX y hubo zonas urbanas en donde se conglomeraron en mayor cantidad de acuerdo con la demanda y necesidades de producción de cada localidad, así como también por el nivel de especificidad de las labores industriales. Hasta 1973, la dotación de personal en la EFE contó con aproximadamente 28.000 personas (EFE, 2014), información que es confirmada por los señores Alejandro Guerrero y Miguel Mancilla –extrabajadores ferroviarios de sección Tracción²²– quienes detallan que en el periodo que va de 1959 a 1973, de ese total, el 60% hacía labor de Maestranza, mientras que el otro 40% correspondía a personal que se dividía entre el resto de las secciones y estamentos.

Respecto de las secciones y estamentos que tenía la EFE a mediados del siglo XX eran: Transporte, la cual veía el flujo en el transporte, medirlo y evaluarlo a partir de diferentes ramas según sea el caso, como es el transporte de pasajeros, de carga y la señalización; Tracción, que se encarga de movilizar los carros y máquinas dentro del complejo industrial como en la vía férrea; Maestranza, que es donde se encuentran los

²² En Grupo Conversación (GC), 09.04.2013, Clip 1, 00:04:15 - 00:10:21.

talleres y comprende los procesos de reparación y confección de piezas y carros, revisión de motores diesel y eléctricos, colocación de agua en el caso de los carros con combustible, adquisición de elementos tanto para Tracción como para Maestranza para el funcionamiento de los rodantes y servicios eléctricos, entre otros; Vía y Obras, la que comprendía labores de lastramiento como lo era la instalación o recambio de vías y durmientes, trabajos en puentes, túneles y obras diversas a lo largo de la red; Materiales y Almacén, que se encarga de hacer las compras directas y pagos al contado para lograr obtener mayores cotizaciones en menores precios, ventas de materiales que se dan de baja o ya no tienen aplicación ferroviaria, estandarización de materiales para simplificar procesos de trabajo y en velar por adquirir artículos o reemplazos de procedencia nacional, entre otros; Fomento y Transportes Varios, que trabaja en conjunto con la sección de comercio y vela por aumentar los niveles de competitividad en el servicio de transporte en relación a la oferta de transporte camionero que comenzó a funcionar ya en la década del '40 con 44 modelos dando servicio especialmente en el territorio que va de la octava a la décima región del país con finalidades de distribución de material maderero proveniente de las industrias forestales; Contratos y Concesiones, que estudia, determina y supervigila las concesiones de la empresa en su diverso orden; Servicio Marítimo, que sirve para conectar puertos con servicio de comunicación irregular, especialmente en el sur del país en el transporte de carga y pasajeros; Departamento de Comercio, sección que se encarga de obtener financiamiento, mejoramiento en la atención, aumentar demanda de transporte ferroviario en pasajeros y carga mediante convenios de cooperación y publicidad, modernización del sistema y todo lo referente al área estratégica de la empresa; y Beneficios Gremiales, la que responde al perfil de la política de los presidentes de los gobiernos radicales. Luego, Frei Montalva y Allende impulsaron esta sección o departamento dentro de la EFE para dar protección a los trabajadores, la cual también se llamaría después sección de Bienestar (Vasallo y Matus, 1943).

Respecto al número de trabajadores de la 1^{ra} Zona de Valparaíso, los señores Alejandro Guerrero y Miguel Mancilla señalan que, de los 28.000 trabajadores ferroviarios a nivel nacional, 2.000 aproximadamente eran los que constituían la 1^{ra} Zona. El Sr. Manuel Gálvez especifica que, respecto al número de trabajadores de Tracción en las Casas de Máquinas en 1^{ra} zona, que *“en Tracción un tiempo teníamos como 640 más o menos, pero repartidos en varias Casas de Máquinas: teníamos gente aquí en Barón, Casa de Máquina de Llay-Llay, Casa de Máquina de Los Andes y Casa de Máquina Yungay; todas estaban con una jefatura independiente de la de acá, independiente entre comillas porque todas dependían del Ingeniero de Tracción... Cada Casa de Máquinas tenía su personal: personal de pasajero, personal de carga, o sea, de varios, de Limpiadores y se formaba un grupo no tan grande como Barón; porque Barón era la central”* (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 4, 00:00:00 - 00:01:02). Luego, el señor Guerrero y Mancilla apuntarían que, en Barón en sección Tracción había aproximadamente 200 a 300 trabajadores mientras que probablemente más de 1.000 fueran los trabajadores de sección Maestranza.

El Sr. Mario Tapia indicaría también el número de Inspectores que habría habido a nivel nacional, en 1^{ra} Zona y en Barón dentro de la EFE: *“La 1^{ra} Zona se componía más o menos de 200 personas... Barón era el que tenía el mayor número, hasta Inspector sumariante, Inspectores Jefes e Inspectores de Turno, que más o menos eran como 10 a 12 personas. En las otras Casas de Máquina era más disminuido porque había turnos de 8 horas no más... más 2 inspectores que andaban siempre en los tramos. Había Inspectores, digamos, inspectores vigilando las cosas funcionales, dando la orden del Ingeniero porque todos dependíamos de un Ingeniero de Tracción (...) En total éramos como 500 Inspectores”* (E.I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 3, 00:00:00 - 00:00:57).

Estas cifras en el periodo de la dictadura disminuirían fuertemente. Para 1976 la dotación de personal se redujo a 19.300, para 1982 bajaría a 8.816 y en 1988 llegaría a 6.801 (Bustamante y Echeverría, 1989). La reducción progresiva de los trabajadores en la empresa a casi un cuarto reflejaría la renuncia a la misión social del servicio y la encarnación de una política meramente comercial que implicaría el objetivo de autofinanciamiento a contar de 1979, mediante la eliminación de los aportes fiscales y por ende de la completa libertad tarifaria, la racionalización de varios aspectos operacionales y la venta de activos; política que no cumplió con su propósito, lo cual originó en la EFE una deuda de arrastre que hoy supera los 1.800 millones de dólares (EFE, 2014). Luego, en el período que va de 1980 a 1990 tampoco hubo aportes fiscales ni inversiones, lo que produjo un aumento de la deuda y un deterioro de la infraestructura (EFE, 2014).

En síntesis, la carrera ferroviaria como proceso que se configuró en una modalidad identificable dentro de los modos de relaciones laborales pasó por los siguientes hitos:

Como es posible apreciar, la Comisión Gubernamental en 1875 prefiguró lo que sería la nueva institucionalidad pública del sistema de transporte ferroviario, inaugurando con ello la creación de la EFE, la cual, pese a los tanteos institucionales del Estado hasta mediados del siglo XX, igualmente a contar de 1907 consolidó las bases administrativas que ordenaron la fuerza de trabajo productiva del sistema de transporte; luego, estas medidas, quedarían comprometidas programáticamente con el personal en la 1^{ra} Convención de Maquinistas y Fogoneros, en la cual los trabajadores, colaborarían con la EFE en bajar sus costos de producción en la medida que ésta garantizara, entre los hijos de los empleados, el ingreso y continuidad laboral. En este sentido, el beneficio sería mutuo y a su vez, legitimaría tal colaboración, las modalidades de formación entre los trabajadores: la vía ‘sobre la marcha’ y la ‘vía formal’.

5.1.2. Secciones o estamentos de la EFE

El Sr. Alejandro Guerrero hace una breve introducción de algunas de las secciones más recordadas en la EFE: *“Transporte que es el personal administrativo dentro del tren, el conductor, el asistente, todo eso es Transporte. Nosotros somos Tracción, los que llevamos, movemos el tren y hay otro estamento que son de Maestranza, los obreros y hay otros dos también la Línea Aérea que se escapan a lo nuestro, la Línea Aérea que*

tiene un carrito que daba con todos los elementos para reparar el trole. Y la otra era Vía y Obra. Vía y Obra eran los conejos, así le decíamos, saltaban para tras cuando pasaba el tren, jajaja, teníamos que pasar con precauciones, nos avisaban en qué kilómetro estaban trabajando entonces uno pasaba lento ahí, suave” (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, p. 6).

El primer escalafón común para todas las secciones fue la de aspirante limpiador, la cual consistió en distintas funciones específicas a partir de las cuales conocían tanto el espacio industrial y sus talleres como a la máquina ferroviaria y sus partes, como señala el Sr. Gregorio Fernández: *“a mí me tocó, el primer trabajo que me tocó fue ‘bogues’, porque se dividía: bogues, cabina, barrido... habían como 4 ó 5 pegas que hacían los limpiadores, arena también, pero a mí me tocó ese día bogues: ir a limpiar los bogues y ahí supe que se llamaba bogue eso, que eso eran las ruedas, que eso era la cabina y ahí no más de a poco comencé a aprender los nombres de las cosas...”* (E.I. a Gregorio Fernández, 06.03.2013, p. 1). En este sentido, el objetivo de este escalafón, tal como señala el Sr. Mario Tapia era: *“Con respecto a la labor del Aspirante o Limpiador era precisamente limpiar locomotoras, que era una fórmula para ir conociendo el tipo de locomotoras que iba a conducir”* (E. I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 2, 00:00:00 - 00:00:54).

De un total de 16 experiencias laborales de la 1^{ra} Zona de Valparaíso de EFE que contemplan una temporalidad que va desde 1949 al 2006, 13 de estas experiencias fueron relevadas a partir de entrevistas individuales y 3 a través de grupos de conversación. De ellas, 9 corresponden a carreras ferroviarias de sección Tracción, 4 de Maestranza, 2 de Transporte y 1 de Administración, de las cuales se puede desprender lo siguiente:

5.1.2.1. Sección Tracción

El trabajador que entraba a sección Tracción podía hacerlo mediante postulación y evaluación a través de examen, tal como señalan a continuación los ex – trabajadores de dicha sección, los señores Manuel Gálvez y Gregorio Fernández: *“El personal de máquina entraba solamente como entrábamos nosotros: con postulación, con examen y esperando que el escalafón de Tracción se moviera para que nosotros pudiéramos llenar las vacantes”* (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 3, 00:04:23 - 00:05:00). *“Ingresé a ferrocarriles el 29 de junio de 1971, después de un concurso que se hizo para... fue el primer concurso que se hizo en el gobierno de la unidad popular para ingresar gente a ferrocarriles. Se necesitaba 50 cupos y fuimos acá en lo que ese tiempo era la Casa de Piedra a dar un examen, habían, deben haber habido unos 200 o 300 jóvenes postulando para el examen, y de esos 300 quedamos 50 y de ese grupo yo hice el número 22 y después... el examen fue antes sí, fue en el mes de febrero y después por ahí a fines de mayo nos llamaron a Santiago a los exámenes médicos y entramos a..., yo entré a trabajar el 29 de junio de ese año”* (E.I. a Gregorio Fernández, 06.03.2013, p. 1).

El Sr. Manuel Gálvez describe la carrera ferroviaria en una reseña que él mismo escribió y lee al comienzo de la entrevista: *“Breve reseña de cómo se postulaba para ingresar a los Ferrocarriles del Estado sección Tracción: Durante un año, se impartían a través de un profesor conocimientos de aritmética y castellano, en base a eso, se tomaba un examen a fines de año. Con los resultados se confeccionaba un listado de puntajes alcanzados por el postulante. De ese listado se iban llenando las vacantes que se originaban en el escalafón de Tracción. Al ser llamado e ingresar al servicio, el funcionario estaba casi durante un mes en Casa de Máquina de Barón adquiriendo conocimientos. Luego de ese lapsus, era generalmente designado a otros depósitos como Casa de Máquinas Yungay, Llay-Llay o Los Andes. Empezando la carrera funcionaria como Limpiador de Locomotoras. Seguía después como Aspirante y, en esa categoría, tenía la opción de estudiar las materias de máquinas y frenos de aire. Al tener estos conocimientos estaba apto para ascender a Fogonero de Patio y Fogonero de Carga. En la categoría de Carga, podía ya dar examen para ser Maquinista de Patio o de Maniobras. En la categoría de Patio, nuevamente tenía que estudiar materia de frenos y máquina más avanzado, requisito para poder ascender a Maquinista de Carga. Todos estos cursos eran hechos por un personal de instructores. En la categoría de Carga, nuevamente teníamos que dar examen para ser Maquinistas de Trenes de Pasajeros. Ahora, al llegar a grado máximo, o sea, Inspector de Casa de Máquinas, estaba el último examen. Hago presente que, todos estos cursos se hacían durante la carrera funcionaria eran ocupando nuestro tiempo, tiempo que generalmente era para reposar o estar compartiendo en nuestra familia”* (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 1, 00:00:23 - 00:02:30).

En varios casos, el motivo para entrar a ferrocarriles era no sólo por su accesibilidad y las posibilidades de ascenso en la carrera, sino que también por los diversos tipos de oficios y trabajos que en ella se podía desempeñar que eran llamativos para los futuros aspirantes, como señala el Sr. Miguel Órdenes: *“Mi padre quería que trabajara por ejemplo, en Correos de Chile, pero era una vida completa en una oficina (...) Acá era diferente, era más libre, era otra forma, entonces postulé el año '69, quedé, y entré aproximadamente en junio de ese año”* (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 1, 00:00:08 - 00:03:00).

También ocurría el hecho de que ya varios postulantes tenían a familiares ferroviarios – como al padre, abuelo, tíos, entre otros– lo que para ellos significó ser desde ya partes de lo que ellos nombrarán ‘la familia ferroviaria’ o contarían con cierto requisito previo que llamarán ‘la sangre ferroviaria’, componente simbólico respecto de la trayectoria laboral que implicaría a la familia y no sólo a ellos como futuros aspirantes dentro de la carrera, tal como lo expresa el Sr. Rigoberto Núñez (QEPD): *“entré a la Empresa de Ferrocarriles el año 1959, el 11 de mayo. Yo fui, realmente, me interesaba mucho entrar a ferrocarriles por los parientes que tenía yo: tenía a mi abuelito que fue Maquinista, una tía Jefa de Estación, un tío también que fue Jefe en Maestranza. Entonces de ahí postulé a Tracción, en la cual ocupé el 11^{avo} lugar, y ahí ya entré a mi carrera de Tracción, empezó en esa fecha y empezamos como, en la carrera nuestra se*

empezaba como Limpiador: haciendo aseo en distintas Casa de Máquinas, harneando arena, yendo a la Maestranza a buscar materiales, todas esas cosas, entiende. Entonces fue una pega dura porque muchos de nosotros por primera vez entrábamos a trabajar porque entrábamos a los 19 años, de joven y, yo venía saliendo del Servicio Militar también. Así que, para mí fue un éxito y como ya tenía la 'sangre ferroviaria' ya, me interesé en la carrera” (E.I. a Rigoberto Núñez, fecha, Clip 1, 00:00:10 - 00:01:30).

Luego de ser aspirante o limpiador, venía el cargo de Ayudante de 3^{ra} categoría o Ayudante de Patio: *“La labor del Ayudante de 3^{ra} o de Patio era acompañar al Maquinista –en todo tipo de locomotoras para ese servicio– para realizar maniobras dentro de los patios. Llamamos 'patio' a la agrupación de carros para ir armando trenes, formando equipos para que posteriormente una locomotora arrastrara los equipos de carga” (E. I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 2, 00:00:56 - 00: 01:33).*

Después, la carrera en esta sección viene sucedida por el cargo de maquinista en los escalafones de 3^{ra}, 2^{da} y 1^{ra} categoría: *“El Maquinista de Patio –o Maquinista de 3^{ra} categoría– para hacer maniobra en los patios, para armar trenes tanto de pasajeros como de carga en diferentes lugares, ya sea en Mapocho, Yungay, en Llay-Llay, en los Andes, en San Pedro y acá en Barón, o sea, toda una secuencia” (E. I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 2, 00:01:52 - 00:02:16); “Cuando ya entra a ser Maquinista de Carga –o Maquinista de 2^{da} categoría– empieza a conducir trenes de carga, como llamamos nosotros al transporte para materiales, digamos: la minera Andina, transporte de cemento, de containers y diferentes materiales. Incluso tenemos trenes de transporte de verduras” (E. I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 2, 00:02:23 - 00:02:50); finalmente dentro del cargo de maquinista, se encuentran los de 1^{ra} categoría, los cuales internamente también tendrían sus escalafones, según señala el Sr. Mario Tapia: *“Los Maquinistas de 1^{ra} son los que empiezan los 'trenes locales' que eran los que corrían los trenes desde Puerto hasta Calera o de Llay-Llay o de Los Andes. Todos esos eran trenes de pasajeros. Después venían los 'trenes ordinarios' de los Maquinistas de 1^{ra}, que eran ya los con más experiencia, solamente los trenes de pasajeros pero que iban deteniéndose en casi todas las estaciones. Después vienen los Maquinistas de 1^{ra} de 'expresos', que eran solamente de largo recorrido o como decíamos nosotros que 'van directo' de Valparaíso a Viña, Viña a Llay-Llay, Llay-Llay a Mapocho y al revés también, viceversa. Y de ahí, tenía que entrar a una postulación con terna porque se había dispuesto a ocupar un puesto de Inspector” (E. I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 2, 00: 02:53 - 00:03:47).**

Finalmente, la labor de Inspector, que corresponde al último escalafón de la carrera en Tracción: *“El Inspector era básicamente para encargarse adentro de las Casas de Máquinas como Jefe de turno o bien como Inspector supervisor dentro del recorrido, o sea, eran asesores más que nada. Y ahí ya empezaba el último escalafón... como 'sumariante', era precisamente para llevar sumario de indisciplina ya sea por el riel u ocasionado por negligencia y eso lógico traía una sanción y luego lógico el otro disminuía en su escalafón. Y de ahí el último tramo era el de Inspector Jefe, que era el*

que ordenaba todos los servicios dentro de la zona que le correspondía, en este caso, de Valparaíso hasta Mapocho [1^{ra} zona]” (E.I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 2, 00:03:47 - 00:04:46).

Estos escalafones fueron posibles de alcanzar por los trabajadores gracias a medidas de formación mixtas, es decir, que dependían tanto de las instancias formativas y evaluaciones mediante exámenes que gestionaba la EFE como de las relaciones laborales en torno al aprendizaje y la socialización en general que construyera el mismo trabajador con sus compañeros de sección a lo largo del tiempo. Esta última modalidad, fue la que mayor tiempo se dio entre los trabajadores.

En sección Tracción la adquisición de conocimientos se daba en la práctica misma del trabajo y dependía de la disposición de aprendizaje del aspirante como de quién lo guiaba o instruía en el mismo, por ende, la relación de comunicación entre ambos era importante para hacer efectivo el aprendizaje y la formación de la carrera. La experiencia que comparte el Sr. Gregorio Fernández muestra esta relación: *“por ejemplo a mí me tocó con un Aspirante más antiguo, ‘ya esto es lo que hay que hacer –me pasó una espátula me acuerdo– tení que sacar toda esta grasa que hay aquí, tení que hacer esto’ y él me iba enseñando lo que había que hacer. Siempre el más antiguo le iba enseñando al más nuevo... Cando tú empezabas a trabajar de Ayudante, ahí empezabas a conocer al compañero y de una forma de ser amigo de él y había mucha comunicación”* (E.I. a Gregorio Fernández, 06.03.2013, p. 1-2).

Igualmente era importante la comunicación y las buenas relaciones con los trabajadores de otros estamentos para la adquisición de conocimientos, como señala el Sr. Miguel Órdenes: *“Nosotros íbamos adquiriendo conocimientos a través de la limpieza, o sea, de cierta forma, intruseando subiendo arriba de la cabina, ver qué es lo que era donde se aceleraba, donde se frenaba y ver dónde se subía el pantordo, la conectividad de electricidad, dónde no debía uno meterse porque era un voltaje mayor que es peligroso y en conversaciones que, bueno, con unos más que otros; habían algunos que tenían alguna noción de electricidad y ellos nos enseñaban un poco más de eso y también el estar involucrado con los talleres, los viejos electricistas o de freno nos cuidaban en el fondo porque de repente el Maquinista era muy exigente, o sea, todavía en ese tiempo los maquinistas le pasaban el dedo a la locomotora donde ellos se iban a sentar, en su asiento o en los instrumentos porque eran –no voy a decir dioses– pero, quedaba en ese tiempo ese ‘don’ de ser ‘don maquinista’; por algo se les llamaba los de ‘sangre azul’ en ese tiempo pero eran personas que sabían mucho, o sea, de repente algunos tenían bastantes discusiones con la gente eléctrica y de freno al hacer sus pruebas antes de comenzar un servicio. Ellos debían rendir muchas pruebas y cuando veían algún detalle pedían que los subsanaran inmediatamente. De repente ahí el orgullo de quién sabía más, se hacía ver”* (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 2, 00:00:28 - 00:02:27).

El Sr. Roberto Ramos también enfatiza en la importancia de la comunicación en las relaciones laborales con los pares como parte de la formación en la carrera ferroviaria,

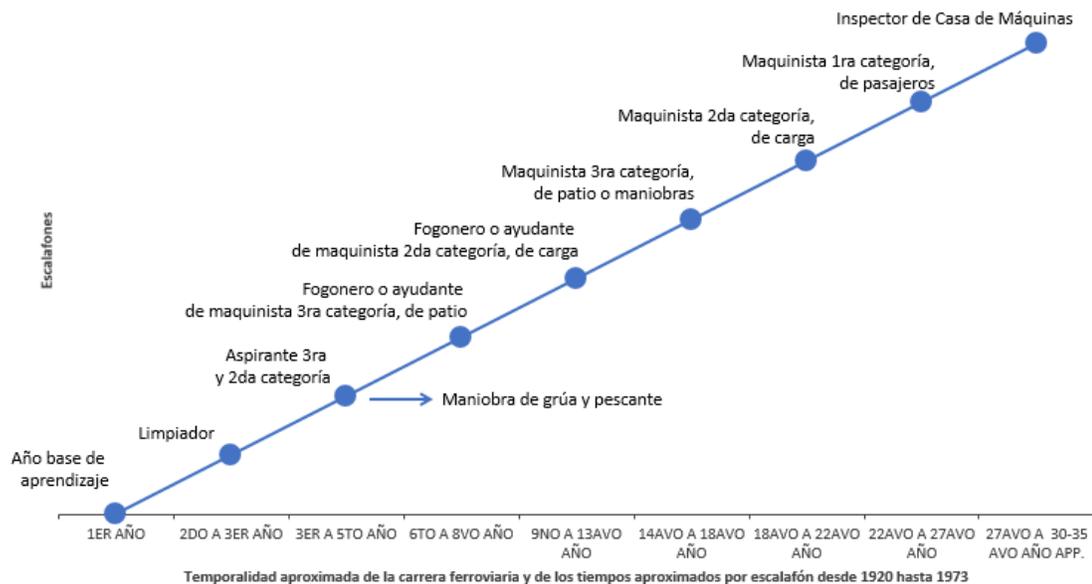
especialmente con el compañero de trabajo con quien podía llegar a forjarse una relación de amistad o de formación interpersonal que iba más allá de lo meramente laboral: *“yo creo que el hecho mismo de que, la forma de trabajo por ejemplo: tu trabajabas con un compañero; cuando era ayudante uno tenía un compañero que era de mucho tiempo, a veces estaban años juntos ese mismo hombre al lado del otro, y esto, este mayor le enseñaba a este otro muchas cosas, cosas de vida, cosas... de, a veces tú mismo afligido, le contabas el problema que tenías, tuyos personales y estaba el consejo del hombre mayor, tanto te enseñaba, digamos buenos hábitos, buenos principios. Éra digamos, la carreta del alma, el que te sacaba a veces de apuro, a veces te ayudaba en un consejo, en fin, y a veces la diferencia de edad no era tanto. Pero primero uno aprendía a ser respetuoso del otro, y eso marca, y eso te iban transmitiendo el afecto, el cariño que él sintió”* (E.I a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 4, 08:09-10:09, p. 7).

Estas relaciones de enseñanza-aprendizaje mutuo entre los trabajadores de sección Tracción serían incluso algo que ellos mismos distinguirían como un factor que los diferenciaría de otras secciones de la EFE: *“Dentro del mismo grupo de personal de Máquina... la solidaridad, el compañerismo. Teníamos esa función. Nosotros éramos muy compañeros, muy unidos. En caso de un accidente, de cualquier cosa que nos pasara, todo el grupo lo afianzaba, o sea, no había colores. No porque uno fuera de otro color u otra 'tienda' iban unos a 'oye no, lala'. Todos se defendían, no había problemas, todos nos cuidábamos. No nos hacíamos mal, de andar haciendo cosas raras, por decirle algo, 'zancadillas' para que el otro se callera, no”* (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 4, 00:02:00 - 00:02:53).

Como es posible apreciar, la formación de la carrera ferroviaria en sección Tracción fue también creada y regulada por los mismos trabajadores en la práctica y quehacer de su oficio. Y, como se ha mencionado anteriormente, todos estos escalafones fueron posibles hasta septiembre de 1973, fecha en que se produce un estanco en la carrera y posteriormente un deterioro en la adquisición de conocimientos, en las relaciones laborales y sociales en general (Bustamante y Echeverría, 1989).

Ilustración 8: Carrera ferroviaria del estamento de Tracción entre 1914 a 1976

Carrera Ferroviaria de sección Tracción



Fuente: Confección propia.

2.1.2.2. Sección Maestranza

El estamento de Maestranza también se organiza jerárquicamente y, luego de su inicio como aspirante limpiador se perfila como 'operario técnico', grupo de trabajadores que mayor representa numéricamente a esta sección, luego vienen los Jefes de Grupo, a continuación los Jefes de Taller, después el cargo de Jefe Técnico y finalmente un Ingeniero de Taller, quien está al mando (Bustamante y Echeverría, 1989).

Dentro de las experiencias relevadas, 4 corresponden a 'maestrancinos' de Barón, correspondiente a los señores: Darío Muñoz del Taller de Herrería, Manuel Gómez (QEPD) quien desempeñó su carrera dentro de los talleres Alumbrado de Coches, Automotores y Eléctrico, Oscar Carvajal (QEPD) del Taller de Freno y José Cádiz del Taller de Galvanoplastía.

El modo de ingreso a Maestranza, al igual que en los trabajadores de Tracción, se debe a diversas razones y procede al ingreso del trabajador en diversos talleres dentro de ésta misma: "En realidad yo tengo varias formas de llegar a FF.CC. Una de ellas era que, yo en Concepción –porque allá me inicié– jugué por un equipo ferroviario, Fernández Vial. Jugaba fútbol, era cadete todavía. Y siempre me ofrecieron trabajo de si quería quedarme en FF.CC. Yo no sé por qué tenían la idea en la cabeza de que no me gustaba

trabajar en FF.CC. y no acepté. Prefería seguir la carrera del fútbol. Debido a eso, se me presentó la ocasión de viajar de Concepción a Santiago, y en Santiago conocí a unos ingenieros, a los que estaban haciendo el puente Bio-Bio en Concepción, y ellos me trajeron a una editorial que ellos tenían, la Editorial Universitaria. Se editaban solamente libros para las universidades en todas las especialidades. Ahí estuve trabajando unos cuantos años y ahí conocí también al ingeniero de acá, a don Atilio Bavestrello (...) hasta que don Atilio me convenció y me dijo 'Mira, tal día va a haber un examen, un examen para la Casa de Máquinas, para ingresar a la Casa de Máquinas, pero tienes que dar examen', '¿y cuándo es?', 'la próxima semana', 'Chita, me lo dijo un poco tarde –le dije yo– pero bueno, haré lo que pueda'. Llegué a Valparaíso... para dar el examen. Salí en un lugar doce, pero eran más de 300 los que daban en esa oportunidad y, me dijo 'No, no te vas. Hay una vacante en el Taller de Alumbrado', 'bueno –dije yo– a donde sea voy a trabajar. No conozco a nadie aquí así que a donde vaya voy a empezar a aprender', 'ya poh', me dijo. Y, me fui al Taller de Alumbrado [en 1949], al último lugar, era la última chupada del mate yo, en el taller” (Manuel Gómez en G.C. directiva SOMUTAR: Oscar Rocuán, Manuel Gómez, Juan Sotomasei, Oscar Carvajal, 18.03.2013, Clip 6, 00:00:10 - 00:11:56).

“Bueno mi llegada a ferrocarriles fue el año 1956 el día veintiséis de diciembre, fue un regalo de pascua lo que recibí de muy buena forma porque en ese momento estaba sin trabajo... yo no tenía ningún pariente ferroviario, pero por el deporte llegué a ser ferroviario y llegué al taller mecánica de maestranza. En ese taller estuve hasta el año 1958 y por motivos de que no había para que yo pudiera quedar de planta me ubiqué con el... me ofrecieron el taller herrería y ahí empezó mi actividad hasta los veintiséis, veintiocho años que alcancé a trabajar en ferrocarriles (...) El taller al que yo llegué eran noventa y cinco, un trabajo bien pesado la herrería, pero me adapté al trabajo. Me adapté al trabajo y logré estar hasta el año 1979...” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 1, 00:00:28- 00:01:45, p. 1). “Al comienzo cuando entrábamos, entrábamos como jornales, con libreta de seguro, posteriormente después de un año y medio, dos años, quedábamos de planta, ese era el inicio de la carrera, quedar de planta, eso significaba ya entrar a ganar ya igual que todos los trabajadores de planta de la empresa, pero en ese tiempo que estábamos de jornales teníamos un sueldo menor” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, Clip 4, 00:04:40-00:06:13, p. 6).

“Yo ingresé a la empresa cuando terminé de estudiar, porque yo vengo de la Escuela Industrial de Calera y me mandaron a hacer la práctica a ferrocarriles (...) Ingresé a trabajar al Taller de Freno. Ahí estuve trabajando... cerca de un año (...) me tuve que salir de la empresa y, en ese tiempo, sucedió que al año '50, '51, hubo una reestructuración de la empresa en pedir una serie de personal. Entonces tenían que suplir eso. Entonces me llegó una carta y me mandaron a buscar (...) Y me fui a trabajar a la Maestranza, el año '51, el 23 de febrero. Y ahí llegué como llegábamos todos, de Oficial, trabajando en el taller de, cómo se llama, de Coche y ahí permanecí el resto de ferrocarriles. Superando distintas etapas de acuerdo con el escalafón que se

producía” (Oscar Carvajal en G.C. directiva SOMUTAR: Oscar Rocuán, Manual Gómez, Juan Sotomasei, Oscar Carvajal, 18.03.2013, Clip 1, 00:00:27 - 00:03:34).

“Yo trabajaba con un contratista particular en Los Andes, en el área de Vías y Obras. Un trabajo pesado para un niño joven de 17 años...de allá me vine al Hospital Ferroviario trasladado en el año 1953, y ahí partí trabajando en el personal de los Servicios (...) Estuve ahí en el Hospital Ferroviario de 1953 a 1959 que me trasladé a la Maestranza. Ahí llegué al taller de Galvanoplastia (...) Ahí estuve trabajando hasta 1976, fecha en que, por una lista que llego de Santiago se me caducaba mi trabajo y pasé a ser jubilado” (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, p. 1 y 2).

Como es posible apreciar, el ingreso al estamento Maestranza era también por medio de examen, independientemente al taller que se ingresara y a la vez existían otros componentes que legitimaban a un aspirante su llegada, como lo fue el factor deportivo a través de las habilidades demostradas previamente en la localidad de residencia y el hecho de haber estudiado previamente algunos cursos técnicos.

La carrera ferroviaria en maestranza comprendía saber lidiar con un numeroso equipo de trabajo y las condiciones propias de sus talleres, como la alta temperatura, realizar labores pesadas, aprender el detalle respecto de las piezas, los procesos de trabajo y la atención que éstos requerían por sus grados de peligrosidad, como lo fue en los talleres de Galvanoplastia, Herrería, Alumbrado de Coches y Eléctrico, por ejemplo:

“Taller de Galvanoplastia, era un taller que se encargaba de hacer la parte hermosa de todos los coches-comedores, de las lámparas, de los pasamanos. Esto consistía en niquelarlos y cromarlos, y al taller llegaban todos estos elementos para hacer el proceso electrolíticamente... es un proceso largo, se partía con desgrasar las piezas con soda. Existían unos depósitos donde se ponía la soda caliente para quitarles la grasa, después se pasaba a otro aposento para sacarles lo poco y nada que les quedaba de níquel a las piezas, después se pulían, se hacía el pulido... después se entraban a los baños de niquelado y de cromado, en esa parte estaba yo, y después de hacer ese proceso, se les daba cierta cantidad de tiempo a las piezas, se sacaban y se volvía a sacarles brillo, así les llamábamos nosotros... los que sabíamos de eso (...) Todos estos procesos lo hacíamos en el taller, teníamos tornillos rotatorios y había que hacerle el mismo proceso a los tornillos, era la cabecita cromada, ese era el proceso que yo aprendí ahí” (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, p. 1). *“Éramos 15 en el taller en promedio, luego venían otros con menor grado...”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, p. 2-3).

“[En el Taller de Herrería] la serie para hacer los materiales y los repuestos para todo lo concerniente a las máquinas, a los carros, a los coches y bueno el trabajo nuestro era muy sacrificado pero había una política en el taller que era pasarlo lo mejor que se podía... bueno para la talla, muy buenos para la talla, era el taller en que el día no se sentía por el ambiente que reinaba en el taller nuestro, pese a que era el taller más

sacrificado que había en cuanto a la elaboración del trabajo” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, Clip 4, 01:17- 01:52, p. 5).

“Trabajar en electricidad es muy peligroso. Ahí en Locomotoras teníamos que trabajar a veces con los 3.000 volt, los 3.000 volt de los troles, había que trabajar con 500 volt para movilizar a la locomotora y había que trabajar con un transformador especial que aplicaba 6.000 volt para probar las aislaciones de los distintos aparatos de las locomotoras cuando llegaban a reparación. Era una caja eléctrica, un transformador grande. Esa era muy peligrosa y siempre al conectar, tenía una conexión a tierra, industrial, para evitar que le diera un shock eléctrico al funcionario que estaba trabajando ahí” (Manuel Gómez en G.C. directiva SOMUTAR: Oscar Rocuán, Manuel Gómez, Juan Sotomasei, Oscar Carvajal, 18.03.2013, Clip 7, 00:0:00 - 00:07:52).

Como es posible ver, la labor organizada en grupos en diferentes talleres fue fundamental para ordenar el proceso productivo, lo que significó que las relaciones laborales fueran relevantes para poder integrar tales equipos, adquirir los conocimientos relativos a éstos y, por ende, permitir el consecuente ascenso dentro del escalafón. Además, es posible ver que, en Maestranza, hay procesos entre talleres que se convalidan, permitiendo a algunos trabajadores pasar de un taller a otro, dentro de un mismo eslabón de la carrera, en la medida de que hubiese labores comunes y también de acuerdo con las expectativas e intereses del mismo trabajador. La experiencia del Sr. Manuel Gómez deja entrever más en detalle la correspondencia entre la carrera ferroviaria y las relaciones laborales para la adquisición de conocimientos y cómo éstas se traducen a un efectivo ascenso dentro de la misma:

“Uno entra al último lugar del escalafón, pero tiene que ir ascendiendo en la medida de que va aprendiendo, va subiendo de categoría en el escalafón. Pero para eso, en algunos casos, ya de maestro para arriba, había que estudiar, hacer unos pequeños seminarios para ir preparándose. En ese caso, yo estuve en Taller de Coches, luego en Alumbrado, después me mandaron algo castigado al Taller de Automotores... en el año '62 (...) En el Taller de Automotores estuve trabajando durante 5 años (...) llegué como electricista, e hice lo mismo (...) Tenía un cuarto ahí, chiquitito, como laboratorio. Ahí trabajábamos dos. El otro que bajaba ahí era el especialista, que trabajaba en los tambores de aceleración de los automotores. Tambores con un rodillo grande así, porque ahí están todos los contactos para mover a los automotores eléctricamente. Después de trabajar en Automotores sus 5 años, me cambié al Taller Eléctrico. El Taller Eléctrico tenía el mismo escalafón del Taller de Alumbrado así que no tenía ningún problema allí y, yo me cambié por eso porque esos 5 años que yo estuve en Automotores no quita ni pone en mi carrera funcionaria, entonces, hacía mérito en mi carrera para qué, para nada. Entonces por eso una de las decisiones que tomé fue irme al Taller Eléctrico. Me recibieron con los brazos abiertos los cabros porque tenían un equipo de fútbol, así que también por el fútbol me recibieron muy bien. Y, ahí ya la cosa es más seria porque para aprender locomotoras no era tan sencillo, no eran tan fácil. Una locomotora eléctrica tiene mucho, mucho... tienen motores, tiene relés, tiene cajas,

cajas de cambio. Y no es cuestión de aprenderlo de un mes para otro, de un año para otro. Transcurrieron varios años. En el Taller Eléctrico yo estuve 13 años trabajando. Ya en los últimos años vine a subir de categoría en el escalafón y ahí, ya di examen para Jefe de Taller. Pero tuve que dar examen 3 veces para aprobar. No era porque saliera mal sino porque, como era el mismo escalafón que el Alumbrado de Coche, era para optar a Jefatura del Taller Alumbrado de Coche. Salí bien, pero el ingeniero no quería que me fuera al Alumbrado de Coche, quería que siguiera en Taller Eléctrico porque ya como sabía que conocía un poco de locomotoras y yo me interesaba mucho en eso, en aprender, en cómo manejar una locomotora, cómo conocerla por dentro, de qué estaba hecha, cómo funcionaba, todo (...) Esa, en grandes rasgos era la forma de aprender. Yo tuve varios maestros muy buenos tanto en Alumbrado de Coches, como en Automotores y en Taller Eléctrico porque si uno cuando se relaciona con las personas y lo hace bien, las personas tienen buena voluntad para enseñarles cosas a uno. Y de esa forma también era otra manera de avanzar en el conocimiento del trabajo que uno tenía que desempeñar todos los días. Juan Peña Tapia se llamaba el de Alumbrado de Coches, un electricista muy bueno, el otro era un español, no me acuerdo del nombre, pero era idiotita, un maestro muy bueno, jajaja, un electricista muy bueno, también aprendí mucho de él. Y todos los maestros de primera... don Luis Gamboa... cómo se llamaban los otros... Zárate, Juan... ¡Guillermo Zárate! que andaba siempre de humita, ese era el maestro, era muy elegante para vestirse. Ese también me enseñaba muchas cosas. Él sabía el trabajo de ahí del Taller de Alumbrado de Coches” (Manuel Gómez en G.C. directiva SOMUTAR: Oscar Rocuán, Manuel Gómez, Juan Sotomasei, Oscar Carvajal, 18.03.2013, Clip 7, 00:0:00 - 00:07:52).

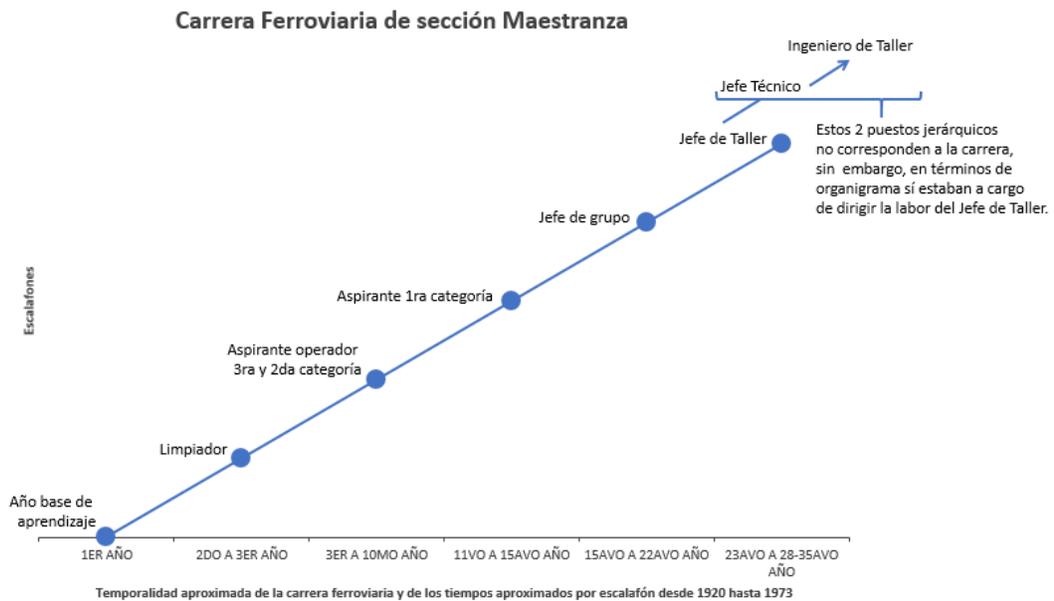
En esta misma línea, el Sr. Oscar Carvajal, quien al contrario del Sr. Manuel Gómez sí tenía estudios previos en el ámbito técnico de una escuela industrial, tuvo una experiencia distinta de relación con sus pares, especialmente con los considerados ‘maestros’ dentro del taller:

“Se comienzan a suceder una serie de hechos de cuando uno comienza (...) Y como yo venía con cierta tecnología porque me funcionó la escuela en ese tiempo, había trabajos que se podían hacer de una manera... y otros que yo decía ‘no se puede hacer esto’. Entonces como yo era ‘la última chupada del mate’, como se dice, entonces no me hacían caso. Entonces a veces yo les decía a los maestros de más edad “pero si lo hacemos así de esta manera... si con probar no perdemos nada”, así que logré en cierto modo, hacer cosas en esas situaciones. Claro, si siempre se ha hecho así ¿tiene que seguir haciéndose? ¡no poh!, si se puede cambiar, si se puede hacer diferente (...) Porque en determinados momentos uno como viene con otra mentalidad, entonces se encuentra con personas que son mayores y han hecho una experiencia de un determinado trabajo y lo han hecho bien, entonces, esa experiencia, felizmente, algunos lo transmitían –otros no, egoístamente no, que decían “no, si esto lo hago yo no más y no lo va a hacer nadie más”– y se logra realizar una serie de cosas que son en beneficio de todos, no de uno sólo no más” (Oscar Carvajal en G.C. directiva SOMUTAR: Oscar

Rocuán, Manuel Gómez, Juan Sotomasei, Oscar Carvajal, 18.03.2013, Clip 3, 00:02:39 - 00:03:33).

Este orden de la carrera ferroviaria de un maestrancino por especialidad, según lo que se ha podido desprender de las experiencias dentro de los talleres de mastranza, funcionó en la EFE hasta 1978, momento a partir del cual paulatinamente se fue desconociendo, al punto de que se diluyó toda calificación técnica del oficio al poner arbitrariamente operarios a realizar cualquier maniobra sin el dominio necesario, cual ‘maestro chasquilla’, pasándolos como comodines de un lugar a otro (Bustamante y Echeverría, 1989).

Ilustración 9: Carrera ferroviaria del estamento de Mastranza entre 1914 a 1978



Fuente: Confección propia.

2.1.2.3. Sección Transporte

La sección Transporte en la EFE comprendió funciones que tuvieron como finalidad general controlar el flujo de carros y trenes o de transporte de pasajeros y de carga. Revisemos a continuación las experiencias compartidas de los señores Oscar Rocuán y Héctor Donoso:

“Yo entré el ‘53, ‘54. Se presentaron los papeles aquí en la Mastranza. El caballero dijo ‘¿qué educación tiene?’ y como la educación mía era completa, dijo ‘no, aquí en la

Maestranza no, váyase a Transporte'. En Transporte me mandaron a un Instituto Arias que tenía la empresa, en Alameda. Ahí estuvimos, aprobamos el curso y nos mandaron a cada uno a su zona. Y a nosotros nos mandaron a practicar cabina. Estuve como 3 meses practicando cabina: cabina Quilpué, cabina Peñablanca, cabina Villa Alemana (...) Como a los 3 meses que estuve aquí en la zona me mandaron a Los Andes. Allá me mandaron al Trasandino, a una oficina de movilización. Había que hacer un gráfico con la combinación y todos los trenes que subían y bajaban. De ahí estuve sacando un feriado en Juncal, de ahí volví a Los Andes, estuve 6 años en Los Andes y a los 6 años me vine a la zona y me quedé aquí, con tan mala suerte que, en tiempos de Alessandri vino la Ley de no llenar vacantes en la administración pública así que me mamé como 6 años y medio de aspirante, porque no nos nombraban. Después de eso vino el nombramiento y empezó a funcionar como funcionario de la empresa prácticamente, porque como aspirante era como 'si había pega trabajábamos, si no había pega, para la casa' así es que, a mí nunca me faltó la pega porque me portaba bien así que siempre cuidadoso, siempre con pega. Después de eso ya empezó los diferentes puestos, especialmente de suplente... Sacaba y tenía una cartilla, 4 días en determinadas partes, los 4 días de descanso y después de nuevo empezaba con la cartilla... De esa cartilla, me fui a Trenes. Estuve como 5 o 6 años en Trenes. Entre trenes de pasajeros y trenes de carga. Y después lo último que hice fue cuando me mandaron a la oficina de alistación ahí en el 4^o piso, en el 5^o piso. Ahí estuve en la alistación un tiempo y ahí me fui cortado. Para la casa. Ahí pasaron 31 años y 15 días” (G.C. a directiva de SOMUTAR: Manuel Gómez, Oscar Carvajal y Oscar Rocuán; relato de Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 1, 00:00:30 - 00:04:47).

“[El '42] empecé a trabajar como aspirante suplente en movilizaciones porque nos pagaban el día que trabajábamos que teníamos reemplazo y en movilización teníamos casi el mes corrido del reemplazo (...) cuando llegué aquí a puerto me nombraron conductor de trenes y anduve de conductor en los automotores salones que corrían de Puerto a Talca y después lo prolongaron hasta Chillán el viaje” (E.I. a Héctor Donoso, 29.04.2013, Clip 1, 00:02:07 - 00:03:04). “El año '56 hasta el '70, estuve como 15 años ahí [en tren trasandino]” (E.I. a Héctor Donoso, 29.04.2013, Clip 1, 00:08:19 - 00:08:25). “El año '70 regresé del trasandino, entonces ahí me nombraron conductor de trenes y estaba de Jefe de sección Don Aldruggi. Entonces ahí anduve en el 3 y 12 y el automotor salón... (E.I. a Héctor Donoso, 29.04.2013, Clip 1, 00:03:42 - 00:04:20). Me ofrecieron el puesto de Jefe de Estación de San Pedro, entre Limache y Quillota, donde sale el ramal a Quintero, pero la casa estaba inhabitable porque hubo un terremoto... el Jefe de Estación debe vivir dentro de la Estación para estar aquí porque cualquier problema que haya en la noche, debe tomar servicio a la hora que sea, por si hay un accidente, des-riel de trenes, cualquier accidente que haya: inmediatamente el Jefe de Estación tiene que ponerse en servicio; por eso el Jefe de Estación tiene que vivir dentro de la Estación de Servicio” (E.I. a Héctor Donoso, 29.04.2013, Clip 8, 00:00:30 - 00:02:57).

Como se puede apreciar, la carrera funcionara de la sección Transporte comenzó con el rol de aspirante suplente, luego con labores de cabina y/o boletería, para después pasar a los cargos de trenes y alistación, posteriormente a los de conductor y movilizador, y finalmente a Jefe de Estación. Estas labores inicialmente se hacían en conjunto con un ayudante y, por tanto, reforzaban la relación maestro-discípulo, relación laboral que permitía la transferencia de conocimientos que, después de 1973, se cortarían y se resolvería más bien en solitario (Bustamante y Echeverría, 1989).

2.1.2.4. Sección Administración

Del estamento Administración sólo fue posible conocer una experiencia de trabajo, correspondiente al Sr. Rubén de la Fuente, a través de la cual se muestra una carrera administrativa que comienza siendo aspirante suplente para luego quedarse fijo en un lugar de trabajo. Revisemos a continuación la experiencia que él comparte:

“Un 1° de enero del año 1952 nací en la vida laboral... Y la rama que elegí fue como empleado administrativo. Ahí también teníamos como ‘administrativo’, teníamos un apodo, y nos decían los ‘chupa tinta’... Yo, me consideraba que era como el ‘comodín’ de los empleados administrativos, por decirle algo... se necesita a alguien en Calera, ahí partía a Calera, se necesitaba a alguien en otra parte, pero geográficamente fuera de la zona (...) A mí me dijeron, el jefe administrativo, me dijo: ‘como ud. está en la última parte del escalafón, así que ud. pesque su par de calcetines, se los echa al bolsillo y parte a Los Andes’ (...) después fui ida y vuelta al trasandino, tres veces... me desarrollé siempre ahí en el ferrocarril trasandino... todavía quedaba un remanente de acciones del ferrocarril en manos de ingleses, así que todo lo que fuera contable se hacía en el sistema inglés... ahí pasé 5 años –en eso de ir y volver, ir y volver– hasta que un día me dijeron ‘ya, se queda definitivamente acá, en Valparaíso’. Entonces entré ya definitivamente en la carrera administrativa –ya liberado de ese dar prueba de mi actuación– me pusieron aquí en la Maestranza, secretario del cañón Reparaciones de Coche, había como 280 personas, nunca había actuado con tanta gente. Estaba con otro compañero que tenía mucha más experiencia que yo. Así que ahí empezamos a trabajar los dos bastante bien. Y de ahí empezó el deambular mío en la carrera administrativa porque ese era la tónica en general: de secretario de talleres fuera en la maestranza, como los talleres de abajo, que les llamaban ‘los de conservación’, para allá Alumbrado de Coche, Auxiliar de Coche. Y después me llevaron aquí más abajo, donde tenía que ver con todo la parte Wattina, o sea, los maquinistas y popular, y aspirante. Ahí también estuve, trabajé, trabajé de día y de noche... por turnos, ahí hacíamos turno, hacíamos turno en la mañana, en la tarde y durante la noche; trabajé los tres turnos” (E.I. a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, Clip 1, 00:02:00 - 00:07:40, p. 1).

En el caso del Sr. Rubén es posible apreciar que, luego de ser aspirante por cinco años, comenzó su carrera cumpliendo labores de secretario en Reparaciones de Coche, luego estuvo en otros talleres que implicaban la administración del personal y posteriormente pasó a talleres de conservación como él menciona, administrando el material rodante;

esto, en jornadas en base a turnos. Estos escalafones señalados fue posible ascenderlos mediante una determinada relación laboral con los pares y maestros de labor. Al respecto el Sr. de la Fuente señala:

“Nosotros los ferroviarios, tenemos muchas facetas, caras y cosas por el estilo, por ejemplo, en la parte administrativa, casi siempre éramos... más familia, y nos asimilaban más como familia... nos conocíamos unos a otros, el trato, era excelente; a los ferroviarios por supuesto... solidario, eran personas, éramos amables unos con otros... la jefatura si, eran medios tiranas, hasta cierto punto ¿Porque? porque eran para formar el carácter de las personas... tenían que ser así, incluso la misma... la reglamentación era estrictísima” (E.I. a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, Clip 1, 00:09:15 - 00:11:42,p. 3-4).

Como es posible ver, es fundamental la relación entre maestro-discípulo para la enseñanza del funcionamiento, así como las relaciones en general de compañerismo entre los pares del mismo estamento como con los trabajadores en general. Luego, el deterioro de esta sección en particular y de esta cultura del trabajo, ocurre por la falta de innovación técnica de la EFE, la cual desde 1973 en adelante dejaría muchas de sus funciones de computarización de ventas de pasajes, programación y servicio de personal, traspasadas a contratistas privados, situación que deterioró y extinguió el trabajo de esta sección (Bustamante y Echeverría, 1989).

En general es posible ver que, en el contexto de la carrera ferroviaria, el proceso formativo fue complejo, variado y mixto ya que durante varias décadas dependió completamente de los trabajadores y paulatinamente fue haciéndose cargo la empresa mediante instancias e instituciones formativas. La gestión de la autoformación, así como la formación proveniente de una institución educativa, interna y/o externa a la empresa, conformó relaciones laborales fraternales en torno al aprendizaje y de maestro-discípulo que determinaron en los modos en que se dieron los vínculos interpersonales entre los trabajadores. Fueron estas modalidades de relación dentro de la “carrera ferroviaria” las que se plasmaron luego en cierta medida en los modos de organización que sostendría la práctica de apoyo mutuo entre los trabajadores ferroviarios, modos que diversificarían la práctica en el territorio, potenciando así la cualidad estratégica de la misma.

5.2. Lo mutualista

5.2.1. Organización en sociedades

El contexto de desigualdad social y pobreza se había agudizado después de que el artesanado sirvió útilmente como masa para las finalidades independentistas del Estado chileno (Illanes, 2003), contexto adverso ante el cual los trabajadores de diferentes rubros se vieron en la necesidad de organizarse para saldar tal situación. De estos trabajadores, los artesanos y tipógrafos fueron claves no sólo por ser más numerosos en esa época, sino por contar estos últimos en sus talleres y espacios de trabajo con la confluencia de intelectuales en torno a la imprenta como herramienta de movilización y

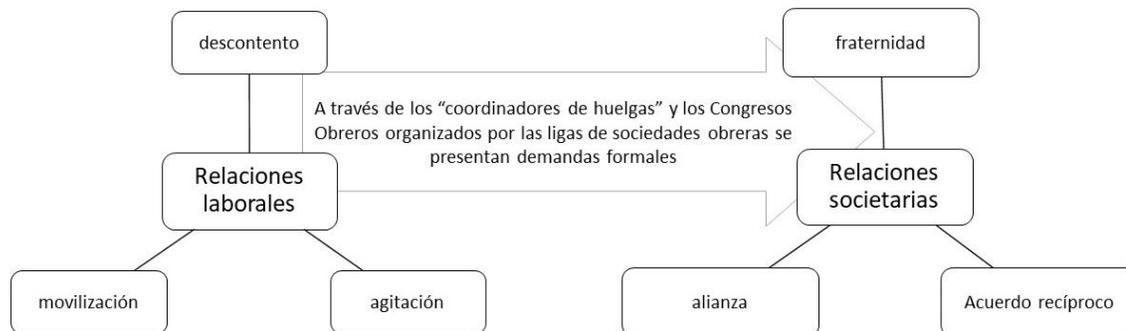
agitación (Illanes, 2003). Entre los periódicos artesanos de mediados del siglo XIX que denunciaron las desigualdades sociales y describieron el profundo desencanto republicano del pueblo estuvieron el “Quebradino”, “El Artesano Opositor” dirigido por Victorino Laynes y “El Pueblo” redactado por Santiago Ramos (Illanes, 2003).

Este escenario es también relatado el año 2013 por el Sr. Jorge González, quien fue durante ese año dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso. Entre las figuras intelectuales precursoras del ideario de asociación, menciona a J. Francisco Bilbao, F. Vivaceta, V. Laínez, Santiago Arcos y Emilio Recabarren.

Dentro de las experiencias de asociación basadas en el apoyo mutuo se encuentra como primer hito en Chile la “Sociedad de la Igualdad” –conformada en Santiago en 1850 por Arcos, Bilbao y varios otros intelectuales, simpatizantes de la incipiente clase media y algunos artesanos (Grez, 2007)– la cual marcaría el modelo de las futuras sociedades de socorros mutuos al plantearse como un proyecto de desarrollo moral, material e intelectual del artesano a mediano y largo plazo (Illanes, 2003). Esta sociedad para poder llevar a cabo su labor tuvo que promover el derecho de asociación de los obreros entre el pueblo para lo cual además de valerse de periódicos locales en diferentes regiones en las cuales se organizó la sociedad –en Santiago, San Felipe, Los Andes y Copiapó– creó la “Escuela de Artesanos” y los “Establecimientos de Montes de Piedad”, iniciativas que fueron la base de las futuras sociedades obreras (Illanes, 2003).

En la Escuela de Artesanos se brindó educación de escritura, lectura, historias, baile, música, inglés, dibujo, entre otros, a los socios e hijos de los socios bajo la idea de que esta sociedad no puede ni debe ser pasajera ni responder sólo a la circunstancia política sino que debe propender a cultivar el motor que mantiene vive a la sociedad –sus socios, hijos y familia– y estimular el bienestar a través de las artes y la educación y a buscar la libertad y la justicia (Illanes, 2003). El proyecto Montes de Piedad se constituyó institucionalmente dentro de la sociedad para prestar auxilio popular en caso de enfermedad y muerte, además, hacía de Caja de Ahorros para préstamos de corto plazo y bajo garantía de prenda y módico interés para aliviar la situación económica de los obreros y sus familias (Illanes, 2003).

Ilustración 10: Conformación de las relaciones societarias entre los trabajadores a mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX



Fuente: Confección propia.

Pese al contexto de represión que llevó a la Sociedad de la Igualdad a su derrota, pronto se multiplicarían las sociedades de socorros mutuos en decenas, así como el origen de los trabajadores que las compondrían tras el acelerado proceso de industrialización, urbanización e instalación del ferrocarril. Para 1853, bajo la figura de Laínez, nacería la “Sociedad Tipográfica de Santiago”, en 1855 la “Sociedad Tipográfica de Valparaíso” – que más tarde, en 1858, se llamó la “Sociedad de Artesanos de Valparaíso”– en compañía de Román Vial, Juan Carlos Valdivieso e Isidro Oscán y en 1862 en Santiago la “Unión de Artesanos”, bajo la figura de Vivaceta, la “Sociedad de Obreras de Socorros Mutuos de Valparaíso” de 1887, y así tantas otras, las que posteriormente también darían cuerpo a las mancomunales y confederaciones de obreros bajo el lema ‘la unión es fuerza’, con el objetivo de, tras la trama confederada de las sociedades de socorros mutuos, aplicar la acción política reivindicativa como proyecto de clase, ya no sólo desde tal o cual rubro específico. Como señala Grez, las sociedades mutualistas *“asumieron además el papel de organizadoras de las demandas obreras frente a los patrones, prefigurando la acción de tipo sindical del siglo XX”* (Grez, 1994:304).

5.2.2. Sociedades federadas

La edad de oro de las sociedades de apoyo mutuo, entre 1861 y 1924 en Chile, se caracterizó por la formación, multiplicación y alto grado de organización de las sociedades en las principales urbes del país, permitiendo que los trabajadores increpan al poder político y al modelo de desarrollo económico dominante de manera coordinada, asumiendo éstas su rol articulador de demandas populares, dirigiendo manifestaciones y reuniones públicas como lo fue la “Petición de los Obreros de Chile” dirigida al Jefe de Estado de la época en donde una importante trama de trabajadores organizados a nivel nacional le solicitaban tomar medidas proteccionistas para regular el sector artesano-industrial, reducir el déficit presupuestario y mitigar la amenaza de la competencia extranjera (Grez, 1994).

Los grandes problemas de desigualdad, falta de higiene, salud, educación e injusticia social del periodo, motivó a los trabajadores a desbordar sus relaciones de lo estrictamente laboral y crearan, para enfrentar este contexto adverso, relaciones de organización de carácter sociocultural que brindaran seguridad y bienestar al obrero y sus familias. En este sentido es que las relaciones de fraternidad, de acuerdos recíprocos y alianza fueran fundamentales entre las sociedades mutualistas, ya que les permitió crear lazos bilaterales o multilaterales entre sí, fortaleciendo a los gremios, otorgando sensibilidad de clase y capacidad estratégica en cuanto a capacidad de negociación y respuesta ante imprevistos y emergencias.

Ejemplo de ello fue la Sociedad Filarmónica de Obreros, las Cajas de Ahorro y Cooperación, la Confederación de Sociedades Unidas, la Gran Mancomunal de Obreros, el Congreso Social Obrero y la Liga de Sociedades Obreras de Valparaíso las cuales fueron el centro unitario de las sociedades de socorros gremiales y artesanales (Illanes, 2003). Esta última, de 1888, sería de gran importancia dentro de la ciudad de Valparaíso para convocar a los trabajadores a nivel local, incluyendo a los ferroviarios, para instancias de socorro mutuo y reivindicativas. De hecho, en sus inicios contó con ochocientos miembros y dos años después esta cifra aumentaría a más de mil trescientos, distribuidos en diecisiete sociedades de apoyo mutuo en Valparaíso (Grez, 1994). Y en general, entre Santiago y Valparaíso hubo más de 25 instituciones de este tipo, con más de tres mil quinientos miembros (Grez, 1994).

“La Liga –señala el Sr. Jorge González– es el primer organismo Latinoamericano, fue la primera institución que unió a las sociedades de socorros mutuos no sólo en Chile, sino que en toda América Latina. Después se han formado en Argentina, Perú, Bolivia (...) La Liga en esos años sólo tenía poder de convocatoria. Aquí en Valparaíso hubo movimientos solidarios grandes donde la Liga convocó a todas las sociedades, tanto a los ferroviarios y lo que estuviere, a los practicantes, los zapateros, los sastres... porque hay un montón de sociedades que tienen distintos nombres de oficio y están las que tienen nombres de personalidades (...) que son las más nuevas, de unos cincuenta años, pero las más antiguas son totalmente gremialistas” (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr. Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso. Relato del Sr. Jorge González, 04.06.2013, Clip 3, 00:02:42 - 00:11:32).

Este alto poder de convocatoria –junto con promover el desarrollo del apoyo mutuo en este periodo– hizo que la huelga se consolidara como una herramienta recurrente de reivindicación y que concerniera no sólo a los trabajadores organizados en sociedades, sino que también a aquellos que no lo estaban. Su coordinación se hacía mediante los “coordinadores de huelga” de las sociedades mutualistas, quienes convocaban al gremio particular y a trabajadores de otras empresas o a nivel local, permitiendo que las peticiones de los obreros fueran transversales, demandas claras y concretas entre los obreros con una perspectiva social que apuntaba a resolver la hostilidad y adversidad de

la época relacionada con la carestía de la vida, la devaluación de la moneda, alzas en los precios de productos básicos, entre otros (Grez, 1994).

Dentro de estas luchas, el Congreso Obrero y la Liga de Sociedades Obreras de Valparaíso fueron relevantes, ya que presentaron demandas de manera formal, permanente y coordinada en donde se señaló la importancia de proteger la industria nacional, la urgencia de establecer cooperativas, apoyo mutuo y cajas de ahorro entre los trabajadores y el mejoramiento de las condiciones de trabajo y de vida por motivos de insalubridad, hacinamiento y los altos niveles de mortalidad, enfermedad y epidemias que sufría el obrero, poniendo sobre el tapete la discusión de la “cuestión social” (Grez, 1994).

Dentro del gremio ferroviario, en 1889 sería la Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros de los Ferrocarriles de Chile la que canalizaría estas inquietudes en torno a los trabajadores, la cual se fundó por un grupo de empleados del área de Tracción por motivo de las injusticias que sufrían al ser discriminados de parte del Estado al contratar maquinistas ingleses y no dar garantías a los limpiadores, fogoneros y maquinistas chilenos (Sepúlveda, 1959). Esta sociedad dejó de funcionar a los pocos años después, siendo reactivada nuevamente en 1911 como Sociedad “Santiago Watt” en el contexto de la huelga de los peniques de 1907 que tuvo carácter nacional y que articuló a conglomerados de trabajadores como los artesanos, tipógrafos, panaderos, marítimos y trabajadores industriales mineros y ferroviarios que en ese entonces iban incrementando de número (Sepúlveda, 1959).

En este mismo contexto, es que esta huelga es reconocida como un hito que da inicio al movimiento sindical en Chile y por ende da pie a la articulación de trabajadores, quienes se organizan y dan origen a la Gran Federación Obrera de Chile (FOCH) fundada en 1909. Inicialmente tuvo incidencia en la EFE gracias a la organización de los obreros de las diferentes maestranzas, entre ellas Barón, participaron con sus comités en dicha federación, persiguiendo objetivos esencialmente mutualistas y de cooperación (Vasallo y Matus, 1943) ya que en términos sindicales declaró *“tratar de intervenir amistosamente en los desacuerdos que se produzcan entre obreros y patronos, siempre que la causa sea justificada”* (Sepúlveda y Lucero, 1943:384; Sepúlveda, 1959:35).

En paralelo a este actuar de la FOCH a comienzo de siglo XX, la re-estructuración de la Sociedad Santiago Watt por su parte, retomó con fuerza dado que además de fundar su propio periódico de difusión de sus actividades y demandas llamado “La Locomotora”, activó en un tiempo de dos años varias filiales a lo largo del país, entre ellas, en la 1^{ra} Zona de Valparaíso llamada “Sociedad de Maquinistas y Fogoneros Santiago Watt, Comité 1^{ra} sección Valparaíso”, de 1913, hoy Sociedad Mutualista Santiago Watt, desde donde nace en ese tiempo el periódico “El Ferrovario”, a cargo de la sección de Transporte de esta 1^{ra} Zona (Sepúlveda, 1959). En efecto, estas seccionales fueron fundamentales para dar más estructura organizativa a la federación y más aún lo fue cuando en éstas se organizaron comités locales: *“El paso decisivo lo constituyó la*

transformación de los diversos Comités que se formaron en estas campañas en Consejos federales, que dieron estructura a la Gran Federación” (Sepúlveda, 1959:28). Estos logros, cambios de estatutos y diálogos en torno a los proyectos futuros fueron tratados en la celebración de la primera Convención de la sociedad, la cual, a partir de 1914, pasaría a ser llamada “Federación Santiago Watt”, institución que al día de hoy agrupa mayormente a personal de Tracción de toda la red (Sepúlveda, 1959).

Fue así como, en esta primera década del siglo XX *“las fronteras entre mutualismo y sindicalismo eran bastante imprecisas. Sólo las sociedades de resistencia dirigidas por los anarquistas se situaban casi siempre de manera exclusiva en el plano de la lucha abierta contra el capital. Las mancomunales eran una peculiar mezcla de sindicalismo y mutualismo, y las sociedades mutualistas, como siempre lo habían hecho, incursionaban en el campo reivindicativo” (Grez, 1994:307).*

Sería en 1917 que la FOCH tomaría una tendencia más revolucionaria *“reivindicando la lucha contra el sistema capitalista, la huelga como medio legítimo de acción y la instauración de un sistema socialista como objetivo final. Este proceso culminó en 1921 con la integración de la FOCH en la Internacional Sindical Roja de Moscú” (Grez, 1994:307).* En este sentido tanto la FOCH como el Congreso Social Obrero representaron los dos caminos disponibles para el movimiento popular, lo sindical y el socorro mutuo, lo cual no impedía la unidad de acción como estrategia de lucha (Grez, 1994).

En los años siguientes, 1919, 1924 y otros a lo largo del siglo XX, la Federación Santiago Watt continuó realizando Convenciones en donde tratar de manera conjunta con los ferroviarios de Tracción y de Maestranza del país las demandas puntuales de ajuste y rebaja de carga horaria de turnos así como de reajuste salarial, siendo su principal modo de convocatoria y organización, la ordenación estructural a través de seccionales o zonas territoriales que a su vez estaban conformados por comités laborales de carácter local. En cierta medida, la misma red iba predisponiendo con sus vías centrales y ramales, núcleos organizados de trabajadores por localidad, los cuales en su conjunto pudieron funcionar efectivamente gracias a este anclaje territorial a través de los comités y su ordenación federada como modo de comunicación, coordinación y convocatoria, permitiendo al gremio ferroviario en general, estar articulado como conjunto de trabajadores, con capacidad de respuesta y demanda efectiva. La federación como entidad colectiva organizada fue protagonista de propuestas y proyectos que abogaron por el bienestar laboral del gremio ferroviario y por el de sus familias, influyendo así en la conformación, organización y modos de convivencia de sus propios barrios.

Respecto a esta organización federada de la Sociedad Santiago Watt y el modo de funcionamiento de sus partes, don Miguel Órdenes, ex - trabajador de sección Tracción, comenta: *“La Federación Santiago Watt tenía una estructura bien particular ya que tenía solamente una personalidad jurídica, que la manejaba el directorio nacional que*

lo componían por lo general maquinistas de diversas partes de la red nacional: Concepción, Temuco, Coquimbo, Santiago, Valparaíso. Después venía lo que se llamaban las Seccionales; las seccionales eran organizaciones menores que estaban constituidas también por un directorio y cualquier diligencia o actividad que se requiriera la personalidad jurídica, tenía que recurrir al directorio nacional para poder realizar situaciones como compras, donde se exigía personalidad jurídica. Las seccionales nacían donde había Casa de Máquinas grandes y, donde había Casa de Máquinas chicas, existían los Comités, también con un directorio y en el fondo, tanto la seccional como el comité realizaban reuniones, trabajos para poder llevar los problemas que tuvieran los trabajadores hacia la solución con el Ingeniero Jefe que existía, principalmente en el caso nuestro en Barón existía un Ingeniero Jefe quien buscaba la solución a los problemas y ya al ser más grande, se concurría a Santiago al directorio general de ferrocarriles quienes escuchaban ya, principalmente, todos los problemas reivindicativos en los que eran los sueldos o en situaciones como conversaba antes de, la asignación de riesgo que se peleó en su momento; eso ya lo veía la empresa a nivel más jerárquico” (E.I. A Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 2, 00:03:13 - 00:05:30).

A partir de este modo de organización y operación coordinada, es que las principales demandas y temas a tratar de la Federación eran tanto de carácter mutualistas como de reivindicación sindical: *“La Federación Santiago Watt, digamos, sus principios estatutarios, eran mutualistas pero la gente en ese tiempo, los dirigentes quienes participaron de la cabeza de esto, lograron revertir esa situación demostrando que el estatuto decía que se necesitaba el bienestar de todos los socios, de que se necesitaba el bienestar de la familia tanto en el aspecto social como en la enfermedad, salud, etc. y por ese lado fue tomando un nivel reivindicativo gremial que fue bastante fuerte. Existía al margen de eso un aspecto mutual donde se entregaban diferentes tipos de ayuda desde funerarias, licencias médicas, consultas médicas; pero lo fuerte era lo gremial, que el dirigente tuviera la preocupación casi un 100% en eso” (E.I. A Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 3, 00:00:00 - 00:02:00).*

Y sobre la importancia que tenía para el gremio ferroviario la continuidad de las convenciones o congresos que realizaba la Federación, don Miguel comenta: *“La Watt tuvo mucha fuerza, era muy respetada no tan sólo adentro de la empresa, sino que también afuera. Se participó bastante en muchas actividades, se hicieron muchos congresos... el Congreso Nacional era la unión de toda la fuerza a nivel nacional, ahí el directorio nacional se preocupaba de que llegaran la mayor cantidad de dirigentes del país desde Arica a Valdivia para que se pudiera trabajar bastante fuerte en los diversos puntos que llevaba el directorio más algunos puntos que quizás en algún momento no se solucionó para lograr complementar un buen petitorio ante una presentación formal o, de repente también existían otras expectativas: que se creara un servicio de desarrollo social y que le pudiera entregar a través de un bienestar a los trabajadores mayores perspectivas recreacionales” (E.I. A Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 2, 00:07:35 - 00:09:20).*

El Centro Obrero de Ferrocarriles del Estado, fundado en 1897, también fue una importante organización del gremio ferroviario que perduró durante el siglo XX, pero éste a diferencia de la Federación, sólo se ocupó de funciones mutualistas. Otras organizaciones ferroviarias que también se ocuparon de aspectos reivindicativos en Valparaíso como la Federación Santiago Watt, fue la Unión de Obreros, que reunió a los obreros de maestranza y la Asociación de Empleados de la 1^{ra} Zona, que reunía a trabajadores de Vía y Obras, jornaleros de bodega, cambiadores y empleados a contrata mayormente. Estas tres instituciones representaban a todos los trabajadores ferroviarios de Valparaíso (Sepúlveda, 1959).

Y, un tercer pero no menos importante proyecto se llevó a cabo también a comienzos del siglo XX, en el año 1909, dirigido bajo la administración del ingeniero Omer Hüet, quien aprobó el establecimiento de la Caja de Ahorros para los Empleados de la EFE, la cual fue la primera figura en su tipo en dar beneficio provisional a los empleados ferroviarios a contrata, es decir, a aquellos que se encontraban haciendo carrera ferroviaria y sirvió de referencia para las posteriores ampliaciones del servicio en esta materia, como lo fue la Caja de Ahorros y la Caja de Retiro y Pensiones, por iniciativa del Ministro de Ferrocarriles de la época (Sepúlveda, 1959).

Como es posible entre ver, la imbricación entre la experiencia mutualista y sindicalista es notoria en los primeros años del siglo XX y que, si bien la FOCH marca su trayectoria hacia la función reivindicativa escindiéndose de los objetivos de socorro mutuo, varias otras sociedades como la Federación Santiago Watt, se mantuvieron en esa imbricación. Prueba de ello son las huelgas que se desarrollan principalmente en los años 1916, 1932, 1936, 1960 y 1988, principalmente; en la huelga de 1916 la Federación cumplió un importante rol negociador a través de su Comité de Huelga con la EFE y la Cámara de Diputados para hacer cumplir la promesa hecha tres años antes por el Ministro de Industrias a los obreros ferroviarios de pagarles a un tipo de cambio fijo, es decir, en donde el valor de la moneda –penique, en ese entonces– se ajusta al valor de otra divisa de referencia o medida de valor para que ésta no perdiera su valor y por tanto, no se encareciera el costo de la vida. En los dieciséis días que duró la huelga e implicó la paralización de importantes maestranzas, finalmente se llegó a un acuerdo de ir mejorando los jornales del personal ferroviario (Sepúlveda, 1959).

Bajo esta relación de estrecha imbricación entre las funciones sindicales y mutualistas de las organizaciones de trabajadores es que para el año 1923 existían a nivel nacional 338 sociedades mutualistas con más de noventa y ocho mil socios y 67 organizaciones sindicales con casi dieciocho mil miembros en total, las cuales compartieron funciones comunes e ideologías similares que cada vez más enfatizaban en la perspectiva de “lucha de clase” como estrategia ideológica anarquista-socialista, más la lucha contra la represión y corrupción de Estado y lo deplorable de la situación social (Grez, 1994).

5.2.3. Crisis del mutualismo y Confederación Ferroviaria de Chile

El desarrollo de los oficios industriales, así como la crisis del salitre en la década del `20, provocó que la FOCH ganara nuevos adeptos, llegando a más de veintiún mil quinientos. Además, en 1924 bajo el gobierno de Arturo Alessandri Palma, el Congreso Nacional votó a favor de varias leyes sociales, entre las cuales se destacan la ley n° 4.057 sobre el derecho de sindicalización de los trabajadores y la ley n° 4.054 que creó el Seguro Obligatorio contra Enfermedades, Invalidez y Accidentes Personales, las cuales apoyaron la organización sindical por un lado pero desincentivaron la organización mutualista por otro, ya que pese que el seguro sea financiado de manera tripartita por el Estado, los patrones y los trabajadores, éstos últimos fueron desertando de participar de las sociedades mutualistas para evitar pagar doble cuota para la misma finalidad; además, excluyó a las sociedades de socorro mutuo de participar de los Consejos de la Caja del Seguro que representarían a los obreros, participando sólo los sindicatos (Grez, 1994), no así ocurrió con otras cajas como la Caja de la Previsión y la Caja de la Vivienda. Como señala Grez *“el mutualismo chileno había sido el precursor de las leyes sociales, y luego, esas mismas leyes se transformaban en una de las causas principales de su decadencia”* (Grez, 1994:310); el socorro mutuo fue perdiendo gradualmente su dimensión social en la medida que se institucionalizaba su práctica.

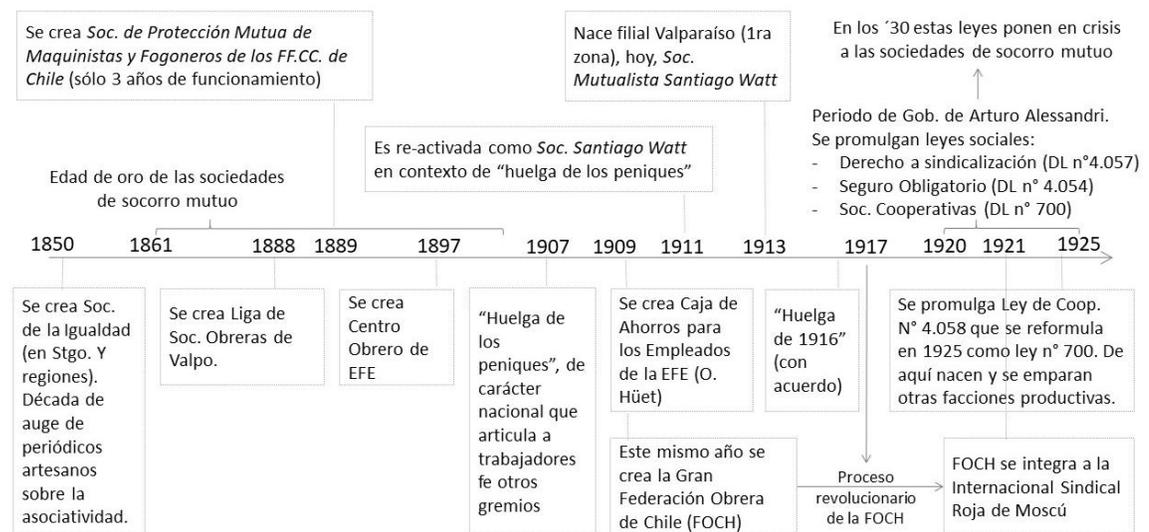
Otra promulgación de carácter social de este mismo año fue la ley n° 700, que dio impulso a la creación de sociedades cooperativas; siendo las más relevantes entre los ferroviarios, las cooperativas de vivienda y de consumo. Estas últimas serían las primeras en crearse y funcionarían haciendo uso de la misma red ferroviaria para la distribución de los productos y su comercialización en distintos territorios.

Estas leyes si bien fueron creadas en el periodo de A. Alessandri, vinieron a repercutir recién en la década del `30 en plena crisis de la dictadura del Grl. Carlos Ibañez del Campo, no sólo porque disminuyeron progresivamente el número de socios afiliados a las sociedades mutualistas sino porque Ibañez obtuvo el apoyo de dirigentes del Congreso Social Obrero, provocando una división interna entre los trabajadores desde adentro, dado que este congreso estaba recientemente participando en instancias cooperativas y sindicales en conjunto con otras organizaciones que también estaban en pleno proceso de creación y fortalecimiento (Grez, 1994).

Ante esta crisis, las estrategias de las sociedades mutualistas fueron múltiples. Entre ellas, se reforzó y amplió el campo de las actividades dentro de las sociedades, abriéndose paso a atender problemas de vivienda en el sector popular a través de la cooperación, también en esta misma línea, participaron en las asociaciones de arrendatarios para conseguir disminuir el alquiler de sus socios en sus viviendas, diferenciándose así de la vía “huelga” como herramienta de reivindicación sino más bien optando por la vía de la autogestión para la obtención de progresos comunitarios, lo cual no eximió a las sociedades mutualistas de que también apoyaran a ciertas reivindicaciones obreras en pos de la defensa del nivel de vida de los trabajadores (Grez, 1994).

Ante la creación de estas leyes y su eventual crisis en el movimiento mutualista, el gremio de ferroviarios fundó en 1926 la Confederación Ferroviaria de Chile en el marco de la Tercera Convención Nacional de Ferroviarios, la cual tenía como objetivo representar con una sola bandera al gremio ferroviario del país, defender la causa obrera y contribuir a poner su contingente a favor del mejor servicio de la empresa de FF.CC. del Estado. Las funciones de la Confederación Ferroviaria fueron sumamente amplias, ya que además de atender demandas sindicales, levantó proyectos vinculados a la obtención de la casa propia a través de la cooperación, cuidar a los jubilados de su gremio no sólo con medidas de socorro mutuo, sino que velando por la reforma y corrección de leyes que los vinculara directamente, así como fiscalizar la administración de la Caja de Retiro y Previsión Social, entre muchos otros (Sepúlveda, 1959).

Ilustración 11: Proceso del apoyo mutuo ferroviario



Fuente: Confección propia.

Los ferroviarios durante el siglo XX siguieron practicando imbricadamente en sus instituciones de trabajadores las prácticas sindicalistas y mutualistas, a diferencia de otros gremios que separaron abismalmente ambas vías. Por un lado, las luchas reivindicativas fueron fortaleciendo al gremio en cuanto a ir enfrentando circunstancias de adversidad en el ámbito laboral, en las cuales la huelga y la paralización se constituyeron en un eficiente instrumento de negociación con la EFE, es decir, directamente con el Estado y, por otro lado, la formación en la autogestión, cooperación y trabajo comunitario fueron fortaleciendo al gremio desde la práctica mutualista. Ambas prácticas provenientes de la estrategia del apoyo mutuo como base fundamental fueron desarrollándose y nutriendo al gremio de experiencias que se fueron transfiriendo

como conocimientos a las nuevas generaciones de trabajadores que se iban integrando, además de empaparse en los territorios donde éstos residían.

5.2.4. Hospital Ferroviario del cerro Barón

Por otro lado, la capacidad de recaudación y autogestión de las sociedades mutualistas, muchas veces permitió no sólo destinar recursos a lo que fuera estrictamente salud y cuota mortuoria, sino que también permitió otras instancias de cooperación “*porque las ayudas primero comenzaron con las cuotas para paliar los remedios, en la medida que fueron creciendo las instituciones también fueron ¿y por qué no formamos nosotros una pequeña clínica, un consultorio, un policlínico?’. Hasta hay sociedades que han tenido sus propios hospitales*” (G.C. Comisión Centenario Soc. Stgo. Watt e invitado: Alejandro Guerrero, Mario Tapia y Jorge González de la Confederación Nacional Mutualista de Chile, 04.06.2013, Clip 1, 00:07:36 - 00:08:00).

En el caso del gremio ferroviario, el Hospital Ferroviario de Valparaíso fundado en 1928 en calle Diego Portales en el cerro Barón, es ejemplo de esta pertenencia de los trabajadores destinada para fines de atención ante enfermedad y accidente laboral. Si bien no fue gestionada su construcción y mantenimiento desde una sociedad de socorro mutuo ferroviaria, sí fue construido gracias al financiamiento colectivo de todos los trabajadores del gremio ferroviario. El Servicio Sanitario de la EFE, servicio que se creó dentro de la empresa en el año 1894, se encargó por decreto supremo n° 1.838, el cual indicó:

“1°- Establécese un Servicio Médico y Botica en Concepción, Santiago, Talca y Valparaíso, para los empleados de los Ferrocarriles del Estado.

2°- Los gastos impuestos por este Servicio serán cubiertos por todos los empleados de la Empresa que sirven en los puntos indicados, debiendo contribuir de esta forma:

Los empleados que ganen un sueldo mensual de \$50.- para abajo contribuirán con 20 centavos al mes, y los que ganen un sueldo de \$50.- mensuales para arriba, contribuirán con 40 centavos al mes.

Pero, si con las sumas que resulten no se alcanzara a hacer de modo conveniente los servicios de que trata, la Empresa contribuirá por su parte con la suma que estime necesaria; y

3°- La organización y forma en que se implantarán dichos Servicios, serán determinados por un reglamento que dictará al efecto el Consejo Directivo” (Vasallo y Matus, 1943:423).

El médico jefe que organizó este servicio fue el Dr. Eduardo García Collao en base a una simple instalación, dotándose de un galpón en uno de los andenes de la estación Alameda, dando inicio así a uno de los servicios de asistencia social más antiguos del país (Vasallo y Matus, 1943). La posterior ampliación del servicio bajo la jefatura de los médicos jefes sucesivos permitió que la red se implementara con servicios regionales en las localidades más importantes de obreros ferroviarios para dar atención médica tanto a pacientes activos como a jubilados del gremio (Vasallo y Matus, 1943).

Cabe destacar que, “en los grandes centros de población obrera, como Barón, Santiago y Concepción, además de las atenciones de medicina interna y cirugía se cuenta con médicos de todas las especialidades (...) –además de servicio dental y farmacéutico– La Empresa tiene un solo Hospital, situado en Valparaíso en la estación Barón. Cuenta con 52 camas en salas comunes y otras 15 entre pensionado de primera y segunda; en este Hospital funciona la oficina del Médico Jefe de Zona que es a la vez el Director de dicho establecimiento, todos los Policlínicos y el equipo de Medicina Preventiva. Actualmente se ha logrado completar los servicios de cirugía y Traumatología, nombrándose para este último un Médico Traumatólogo especializado” (Vasallo y Matus, 1943:424-425). Respecto a esto último, los trabajadores contaron con buses-carril de acercamiento entre la maestranza Barón y el hospital para atender con mayor rapidez las urgencias provocadas por accidentes laborales.

“[El Hospital Ferroviario Barón] estaba muy bien montado, entre paréntesis, tenía... era un hospital, cómo dijéramos, de primera categoría. Había un buen quirófano, tenía buenos facultativos, tenía... eso pertenecía a la Empresa de Ferrocarriles, tenía un departamento, un Departamento de Salud que se hacía cargo del hospital (...) Aparte de eso teníamos en Llay-Llay un médico de turno, había un odontólogo y había practicantes para atención rápida de urgencias en esa zona. En Los Andes también había y en Santiago estaba uno ahí en Borja, no, estaba ahí en... en los recintos de Estación Central, ahí estaba. Ese era más completo que el de acá, o sea, era más grande, más moderno incluso porque se edificó después. Y así había una serie de... a lo largo de toda la red había, había centros de salud: en Concepción, en Valdivia, Concepción, Temuco, acá al lado del norte estaba en Coquimbo” (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 5, 00:03:07 - 00:04:48)

Como es posible apreciar, la infraestructura y equipamiento, más su especialización en traumatología, fue fundamental para atender las necesidades sanitarias de los trabajadores. Sin embargo, el factor más relevante, además de lo mencionado, fue el hecho de que los policlínicos a lo largo de la red y este único y completo servicio hospitalario brindado por el Hospital Ferroviario Barón haya sido financiado por todos los trabajadores ferroviarios, conformándose así en la memoria de ellos como uno de los hitos más relevantes obtenidos mediante las acciones basadas en la autogestión, cooperación y el apoyo mutuo como principio de funcionamiento. Como señalan los señores Alejandro Guerrero, Manuel Gálvez y Rubén de la Fuente, el sentido de pertenencia de parte de los trabajadores hacia el hospital era importante:

“El terreno fue donado por los dueños de la hacienda Las Siete Hermanas con el fin exclusivo que se construyera un hospital para el personal ferroviario, bien determinado, y el personal empezó a aportar un día de trabajo, no recuerdo por cuánto tiempo para ir haciendo un capital e ir construyendo” (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, Pág. 7). “Ellos aportaron un día de sueldo y ese día de sueldo pasó a incrementar los fondos como para hacer la construcción del hospital, o sea que en sí, cada ferroviario de ese

tiempo tenía su pequeño ladrillo, su pequeño bloque de, de propiedad” (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 5, 00:05:24 - 00:06:45). “Era algo, pero... tal orgullo era nuestro de decir "este es mi hospital" que estaba considerado, y no por soberbia, considerado uno de los mejores hospitales, no sé si de Valparaíso no sé de donde fuera, pero ya es un galardón ya, el mejor equipado en traumatología (...) si, entonces ahí empezó en los tiempos de mi padre, como fue ferroviario mi abuelo, ellos aportaron varios meses, sueldos, no el sueldo completo por supuesto” (E.I a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, Clip 3, 00:02:40 - 00:04:31, pág. 9).

Sin embargo, esta impronta del gremio ferroviario también fue intervenida en el periodo de Dictadura a través de las políticas de privatización del servicio de salud ya que pudo atender a los trabajadores bajo las mismas condiciones de gratuidad y completa atención hasta el año 1985, luego de ello el hospital pasó a funcionar como un ente privado en manos de la Isapre Ferrosalud hasta el año 2003, momento en que pasa a ser administrado por la Universidad de Chile sin que haga un uso efectivo de éste hasta el año 2008. Algunos ferroviarios mencionan sobre esta etapa lo siguiente:

“El hospital funcionó bien en su tiempo, o sea en su periodo, bastante bien, pero vino el Golpe Militar. Y en el Golpe Militar vieron al hospital como la falacia... Entonces ¿qué pasó con el hospital? De que el hospital, ehh... ferrocarriles también, ya no era parte de los gobiernos populares, sino que ya de la dictadura” (E.I a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, pág. 10, Clip 3, 00:04:50 - 00:07:10). “Pero eso después, a posterior, cambió total... Se lo llevaron todo, quedó a cargo de la Universidad de Chile... la Empresa de Ferrocarriles ya no solventaba los gastos a pesar de que había poca gente porque del '81 ya empezó... o antes tal vez, empezó ya a desmembrarse el sistema ferroviario (...) el Hospital ya no era tan necesario a diario porque cuando estábamos todos trabajando el Hospital Ferroviario era peor que ir a un consultorio de cerro, se llenaba de gente” (E.I. a Manuel Gálvez, 04.04.2013, Clip 5, 00:05:24 - 00:06:45). “El Hospital Ferroviario a pesar de ser una ...una institución fuerte, prestigiada, hubo muchos que se aprovecharon de ese prestigio, y uno de los médicos, que no se puede nombrar, se aprovechó de eso y la transformó en el ente que estaba funcionando... como ISAPRE (Institución de Salud Previsional)” (E.I a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, pág. 10, Clip 4, 00:00:15 - 00:02:43). “Entonces no se sabía si era privada o como nosotros habíamos tenido... o sea, nuestros padres aportaron plata con el hospital, yo también alcancé a estar 1 o 2 veces... 2 meses aportando plata. Entonces uno se consideraba parte del Hospital Ferroviario en el sentido directivo, pero no representativo, representativo estaba el director general y toda esa gente, pero ahí en ese momento se terminó ese nexo, se terminó el nexo de... de todas las organizaciones, que existía en ese momento y que tendrían vinculación con el hospital, y el hospital de un plumazo y de un paraguazo se terminaba... y ellos pasaban a transformarse en una ISAPRE, o sea en un ente netamente comercial (...) la actuación del médico ante el paciente de operarlo por ejemplo y la hotelería, entonces cuando se juntaban las dos cosas, la hotelería echaba por tierra la aspiración del ferroviario porque era demasiado

onerosa, demasiado cara la hotelería del hospital” (E.I a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, pág. 11, clip 4, 00:03:41 - 00:06:14).

Entre el 2009 y el 2014, el recinto pasa por un periodo de abandono en donde, producto de ello y del terremoto del año 2010, sufre un gran deterioro infraestructural. Finalmente, el año 2013, después de un largo proceso, la EFE licita los terrenos a la Inmobiliaria Torres de Valparaíso S.A. (rol SII 58-11, DOM n° 275/2013) para la construcción de departamentos boutique y un hotel, provocando gran desconcierto e indignación entre los ex - trabajadores ferroviarios y la ciudad en general: *“ahora nosotros nos hemos hecho montones de veces la pregunta, el hospital ferroviario ¿a quién pertenece? Pertenece a ¿ferrocarriles? nadie sabe nada del hospital, ¿de quién es una puerta, de quién es una ventana, de quién es el terreno, de quién...? Nadie, nadie, no sabe nadie, es una tierra de nadie, pero todos van... en su momento dado, han sido puros poderes fácticos los que han estado ahí” (E.I a Rubén de la Fuente, 07.04.2010, pág. 12, clip 4, 00:12:08 - 00:13:45).*

Lo que antes había sido usado a favor del rubro de la salud ahora era cedido al rubro hotelero, lo cual es considerado como un desfallo del patrimonio público y de un rubro vinculado al derecho a la salud de la población a favor de una causa privada con fines de lucro. Y es que además de que el Hospital Ferroviario Barón fuera financiado por el gremio de trabajadores, también significó como lugar de encuentro y alivio entre los mismos trabajadores. En él, se cuajaron las primeras ideas sobre organizar cooperativas de vivienda dentro del gremio y se activaron expresiones de recreación la cual consistió en una agrupación de tonys que iban a hacer visitas para animar y acompañar a los pacientes hospitalizados en sus dolencias desde la ironía del humor: *“Cuando íbamos al Hospital Ferroviario era “¡hoola chiquillos, se agoniza chiquillos, se agoniza!, jajaja. Así que entrábamos con corte y entrábamos bailando ahí. Yo todavía tengo los zapatos. Mandamos a hacer zapatos. Había un ferroviario jubilado que tenía una zapatería en [calle] Uruguay y él nos hizo los zapatos” (G.C. a dirigentes de SOMUTAR. Relato de Sr. Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 3, 00:07:00 - 00:07:40). “Aquí cuando nos traían al hospital agarrábamos para el tandeo a los médicos, ‘oye rucio, el doctor le está serruchando el piso al director’. Ahí estaba el Miller, ahí estaba serruchándole el piso al jefe ¡y se lo serruchó poh! entonces ahí ‘Oye fíjate el serrucho que trae él...’ y ahí, cosas como esas y se reían, pero para qué le digo (...) íbamos el 3 de octubre, el Día del Hospital. Nos llevaba la señorita Nidia Silva. Ella supo por su papá, supo que había este conjunto [de Tonys]” (G.C. a dirigentes de SOMUTAR. Relato de Sr. Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 4, 00:03:10 - 00:04:32).*

Como se puede ver, dentro del Hospital Ferroviario Barón se dio lugar al desarrollo de relaciones fraternas que dio continuidad al mutualismo de los trabajadores ferroviarios como práctica vinculada a la relación directa con el cuerpo del otro y el de su familia, confirmando que ésta se fundamenta en una doble dimensión: por un lado, como estrategia de apoyo mutuo para la sobrevivencia del trabajador ante un contexto hostil o adverso que prefiguró la organización sindical del siglo XX, y por otro, también

contempló tácticas que se realizaban en una instancia más cotidiana que permitió formar vínculos entre los socios en base a la responsabilidad compartida en donde cada uno se entrega a una causa dando algo de sí, compromiso sin el cual no hubiese habido probablemente una vinculación a largo plazo ni una alianza que permita a las sociedades mutualistas ferroviarias funcionar de manera sostenida en el tiempo al día de hoy.

5.2.5. Confederación Mutualista de Chile

Una de las estrategias aplicadas por las sociedades mutualistas para continuar su trabajo de autogestión por el bienestar de los trabajadores, fue la de concentrar la orgánica de las sociedades mutualistas a través de centrales y consejos, como lo fue por ejemplo a través de la Central Mutualista de Chile en 1936 en Santiago y el Consejo Mutualista Provisorio en 1937. Sin embargo, la concentración más importante es la que se dio a nivel nacional a través de la Confederación Mutualista de Chile, fundada en 1939 y que aunó a más de quinientas sociedades en todo el país y gestionó vínculos internacionales bajo la idea de promover la formación mutualista en Latinoamérica (Grez, 1994).

Sobre la conformación de esta Confederación el Sr. Jorge González señala: *“la Confederación Mutualista de Chile no tiene estatutos, tiene una ley, es un organismo creado por ley de la República, la 15.177²³... Es la única organización en Chile que fue creada por ley... fue creada en la década del '30... en el año '39, gracias a un movimiento que hubo acá en Valparaíso encabezado por la Liga de Sociedades Obreras, que buscábamos tener un estatuto nacional. La Liga [refiriéndose a la Liga de Sociedades Obreras de Valparaíso] intentó aunar a todas las instituciones del país. Se chocó en que la Liga es un ente solamente liga, y nada más. Podía ligar a todas las sociedades pero no podía tener un estatuto propio, como la federación y la madre, la confederación. Eso está estatuido. Entonces, se convocó al 1^{er} Congreso Mutualista a nivel nacional aquí en Valparaíso para ese fin, y se echaron las bases y resulta que se forma la Confederación Mutualista de Chile, ahí nace la Confederación y, cuando se le dice a la Liga que se incorpore porque se organizó aquí, se produce el quiebre de la mutualidad porteña de la V región, donde se divide. El 50% se queda como Liga y el otro 50% busca ser entidad nacional. La Liga no quiso dejar su nombre y transformarse en sociedad”* (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr. Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 3, 00:02:42 - 00:11:32). *“La Confederación en su momento fue el núcleo que controló a todas las sociedades mutualistas del país. Por la ley 15.177, toda institución para poder tener la obtención de su vigencia como sociedad mutualista,*

²³ La promulgación de la ley n° 15.177, denominada “Ley Mutualista” de 1963, otorgó a la Confederación Mutualista de Chile el estatuto de corporación de derecho público sin fines de lucro, el cual no enmendó la crisis de la práctica en términos de motivación entre los trabajadores, pese a que mediante esta ley se instituía a la Confederación como el ente encargado de organizar, supervigilar y representar a las sociedades de socorros mutuos del país ante los organismos públicos del Estado (Grez, 1994; BCN, Ley n° 15.177).

actualización de sus estatutos, tenía que pasar por el registro de la Confederación Mutualista de Chile, tenía que pasar” (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr. Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 4, 00:03:33 - 00:04:42).

Además de que la Confederación Mutualista reunió a las sociedades mutualistas del país, también se encargó de realizar encuentros de promoción del mutualismo. En 1939 organizó, con la recientemente creada Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH, 1936), el Congreso Nacional de Cultura Obrera, el cual consistió en un gran encuentro cultural entre trabajadores en la capital del país. Más importantes aún fueron los encuentros de carácter internacional, como el 4^{to} Congreso Nacional Mutualista llevado a cabo en 1946 en la misma ciudad de Valparaíso y el 1^{er} Congreso Latinoamericano de Mutualidades de 1953 en Santiago, en donde participaron delegados de siete países (Grez, 1994).

Igualmente, estos encuentros y puntos en común con otras latitudes no hicieron fructífera la lucha por cambiar la legislación social del país para permitir la supervivencia de la mutualidad ya fragmentada y debilitada, ya que aún las leyes del periodo de Alessandri no podían ser modificadas para que los trabajadores sólo cotizaran en las sociedades mutualistas sin perder por ello los beneficios del Seguro Obligatorio (Grez, 1994).

Luego, el Sr. Jorge González agrega respecto de la labor actual de la Confederación, periodo 2013-2016 en que él está como dirigente:

“Yo llevo en la mesa directiva como cinco meses, seis meses, pero como consejero nacional, 14 años. Y estaba viendo que estábamos marcando de nuevo lo mismo, lo mismo, lo mismo... las federaciones se estaban separando, se le iban las sociedades. La Santiago Watt hubo un tiempo en que también estuvo afiliada a nuestra federación, como otras, pero llegó un momento en que la federación no llenaba sus inquietudes, no le solucionaba sus problemas, no los orientaban, no habían charlas, capacitación, y cada dirigente llega con su corazón, con sus deseos, interpreta los estatutos a la pinta de él, eso va generando confusiones... y eso ha traído miles de problemas a la institución. Entonces ahora nosotros estamos... cuando menos... tenemos como plan de trabajo este año de ir a la federación y ya hemos ido a dos federaciones, hemos tenido reuniones en conjunto con todos los dirigentes y hemos escuchado sus inquietudes y todas coinciden en una cosa: "pucha por fin hemos conocido dirigentes nacionales", entonces qué hacían los dirigentes nacionales... Nosotros somos una institución sin fines de lucro... ahora estamos tratando de darle vitalidad a eso porque tenemos la certeza de que a todas las sociedades mutualistas del país podemos reencantarlas nuevamente, quizás para buscar una fuerza que nos permita ir a las autoridades y decirle "Nosotros necesitamos que nos incorpore dentro de los fondos concursables como si fuésemos adultos mayores, no tenemos por qué formar en nuestra sociedad un

club de adulto mayor cuando nosotros hemos envejecido en la sociedad. Somos adultos mayores por naturaleza y por derecho propio de la institución", pero estamos ajenos a eso. Esa es una de nuestras metas" (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr. Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 3, 00:02:42 - 00:11:32).

5.2.6. Audición Mutualista

Y, pese a que a mediados de siglo XX se contabilizó sólo 560 sociedades mutualistas –a diferencia de las más de mil existentes años antes– y 170.000 socios afiliados en total, la difusión del mutualismo, así como de sus implicancias culturales siguieron teniendo vida en algunos territorios.

En este sentido, en la ciudad de Valparaíso por ejemplo, pese a la fractura antes mencionada entre las sociedades mutualistas que se adhirieron a la Confederación y las que por el contrario sólo continuaron en la Liga de Sociedades Obreras, ésta última siguió generando confluencias a nivel local mediante la promoción de encuentros socioculturales en su sede social en el barrio Almendral y desde su accionar se emitió –para efectos de reflexión, convocatoria e información de la práctica mutualista– el programa radial “Audición Mutualista” durante la década del `50 y `60, el cual también promovió la organización sindical y la práctica cooperativa durante ese tiempo.

En el grupo de conversación el Sr. Alejandro Guerrero junto al Sr. Jorge González, comentan lo siguiente sobre la Liga y su programa radial:

“Jorge González: Aquí en Valparaíso nosotros tenemos la primera organización que agrupó a todas las sociedades en Valparaíso y se llamó Liga, la Liga de Sociedades Obreras.

Alejandro Guerrero: Y el local todavía lo tiene en Chacabuco.

Jorge González: Todavía lo tiene, en Chacabuco entre Morrey y San Ignacio

Alejandro Guerrero: Tenía un programa todos los domingos...

Jorge González: Juan Segundo Caviedes.

Alejandro Guerrero: ¡Juan Segundo Caviedes!

Jorge González: Juan Segundo Caviedes y Tita Fernández, ellos fueron los primeros difusores del programa netamente mutualista en nuestra región y con columnas grandes en Diario La Unión. Ahí tenían ellos columnas donde hablaban de la mutualidad. Y ese es el inicio de ese movimiento que ahora cumplió su objetivo porque abrió sendas y de ahí empezaron a nacer no sólo las cosas sindicales sino que gremiales, empezaron las cooperativas, las juntas vecinales. Todos esos se han ido nutriendo a través de la historia de ese grupo de jóvenes” (G.C. Comisión Centenario Soc. Stgo. Watt e invitado: Alejandro Guerrero, Mario Tapia y Jorge González dirigente de la Confederación Nacional Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 1, 00:05:18 - 00:06:17).

Luego, el Sr. Alejandro Guerrero en conjunto con la Sra. Rosa Allendes también mencionarán al respecto: *“Había 15 minutos que le daban a este señor, Juan Segundo Caviedes, para hablar de las Sociedades Mutualistas. Era cortito. Todos los domingos era, tipo 9 de la mañana o 9 y cuarto, porque 9 y media empezaban los tangos hasta las 10. Mi papá por eso la ponía. Pero, ese señor empezó de otra forma... empezó haciendo... Ahí mismo donde está la Liga de las Sociedades Obreras en Chacabuco, en el 2^{do} piso, en un salón grande. En aquellos años era un salón grande, no era el de abajo. Y arriba había Ateneos Artísticos, llegaba la gente a cantar, a tocar guitarra y eran para la gente, para que fueran a mirar. Era, cómo te dijera yo, los no profesionales... Llegaban allá y vendían onces, participaba, le hacían barra a sus parientes... Así empezó, él hacía esos programas, Juan Segundo Caviedes”* (G.C. dirigentes de la Sociedad Mutualista Santiago Watt: Sra. Rosa Allendes y Alejandro Guerrero. Relato de Sra. Rosa Allendes, 07.05.2013, Clip 3, 00:04:51 - 00:06:00).

5.2.7. División del mutualismo: Decreto N° 3.342

La Confederación Mutualista de Chile sigue funcionando actualmente, pero como señala el Sr. Jorge González, no con la misma vitalidad de antaño. Ante esto, él señala cómo la Confederación fue intervenida mediante actos represivos y recursos legales después de 1973:

“Las autoridades de esa época [periodo de Dictadura cívico-militar] vincularon de que, si Emilio Recabarren había participado de instituciones mutualistas y después formó el Partido Comunista, entonces "estos tienen que ser todos comunistas". Y cuando yo dije que habíamos sido intervenidos en el '73, a las sociedades mutualistas se les obligó a abrir sus puertas ¡y se llegó a buscar elementos explosivos! O sea, había una visión muy equivocada de lo que éramos mutualistas; que fuimos, como te digo, la génesis de un movimiento social en Chile, sí, pero no revolucionario con fuerza, sino que totalmente humanitario, por necesidad humanitaria porque no habían hospitales, no habían policlínicos, la gente se moría esperando en las colas y eso generó esa necesidad de protegernos como sociedad” (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr. Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 4, 00:09:50 - 00:11:06). *“Y aquí el tema de la parte solidaria, de la parte fraterna, de ver cómo juntamos fondos, de cómo generamos fondos... Nosotros los mutualistas llegamos a tener consejeros en la Caja de la Previsión, de la Vivienda, los mutualistas optaban a proyectos, a través, en esos años, por consejeros que nacieron en la Confederación Mutualista pero después los fueron sacando y perdieron sus derechos y se perdieron hasta el día de hoy... Nosotros somos un organismo que no tiene participación con gobiernos, con alcaldías ni con nadie –agregando luego respecto de las sociedades ferroviarias que– fueron en su momento [socias], la Fraternal Ferroviaria está afiliada a nuestra federación. La Santiago Watt también estuvo, tuvieron delegados, la Socorros Mutuos también. Las cosas que se dividen se debilitan, obvio”* (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr.

Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 10, 00:01:00 - 00:03:00). *“Luego en, en ese periodo que mencioné, salió el decreto 3.342 [de 1980, a raíz de la publicación por la Junta Militar de Gobierno], y el decreto 3.342 dio libertad de afiliación y eso significó que de la noche a la mañana cuando se promulgó, se retiraron inmediatamente de la Confederación un 40% de las sociedades que estaban obligadas a estar en la Confederación. Ahora no. Y se dio libertades para armar federaciones incluso. Eso, fue dividir el mutualismo. Nosotros fuimos intervenidos en su momento también”* (G.C. a dirigentes de la comisión centenario Sociedad Mutualista: Sres. Mario Tapia y Alejandro Guerrero, junto al invitado, Sr. Jorge González, dirigente de la Confederación Mutualista de Chile y de la Federación Provincial Mutualista de Valparaíso, 04.06.2013, Clip 4, 00:03:33 - 00:04:42).

Efectivamente, *“el local de la Confederación fue allanado por los militares y quemados una gran cantidad de sus libros y archivos. Poco tiempo después, el entonces presidente de la institución, un militante socialista, fue obligado a presentar su renuncia”* (Grez, 1994:314, de la entrevista del autor con Guillermo Campos R., el 12 de marzo de 1992). Y, como es posible apreciar, las sociedades de socorro mutuo y su centralización orgánica en ligas, federaciones y confederaciones, fue unas de las tantas tramas sociales reprimidas dentro de la generalidad del mundo popular, ante las prohibiciones de todo tipo a los derechos de reunión, asociación, petición, expresión, etcétera, lo cual agravó la situación del mutualismo (Grez, 1994).

La pérdida de beneficios económicos para apoyar financieramente a las sociedades de socorros mutuos es algo concreto que después de la Dictadura cívico militar se agudizó, no sólo por irregularidades legales en donde simplemente el Estado dejó de cumplir con ciertas prestaciones en beneficio a las sociedades comprometidas por ley –como lo es por ejemplo con la Ley n° 1.791 de 1962 de Timbres y Estampillas en donde se indicaba que en el presupuesto anual de la nación una cantidad de dinero iba a favor de la Confederación Mutualista de Chile, que se financiaba con el producto del alza de tasas y derechos de dicha ley– sino porque en su conjunto las leyes que rigen a las sociedades mutualistas tienen un principio de discordia con dichas sociedades debido a que cortan una trayectoria de conocimiento respecto a la autogestión, organización y atención de las necesidades de salud y previsión de los trabajadores como también corta la relación de dichas sociedades con el Estado mismo, dado que no hay una institución pública que se encargue de fiscalizarlas, guiarlas y apoyarlas, aún en la actualidad.

5.3. Lo sindical

5.3.1. De lo peticionista al constructo socialista

En general el contexto político-social de Chile desde la década del `30 se caracterizó por el crecimiento del movimiento obrero –lo cual se refleja en el aumento de sindicatos y organizaciones reivindicativas de trabajadores de esa época– y su implicación con estudiantes, pobladores, empleados y campesinos que también levantaron reivindicaciones económicas y sociales, las cuales *“perpetraron diversos tipos de*

acciones directas y construyeron formas territoriales de poder popular” (Salazar y Pinto, 1999:47, I).

En esta década el Estado de Chile dejaría sus orientaciones oligárquicas-liberales y asumiría otras de tendencia más liberales-democráticas hasta 1973 con un ‘proyecto de integración hacia adentro’ –corporativista, desarrollista y populista (Salazar y Pinto, 1999, I)– para mitigar la devaluación de la moneda, las alzas del costo de la vida y las abismales diferencias económicas que profundizaron la desigualdad social. Este ‘proyecto hacia adentro’ en donde el Estado jugó un rol de inversionista y de administrador de capitales, no se asume ideológicamente ‘por el bienestar social’ como política, sino porque en cierta medida se ve forzado a hacerlo para, por un lado, proteger los intereses de la clase capitalista del país y su vanguardia industrial –y como ya varios antecedentes lo demuestran, mediante la instrumentalización del Estado en pos de sus políticas económicas empresariales– y, por otro lado, responder a la masa organizada otorgándoles su ‘derecho a petición’ y así mantener, pese a las dificultades económicas-sociales mencionadas, una gobernabilidad de la sociedad civil (Salazar y Pinto, 1999, I).

Como señala Salazar y Pinto sobre este periodo: *“después de 1932, cuando ya no regía el dictador [refiriéndose a C. Ibañez del Campo] `productivista` sino el sistema `liberal` instalado por Alessandri, se hizo evidente para todos que la única salida lógica a la crisis consistía en promover `estatalmente` el desarrollo industrial (...) Después de que Ibañez nacionalizara el comercio exterior y el mercado de capitales, y que la crisis colapsarla el edificio comercial y financiero de los extranjeros, sólo el Estado podía manejar los capitales y obtener, en el exterior, el crédito y la tecnología necesarias para fomentar, nacionalmente, la industria y la producción general”* (Salazar y Pinto, 1999, 50 y 52, I). Pese a esta evidencia, el Estado hasta mediados de siglo no logró del todo establecer una política de desarrollo industrial, la cual si bien tuvo énfasis en algunos momentos, en general no disminuyó las desigualdades sociales y ni tampoco los altos grados de pobreza como lo había propuesto, en ‘convertir’ a las ‘masas marginales’ del país en proletariado industrial (Salazar y Pinto, 1999). Además, en términos sociales, instaló una modalidad de participación ‘peticionista’, de la mano de un discurso político más bien populista-asistencialista que autónomo-productivista (Salazar y Pinto, 1999).

La práctica sindical en este contexto demuestra cómo el movimiento popular –pese a haber sido ‘adoptado’ o acogido por la clase política como ‘movimiento predilecto’ para mantener una fuerza electoral desde donde se instaría el discurso político populista y la relación ‘peticionista’– finalmente rompe en gran medida dicha relación asistencialista y se construye como un discurso ideológico del ‘socialismo’, adquiriendo cada vez más credibilidad y legitimidad, pasos necesarios para ir abriendo canales efectivos de participación en la toma de decisiones (Salazar y Pinto, 1999).

5.3.2. Federación Ferroviaria de Chile y la Federación Santiago Watt

Como es posible ver, a través de las sociedades mutualistas ferroviarias de Valparaíso, a nivel local, así como se vio a nivel nacional durante el siglo XX, la práctica mutualista y

sindicalista, se llevó de manera imbricada por el gremio ferroviario a través de sus sociedades, ya que éstas cumplieron con ambas funciones; imbricación que es la excepción a la regla descrita por Grez respecto de que la práctica mutualista y sindicalista difieren abismalmente durante la segunda mitad del siglo XX como vías de acción. El gremio ferroviario a través de la Federación Santiago Watt, al menos el que respecta al grupo estudiado, funcionaba consciente de la relación entre trabajadores activos y pasivos, y de que esta proporción era clave para mantener el sistema funcionando correctamente. Pero, lo que es más llamativo, es que incluso en el periodo de Dictadura cívico-militar esta relación imbricada siguió existiendo a través de su estructura federada a nivel zonal, en donde también usaron la organización legal del sindicato y el de las sociedades mutualistas para continuar su trabajo a favor de los trabajadores de manera conjunta como estrategia, que también le permitió en una dimensión táctica y cotidiana, multiplicar las instancias de socialización entre los socios, ya que al ser socios de ambas asociaciones u otras de otros estamentos, las instancias de asamblea, convivencia y encuentro eran más durante el año, desarrollando aún más como socios la correlación de fuerzas en torno a sus necesidades y demandas a modo de un “nosotros los ferroviario”, independiente de su situación laboral de activo o pasivo.

Como ya se ha señalado, la gran organización ferroviaria que aunó al gremio y atendió de manera conjunta las necesidades mutualistas como las demandas laborales, fue la Confederación Ferroviaria. Y, dentro de esta misma, hubo federaciones y en ellas, sociedades, con mayor carácter reivindicativo, entre ellas, la Federación Ferroviaria de Chile y la Federación Santiago Watt, quienes, además de liderar desde la Confederación la campaña por la depuración de la Caja de Retiros durante cinco años hasta 1932, ese mismo año también presentó otras peticiones a la EFE.

Respecto a la Caja de Retiros solicitaron no sólo un nuevo nombramiento de directorio, sino que éstos sean escogidos permanentemente por ellos mismos como trabajadores de manera directa y que, por otro lado, el Consejo Administrativo de la EFE, también contara con representantes consejeros del personal, los cuales con atribuciones concretas velarían por la defensa de éstos procurando la fijación del personal a planta, determinar sueldos y establecer salarios, elaborar reglamentos generales, especiales y de escalafón, contratar la adquisición de material rodante, reorganizar la administración de la empresa, procurar que las cooperativas –las cuales estaban emergiendo– lo hiciesen bajo la administración del personal ferroviario organizado, entre otras (Sepúlveda, 1959). Si bien ninguna de estas demandas llegó a puerto pese a la huelga sostenida por los trabajadores y debido al álgido momento político a nivel nacional, es posible entrever que el gremio ferroviario articuló petitorios complejos de carácter administrativo que aseguraban sus intereses a largo plazo y reflejaron su visión estratégica sobre cuál debía ser su rol como trabajadores dentro de la EFE.

La renuncia de Ibáñez, la breve presidencia de Juan Esteban Montero y la autoproclamación de Carlos Dávila como Presidente Provisional de la República Socialista de Chile fueron sucesos que entre los años 1931 y 1932, incidirían en el

gremio ferroviario en el marco de sus peticiones, mostrándose también dividido respecto del proyecto político de su preferencia debido a que tanto Dávila como Grove, coronel ibaizta, representaban programas populistas. Pese a esta división política, las peticiones del gremio a nivel nacional tensionaban al gobierno de la época a tomar medidas de democratización de su sistema de producción como empresa de transporte del Estado.

5.3.3. Centrales sindicales y la huelga ferroviaria de 1936

Hacia fines de 1934 hubo tres grandes centrales sindicales que buscaron articular y dirigir el movimiento obrero: la Federación Obrera de Chile (FOCH), la Confederación General del Trabajo (CGT) y la Confederación Nacional de Sindicatos (CNS), además de otras centrales y federaciones sectoriales que permanecieron al margen de ellas, como fue el caso de los navegantes, los pacificadores, algunas organizaciones campesinas incipientes y las sociedades ferroviarias (Garcés y Milos, 1988).

La división de algunos gremios de trabajadores provocó que la dictadura de Ibañez, más las políticas de fuerte represión mediante resquicios legales al Partido Comunista (PC), el cual estaba estrechamente vinculado a la FOCH, debilitaría la orgánica de esta federación y la de varias agrupaciones de trabajadores (Garcés y Milos, 1988). Además, como la política del PC ante estas represiones tendió a radicalizarse al seguir de manera más directa las orientaciones de la III Internacional, la FOCH por ende seguiría esa línea, enfatizando su máxima autonomía, descartando alianzas con grupos socialistas y/o anarquistas. Recién a mediados de la década del '30 la política de la FOCH cambiaría, ya que ésta *“se incorporó al proceso de reunificación sindical, despidiéndose como Central Obrera. Este proceso culminó en 1936, con la fundación de la nueva Central Sindical de carácter nacional: la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH)”* (Garcés y Milos, 1988:45). Año en que ya había 670 sindicatos con 84.699 afiliados en total a lo largo del país (Garcés y Milos, 1988).

La CTCH tuvo por objetivo guiar un proceso unitario entre los trabajadores fragmentados, aunque en general esto fue lento debido a las competencias y descalificaciones entre las mismas centrales de trabajadores. En este proceso de unificación, la huelga ferroviaria de 1936 fue relevante a nivel nacional, dado que permitió articular motivos de lucha sindical mediante debates en distintos encuentros para la construcción de consenso (Garcés y Milos, 1988). La huelga ferroviaria de 1936, al igual que la de 1932, sostuvo demandas estratégicas en donde no sólo se apelaba a cuestiones salariales, sino que también relativas a la participación del trabajador en la empresa (Garcés y Milos, 1988; Sepúlveda, 1959).

El origen de la huelga se había cultivado debido al no cumplimiento de los mandatarios sobre el pago de las gratificaciones anuales prometidas a los trabajadores ferroviarios –método de ‘tramitación’ guiado por el Ministerio de Fomento, el cual no toma ninguna iniciativa o cumplimiento bajo el argumento de que éstas están en ‘tramitación’–, y dada la negativa ante la alargada ‘tramitación’, los empleados localizados en la Segunda Zona del Norte y la Tercera Zona del Sur entre Talca y Puerto Montt comenzaron sus primeras

paralizaciones y movilizaciones en el año 1935, dando pie con ello a la consolidación del Frente Unido Ferroviario, momento en que paralelamente es fundada también en Valparaíso “la Wattina” dado el aumento de interés por atender mediante la vía sindical las necesidades de sus socios activos (Sepúlveda, 1959).

Ante estas primeras movilizaciones es que el Gobierno, mediante ley, acusa al gremio ferroviario de no realizar dentro del marco de lo legal estas manifestaciones y paralizaciones, procediendo unilateralmente a separar a los dirigentes del Frente Unido de sus funciones, provocando aún más al conflicto. A diferencia de lo esperado, las paralizaciones son más prolongadas y la huelga suma la participación de un número mayor de ferroviarios, logrando incluso la adhesión de otros gremios que pusieron en común dichas demandas, como lo hizo la CNS al llamar a la huelga general en señal de apoyo, reapareciendo así el entramado de trabajadores organizados dispuestos a la unificación. Con ello, el Gobierno procede a la declaración del estado de sitio y a tomar una serie de medidas represivas que —a cargo del militar Manuel Campos Rencores— tenían el objetivo de aplastar la huelga declarada, censurando a varios periódicos de prensa local y haciendo que más de seiscientos ferroviarios, entre empleados y obreros, fueran desvinculados de la EFE, además de otras represiones y expulsiones hacia dirigentes sindicales, políticos y parlamentarios de izquierda, lo cual demuestra que *“en el fondo lo que quería el Gobierno del señor Alessandri, era provocar un conflicto de hecho, todo en relación con la futura sucesión presidencial. Una huelga ferroviaria proporcionaría un magnífico pretexto para tomar una serie de medidas represivas destinadas a desbaratar el movimiento popular en ascenso”* (Sepúlveda, 1959:79).

En este álgido contexto sociopolítico es que el bloque de izquierda —formado por el partido Socialista, el Radical Socialista, el Democrático, la Izquierda Comunista y el Comunista— después de varias acciones de unificación y debates en regiones, resurge y se amplía transformado en el Frente Popular, desde el cual se conforma la CTCH (1936-1946) después de un largo proceso orgánico y político (Garcés y Milos, 1988). Dentro de los debates que hubo, uno fue sobre si la Confederación funcionaría como Central en donde los sindicatos se mantendrían autónomos de cualquier partido o si tomaría la vía legalista con la utopía del socialismo como horizonte por medio de un programa de acción inmediata que entregara los lineamientos de lo que ellos manifestarían, sería el de dar fuerza y dinamismo al movimiento de liberación popular. Finalmente se opta por esta última alternativa y se establece como objetivo la promoción de la organización en los trabajadores y la realización de dicho programa en torno a reivindicaciones más amplias de tipo económico, culturales, sociales y políticos. Pero también, esa misma fuerza política que convergió en el proyecto de la Confederación, fue también su debilidad en el momento en que los sindicatos se volvieron dependientes de los partidos, haciendo que éstos no llegaran a consensos respecto de la visión sobre dicho proyecto. Esta debilidad es la que daría fin a la vida de la CTCH en 1946.

Entre tanto, el gremio ferroviario, tras la influyente y agitadora huelga de 1936, dio un giro respecto de su propia tendencia que lo había diferenciado y distanciado del resto de

las organizaciones del movimiento sindical, por motivo de la represión posterior a la huelga y por el estado de desarticulación en que quedaron algunos territorios ferroviarios, como la Tercera Zona; el gremio se vio en la necesidad de conformar un Comité de Organizaciones Unidas para desde allí realizar un congreso gremial que pudiera dar re-inicio a la orgánica antes desarticulada, fundando entonces en 1938 la Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH) (Sepúlveda, 1959).

5.3.4. La Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH)

El principal objetivo de la FIFCH fue la unificación de las sociedades y sindicatos ferroviarios de todo el país y de todos los sectores, es decir, agrupó también a la Unión de Obreros Ferroviarios, a la Federación “Santiago Watt” y a la Asociación de Empleados Ferroviarios. Y a su vez, la FIFCH se incorporó a la CTCH, lo cual robusteció al movimiento e impulsó la unificación entre las organizaciones sindicales del país. La FIFCH se mantuvo realizando congresos bienales y ampliados nacionales y además de encargarse de asuntos sociales-legales, del mejoramiento de las condiciones de trabajo y del mejoramiento económico del gremio en general, también cumplió una función revisadora y fiscalizadora de la labor de la Caja de Retiros y de la administración de la EFE, encabezando con ello una importante labor de ‘depuración administrativa’ que consistió en desvincular de la empresa a las jefaturas que tuviesen antecedentes de prácticas antisindicales y con antecedentes de corrupción (Sepúlveda, 1959).

La década del ´40, con el cierre de la CTCH pero en el marco de los gobiernos radicales en alianza con los demás partidos de izquierda, dieron lugar, en cierta medida, a las inspiraciones del Frente Popular. Este periodo se caracterizó por sus políticas de economía proteccionistas, especialmente con el sector industrial. Dicha preferencia quedaría relatada a continuación:

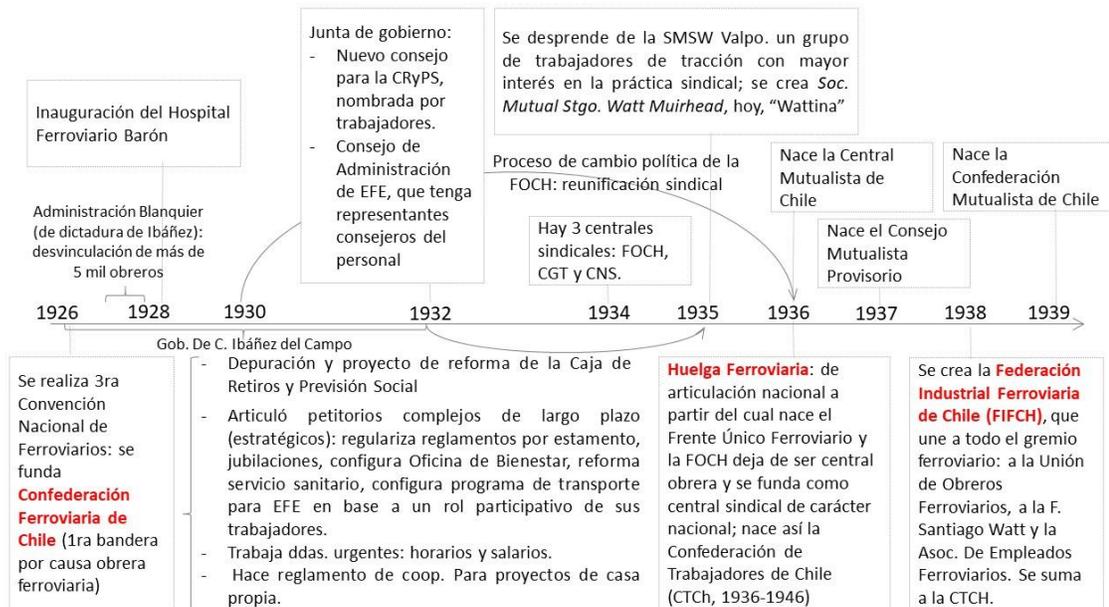
“Oscar Rocuán: *la ley de previsión para la mujer y para las hijas solteras. Las únicas que tienen ese beneficio son las Fuerzas Armadas y los Ferroviarios con un hijo, gracias a Gabriel González Videla.*

Héctor Donoso: *El siempre decía ‘mis amigos ferroviarios’ (...) y en la campaña de don Gabriel decía el slogan ferroviario: ‘los ferroviarios con Gabriel, firmes como riel’*”. (G.C. directiva SOMUTAR, 29.04.2013, Clip 13, 00:00:15 - 00:02:16).

Esta preferencia recíproca no evitaría la crisis del gobierno de Gabriel González Videla producto de la inflación, el consecuente empobrecimiento de las grandes mayorías, la injusta distribución de la riqueza y la fragmentación provocada entre los trabajadores tras la publicación de la ley nº 8.987, de Defensa Permanente de la Democracia –conocida como la “Ley maldita”–, que tuvo por finalidad proscribir la participación política del Partido Comunista de Chile (PC). En síntesis, este periodo entre el Frente Popular y los gobiernos radicales, especialmente en este último de González Videla, aplastó esa voluntad inicial de desarrollo y el factor democratizador que debería ir

fortaleciendo el sistema político, terminando por encarnar prácticas de exclusión política y de represión con tal de asegurar la estabilidad del sistema (Garcés y Milo, 1988).

Ilustración 12: Proceso de la práctica sindical ferroviaria (1926-1939)



Fuente: Confección propia.

A corto plazo, la práctica sindical ferroviaria en este periodo efectivamente logró obtener ganancias en términos salariales y de previsión como se señalan en los testimonios, pero las demandas estratégicas, las cuales se caracterizaron tempranamente por ganar participación dentro de la EFE, se vio tergiversada por estas prácticas de exclusión política y represión, debido a que *“el desarrollo económico nacional basado en la colaboración entre empresarios y trabajadores, amparado por un Estado que invertía sus recursos en desarrollar una infraestructura que lo facilitara y legislando en su favor, terminó en una política económica incapaz de salvaguardar una justa distribución de la riqueza, que soslayaba la responsabilidad estatal a ese respecto y que burlaba la legislación laboral existente”* (Garcés y Milos, 1988:96-97).

5.3.5. Central Unitaria de Trabajadores (CUT)

Es así como en este escenario de efervescencia social, asumen el mando presidencial el Sr. Carlos Ibáñez del Campo (de 1952 a 1958) y el Sr. Jorge Alessandri Rodríguez (de 1958 a 1964). Paralelamente, después de cinco años, el movimiento sindical se volvió a re-articular conformando la Central Unitaria de Trabajadores (CUT, 1953 - hoy), organismo convocante de las centrales y sindicatos existentes con el fin de fortalecer la lucha de los trabajadores, sus reivindicaciones y objetivos comunes, y que, a diferencia

de sus antecesoras y debido a las experiencias de las mismas, insistió en mantenerse independiente de cualquier gobierno y libre del tutelaje de cualquier partido político (Garcés y Milos, 1988).

Si bien las bases fundacionales de la CUT se concentraron en el trabajo con los sindicatos, en su declaración de principios se entiende a éstos no sólo como un organismo que defiende los intereses y fines de los trabajadores dentro de un sistema capitalista, sino que los comprende como organismos de lucha de clase que señalan como meta la emancipación económica de los mismos, a partir de los cuales era posible hacer una transformación social y una re-organización de la vida humana (Garcés y Milos, 1988).

A estos fundamentos y principios, varias de las federaciones ferroviarias fueron partidarias durante la década del `50 y `60. Para ese entonces, el gremio ferroviario contaba ya con una federación de empleados llamada Federación Empleados Ferroviarios de Chile (FEFCH), la cual se unía a las asociaciones y federaciones existentes, como la Asociación de Ferroviarios Jubilados, la Unión de Obreros y la Federación Santiago Watt, teniendo estas dos últimas, representación en la 1^{ra} Zona de Valparaíso. Todas estas organizaciones se unían bajo la rectoría de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH), la cual, así como fue parte de la CTCH años antes, continuó su participación de estrategia sindical a nivel nacional como integrante de la CUT.

5.3.6. La fuerza sindical de la Wattina

En Valparaíso la práctica sindical llevada a cabo por los trabajadores ferroviarias mantuvo activa su conectividad, creada por motivos mutualistas, a mediados de siglo. Esa conectividad fue guiada en la 1^{ra} Zona por el comité Barón, es decir, “la Wattina”, la cual ya tenía entre sus socios a trabajadores ferroviarios de todos sus estamentos, pero especialmente de Tracción, estamento que tenía el poder de paralizar las máquinas ya que como oficio eran quienes sabían poner en movimiento al material rodante en la red. Es por ello que, la traza de la práctica sindical en los trabajadores ferroviarios de esta zona puede ser vista a partir de sus experiencias de huelgas o paralizaciones, y de manera transversal también es posible apreciarla a través de la formación cotidiana de la práctica sindical en diferentes instancias de participación.

Algunas de las huelgas más recordadas son la huelga del `56 de cincuenta y cuatro días y la huelga del `60 de treinta días, relatadas por los señores Darío Muñoz y Alejandro Espinoza, respectivamente:

“En el gobierno del año `56 después de haber entrado a la maestranza a ser como ferroviario tuvimos una guardia grande de cincuenta y cuatro días... por reivindicaciones económicas y porque se hablaba de que la maestranza, ya se hablaba en esa época, que la maestranza no era rentable para el Estado. Y tengo entendido que en todo el mundo los ferrocarriles no son, no han sido nunca rentables para el Estado porque son servicios de utilidad pública están, para servirle al pueblo. Entonces

tuvimos esa huelga grande de cincuenta y cuatro días que la perdimos...; esa fue organizada por la Federación Ferroviaria de Chile, que era la más grande en lo gremial, era la más grande” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 7, 04:22-05:24, p. 12). “[La huelga del ´60] se produce porque Alessandri... Jorge Alessandri, había planteado la política de no dar reajuste... Y habían pasado –del periodo de él– como dos años parece en que no había dado reajuste. Entonces nosotros rompimos esa política que tenía Alessandri con la huelga. Fue así como produjimos 30 días en huelga y al final se obtuvo un reajuste en ese tiempo como de un 10%. Nosotros estábamos pidiendo más, usted sabe que siempre se pide con el tejo pasado. Además, la huelga integró al final a todos los ferroviarios porque fuimos nosotros los que nos lanzamos a huelga: los maquinistas. A la semana o dos semanas de estar en huelga se tiraron las otras organizaciones: maestranza, empleados y diferentes funcionarios. Pero más que nada, para nosotros fue una incitación, o sea, nos empujaron a la huelga esta gente como una forma de no producir tanto gasto porque, si ellos seguían trabajando (los otros estamentos), significaba estarle pagando el sueldo a ellos y no tenía entradas la empresa. Así que, como que hubo una movida ahí para llevar al resto de los ferroviarios al paro; fue así como se acoplaron todos los demás. Y al final de los treinta días, se obtuvo el reajuste de ese 10% que Alessandri había establecido de no otorgar reajuste... Fue una batalla bastante, digamos –para mí que yo estaba recién ingresado a la empresa– fue bastante significativa” (E.I. a Alejandro Espinoza, 22.04.2013, Clip 2, 00:00:15 - 00:03:05).

En ambas experiencias estaban recién entrando a trabajar en Barón y en la 1^{ra} zona de la EFE, respectivamente, sin embargo, su inquietud por lograr estabilidad económica debido a la inflación que se arrastraba de hace más de medio siglo hacía necesaria su participación como sujetos trabajadores en el devenir de su gremio.

En estas décadas también, la diversidad política en los trabajadores más la creciente politización de las luchas sindicales, fragmentaron interiormente a la CUT en varias tendencias, siendo más preponderantes las dos vías de reivindicación que sus centrales antecesoras también debatieron: si continuar por la vía anarco-sindicalista con total independencia de los partidos o por la vía legalista en donde el poder popular podía ser ejercido como poder político mediante los partidos de izquierda. Estas discusiones se dieron fuertemente al poco tiempo después de haber sido conformada la CUT y tuvo momentos álgidos especialmente en periodos de elecciones presidenciales en los años 1958, 1964 y 1970. Este fenómeno, *“se explica, en parte, por los mayores grados de intervención del Estado en la economía y, (lo que hace que en el plano laboral la relación con los gobiernos sea casi más importante que con los patrones), en otra, por la creciente acción de los partidos populares en la lucha por el poder político”* (Garcés y Milos, 1988). Algunos de los efectos de este proceso, fue el aumento de masa electoral de los partidos de izquierda, pero también una tensión al interior de los sindicatos y sus estrategias.

En este sentido hay que tener presente que el número de sindicatos industriales, profesionales y agrícolas en 1932 fue de 421 con un total de 54.801 afiliados y llegado el año 1970 ya había 4.581 sindicatos con un total de 934.335 afiliados. Este aumento considerable durante las décadas del `50 y `60 se deben a este álgido periodo social de intensos debates sobre el devenir de la práctica sindical (Garcés y Milos, 1988). En este debate, también hay testimonios que reflejan la diversidad de visiones políticas dentro del gremio ferroviario, de lo perjudicial o favorable de ésta y de la noción de unidad que tenían respecto de sus estamentos, como del gremio en general:

“El compañero que andaba más de 18 o 20 horas en una locomotora... se compartía mucho, se conocía mucho. Era como un matrimonio y más que un matrimonio (...) entonces, eso nos daba el espíritu de compañerismo y ya después cuando salíamos ya de la locomotora eso quedaba dando vuelta entre nosotros y mucho lo aprovechamos para ir juntando mucho más a la gente. A mí me tocó llegar aquí al trabajo en un periodo muy difícil donde la política estaba metida en un cien por ciento... tu te acuerdas Jano [refiriéndose a Alejandro Espinoza que está presente]. Entonces yo llegué con eso aquí. Si bien es cierto, yo podía tener mi idea política, no aceptaba que tuviéramos esa división dentro de la misma organización. Entonces todo eso causó bastante daño. Entonces cuando yo me convertí en dirigente sindical, dije yo, ‘si yo llego a hacer esto, yo no voy a aplicar la política’ y así lo hice...” (G.C. a socios de la Wattina, relato del Sr. José Olivares, 03.06.2013, Clip 3, 00:03:50 - 00:06:41).

“Era una cosa muy fluida y eso es lo que a mí siempre me agradó (...) Nosotros nos estimábamos unos con otros, fuera de las bromas que íbamos haciéndonos... esa es una cosa que me gustó, una afinidad de familia que era muy importante para nosotros, eso te marcaba mucho, en todo el personal” (E.I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 3, 00:02:00 - 00:04:49).

“Dentro del mismo grupo de personal de Máquina... la solidaridad, el compañerismo. Teníamos esa función. Nosotros éramos muy compañeros, muy unidos. En caso de un accidente, de cualquier cosa que nos pasara, todo el grupo lo afianzaba, o sea, no había colores. No porque uno fuera de otro color u otra "tienda" iban unos a "oye no, lala". Todos se defendían, no había problemas, todos nos cuidábamos. No nos hacíamos mal, de andar haciendo cosas raras, por decirle algo, "zancadillas" para que el otro se callera, no” (E.I. a Manuel Galvez, 04.04.2013, Clip 4, 00:02:00 - 00:02:53).

“Nosotros los ferroviarios tenemos muchas facetas, caras y cosas por el estilo, por ejemplo, en la parte administrativa, casi siempre éramos más familia, y nos asimilaban más como familia... nos conocíamos unos a otros. El trato, era excelente; a los ferroviarios por supuesto... solidario. La, jefatura si eran medio tiranas hasta cierto punto ¿Por qué? porque era para formar el carácter de las personas, para la formación de las personas, tenía que ser así...” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, Clip 1, 00:09:15 - 00:11:42, pág. 3-4). “Ese es el fenómeno que yo lo llamo el ‘fenómeno ferroviario’, todos nosotros dentro éramos aquí de la maestranza, todos en general aquí

en la primera zona más o menos 2.000 personas o 3.000 personas, más o menos. Entonces la diversidad, que se puede formar con 2.000 personas, que no todos piensan igual, no todos tienen conducta igual, no, o sea, una diversidad. Por ejemplo, por decirle algo, en la creencia religiosa, había un montón de evangélicos, sabatistas, y así por la escritura. Después venía la cuestión política, habían comunistas, radicales, demócrata cristiano, hasta momios teníamos (...) lo que yo le llamo el 'fenómeno ferroviario', ese poder invisible, que es como la lengua de fuego del espíritu santo que bajaba en cada uno de nosotros (...) o sea, la gente...la gente respetaba la creencia, respetaba el dogma, todo era respetable..." (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, Clip 1, 00:17:01 - 00:18:13 y Clip 2, 00:00:00 - 00:01:11, pág. 5).

"Los ferroviarios nos distinguimos a través del país por lo combativo, siempre fuimos combativos, no mirábamos de qué gobierno fuera, defendíamos ese gobierno porque lo considerábamos gobierno democrático elegido por el pueblo; podíamos tener divergencias como por los colores nuestros, unos éramos demócrata cristianos, otros éramos socialistas y así, pero llegado el momento salíamos todos a la calle a luchar por la causa del país, porque las organizaciones y los trabajadores eran los únicos que podíamos salir a la calle como gremio" (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 7, 05:25-09:28, p. 13).

Estos testimonios confirman, por un lado, que el sujeto histórico ferroviario, fue un sujeto comprometido con su empresa –o “madre empresa”, como algunos se referían a la EFE– y que, dentro de sus relaciones laborales con sus pares, esta noción de ‘ser parte de’, significó una consciencia de que ‘la diversidad’ de credos religiosos y/o visiones políticas eran su particularidad como gremio numeroso y relevante a nivel nacional. En este mismo sentido, los testimonios también dan cuenta de que, en términos de convivencia cotidiana había en general buenas relaciones laborales desde esta particularidad, lo que no quita que en la arena sindical estas mismas diferencias de visión política se acentuaran y hayan sido puestas en competición en los debates o toma de decisiones por sus mismos protagonistas, especialmente por aquellos más simpatizantes con la vía legalista que sí creían relevante que la práctica sindical tuviese una estrategia respaldada por los partidos políticos; o quizás más simple que eso, porque algunos trabajadores o jefaturas, en este álgido momento social, tenían favores políticos pendientes por pagar debido a las relaciones clientelares que se cultivaron en el contexto de las políticas populistas-liberales en los periodos de Ibáñez y Alessandri en la década del `50 y el `60.

5.3.7. El ‘fenómeno ferroviario’

Por otro lado, la complejidad de los testimonios en torno a las relaciones laborales entre los pares fue fundamental para construir factores simbólicos dentro de la práctica sindical, los cuales fueron conformando lugares de encuentro en torno a la práctica y vínculos de transferencia de ésta misma. El Sr. Rubén de la Fuente nombra esta diversidad cultural de los trabajadores ferroviarios y la complejidad de sus relaciones como el “fenómeno ferroviario”; este concepto además de vislumbrar en términos

cuantitativos el número de trabajadores de la EFE, significó comprender el espesor estratégico que esto implicaba y el espesor sociopolítico en cuanto a su diversidad de pensamiento sobre sus construcciones próximas como sujeto trabajador y por ende de la construcción de espacios de interacción tanto dentro de la empresa como fuera de ella a través de las sociedades mutualistas y comités laborales, y en segundo término, en sus espacios de recreación y de residencia en la ciudad, en este caso, en Valparaíso.

Este fenómeno ferroviario y su dimensión estratégica es la que se administró desde la Wattina (1935) al cumplir ésta funciones reivindicativas para el gremio en Valparaíso y convocando muy especialmente a los trabajadores del estamento de Tracción. Y, pese a no ser un “sindicato” como sociedad sino hasta 1981, la Wattina funcionó como tal desde sus inicios bajo la nomenclatura interna de ‘comité laboral’, tal cual señala don Alejandro Guerrero: *“era el sindicato que teníamos nosotros, que defendía nuestros intereses y a la vez hacíamos vida social, porque teníamos local propio, y siempre han sido salones grandes entonces, para hacer fiestas, esas cosas así...”* (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, pág. 13).

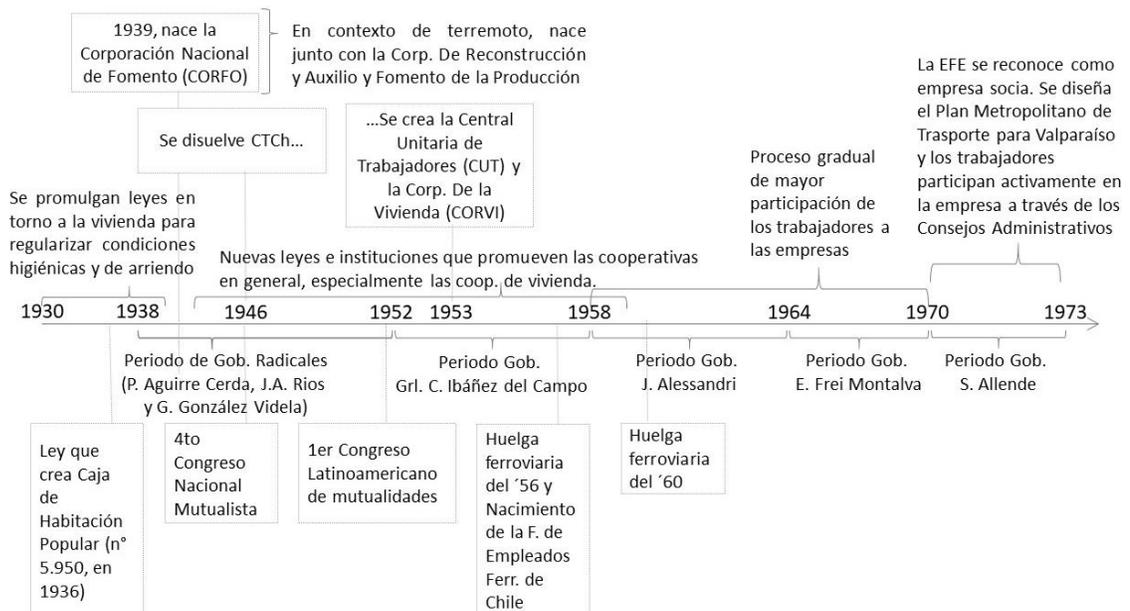
La Federación Santiago Watt o “Wattina” se organizó de modo federativo²⁴. El Sr. Mario Tapia, de Tracción, complementa: *“Nosotros nos organizábamos como comités –comité Barón, comité Yungay– entonces los comités tenían sus organizaciones, o sea los comités pertenecían a las sociedades y las sociedades de socios, teníamos la central que era la asociación. Entonces esa era la madre de todas las organizaciones... Por ejemplo aquí en Casa de Máquinas teníamos Sub-comité de Carga, Sub-comité de Patio, Sub-comité de 1ª...”* (E.I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 6, 00:00:00 - 00:01:00). Esto da cuenta de que, además del comité laboral de carácter local, habían sub-comités correspondiente a cada espacio de trabajo industrial de cada comité dentro de la EFE.

A partir de esta estructura federada la Wattina se conformó como comité laboral articulador de las demandas a nivel local y provincial de las diferentes seccionales o territorios que correspondían a la 1ª Zona de Valparaíso, coordinando luego aquella articulación con la central de Santiago, donde se ubicaba la representación de la Federación “Santiago Watt”. Su sede o locación de trabajo, se ubicó en uno de los cerros colindantes al sector industrial ferroviario de la ciudad, en el cerro Placeres. Esta ubicación se debe a que la misma Federación Santiago Watt adquirió los terrenos que la EFE puso en venta, construyendo allí su actual sede como comité de 1ª Zona. Anteriormente, allí se ubicaron propiedades de la EFE que consistieron en casas módicas disponibles a los empleados que debían hacer turnos, especialmente a aquellos de principios de siglo de los estamentos de Tracción y Transporte, encargados de mantener en movimiento las maquinarias.

²⁴ Tal como señala el Sr. Miguel Órdenes en el punto 2.2.2. de este documento sobre las sociedades federadas.

Debido a estas diferencia funcionales y complementarias con “la Watt” –sociedad a cargo de llevar a cabo la práctica mutualista inicialmente entre los maquinistas y fogoneros desde el cerro Barón– “la Wattina” configuró su espacio no entorno a una mesa y sillas que permiten la conversación y la convivencia, como lo fue y es en “la Watt”, sino que se enfocó en tener equipado un amplio salón capaz de recibir a un número considerable de socios activos, permitiendo con ello la participación de éstos en las asambleas, en donde la escucha, alzar la mano y tomarse la palabra eran acciones importantes, así como tomar actas, hacer votaciones, encuentros con otros comités y seccionales, tomar decisiones en conjunto, en fin, producir debates de carácter sindical era la forma de relación laboral más frecuente. Además de otros encuentros de carácter más recreacionales que sirvieron de distendimiento o para recaudar fondos para el comité. Como señala el Sr. Miguel Órdenes sobre la participación del socio en la Wattina: *“En el fondo el deber del federado era asistir a las reuniones, participar, atender las propuestas que los directivos le hacían, y por supuesto que lo más fuerte era trabajar en la huelga. Eso para nosotros significaba un ‘hand-ground’ [apoyo] muy grande porque detener toda la parte operativa de la empresa, situación que no podían hacer los oficinistas o maestranza. Sin embargo, digamos, muchas veces cuando el gremio de tracción realizaba un paro o huelga, se acoplaban inmediatamente transporte, talleres, para también pedir su situación reivindicativa porque sabían que iban a lograr algo, no así si ellos iban solos”* (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 2, 00:05:30 - 00:06:27).

Ilustración 13: Proceso de resistencia del mutualismo y fortalecimiento sindical ferroviario (1930-1973)



Fuente: Confección propia.

A partir de esta estructura estratégica el gremio ferroviario contribuyó a la CUT no sólo en las constantes demandas por mejoras salariales sino en el objetivo de hacer posible una mayor participación de los trabajadores adentro de la empresa, el cual, ya para la década del '50 y '60, se había configurado como una demanda histórica. En este sentido la CUT, a diferencia de las anteriores centrales de trabajadores, pudo abordar ambos tipos de demandas.

Por un lado, la CUT se mantuvo organizando constantes instancias de diálogo y huelgas anuales a nivel nacional desde su fundación hasta 1970, desde las cuales se promovieron las demandas por las mejoras laborales y sociales en general. Esta constancia, si bien tuvo como consecuencia enfrentar medidas represivas en varias ocasiones, especialmente en el periodo de Ibañez, a mediano plazo pudo validar a la huelga como una herramienta de manifestación de los trabajadores, es decir, como herramienta de derecho y principal arma de lucha más allá de si esta era o no legal ante la normativa vigente de la época (Garcés y Milos, 1988). Y, por otro lado, a través de su vinculación con los partidos de centro-izquierda, canalizó las demandas políticas, entre ellas, la defensa y ampliación de los mecanismos legales de participación de los trabajadores y sus organizaciones sindicales en sus respectivos espacios de trabajo (Garcés y Milos, 1988). En efecto, este mecanismo se acentuaría en la década del '60 y con ello el debate, nuevamente, sobre si tomar con más fuerza la estrategia por la vía legalista o si seguir enfocándose en la vía más independiente sin el apoyo de los partidos.

Independientemente de si el debate que enfrentaba la CUT era el mismo o no efectuado en las trayectorias antecesoras, la importancia de su reflexión era a la luz de la contingencia y si ésta, como contexto, brindaba oportunidad a la clase trabajadora de poder influir en su devenir y de acuerdo con ello, se vislumbraba si una vía tenía o no más efectividad que otra. Sin embargo, como decía Clotario Blest –uno de los dirigentes más connotados que tendría la CUT– los trabajadores tarde o temprano serán cooptados por los partidos políticos, provocando su inevitable división, debilitando así al movimiento o en este caso, a la misma CUT.

Además de la variable politización, durante el periodo del gobierno de Frei Montalva entre 1964 y 1970, la legislación tuvo mejoras que promovieron la estabilidad laboral, la organización sindical, avances en coberturas en general y logró reajustar en un ciento por ciento el alza del costo de la vida (Garcés y Milos, 1988), sin embargo, impulsó también organizaciones sindicales paralelas a la CUT, lo cual no fue bien visto, aunque éstas no lograran mucha fuerza. Así mismo, a partir de esas centrales paralelas intentó, sin resultado, modificar la legislación laboral ya que quiso establecer ´afiliación libre` al sindicato y ´reanudación de faenas` en el caso de que algunas huelgas se excedieran de los límites de plazo estipulados por la ley. Junto con las contradicciones anteriores, no se atendieron otras problemáticas sindicales que apuntaran a realizar cambios sociales más profundos, cambios que luego en 1970, en el programa de candidatura presidencial de Salvador Allende, la CUT si hallaría coincidencias con sus propósitos programáticos.

Una de esas coincidencias sería justamente la demanda estratégica que el gremio ferroviario tempranamente esbozó sobre la participación de los trabajadores en los Consejos Directivos y Comités de Producción en las empresas. En el gobierno de la Unidad Popular, no sólo la EFE pudo contar con directores y participantes directos de sus obreros y empleados, sino varios otros sindicatos y grupos de trabajadores, permitiendo a los trabajadores contar con representantes debidos que protegiesen sus intereses siendo parte también de la toma de decisiones de la empresa (Comité Coord. UP, 1969).

Particularmente la EFE, con esta medida, se consolidó como 'la empresa social más antigua del país', al participar el gremio ferroviario en la gestión de su empresa mediante sus representantes (Sánchez, 1972), encarnándose aún más ese sentimiento de propiedad del trabajador ferroviario respecto a 'la madre empresa' dado que se valida simbólicamente y prácticamente como sujeto co-constructor de ella y por ende del desarrollo del país. Esa reafirmación es a lo que don Rubén de la Fuente hace referencia al esbozar el concepto de 'fenómeno ferroviario', ya que implica el poder efectivo construido mediante la vía de participación democrática de ese número cuantioso y diverso de trabajadores.

Otras medidas que favorecieron en este periodo a la EFE y sus trabajadores consistieron en el aumento de presupuesto, la construcción de nuevos ramales, la adquisición de repuestos y material rodante, la activación del 'Tren Popular de la Cultura' que recorrería el territorio de norte a sur. Todo esto, basado en políticas de descentralización y pensando en un desarrollo más local, diseño de política que además estaría muy acorde con el modelo organizativo federado del gremio ferroviario.

Esta estructura base de coordinación estratégica así como los logros crecientes provenientes desde la práctica sindical por parte de los trabajadores fue interrumpida por el Golpe Militar y la posterior Dictadura (1973-1990) la cual tuvo como política general respecto al transporte ferroviario, el desmantelamiento completo de la EFE, incluyendo su tejido sociocultural y particularmente su fuerza gremial y reivindicativa.

5.3.8. La organización federada como resistencia al Plan Laboral y el Código del Trabajo

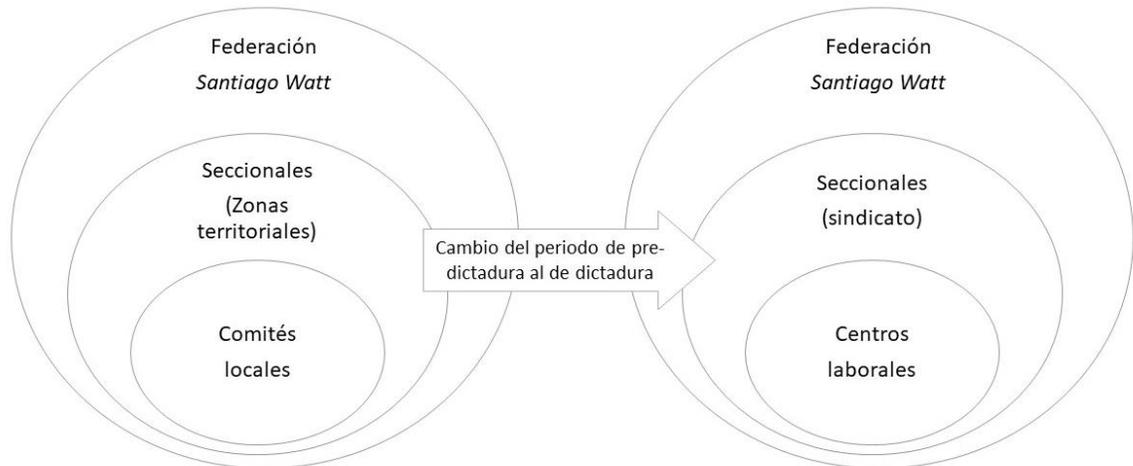
Después de este corte, una nueva estructura legal sostendría el tejido sindical de los trabajadores en Chile, basada fundamentalmente en los dos Decretos de Ley (DL) más influyentes del Plan Laboral diseñado por José Piñera como ministro del Trabajo y Previsión Social entre 1979 y 1981: el DL n° 2.756 sobre organización sindical y el DL 2.758 sobre negociación colectiva. Ambos decretos se centran en cuatro aspectos que son la columna vertebral del Plan Laboral y posterior Código del Trabajo: la Negociación Colectiva centrada en la empresa, la Huelga sin paralización, la libertad sindical y la despolitización sindical.

La negociación colectiva –herramienta básica para lograr acuerdos entre los trabajadores y las empresas– perdió fuerza gremial al ser ésta dividida ya que la negociación concentró su atención sobre la empresa, como una entidad particular, debilitando la fuerza estratégica de los trabajadores como conglomerado con demandas comunes o transversales, no permitiéndoles en concreto, negociar por rama o rubro productivo. El debilitamiento del trabajador como conglomerado se realizó mediante la fragmentación de su posibilidad negociadora la cual se podía ejercer en la medida que los trabajadores se redujeran a negociar como funcionarios puntuales de una determinada empresa, basándose en el argumento de que la negociación colectiva debía hacerse de acuerdo a la producción de cada empresa y que por ende había demandas que no podían ser transversales ni ponerse en común. Esta mirada, enfocada en la empresa, tenía como argumento económico aumentar la competitividad entre las empresas privadas, excepto en aquellas pertenecientes al Estado, las cuales, de acuerdo con los decretos antes mencionados, tenían prohibición de hacer uso de la negociación colectiva. Esta medida es la que se ha sostenido hoy en día.

El segundo aspecto del Plan Laboral consta en que la Huelga no paralice, lo cual significa que la Huelga pierde efectividad como herramienta de lucha reivindicativa, ya que no implicaría interrumpir el normal funcionamiento de la empresa, permitiéndoles a éstas incluso, contratar a funcionarios paralelos en pleno procesos de movilización, si así fuera el caso, o, que los mismos trabajadores en movilización hallen el modo de dividir su escaso tiempo en hacerse cargo de la negociación como de la producción de la empresa sin que ambas se vean perjudicadas. Este aspecto además de negar el derecho a huelga provoca una indiferencia de parte las empresas respecto de las inquietudes de sus trabajadores, ya que quedan desafectadas. Y, al igual que en la negociación colectiva, las instituciones del Estado también tienen prohibidas las huelgas bajo el argumento de que son entidades de servicio público y que por ende no pueden estar regidas por el criterio de competencia ni mucho menos estar sujetas a paralizaciones.

La libertad sindical, en tanto, disfraza de democrático `la posible organización sindical`, ya que `deja en libertad` a cada trabajador si afiliarse o no a un sindicato, así como `deja en libertad` incluso su conformación. Igualmente pasa con las federaciones y confederaciones. Esto significa que ni siquiera es obligatorio que las empresas cuenten con sindicatos. Por último, la despolitización sindical, la cual indica la importancia de mantener a los sindicatos y sus intereses alejados de grupos políticos, como los partidos políticos u otros que puedan desviarlos de su labor. Este debate, de acuerdo con lo antes expuesto, es posible ver que también proviene de parte de los mismos trabajadores respecto de su devenir estratégico ya que desde un comienzo en la trayectoria de la práctica sindical que los trabajadores en Chile han cuestionado sobre cuál es la vía estratégica más adecuada.

Ilustración 14: Proceso de adaptación de la Federación Santiago Watt durante el periodo de dictadura hasta 1980



Fuente: Confección propia.

Debido a esta reformulación del marco normativo respecto a lo laboral, la estructura organizacional del gremio ferroviario sufrió modificaciones. Su mayor obstáculo fue la prohibición de la organización sindical en una primera instancia mientras aún había servicios que pertenecían al Estado. Después, en la medida de que el sistema de transporte ferroviario se fue privatizando –desde la década del `80 en adelante–, es que sus trabajadores por ley pudieron sindicalizarse, mas no por rama, quitándole el poco de poder que conservaba el gremio y obligándolo a reorientar sus demandas por estamentos, aunque ésta fuera una misma empresa. En este sentido, de manera transversal el mayor logro del gremio fue rediseñar su estructura federativa a la nomenclatura legal del periodo, haciendo uso así de su anterior estructura de coordinación y comunicación federada sin por ello incumplir con las leyes del Plan Laboral. Esta adaptación es la que explica el Sr. Roberto Ramos a continuación:

“Nosotros teníamos la organización mayor que era la Federación Santiago Watt, y tenía una estructura muy especial que la formaban diferente seccionales, había seccionales acá en Barón, en Santiago, en Temuco, en Concepción, ¿me falta una?, en Talca había otra. Y eso formaba... lo que era la federación en sí, que era la mayor. Las seccionales estaban formadas por comités, esa era la estructura. Los comités eran las bases digamos, que está en Llay Llay por ejemplo aquí en la zona, en Los Andes, acá en Barón, entonces eran las bases de lo que eran las seccionales... Cuando viene el cambio por tema de leyes y cosas y nos obligan a cambiarnos digamos a los sindicatos, se toma la misma estructura, entonces ya no eran comités, se llamaban centros laborales y ocuparon las mismas plazas, eran territoriales. Por ejemplo, Barón, Los Andes, Llay Llay, Yungay y así hacia el sur lo mismo y esto daba forma a sindicatos. Y estos sindicatos a la vez se formaban, se agrupaban estos y formaban la federación de

sindicatos, entonces si miras tú es el mismo andamiaje que tenía lo que era la federación, y eso nos permite agruparnos en nuestras bases territoriales” (E.I. a Roberto ramos, 23.04.2013, clip 5, 00:04-02:43, p. 8).

Luego, la comunicación entre estas partes consistió en lo siguiente: *“El centro laboral alimentaba al sindicato con información porque se hacían reuniones con los centros laborales entonces ahí iba uno entregándole la esencia de la base (...) Entonces eso, uno alimentaba al sindicato, y el sindicato a la vez le llevaba eso, se transmitía hacia lo que era mayor, y si la cosa era muy ‘peluda’ digamos, ellos iban y solventaban a lo que era la dirección de la empresa y eso da después los resultados que uno esperaba” (E.I. a Roberto ramos, 23.04.2013, clip 5, 02:45-08:46, p. 8-9).*

Luego, don Gregorio Fernández complementa indicando cómo funcionaban coordinadamente estos centros laborales mediante el ‘canta claro’ y ‘cuadros’: *“En el Centro Laboral había un presidente, un secretario, un tesorero y él se preocupaba de su sector porque había sectores que tenían distintos problemas a pesar de que el trabajo era el mismo pero los sectores hacían que el trabajo fuera distinto en la forma. Entonces el Centro Laboral se preocupaba de ese sector y si él no podía solucionar ese problema lo llevaba a la directiva del sindicato... el delegado iba y se lo planteaba en la reunión a los dirigentes, o sea, esa era la forma. Y tenían su propia forma, su forma de hacer los “cuadros”, su canta claro, cada Comité tenía su “canta claro”. El “canta claro” eran normas que teníamos que respetarlas todos los que estuviéramos ahí en ese Centro Laboral. Estaban escritas en la oficina del jefe o eran de palabra, eran tácitas, cada uno sabía que el “canta claro” decía eso y había que respetarlas, o sea, era una norma escrita de cosas que estábamos obligados a respetar todos lo que estuviésemos ahí. Entonces, también cada Centro Laboral hacia su cuadro de trabajo, ellos veían la mejor forma de trabajar” (E.I. a Gregorio Fernández, 06.03.2013, pág. 9-10).*

Luego, en el grupo de conversación con socios de la Wattina –quienes fueron dirigentes sindicales en el periodo– comentan con más detalle la desarticulación social y territorial que se efectuó:

“Alejandro Espinoza: Claro, se promulgaron las leyes que decretaron la sindicalización y, con eso...

José Olivares: Y ahí vino la transformación, ahí vino la transformación ya de la Santiago Watt a sindicato, vino la separación... se quedó como mutualista y nacieron los sindicatos para hacer los gremialistas.

Alejandro Espinoza: Claro, entonces, todo el aparataje que había a nivel nacional de la Watt como que se desarticuló.

José Olivares: Pero superamos bien esa etapa Jano. Yo participé en todas esas cuestiones a nivel nacional. Ahí comenzó toda mi carrera de dirigente...

Alejandro Espinoza: Si, no, está bien, pero ya con todo eso ahora tu ves que la Federación Santiago Watt no...

José Olivares: Claro, es que también yo, ¿sabes con qué lo relaciono Jano? con la división del ferrocarril, que nos hayamos separado. Que los de Temuco se fueran

para Temuco, los de Concepción para Concepción. Nosotros nos quedamos aquí en el puerto y los de Santiago allá y los del norte, fueron los más perjudicados porque el ferrocarril se terminó mucho antes que acá.

Alejandro Espinoza: Claro.

José Olivares: Por lo menos aquí quedan algunos trenes, pero ellos allá perdieron todo (...)

Alejandro Espinoza: No, ¿sabes con qué lo relaciono yo?, con la formación de los sindicatos porque los sindicatos empezaron a distanciarse de la Federación Santiago Watt.

José Olivares: Bueno, en esa parte, yo sería uno de los responsables, pero es que, no nos quedaba otra alternativa.

Alejandro Espinoza: Por eso mismo es que, esa fue una maniobra de gobierno.

José Olivares: Ah claro.

Alejandro Espinoza: Esa fue una maniobra de gobierno. Si la organización con el nombre que tenía, era poderosa, pero de esa manera... ¿es lo mismo que hicieron con los portuarios! Los portuario eran una organización poderosa.

José Olivares: Todavía es poderosa.

Alejandro Espinoza: Sí, pero no tanto como eran antes. Hablemos del aspecto económico también. En el aspecto económico era bastante poderoso económicamente y resulta que, después ahí, quedaron la empresa portuaria, empezó a privatizarse, entonces ahí... fue una cuestión muy sistemática, muy bien pensada” (G.C. con socios de la Wattina, 03.06.2013, Clip 5, 00:02:37 - 00:05:25).

El Sr. Miguel Órdenes complementa a su vez diciendo: “Bueno, ya en los años ’80 con la creación del Código del Trabajo, la Federación pierde su rol como defensor de los problemas sindicales de los trabajadores y muchos de los trabajadores también habían sido exonerados o jubilados. Por lo pronto, ya no quedaba nadie que pudiera ver todos estos problemas y con la nueva ley tenemos que adaptarnos a crear los sindicatos. En el caso nuestro de Valparaíso, aproximadamente en ese tiempo éramos menos de 250 trabajadores, por lo tanto, no podíamos crear un sindicato y en conjunto con Santiago y San Eugenio... porque tuvimos que acercarnos a ellos, primero como un Centro Laboral y después ya cuando ellos hicieron su primera reunión de conformación de directorio, ahí ya participábamos en el directorio del sindicato...” (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 4, 00:00:10 - 00:03:24).

Como se puede ver, más allá de continuar con el nombre, la federación pudo funcionar como tal sólo a nivel zonal del territorio, pero no a nivel nacional, dado que una vez que el sindicato –ahora por estamento, antes sub-comités y comités–, comunicaba sus demandas al Centro Laboral (antes, seccionales), de ahí pasaba directamente a una jefatura y no a la dirigencia de la Federación central. Así, progresivamente, los petitorios y demandas fueron puntualizadas por estamento en el caso de ferrocarriles y por empresa en el caso de otros grupos de trabajadores. La demanda como la organización de los trabajadores fue dividida y debilitada.

5.3.9. Formación sindical de los trabajadores ferroviarios de Valparaíso

Independientemente de estos periodos políticos y sus contextos, los trabajadores ferroviarios –para llevar a cabo dicha práctica sindical, además de que los socios conociesen la estructura de coordinación federada y que participasen con su directa intervención– necesitaron mantenerse formados sindicalmente, especialmente aquellos que tomarían el camino de la dirigencia sindical o de colaborador activo y no sólo contribuirían como un socio más.

Esta formación se podía dar de dos maneras: por la vía formal, a través de escuelas sindicales organizadas por las mismas sociedades o federaciones ferroviarias en colaboración con instituciones de educación superior, como por ejemplo señala el Sr. José Cádiz: *“Don Anselmo Radrigán, vino a nombre de la Universidad de Chile a Playa Ancha a comunicarle a los socios que se interesaban por lo sindical que podían inscribirse con él... Yo participe dos años de dos semestres anuales estudiando el sindicalismo y como uno se debe manejar como dirigente sindical, no sólo defender la parte de los trabajadores, en nuestro caso también disponerse a pensar en las repercusiones que pueden pasar en la parte del empleador. Así que el dirigente tiene que ser muy centrado, mantenerse siempre al nivel del cargo... Esa fue una enseñanza muy buena que tuvimos, muchos tuvimos la oportunidad de asistir a estos cursos...”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, Pág. 11).

Y la otra vía, era por medio de la guía y transmisión de experiencias de la relación maestro-aprendiz en determinadas instancias de diálogo, asamblearias o de negociación. A partir de los relatos que comparten algunos ex-ferroviarios –quienes señalan cuáles fueron los motivos que los impulsó a involucrarse en un mayor grado en la práctica sindical y cómo fue la etapa inicial o de inserción– es posible entrever esta vía de carácter más informal:

Darío Muñoz, de Taller Herrería comenta qué lo motivó a ser un socio activo dentro de las acciones reivindicativas de su sociedad:

“Mis principios para integrarme a la maestranza a la parte gremial venía de mi padre, mi padre fue un socialista. Lo conocí muy poco a mi padre, de ahí nació a lo mejor... traía los genes de él, y me interesé por la parte gremial...” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 6, 08:24 -09:24, p. 10).

José Olivares, dirigente y extrabajador del estamento de Tracción comenta cómo involucró a uno de sus más queridos aprendices a la práctica sindical, al Sr. Miguel Órdenes:

“Yo te digo, Miguel Órdenes es un gran amigo mío y cuando yo le dije ‘oye compadre, yo necesito que me ayude en esta cuestión’, se hizo dirigente sindical. Y era bien callado Miguel y ahí empezó Miguel. Lo empecé a tirar pa’arriba y empezó a andar en todo en lo que yo andaba e hice lo mismo con Jaime González y ellos eran de ideas políticas diferentes a las mías e igual los levanté porque ¿sabe lo que vi yo? primero la sinceridad de las personas y segundo la inteligencia para que siguieran adelante y, de

hecho, cuando yo me fui, escogí a uno de ellos. Jaime González se quedó detrás mío, después yo me fui y él se quedó y después llegó a ser presidente de la federación...” (G.C. con socios de la Wattina, 03.06.2013. Relato del Sr. José Olivares, Clip 4, 00:03:10 - 00:03:58).

Luego el Sr. Miguel Órdenes, también de Tracción, relata cómo fue su participación en la práctica sindical de su sociedad y cómo se inició como aprendiz y luego dirigente sindical:

“Es así como de repente yo me vi involucrado en el Centro Laboral como Secretario, después estuve como Tesorero y al final como presidente del Centro Laboral. Y, al margen, seguíamos con ese aspecto mutual que se fue incrementando incluso, mucho más, y que es lo que tenemos hoy en día en la mutual Santiago Watt porque siempre hubo esa preocupación de ir en ayuda de los diferentes compañeros... El trabajo que se hizo con el sindicato n°5 de Santiago: al final nosotros tuvimos un dirigente que fue José Olivares que tuvo una visión bastante aguda, bastante perspicaz, por decirlo así, con mucha visión de futuro, y logramos tener nuestro propio sindicato aquí en Valparaíso, que fue el Sindicato n° 2 Santiago Watt, y ahí digamos, partimos con cinco dirigentes y después de dos años en la próxima elección nos bajamos a tres. Ahí yo estuve desde aproximadamente el año '85 hasta el '90 de dirigente; la verdad es que fue una experiencia fantástica: partimos las primeras negociaciones colectivas que creó el código del trabajo donde pedíamos mucho y no lográbamos nada, solamente el IPC” (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 4, 00:03:24 - 00:06:46).

Don Miguel luego detalla sobre la práctica sindical en Dictadura y cómo mecanismos que antes eran válidos ahora estaban deslegitimados pragmáticamente como por decreto:

“Realmente era ir a luchar contra el león y nosotros éramos ni siquiera gatos porque no teníamos, no había otra fuerza, o sea, ni siquiera íbamos a la huelga. La huelga ya estaba vedada. Lo único, digamos en que teníamos forma de contrarrestar eso era a través de determinar que la negociación para nosotros no era satisfactoria, por lo tanto, nos colocaban un mediador que, indudablemente, siempre estaba cargado para el lado de la empresa, por lo tanto, quedábamos siempre con lo mismo. Entonces, era difícil, era difícil. Pero los años enseñaron y después con el tiempo los dirigentes se fueron preocupando más, fueron aprendiendo formas de poder luchar contra la empresa y ahí se fueron logrando cuestiones más de aspecto económico” (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 4, 00:03:24 - 00:06:46).

El Sr. Roberto Ramos, de Tracción, también nos comenta sobre su iniciación en la práctica sindical en la Wattina:

“Ahí empecé yo, primero fui como dirigente social, me metía yo por ejemplo organizaba los trenes de navidad para los cabros chicos, por ahí mis primeros pasos. Organizaba por ejemplo una pichanga para después o los mismos viejos, 'Roberto, hace tú esto', qué sé yo, y de esa manera a través de lo deportivo también voy tomando algunas responsabilidades de organizar, participar en la parte organización. Y eso me hace ir digamos hasta que llego ya viendo las necesidades ya las típicas laborales que tenía que

ver ya hacerse cargo de la responsabilidad de los centros laborales, y ahí me inicio ya a conocer un poco más, voy asistiendo a congresos, empiezo a escuchar a los dirigentes sindicales (...) Empieza la formación de ahí, empieza como te digo yo, a lo mejor organizando un patache, organizando una pichanga o una navidad o todas esas cosas que te involucran y te van haciendo tomar responsabilidades pero en cosas menores, en cosas recreativas. Y después ya te sientes capaz tú de poder decir 'ya, yo puedo, voy al centro laboral'... ahí ya viene una mirada con los temas reivindicativos... como las mejoras de los sistemas de trabajo que era lo que más uno buscaba de mejorar, siempre había algo que mejorar en el tema laboral en ese aspecto (...) Ese es el inicio digamos mío en lo personal... eso me lleva... a ser dirigente laboral tanto en el área carga como también en la parte Merval y ahí venía una etapa muy importante en mi vida porque era lo mismo que pasaba en la locomotora, esos dirigentes mayores que había, los que estaban más arriba que eran del sindicato, siempre estaba la conversación con ellos y uno iba aprendiendo de ellos, uno los miraba y veía cómo se paraban los viejos, cómo se planteaban” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 5, 00:00:04-08:46, p. 8-9).

Don Roberto Ramos, describe respecto de su experiencia de iniciación como socio participativo y dirigente, la transmisión de conocimientos relativos a la práctica sindical: *“Yo admiraba a los viejos oradores, eran buenos para hablar los viejos, tenían una labia que convencían a medio mundo. Pero yo no tenía esa característica de ser orador, me gustaba escribir... cuando yo llego el momento de asumir más arriba en el sindicato me doy cuenta de que no era para lo que yo estaba preparado... ese gallo que llegara a ser dirigente sindical, tenía que ser un tipo intachable (...) Estaba Gregorio por ejemplo, mi compañero que está aquí en la directiva... porque todo lo que se había transmitido a mí se los transmito a él, toda la enseñanza de Miguel por ejemplo que es el presidente acá, era el que me arrinconaba por ahí y conversábamos y me contaba y me hablaba. Y date cuenta que de política generalmente, siendo bien claro, bien honesto, Miguel por ejemplo, tenía su tendencia y yo tenía la mía diferente, los dos, pero eso no se veía ahí, no había, no se marcaba ese... porque era un propósito diferente: era formar. Que un tipo tomara esas enseñanzas y las fuera transmitiendo hacia adelante, y eso hacían esos viejos con uno, y uno a la vez lo hacía con otros...” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 5, 00:00:04-08:46, p. 8-9).*

Esa matriz de transmisión de conocimientos, siguen replicándose hoy en día en la Wattina pese a que el contexto laboral, político y de coyuntura en general sean diferentes. A continuación, don Roberto Ramos complementa describiendo sobre cómo se disponen las reuniones de directiva:

“...Hasta hoy día si uno mira en la estructura que tenemos acá en esta corporación, es exactamente lo mismo (...) es lo mismo porque, por ejemplo, nosotros tenemos una política de Miguel... las reuniones nuestras como directores, es abrir. Qué estamos buscando nosotros: a ver si alguien más se interesa y sigue los pasos después que tengamos nosotros, a nosotros nos llega un momento en que tenemos que dejar este espacio pero es importante ir informando a esos viejos de atrás porque no se trata que

uno se quede acá y que la cosa muera ahí, se supone que uno tiene que ir formando, ir buscando” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 5, 00:00:04-08:46, p. 8-9).

Finalmente, don Gregorio Fernández, aprendiz de don Roberto Ramos, señala su experiencia:

“Como socio participaba en lo que era sindicato, pero no había tomado ningún puesto ni siquiera en directiva ni deportivo ni nada. Lo único que me acuerdo de que en algunas ocasiones fui de la comisión revisora de cuenta, lo único que hice en ese tiempo... cuando me metí más en el asunto sindical, fue cuando yo después que ascendí a Maquinista de Patio me fui trasladado a Llay-Llay y había gente, había que hacer cuadros de trabajo... ahí yo empecé a involucrarme a hacer los cuadros de trabajo en Llay-Llay. Entonces ahí se me, ahí yo empecé con el asunto de ser dirigente [el '95 cuando fue trasladado a Merval]. Lo primero que hice, como traía una cierta experiencia de hacer cuadros en Llay-Llay, comencé por hacer los cuadros de trabajo en Merval y lo hice durante... 9 años. Yo hacia los cuadros de trabajo, entonces de ahí... ya habíamos dejado de ser sindicato acá (...) decidimos organizarnos acá como centro laboral y yo entré a la directiva del Centro Laboral con Roberto y otro niño con Mario Rodríguez también (...) Me formaron, entonces me empecé a formar, a aprender y a hurguetear como eran las cosas y ahí fui Dirigente Nacional. Y tuve que negociar, empezar a negociar por el grupo de Valparaíso, pero junto con el sindicato en Santiago porque allá se hacían las negociaciones colectivas. Y participé como en cuatro negociaciones colectivas como sindicato en Santiago. Entonces ahí empezó a arreglarse un poco el panorama, el trabajo, la parte económica porque siempre se fueron consiguiendo más cosas, o sea, en las negociaciones colectivas siempre conseguíamos algo más” (E.I. a Gregorio Fernández, 06.03.2013, pág. 7 y 8).

Como es posible apreciar, la relación maestro-aprendiz en la formación de la práctica sindical fue relevante para poder dar continuidad a ésta a través de la construcción de dirigentes que velaran por los intereses del gremio. Particularmente se devela esta relación dual de formación en trabajadores de Tracción, quienes a su vez, en su oficio ejercieron su sistema de aprendizaje y formación técnica a partir de la relación laboral maquinista-ayudante. En este mismo sentido, los testimonios relevados, tal como se puede evidenciar –correspondiente a una cadena de maestros-discípulo de 4 generaciones encarnados en los señores Olivares, Órdenes, Ramos y Fernández de Tracción– reconocen el rol del dirigente como aquel capaz de velar por los intereses de los trabajadores y la mejora de sus condiciones laborales, ya sea en el periodo en que la Wattina se planteó como comité hasta 1973 o como centro laboral desde 1981, hasta el 2004, año más reciente de jubilación de algunos de los entrevistados cuando la red fue administrada en filiales, como Metro Valparaíso S.A. (Merval).

Esta misma relación dual, como pilar de la formación sindical, no eximió otros modos de transferencia de conocimientos de la práctica como lo fueron las reuniones, debates, asambleas, negociaciones y huelgas llevadas a cabo por el gremio en diferentes instancias. Esta compleja trama de factores, influyeron en la formación sindical de

algunos socios más involucrados en continuar con esta traza de enseñanzas que promovieron la defensa de los derechos laborales y el bienestar del gremio en general.

5.3.10. La huelga del '88

Una de las instancias más significativas dentro de esta misma trama de factores que incidieron en la formación sindical, fue la ocurrida en el año 1988, conocida como la Huelga del '88. A continuación algunos testimonios comparten esta experiencia particular:

Como se describe a continuación, la Huelga del '88 se ocasionó en plena Dictadura por motivos económicos como por preocupación general de los trabajadores por la continuidad del servicio de transporte:

“José Olivares: *Jaime González es muy importante porque a los tres meses de haberme ido yo se desató la huelga, la Huelga del '88.*

Alejandro Espinoza: *Eso fue ya porque el Pinochet nos estaba...*

José Olivares: *Nos estaba explotando demasiado...*

Alejandro Espinoza: *Claro, nos estaba atacando demasiado ya (...)*

José Olivares: *Por condiciones de trabajo...*

José Olivares y Alejandro Espinoza: *Por defender el ferrocarril que se estaba terminando.*

Alejandro Espinoza: *Claro, por la eliminación de personal también.*

José Olivares: *Todas esas cosas. Eso desató la huelga, la huelga ya no se podía sostener. Ya en la negociación colectiva en que participé yo ¿te acuerdas tú? ya había un llamado de huelga (...)*” (G.C. con socios de la Wattina, 03.06.2013, Clip 4, 00:05:00 - 00:06:07).

“Esa huelga duró 18 días, 18 días en que... fue por motivos económicos y también por el mantenimiento de ferrocarriles, tratar de que ferrocarriles no se perdiera. Nosotros, dentro de la argumentación hay publicaciones y estudios donde se expresa que ferrocarriles es un ente social y no solamente tenía que ser un ente de utilidad económica” (E.I. a Alejandro Espinoza, 22.04.2013, Clip 1, 00:09:57 - 00:10:23). *“[Se produce por] por el problema económico y lo otro, la desidia que se estaba produciendo en ferrocarriles porque ferrocarriles no estaba siendo subvencionado por el Estado, sino que tenía que mantenerse con sus propios ingresos. Entonces, ferrocarriles nunca fue un organismo rentable, siempre fue apoyado por el gobierno, siempre se le asignaba una cuota cada año, estaba dentro del presupuesto de la nación (...) como servicio público le producía al Estado cierto alivio en lo que es el tráfico de carga, el tráfico de pasajeros. En todo ese sentido, producía un equilibrio entre la empresa privada y el Estado”* (E.I. a Alejandro Espinoza, 22.04.2013, Clip 1, 00:07:33 - 00:09:14).

Respecto del trabajo previo a la huelga, el Sr. Miguel Órdenes relata:

“Bueno la verdad es que ese trabajo de la huelga fue un trabajo bastante largo de poder comenzar –entre los dirigentes principalmente– para determinar qué es lo que podía ser más fuerte para en ese momento poder realizar. Nosotros participamos muchos de los

Comandos de Defensa de las Empresas del Estado; ahí estaba desde el cobre, portuario, textiles, Banco Estado, etc. tratando de impedir todas las privatizaciones que se venían bastante fuertes. Uno de ellos, también ferrocarriles con su director general Sr. Darrigrandi [Roberto Darrigrandi Chadwick], quien también presionaba al gobierno, le pedía –ya como no existía subsidio– si podía ser rentable. Entonces, veíamos nosotros que en el futuro iba a haber mucha privatización, que la empresa se iba a desprender de la parte de carga, los trenes los iba a empezar a entregar parcializados a... era un trabajo grande que tenía la empresa en ese aspecto y no tan sólo la empresa sino que el gobierno, de querer –como ya lo vemos hoy día– entregar todo lo que tenían bajo su techo. Es así de que aproximadamente el año '86 ya comienza a trabajarse, a verse cómo el poder lograr algo. No fue un trabajo de la noche a la mañana porque había que convencer a todos los dirigentes y después de convencer a la gente para que fuera a una huelga en estado de dictadura, o sea, era una locura. Ahí hubo principalmente dirigentes de bastante fuerza y también, un poco, a lo mejor, el hecho de que de repente, veíamos en otros dirigentes de otros lados que, nos decían: 'qué pasaba con los ferroviarios, por qué no estaban en la parada'. Nunca habíamos hecho una huelga, nada [en dictadura], salvo en el año '73 que hubo unos paros al comienzo porque todavía no se veía cuál era la mano que había. Por aquí hubo unos paros de unos maquinistas de patio por aquí, por allá, aquí en Valparaíso, pero de esa vez, nunca más" (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 5, 00:00:00 - 00:03:00). "Es así de que el año '88 toma fuerza el asunto y lo único que había que hacer era una Huelga. Y allí [en el Comando de Defensa de las Empresas del Estado] había un dirigente del cobre que era Rodolfo Seguel [Rodolfo Seguel Molina], después fue diputado, que dijo: "Bueno, qué pasa con los ferroviarios, que hagan algo alguna vez". Yo creo que en parte eso primó un poco en el orgullo y es así que, bueno, allí hubo dirigentes como José Quedadoz, Miguel Muñoz, el mismo 'Huaso' Bustos también, él colaboró mucho en ese aspecto con la CUT [Central Unitaria de Trabajadores]. Y nos fuimos a la huelga" (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 5, 00:03:00 - 00:07:49).

Respecto a la paralización de la huelga y la consecuente adversidad que hubo que enfrentar, el Sr. Miguel Órdenes continúa relatando:

"De la noche a la mañana, la verdad es que la gente aquí bastante temerosa. Yo fui uno de los que me tuve que quedar a cargo aquí de Valparaíso debido a que, Jaime González, que era el presidente, él prácticamente pasaba en Santiago en diversas reuniones, participando de encuentros, dando a conocer por qué existía esa huelga y cuál era el fondo de ella y las negociaciones que se hacían en la empresa para terminar con esta huelga. Así pasaron 18 días hasta que llegó un 30 de noviembre donde ya prácticamente estábamos ahogados, o sea ya habíamos perdido a varios trabajadores compañeros nuestros. En el caso nuestro fueron trabajadores no dirigentes. Se supone que en estos eventos son los dirigentes los primeros que se descabezan ¿no cierto? pero aquí la empresa fue hábil y empezó por abajo. Y eso realmente debilitaba mucho más, pero aún así la gente siguió, siguió. Santiago perdió casi todos sus dirigentes, aquí fueron trabajadores y ninguno de los tres [los 3 dirigentes] fue exonerado. Pero sí hubo

doce trabajadores nuestros que estuvieron 2 años afuera” (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 5, 00:03:00 - 00:07:49).

A causa de esta desvinculación de ferroviarios que habían participado en la huelga, se relata a continuación una de las experiencias más valoradas de fraternidad y apoyo mutuo entre los trabajadores que comprendió también la práctica sindical:

“Dos años donde el sindicato concurre con ellos en diferentes tipos de ayuda: económica, con alimentos de repente, pero, no dejándolos solos. Y ya del año ‘90 luchando para que, ya una vez llegada la democracia, había una especie de acuerdo ya concretado con don Patricio Aylwin para que él instruyera al próximo director de ferrocarriles que todos los exonerados, a nivel nacional, debieran volver. Por lo menos en ese aspecto ahí se cumplió. Volvieron todos, se les pagó su tiempo y volvieron a sus lugares que por el hecho del escalafón o movimiento que tenía, debieran haber estado insertados... fue una experiencia bastante terrible, pero son los costos de lo que es todo esto, o sea, realmente uno recuerda esto al final porque no estamos preparados como personas para poder pasar todo este proceso porque era difícil” (E.I. a Miguel Órdenes, 30.04.2013, Clip 5, 00:03:00 - 00:07:49).

Luego el Sr. Roberto Ramos complementa sobre esta experiencia en particular:

“Siempre la recuerdo como una explosión, como algo que ocurrió dentro de... yo recuerdo que era ayudante de un viejo que ahora es fallecido, el Nene Guerra y... íbamos en un tren hacia Los Andes. Y llegamos allá a Los Andes y me dice, Chorelito me dice, porque era mi apodo que me habían puesto allá, ‘Chorelito creo que hasta aquí no más llegamos, y póngale calza al automotor que no vamos, estamos en huelga’. Nos fuimos a donde estaba la sede digamos, de la Watt, allá en Los Andes. Entonces yo encontré en ese minuto que había explotado algo, había ocurrido algo muy grande y ahí sentí esa cosa, o sea, yo seguía al hombre, si él era el jefe mío en ese minuto, pero vi como el resto de la gente a un llamado, bien ordenado bien disciplinado, acataron (...) De tracción claro, ahí parte, ahí explota todo este tema y, claro, habían algunos de los problemas que hubo en Santiago, pero eso derivó hacia las regiones y nos vimos involucrado nosotros (...) una de las cosas que más recuerdo con dolor diría yo, fue haber visto por ejemplo en esta ventana aquí afirmado un compañero Julio Orrego, que era de mi generación, que habíamos entrado juntos... que quedaba afuera, no lo reintegraron a la empresa después de la huelga y quedaba fuera. Eso, creo que... para mí, es uno de los hechos más fuertes que he vivido. ¿Por qué? ¿Porque era parte de mí!, nosotros arriábamos arena juntos, jugábamos a la pelota juntos, íbamos a mariscar juntos y ¿quedaba fuera?” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 4, 00:03:11-00:05:16, pág. 6). “Bueno después, creo que se desencadena una de las cosas más lindas que he vivido como hombre. Cuando se quedaron fuera los muchachos, se formaron grupos para ir en ayuda de ellos, y recuerdo que formé parte de esos grupos que recolectábamos mercadería; se diseñó tan bien todo que cada uno tenía la... por ejemplo, lo dejaba llevar un tarro de jurel, al otro un kilo de azúcar y también se metía la mano al bolsillo para poder hacerle la renta más o menos parecida a lo que teníamos todos, ¿te das cuenta?, y eso era impresionante porque un muchacho que ganaba muy

poco dinero... colocábamos igual que el otro que ganaba más lucas... y después se le entregaba a cada uno de ellos, más o menos parecido del sueldo. Esa etapa duró los dos años. Y después cuando regresan los muchachos y dicen 'ya compadre, usted estaba aquí y aquí vuelve', o sea volvió al mismo lugar de su escalafón. Yo te digo, eso es lo más bonito diría yo entre todo, entre el dolor, y las cuestiones, es bonito, es una cosa que recuerda uno con agrado, esa manera de ser solidario, eso yo creo” (E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 4, 00:05:19-00:06:50, pág. 6).

La Huelga del `88 fue la única huelga realizada por el gremio ferroviario a nivel nacional en el periodo de Dictadura. Como señala el Sr. Miguel Órdenes, se habían hecho otras manifestaciones, pero de menor carácter y en el año `73 cuando aún no se definían las líneas de lo que sucedería dentro de la EFE. La huelga, como bien es señalado por los testimonios, no obtiene ningún resultado efectivo en torno a las demandas planteadas, pero sí pone en movimiento la fraternidad, solidaridad y capacidad organizativa del gremio, en el caso de la 1^{ra} zona de Valparaíso y específicamente la Wattina como sindicato n° 2, desde donde se organizan los Comités de Solidaridad que tuvieron por objetivo dar apoyo en dinero –lo equivalente a un sueldo, cada mes– y en canastas familiares, a los compañeros expulsados de la empresa en el contexto de la huelga durante los dos años que estos permanecieron en calidad de expulsados de la EFE.

5.4. Lo cooperativo

5.4.1. La vía cooperativa del principio societario

El cooperativismo en Chile, al igual que el mutualismo, también tuvo lugar a partir de los principios societarios cultivados por varios intelectuales de izquierda que tuvieron acceso a conocer los procesos sociales que se vivían en Europa a mediados del siglo XIX, quienes transfirieron a la escena nacional en ese momento, esta semilla común sobre el valor de la organización societaria entre los obreros como estrategia que conllevó a la realización de acciones auto-gestionadas para la protección y mejora de sus condiciones materiales de vida. Las cooperativas y acciones auto-gestionadas de cooperación más relevantes que se ejecutaron en Chile fueron en torno al consumo, que tuvo como finalidad abaratar costos principalmente en los productos que son parte de la canasta familiar, los relativos a los fondos y cajas comunes para la inversión en caso de enfermedad, accidente y/o jubilación, y las referidas a la obtención de la vivienda, siendo los periodos de más énfasis durante el siglo XX, en la década del `20 en el marco de las políticas sociales promulgadas en el gobierno de Alessandri, luego durante el `50 y `60 en el contexto de los gobiernos radicales y de los gobiernos posteriores que tomaron medidas relacionadas con atender la problemática del déficit de vivienda a nivel nacional.

Los valores del cooperativismo de libertad, igualdad y fraternidad –en el marco del periodo de la Revolución Francesa–, se irían ampliando hacia los fundamentos democráticos de solidaridad, equidad y responsabilidad, los cuales dibujaron la

constante de la cooperación durante el siglo XX: el equilibrio entre individuo y colectivo en donde ambos se retroalimentan entre sí desde la acción económica organizada; siendo sus principios orientadores: la adhesión voluntaria y abierta, que el poder económico sea ejercido por todos sus miembros, la participación económica de todos sus socios, autonomía e independencia de funcionamiento, que implique la educación, formación e información sobre la cooperativa entre sus socios, que esté comprometida con la comunidad y a cooperar con otras cooperativas (Guillotte, 2010).

Es por ello que la premisa del cooperativismo es “uno para todos y todos para uno” desde la cual se construye un común que consiste en un capital, valga la redundancia, común e indivisible, producto de la auto-organización popular conformada por los obreros para la lucha en contra de las desigualdades sociales. Este capital común actúa para mejorar las condiciones materiales de los obreros asociados a través de la cooperación, la cual puede funcionar en torno a una sociedad cooperativa de consumo, para la inversión, la producción, la vivienda, entre otros. A estas “sociedades de cooperación” es lo que la Alliance Cooperative Internationale (ACI) define por “cooperativa”, es decir a aquella *“asociación autónoma de personas unidas voluntariamente para satisfacer sus aspiraciones y necesidades económicas, sociales y culturales a través de una empresa cuya propiedad es colectiva, donde es democráticamente controlada”* (ACI, 2010; citado en Guillotte, 2010:16).

En el año 1887 en Valparaíso es donde surgieron las primeras cooperativas del país, llamadas “La Valparaíso” y “La Esmeralda” a partir de la Sociedad de Socorros Mutuos de la Unión de Tipógrafos, de 1853. Unos años después, en 1904, surgiría la Cooperativa de Consumo de los Trabajadores de Ferrocarriles del Estado, la cual estaría impulsada y gestionada por los trabajadores, pero a su vez promovida y respaldada por el Estado a través de la EFE (Vasallo y Matus, 1943; Min. de Economía, Fomento y Turismo, 2014), característica no menor como modo de funcionamiento, ya que reforzaría la idea del trabajador ferroviario como sujeto constructor de su propio devenir proponiendo como gremio ya desde esos años ser un actor partícipe y protagonista del desarrollo de la empresa, diseñando y proponiendo los ejes estratégicos y una política económica de funcionamiento y, junto con ello, llevando a la práctica dichas propuesta. Encarnar tal cooperativa fue el ‘punta pie’ que dio inicio a otras instancias de cooperación entre los trabajadores ferroviarios, como lo fueron las cooperativas de vivienda.

5.4.2. Las cooperativas de vivienda ferroviarias de Valparaíso

En Chile las viviendas son construidas, históricamente, en la medida que se va produciendo el aumento vegetativo y migratorio de la población. En este sentido, su demanda parte por la necesidad y falta de éstas, la cual puede verse agudizada en caso de alguna catástrofe. En Chile el terremoto de 1906 dejó en evidencia tal problemática (Behm, 1939), especialmente en Santiago y Valparaíso, localidades que ya estaban rápidamente conformándose como las nuevas urbes del país, recibiendo oleadas de familias campesinas que buscaban puestos de trabajo en oficios obreros de carácter

industrial. Este fenómeno y el aumento demográfico –de un poco más de un millón de habitantes en 1835, a más de cuatro millones y medio a 1938 (Behm, 1939)– harían cada vez más aguda la problemática del déficit de vivienda.

Los nuevos habitantes de Valparaíso que ahora convivían con aquellos más antiguos ubicados en Barrio Puerto y el sector sur, se auto-habilitaron zonas de residencia en el norte de la ciudad –sector del Almendral y cerros al lado noroeste del estero las Delicias, hoy, Av. Argentina, entre ellos, el cerro Lecheros, Barón y Placeres– conocidos como ranchos o rancherías. Y, justamente en el contexto del terremoto de 1906, es que el Estado mediante la promulgación de la ley n° 1.838 crea los Consejos Habitacionales Obreros a través de los cuales la mayoría de los ranchos instalados durante fines del siglo XIX fueron destruidos y sustituidos por conventillos. Las medidas higienizadoras de los Consejos Habitacionales Obreros si bien promovieron la construcción de conventillos o viviendas colectivas para su arrendamiento a familias obreras, también sirvió para regular el proceso de urbanización de las zonas industrializadas.

En este sentido, la regulación de los procesos de industrialización mediante una política-económica para el desarrollo del país, estuvo acompañada de políticas sociales vinculadas a favorecer el control de la fuerza de trabajo y la producción de capitales (Salazar, 1999). Ejemplo de esta relación imbricada son los cuerpos legales promulgados a comienzos de siglo XX y cómo éstos fueron refinando la noción de cooperativa netamente obrera en un comienzo, hasta convertirla en herramienta de fomento para la realización de la política económica desarrollista, la conformación de la nueva burguesía industrial del país y a su vez, para atender el déficit de vivienda de los obreros, las cuales si bien debían estar por medidas higiénicas distantes de los centros industriales, también debían estar lo suficientemente cerca para hacer más productiva a la industria (Hidalgo, 2000) y producir este nuevo espacio de circulación, convivencia, encuentros e intercambios, llamado ciudad.

La institucionalidad que velaba por el fomento y la producción era desde 1838 hasta 1920 la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) la cual representaba los intereses de los terratenientes y asesoraba al Estado en materias agrarias y económicas. La SNA protegió la matriz de decisiones que eran articuladas por los hacendados, el parlamento y el gobierno, quienes a su vez como elite participaban indistintamente y paralelamente de esas aristas de influencia. Y, bajo la protección de la SNA es que se organizaron otras facciones productivas como las industriales, entre ellas la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) de 1883 y los empresarios mineros en la Sociedad Nacional de Minería (SONAMI) (Guajardo, 2007). Sería en la década de 1920, con las transformaciones económicas del país –que pasaría de estar centralizada en la extracción salitrera al fomento industrial en general, entre ellos la economía del cobre, la industria agraria, forestal, de transporte, entre otros– y las tensiones por la “cuestión social”, que bajo el gobierno de Arturo Alessandri Palma se impulsaría una agenda postergada hasta ese entonces. Con la Constitución de 1925 que separaba a la iglesia del Estado e incrementaba el poder al mandatario, así como a la clase media en el ámbito económico,

se abría un marco de acción política de parte del gobierno en donde se promulgaron diversas leyes de carácter social y se crearon diversas instituciones para la promoción de la producción, la administración y el fomento industrial en general (Guajardo, 2007).

Algunas de las nuevas instituciones creadas durante esa década estaba el Banco Central de Chile como única entidad emisora de circulante, el Servicio de Minas del Estado, algunas cajas de crédito como la Agrícola, la Minera, Carbonero y el Instituto de Crédito Industrial. Luego, en 1924 se promulgó la primera Ley de Cooperativas –ley n° 4.058, refundada al año siguiente y promulgada como el Decreto de Ley n° 700 que dio los lineamientos sobre las sociedades cooperativas, sus atribuciones y responsabilidades–, en 1925 los Consejos Habitacionales Obreros son llamados Consejos de Bienestar Social, de acuerdo a la ley de ese mismo año promulgada como la Ley de Habitaciones Baratas, la cual promovió la construcción de más viviendas pero esta vez, con la participación de cooperativas (Hidalgo, 2000). En esta línea, un hito relevante para la administración del Estado sería la creación, en 1928, del Ministerio de Fomento el cual a su vez creó el Departamento de Cooperativas (DECOOP).

5.4.3. El déficit de vivienda y los modelos de ciudad funcional

En la década del '30 las medidas legales fueron aún más específicas para abordar el ámbito productivo y social del país. En el ámbito social, la problemática del déficit de vivienda estaba siendo atendido por una serie de dispersas leyes que fueron orientadas a regular los arrendamientos mas no para resolver el problema de fondo, las cuales en su conjunto son llamadas “Leyes de Fomento para Edificación Obrera”. Algunas de estas leyes fueron la n° 261 que limitaba y reducía las rentas de alquiler en viviendas declaradas insalubres por la autoridad sanitaria, o en algunos casos, obligaba el cierre, demolición o reparación de los inmuebles; la ley n° 5.001 que también rebajó el alquiler respecto de estas mismas circunstancias; la ley n° 5.404 sobre moratoria de las obligaciones existentes entre propietarios y arrendatarios; y la ley n° 5.579 para la regulación de construcciones para ser habitadas en terrenos eriazos y conformar una Caja de la Habitación Popular, por mencionar algunas (Behm, 1939).

Para poder atender el déficit de viviendas fue necesario que el Estado asumiera su incapacidad sin la colaboración del ámbito privado y que su matriz legal hasta ese momento se enfocó en medidas higienistas y de regulación del arriendo, las cuales fueron claramente insuficientes (Behm, 1939). Ya en este periodo también, el rol del Estado iría aumentando e instalaría una modalidad cada vez más técnica como ejercicio de administración que llamarán “administración pública” a partir del concepto de “fomento” ya no sólo en las actividades productivas, sino que tendría su expresión en obras públicas –infraestructura urbana, viviendas económicas sociales, entre otros– especialmente en el contexto de la ciudad (Hidalgo, 2000).

En 1936, en este sentido, se creó mediante la ley n° 5.950, la Caja de Habitación Popular, institución estatal que fue la primera en atender asuntos de vivienda en Chile que contó con recursos considerables de la clase política chilena para fomentar la

edificación de viviendas salubres y de bajo precio y huertos obreros y familiares. En 1939, la creación de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) sería el corolario de esta extensa discusión y ejercicio de administración. Como entidad estatal se encargaría de promocionar la industria manufacturera –especialmente entre los años 1940 y 1952 con la sustitución de importaciones y el desarrollo de industrias básicas a cargo del Gobierno (acero, electricidad y petróleo)–, de modernizar la agricultura y la infraestructura del país (Guajardo, 2007). Esto último, se vincularía directamente con la problemática del déficit de vivienda y haría de puente conector entre el Estado con los privados para resolver este asunto, especialmente su primer año de funcionamiento debido al terremoto acontecido, a partir del cual a modo de responder a tal emergencia se crearon a través de un proyecto de ley Corporaciones de Reconstrucción y Auxilio y Fomento de la Producción (Hidalgo, 2000). Ambas agencias en este sentido –CORFO y la Corp. de Reconstrucción– desarrollarían actuaciones en el campo de la vivienda popular y contribuirían a ampliar la acción de la Caja de la Habitación Popular.

Como es posible apreciar, las políticas públicas relacionadas con la vivienda y la infraestructura en general no pueden ser revisadas en Chile escindidas del concepto de fomento, de producción de capitales y de los procesos de industrialización y urbanización ya que durante la década del '50, con una matriz institucional y leyes regidoras, la práctica cooperativista se vio favorecida no sólo entre los sujetos de la clase obrera, ahora también la clase media y el empresario industrial hacían uso de esta práctica como producción de capital y fomento. La práctica del cooperativismo, al menos en el ámbito de la vivienda, sería un ejemplo de la imbricación entre las políticas de fomento con las políticas sociales relacionadas con la producción de capitales. El fomento de la industria de la construcción para atender la demanda de viviendas fue propuesta por el gremio de arquitectos como contraparte técnica, quienes influenciados por las reflexiones europeas provenientes de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, trasladaron al contexto chileno la solución de “vivienda mínima” bajo los métodos de construcción racional –como los propuestos por Le Corbusier y José Luis Set desde el movimiento moderno de arquitectura–, especialmente para aquellas ciudades ya industrializadas y urbanizadas que requerían pensar su funcionalidad sistemáticamente como ciudad (Hidalgo, 2000).

Estas nuevas acciones contrajeron varias otras medidas. Entre ellas, el Consejo de Bienestar Social sería reemplazado por el Ministerio de Bienestar Social, desde el cual, por decreto de ley n° 33, dejaría de existir la Junta de Habitación Popular, la cual sería reemplazada por la Junta Central de Habitación Popular, que tendría a cargo la Caja de Habitación Popular y las Juntas Locales de Habitación Popular en diferentes comunas y provincias del país. Estas medidas, provenían de la influencia extranjera de ese periodo, el cual institucionalizaba mediante políticas públicas el canal de resolución ante la problemática de déficit de viviendas el cual consistía en la construcción de viviendas higiénicas de bajo costo para familias de rentas reducidas. Algunas de estas influencias fueron España y Estados Unidos, países que en ese entonces creaban el Instituto Nacional de Vivienda y el United States Housing Authority, respectivamente, para la

construcción de viviendas como para garantizar los créditos otorgados por los bancos a los grupos sociales medios (Hidalgo, 2000).

La nueva ley de la Caja de la Habitación Popular –promulgada como la ley nº 7.600– en la década del '40 tuvo además una ampliación de sus atribuciones comerciales y contables debido a la ampliación de su presupuesto por la diversificación de sus fuentes de financiamiento. Antes, desde 1906 a 1943, la Caja construyó en promedio 640 viviendas por año, y desde 1943 a 1953, durante sus diez primeros años de funcionamiento desde su reformulación, en promedio construyó mil quinientas casas anuales (Hidalgo, 2000; Bravo, 1996).

Por otro lado, de la mano del desarrollo de la industria de la construcción, emergerían procesos especulativos respecto del suelo y los capitales de inversión para la construcción. Las primeras iniciativas de construcción fueron: ISOLITA (1946) y DESCO (1948), las cuales emergieron en pleno proceso de industrialización de la vivienda, es decir, de racionalización de materiales y modos constructivos para viviendas de interés social, correspondiente a un modelo de ciudad en altura que concentra servicios sociales (Bravo, 1996).

En síntesis, hubo dos modelos de ciudad funcional que se barajaron tanto en discusiones como en pruebas piloto: el de ciudad lineal que contó con casas aisladas en jardines llamadas “huertos obreros”, las cuales debían ubicarse alrededor de los caminos y líneas férreas y funcionar como unidades productivas agrícola-industriales que ayudaran al obrero y a sus familias a generar sus propios recursos; y el de “ciudad elevada” en radios urbanizados obreros que estuvieran próximos a la industria y con bajo costo administrativo ya que concentraba los servicios públicos y municipales (Hidalgo, 2000). Ambos modelos, construirían la base de la política de vivienda de ese periodo y serían aplicados dentro del Plan Nacional de Viviendas. Para 1953, estos planes tomarían más cuerpo con la creación de la Corporación de la Vivienda (CORVI), institución estatal encargada de la construcción de viviendas de interés social –hoy, ‘viviendas sociales’– que legitimó e instauró el uso de los planes como instrumentos básicos de acción pública (Hidalgo, 2000; Bravo, 1996).

En Valparaíso, como centro urbanizado ya consolidado en el país en aquellos años, varias de las construcciones emplazadas por la CORVI estuvieron ligadas a dar vivienda a los trabajadores industriales, vinculados al puerto y a ferrocarriles mayormente, y el fenómeno de poblamiento de los terrenos circundantes a dichas industrias comenzó a darse progresivamente desde la instalación de éstas en la zona. Particularmente la industria ferroviaria trajo como consecuencia el poblamiento del lado norte de la ciudad de Valparaíso y en general el poblamiento alrededor de sus estaciones a lo largo de la red. Como señala el Sr. Darío Muñoz, *“más o menos el año '45 empezaron a poblarse los barrios de cooperativas ferroviarias que compraban los terrenos para los ferroviarios, compraban los terrenos y empezaban a edificar, como el caso de Agua Santa [en cerro Recreo, en Viña del Mar] ...ahí se hizo una población prácticamente*

urbanizada por los ferroviarios. Esto estaba un poco como a dos, tres cuadras de la iglesia de Lourdes de Agua Santa. Empezaron los ferroviarios a llegar a los barrios, eso significó que los ferroviarios tenían vínculos con la gente de los barrios, pese a que todos vivíamos en los cerros, y los ferroviarios la mayoría somos de los cerros” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 6, 00:03:38-00:07:34, p. 9). Agregando luego que *“en Valparaíso, en el plan, no viven ferroviarios; vivimos todos en los barrios, distintos barrios (...) Larraín, Barón, Rodelillo, Esperanza, Portales y tenemos Agua Santa en Viña también, tenemos poblaciones ferroviarias que comenzaron a ser construidas en Quilpué, Villa Alemana... y en distintas... Limache, tenemos ferroviarios también para Llay Llay, Quillota, ferroviarios están en todo el país diría yo porque el ferroviario, el tren, era de Puerto Montt a Iquique, de extremo a extremo, entonces los ferroviarios estábamos en todo el país y eso nos hizo estar vinculados con, con todo tipo de gente, logrando de esa manera vincularnos con el resto de la sociedad, con el resto del pueblo”* (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 6, 00:03:38-00:07:34, p. 10).

5.4.4. Institucionalización e industrialización de las viviendas sociales

Después de la creación de la CORVI, la construcción industrializada de viviendas sociales iría desarrollando su propio y creciente ritmo. Para fines de la década del '50, como señala Bravo, *“la CORVI pudo anotar, en un improvisado registro, 30 sistemas constructivos comerciales”* (Bravo, 1996:6). Desde allí, hasta 1977, hubo decenas de iniciativas público-privadas que respondieron, desde la política pública, al déficit de vivienda, entre ellas se encuentra el Instituto de Viviendas de Cáritas (INVICA), organismo privado sin fines de lucro que fue fundado en 1959 por el Cardenal Raúl Silva Enríquez para dicho propósito. Ambos organismos tuvieron un rol relevante entre los trabajadores ferroviarios ya que guiaron no sólo la construcción de las viviendas propiamente tal, sino que también acciones relativas a la formación sobre la práctica cooperativista entre los socios y las cooperativas mismas que ellos respaldaban.

Las palabras del Sr. Alejandro Guerrero ilustran este periodo y también dejan a entre ver su motivación por participar de una cooperativa de vivienda y formarse en ella: *“Frei Montalba... él creo que le dio mucho auge al cooperativismo, y se empezaron a formar cooperativas por todos lados, a través de Chile y cuando nos interiorizamos nosotros que llegó aquí al conocimiento nuestro, yo tenía la... la experiencia de mi padre porque fue ferroviario también, fue maquinista y nunca pudo comprar casa, siempre vivió toda la vida en casa de la empresa y después cuando jubiló tuvo que andar pagando arriendo, entonces yo no quería eso, quería una casa propia antes y cuando supe ingresé de inmediato sin tener mayores conocimientos, después ya me fui metiendo y salí elegido de director en la primera directiva y nos empezamos a meter de lleno en lo que es el cooperativismo y ahí en INVICA nos prepararon bien porque nos hacían charlas, nos hacían cursos, entonces íbamos a todas, nos empapamos de cooperativismo”* (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, pág. 13).

En este contexto, una de las cosas que también motivó a cientos de trabajadores ferroviarios a llevar a cabo acciones para la obtención de una vivienda propia a través de

la práctica cooperativista fue la transmisión de compañeros de labor más antiguos en la empresa, tal como señala el Sr. Mario Tapia: *“Lo más rico de nosotros... lo primero que nos decían a nosotros como Aspirante, el Maquinista antiguo era, ‘cómprate una casa y vas a ser feliz toda tu vida’, fíjese que ya nos estaban inculcando a nosotros cuando iniciamos la carrera de tener una propiedad, que realmente yo le puedo decir: todos los maquinistas tenemos casa; será casa nueva o vieja... entonces, era una transmisión de personas, entonces eso daba muchas garantías, mucha tranquilidad, una tranquilidad económica y después cuando salíamos era lógico que tratábamos de que todo el personal saliera con buena jubilación... Le dejamos una buena herencia a los Wattinos... ellos tienen un tremendo sueldazo, pero, gracias a qué, gracias a los viejos que realmente tuvieron la capacidad de pensar sindicalmente, de hacer que las cosas marcharan”* (E.I. a Mario Tapia, 26.03.2013, Clip 3, 00:04:55 - 00:06:09).

Junto a la motivación señalada, igualmente fue importante que la práctica de la cooperación entre los trabajadores tuviera una trayectoria previa, reforzando así no sólo respecto de la obtención de la vivienda sino de los principios que conllevaba la práctica de la cooperación en sí misma, principios que en la convivencia se canalizaba en beneficios comunes y concretos hacia todos los socios o cooperados, tal como ejemplifica el Sr. Alejandro Espinoza respecto de las cooperativas primigenias que hubo entre los trabajadores ferroviarios durante la primera mitad del siglo XX: *“Las cooperativas tienen una partida muy antigua aquí en FF.CC., empezando, aquí había una cooperativa de consumo de los ferroviarios que operaba muchos años antes de que nosotros ingresáramos. Dicho sea de paso, nosotros ingresamos el año 1959 en FF.CC., y la empresa ya estaba funcionando a través de una cooperativa y como le digo, la cooperativa de consumo de los ferroviarios. Esta cooperativa funcionaba a lo largo de todo Chile a través de un tren: el Tren de la Cooperativa, se llamaba. Además tenía su sede en Viña del Mar, que es donde estaba la bodega que estaba en Viña del Mar, ahí funcionaba la cooperativa. Y ahí llegaban los trenes y ahí iba la gente a comprar (...) La cooperativa se iba estacionando a lo largo de la red en distintas estaciones; estaba un día, dos días. Y había un itinerario que la gente conocía entonces sabían cuando iba estar en su lugar, en su pueblo. De ahí, después se organizaron las cooperativas habitacionales”* (G.C. a directiva de la Wattina. Relato del Sr. Alejandro Espinoza, 11.04.2013, Clip 1, 00:00:00 - 00:03:27).

Esta trayectoria en torno a la práctica cooperativista es reconocida por la nueva generación de empleados ferroviarios como modo de hacer relaciones de mutuo beneficio y por ende como estrategia de organización para lograr metas comunes. Para estas generaciones de trabajadores, el contexto social y el marco legal en que echaron a andar la cooperación sería diferente a la de las generaciones anteriores; la práctica cooperativa desde la segunda mitad del siglo XX sería mucho más mediada, promovida y fomentada desde el Estado.

Durante la década del ´60 nuevas leyes al respecto impactarían en el ámbito de la cooperación: la promulgación de la Ley General de Cooperativas (LGC) mediante el

decreto con fuerza de ley n° 326 de 1960, y su posterior modificación el año 1963 al dictarse la Ley N° 15.020 sobre la Reforma Agraria, creando la Corporación de Reforma Agraria (CORA), la cual impulsó las cooperativas de asignatarios de tierras expropiadas y el Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP) que apoyó la creación de cooperativas campesinas y pesqueras. Para 1965 el Estado creó la Comisión Nacional Coordinadora de Cooperativas, compuesta de manera mixta por funcionarios públicos y representantes del movimiento cooperativo, además del Departamento de Desarrollo Cooperativo del Servicio de Cooperación Técnica (SERCOTEC). Junto con la multiplicación de cooperativas se fomentó la formación respecto del funcionamiento y administración de éstas a partir de diferentes entidades que se fueron organizando y creando, como por ejemplo: el Instituto de Financiamiento Cooperativo (IFICOOP) en 1964, la Confederación General de Cooperativas de Chile (CONFECOOP), en la Universidad Católica de Chile se creó el Instituto de Estudios Cooperativos en 1965 y la Universidad de Chile implementó la Carrera de Técnico en Cooperativas en 1968. Esta institucionalidad incipiente fue clave para difundir y propender la organización cooperativa entre los trabajadores, confeccionando estatutos tipos y publicando material didáctico para la formación en la práctica cooperativa. Estos cambios, sin duda, sentaron las bases del cooperativismo nacional actual (Min. de Economía, Fomento y Turismo, 2014) y es a partir de esta trama de reglamentaciones, institucionalidad y fomento que la práctica de la cooperación entre los trabajadores ferroviarios va tomando más legitimidad, cabida y cuerpo en iniciativas concretas de cooperativas de vivienda en plena década de los '60, '70 y '80, a diferencia de aquella cooperación más incipiente y autosugestionada que se promovía entre los mismos trabajadores a fines del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX.

Paralelamente en el ámbito de la regulación legal e institucional de la vivienda, también habrían propuestas administrativas: la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) fue creada en el año 1966 por decreto bajo la institucionalidad del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) con el objetivo de *“mejorar y renovar las áreas deterioradas de las ciudades mediante programas de desarrollo urbano que contenían las ideas imperantes en la época sobre remodelación y rehabilitación, conteniendo modelos de cambio o transformación muy radicales, pero que progresivamente incorporan elementos sobre protección del patrimonio cultural y natural de las ciudades”* (Decreto 483, 1966). La CORMU se encargó de la adquisición de predios para la edificación de viviendas populares y funcionó junto a la Corporación de la Vivienda (CORVI) destinada a la construcción de viviendas, la Corporación de Servicios Habitacionales encargada de la distribución y asignación de éstas y la Caja Central de Ahorro y Préstamo, que desarrollaba una función crediticia en este proceso (Gámez, 2006).

Este impulso desde el ámbito legal así como también técnico y formativo hacia las iniciativas cooperativas y cooperativas de vivienda en particular, se deben también a la intervención de Estados Unidos a la política pública nacional, tal como señala el Sr. José Cádiz: *“en el año '62, cuando estaba de presidente don Jorge Alessandri, en esa época*

había una efervescencia aquí en Sudamérica y estaba Kennedy de presidente en Estados Unidos, él, mando de Estados Unidos para acá a hacer un estudio sobre las necesidades más urgentes de las necesidades de aquí de Sudamérica y le comunicaron a él que la vivienda era prioritaria. Fue así que como imposición del gobierno norteamericano, se hizo una reunión en Punta del Este, Uruguay para analizar ese problema y ver la manera en que Estados Unidos ayudaría. Fue así como el gobierno chileno le puso ciento veinte millones de dólares de la época. Cuando llegaron a Chile esos dineros, se dieron cuenta que la CORVI no estaba en posición de administrar tanto dinero, y ahí nacieron las estaciones de Ahorro y Préstamo. Aquí en Valparaíso estuvo la Diego Portales y la COVAL, pero estos dineros fueron invertidos en viviendas pero no para los trabajadores... los dividendos no estaban al alcance de la gente trabajadora...” (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 5).

La ciudad de Valparaíso, junto con Santiago y Concepción, fue uno de los centros urbanos en donde se encarnó uno de los modelos constructivos modernos, el de “ciudad elevada” en radios urbanizados obreros como modelo de vivienda colectiva para los trabajadores industriales, principalmente. Hacia el lado sur –en los cerros Arrayán, Cordillera y en Playa Ancha– varias de las viviendas fueron habitadas por trabajadores portuarios, como es el caso de la Población Marquez de 1949, construida por la Caja de la Habitación Popular. Hacia el lado norte se encuentra la población José Ignacio Zenteno de 1964, emplazada en el cerro Lecheros y construida por la CORVI en terrenos particulares para obreros de la Caja de Empleados Particulares, La Interoceánica de Vapores y la Marina Mercante.

5.4.5. Complejos habitacionales de cooperativas de viviendas ferroviarias en Valparaíso

Otros complejos habitacionales modernos tipo “ciudad elevada” pero exclusivamente ferroviarios fueron la población Luis Orlandini de 1966 ubicada en el cerro Barón y la población Puntilla de San Luis de 1981 del cerro Placeres, los cuales se caracterizaron por ser viviendas sociales colectivas consistente en bloques de no más de cinco pisos, conectados por pasillos y escaleras comunes construidas con la técnica de hormigón armado como parte fundamental de la expresión arquitectónica del mismo bloque, los cuales tienen departamentos que cuentan con un asoleamiento equitativo y buena circulación del aire, es decir, un conjunto con condiciones higiénicas, obras típicas del modernismo arquitectónico. Otras poblaciones relevantes como complejos habitacionales obreros, específicamente ferroviarios, que no corresponden al modelo de “ciudad elevada” pero sí al de “huerto obrero” –salvo que éstas no se emplazan al costado de una vía férrea o camino– son la población Cooperativa Ferroviaria Carlos Condell de 1944-1946 y Villa Real de 1970.

El Sr. Alejandro Espinoza en el mapeo colectivo de experiencias cooperativas, menciona a la Cooperativa Ferroviaria Carlos Condell señalando que la postulación de estas viviendas fue por intermediación de una cooperativa de trabajadores ferroviarios y la

Corporación de Servicios Habitacionales (CORHABIT), la cual era una de las cuatro corporaciones del Servicio de Vivienda y Urbanización (SERVIU) de aquel entonces. Además, indica que esta población fue una de las primeras que dio inicio al proceso de industrialización y urbanización de la ciudad, especialmente al sector colindante a la industria ferroviaria. Más allá de este testimonio, no fue posible encontrar documentación acerca de la experiencia cooperativa de esta población ferroviaria en el trabajo de campo de la presente investigación ya que no hubo extrabajadores ferroviarios que pudiesen relatarla ya que todos sus primeros propietarios ya estaban fallecidos, según comenta don Alejandro, así como tampoco se encontró documentación escrita que pudiese contribuir al conocimiento de esta experiencia cooperativa inicial.

De las poblaciones ferroviarias de Valparaíso señaladas, la población Luis Orlandini –o más bien conocida como ‘la población Cóndor’, debido a que antes de su construcción ya existía previamente un club social de rayuela con ese nombre– fue construido por la CORVI gracias al financiamiento de la Caja de Retiro de Previsión de los Ferrocarriles. El relato que comparte el Sr. Manuel Gómez (QEPD) hace referencia a este asunto de la población:

“Luis Orlandini Morales, pero la gente lo conoce más por Los Cóndores, porque aquí antes de construir este... Este terreno lo compro después la Caja de Retiro de Ferrocarriles, pero antes funcionaba un club que se llama Los Cóndores, un club social, que está ahí ahora, funciona ahí donde está esa techumbre blanca, ahí funciona Los Cóndores, es un club social de rayuela y restaurant, una especie de restaurant para sus socios. Este [refiriéndose a su departamento y a los departamentos de la población en general] lo entregaron en el año `66. En esa fecha llegamos nosotros acá. El presidente de ese entonces era don Eduardo Frei Montalva... La CORVI lo hizo. La CORVI era una empresa constructora grande que se dedicaba construir edificios en todo Chile. Y la Caja les encargó a ellos construir este edificio, pero era solamente para ferroviarios. La Caja de Retiro de Previsión de los Ferrocarriles disponía de fondos porque ellos recogían las cotizaciones de los ferroviarios. Quizás cuantos años estarían, porque construían no sólo aquí, también en Santiago, en todas partes construían edificios para su gente, para los ferroviarios. Este tiene capacidad para cuarenta departamentos [el ala donde vive don Manuel, entre calles O’Brien y Chegneaux]” (E.I. a Manuel Gómez, 01.09.2009, clip 3, 00:00:00-00:03:07).

A estas palabras, se suman las que también compartió don Manuel dentro del grupo de conversación con la directiva de SOMUTAR junto con el Sr. Víctor Sánchez, quienes señalan la importancia del apoyo del Departamento de Bienestar Social de la EFE al dar facilidades de pagos a los trabajadores en los plazos y tipos de cuotas pactadas que adquirirían viviendas adquiridas a través de la Caja de Retiro de Previsión de los Ferrocarriles:

“Víctor Sánchez: Eso era una ayuda muy valiosa que tenía ferrocarriles, Bienestar: que hacía préstamos sin intereses. Y todos los propietarios de aquí de los cerros; yo tenía un colega por ejemplo que compró una casa en Barón, o sea, en Placeres, de la Santa María a una cuadra más arriba, una tremenda propiedad y pagaba como \$3.000.- pesos

de dividendo porque no era reajutable. El crédito que le daba la Caja de Retiro de Ferrocarriles daba un crédito de vivienda sin reajustarlo, o sea, cuotas fijas. Y creo que a 20 años o a 15 años...

Manuel Gómez: Claro y a más plazo también, dependiendo del valor de la propiedad.

Víctor Sánchez: ¡20 años sin reajuste! entonces era un negocio redondo porque en 10 años estaba pagando un dividendo regalado. Esa era una ayuda muy valiosa que tenía Bienestar (...)

Manuel Gómez: Pero hay otra cosa, la Caja de Retiro nuestra, la Caja de Previsión nuestra, construía poblaciones. Por ejemplo, yo vivo en una población ferroviaria, tiene 3 bloks de edificios y son todos ferroviarios y lo construyó la Caja de Retiro, entonces, después nosotros pagábamos por cuota, hasta que llegó el tiempo en que... “o paga lo que tienen o...”

Víctor Sánchez: ¿Cuánto tiempo le dieron allí?

Manuel Gómez: Eran 22 años. Pero lo pagábamos mucho antes porque nos pilló el tiempo de los militares (...) la población es, el nombre correcto es Luis Orlandini Molina, pero es más conocida como Los Cóndores (...) y aquí en Valparaíso construyó en varios lugares, en Agua Santa en Viña, construyeron en todos lados, poblaciones completas, unas cuadras completas de edificios para el personal de ferrocarriles” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, clip 22, 00:00:00-00:11:54).

Para 1967 se contabilizaban en el país 643 cooperativas de viviendas con casi sesenta y cuatro mil socios en total, 112 cooperativas de consumo con más de trescientos mil socios, 195 cooperativas de ahorro y crédito con más de setenta y siete mil socios y 165 cooperativas agrícolas con casi veinticuatro mil socios, entre otras cooperativas de otros tipos (Icaza, 1970).

Estas características del escenario legal e institucional respecto de la práctica del cooperativismo, a diferencia de la práctica mutualista y sindical, demuestra que la transferencia de conocimientos en esta materia fue mucho más mediada y promovida por el Estado, por tanto, no depende en tanto grado de que éstos sean transferidos por y entre los mismos trabajadores como sí ocurrió más evidentemente con la práctica del socorro mutuo y la práctica sindical. Desde esta diferencia fundamental, es que la práctica del cooperativismo entre los ferroviarios entrevistados se describe como una organización que, si bien fue mediada por organismos técnicos, también funcionó como una organización auto-gestionada en tanto que era administrada por ellos mismos y con la misión de cumplir su objetivo central, la obtención de la vivienda propia, en un contexto adverso de déficit habitacional que se venía arrastrando, como ya hemos visto, desde comienzos del siglo XX.

Dentro de la práctica cooperativista, las cooperativas de vivienda son las experiencias que se relatan con mayor connotación y relevancia. Tal como señala el Sr. Rubén de la Fuente, a modo de enfatizar las palabras antes señaladas por el Sr. Darío Muñoz respecto del poblamiento del sector norte de la ciudad por trabajadores ferroviarios: “Barón y

Placeres siempre se distinguieron por ser cuna de ferroviarios, y especialmente en la entrada de los cerros... entonces casi siempre usted va en la subida de los cerros de Barón y Placeres especialmente... los ferroviarios. Entonces así nacieron las casas ferroviarias, siempre recuerdo las casas de cada ferroviario. Después, por ejemplo, aquí donde está el edificio este... algo de rieles... un edificio que está aquí... Ese yo lo viví ahí porque mi abuelo era tesorero de la Unión de Obreros, entonces a él le daban como cuidador, segundo piso, y ahí yo conocí todo ese aspecto del ferroviario antiguo” (E.I. a Rubén de la Fuente, 28.04.2010, clip 5, 00:04:41 - 00:06:22, pág. 15).

Dentro de las experiencias compartidas y que se despliegan a continuación, se encuentra el caso de la población Puntilla de San Luis de las cooperativas de vivienda Kassel y Puntilla de San Luis, las cuales trabajaron juntas desde el cerro Placeres. Luego, a modo de ilustración respecto del detalle del funcionamiento de una cooperativa de vivienda, se toman aspectos transversales de la experiencia de la Cooperativa Villa Real, ubicada entre los cerros Esperanza, de Valparaíso, y Recreo, de Viña del Mar.

La experiencia de la Cooperativa de Vivienda Villa Real (1962-1989) ilustra las gestiones en las diferentes etapas de la construcción de las viviendas y la dimensión social de dichos conjuntos habitacionales que son los que van co-construyéndose como orgánicas de apoyo mutuo, ahora, en una dimensión más barrial que algo exclusivamente del espacio laboral y de las relaciones de trabajo.

Respecto del inicio y la locación de la Cooperativa de Vivienda Villa Real, el Sr. Alejandro Guerrero y José Cádiz, señalan: *“La cooperativa de Vivienda nació en el Hospital Ferroviario en el año 1961... vino un señor de la Iglesia de Santiago mandado por el Cardenal Silva Enríquez para ver la posibilidad de formar una cooperativa y otras cooperativas en Valparaíso”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 4). *“[El objetivo de la cooperativa fue] conseguir casa propia para todos los afiliados... la cooperativa se formó definitivamente en el Hospital Ferroviario, el personal del hospital, por ahí llegó el dato, porque esto tenía un origen católico, era un organismo de la iglesia católica que formó una especie de empresa y empezó a llamar gente para formar cooperativa de vivienda. Como había mucho terreno todavía, la parte alta de Valparaíso y Viña. El organismo que empezó a formar la cooperativa fue INVICA, dependiente de los curas, ahí se formaron gran cantidad de cooperativas sobre todo en el sector en que estábamos nosotros había 9 cooperativas y de distintos gremios, había dos cooperativas de ferroviarios, había otra que eran de la armada, otra que era la cooperativa EMPORCHI [Empresa Portuaria de Chile]. Todo el sector ahí que comprende desde el fin del cerro Esperanza, hacia arriba y tomando hacia el lado de Viña, toma Recreo, todos esos lados también (...)] la cooperativa se llamaba [Cooperativa de Vivienda y de Servicios Habitacionales Villa Real, todos ferroviarios...”* (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, pág. 11).

La organización de la cooperativa consiste en un directorio y una gerencia que se encarga de las gestiones primeras para el funcionamiento de ésta, entre ellas, de procurar el ahorro mensual que les permitirá finalmente el financiamiento de la construcción de

las viviendas, así como de la organización de la cooperativa en comisiones claves de funcionamiento, entre las que se destaca la formación respecto de la práctica cooperativista con el fin de lograr el buen vivir en comunidad, según señalan las palabras del Sr. José Cádiz al respecto: *“el ‘62 recibimos la personalidad jurídica y se nombró el Directorio definitivo para administrar la cooperativa. Ahí en esa oportunidad siguió siendo Waldo Silva Santibáñez el presidente, Don Alejandro Guerrero integro el directorio y Don Amador Sierra Morales estuvo en el Directorio también y otro que en este momento se me escapa (...) Yo en esa oportunidad fui nombrado Gerente de la Cooperativa. Partimos haciendo ahorros mensualmente para la Cooperativa con once mil escudos, de manera de hacer capital para la adquisición de los terrenos y dejar un Fondo para darle formación a todos los departamentos que la Cooperativa debía tener en esa oportunidad. Porque había que tener una Comisión provisoria de cuentas, había que tener el Comité de Educación, que era el encargado de enseñarles a todos los socios lo que era la Cooperativa y algunas otras cosas del buen vivir en comunidad. Se logró juntar el dinero, a todo esto, la Cooperativa partió con setenta socios ferroviarios (...) de acuerdo con los entendidos, el número ideal de una Cooperativa son setenta socios (...) Después nosotros con el pasar del tiempo, para poder acelerar la adquisición de nuestras viviendas que todos añorábamos, conseguimos a través de nuestra Caja de Previsión de Ferrocarriles del Estado, un préstamo por novecientos noventa y seis escudos de la época para depositarlo en calidad de ahorro previo para la adquisición de los terrenos”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 4).

Específicamente de la formación de la práctica cooperativista, añaden: *“cuando yo estuve en INVICA, ellos me mandaron a la Universidad Católica a hacer unos cursos de contabilidad, estaba en esa época yo de contador y ahí estuvimos haciendo dos semestres de estudio para poder desempeñar bien el cargo en que estábamos porque no fue fácil. Fuimos la única Cooperativa que pudo hacer sus viviendas por administración delegada –esto quiere decir, por administración efectuada por los mismos trabajadores ferroviarios organizados–”* (E.I. a José Cádiz, fecha, pág. 11). *“Dentro de cómo organizaban las cooperativas estaba la ‘educación cooperativa’... consistía en meterse bien en lo que era el cooperativismo y tratar de hacer actividades sociales para aunar a los cooperados, ya sea entreteniéndolos, con diversas cosas... así me hice cargo yo de esa comisión y conseguí con el instituto Chileno Norteamericano, el Instituto Chileno Soviético y con la embajada de Alemania Federal que nos fueran a dar películas. Nosotros... aprovechamos bien todo lo que nos daba el sistema de cooperativa y el sistema de construcción, porque ahí se construía a mano alzada. No recuerdo la escala que había de valores para que nos cobraran por la construcción, era administración directa y administración delegada, eran varios ramos, entonces nosotros fuimos tomando de a uno por uno, donde podíamos economizar lo hacíamos, hacíamos nosotros algunas cosas y después pasábamos a otro nivel, ahí nosotros, me acuerdo que nos conseguíamos permiso en la empresa y los mismos compañeros a veces nos daban facilidades para... hacíamos cambios para que los dirigentes pudiéramos estar en la construcción”* (E.I. a Alejandro Guerrero, 09.04.2013, pág. 14). Esto, confirma la importancia de la participación transmitida por los compañeros más antiguos desde la práctica del apoyo mutuo en otras instancias de autogestión y de reivindicación, así

como también la importancia de las instancias de formación a las cuales los socios tuvieron acceso para aprender sobre cómo administrar sus propias cooperativas bajo la idea de construir no sólo un sitio físico donde vivir sino un lugar en donde hacer vecindad, hábitat y proporcionar un buen vivir en comunidad, tal como han señalado.

Respecto del apoyo técnico y financiero, el Sr. Cádiz hace referencia a la importancia de contar con la colaboración profesional desde el compromiso ético con el proyecto cooperativo y a su vez, efectivo en cuanto a hacer rendir al máximo el fondo que se necesita obtener para el financiamiento de las viviendas: *“teníamos un arquitecto muy bueno que había cursado sus estudios finales en Alemania y traía mucha experiencia de lo que había pasado en Alemania, de cómo habían sido levantadas las viviendas sociales en Alemania y en otras partes, entonces ellos traían en la sangre el cooperativismo... Eduardo Vargas Herrera se llamaba. La Cooperativa siempre estuvo agradecido de él, porque estuvo en las buenas y en las malas con nosotros, los aranceles que están fijados por ley por los arquitectos, él nos cobró como la mitad de lo que correspondía y con el dibujante, el señor encargado de hacer los planos, que fue otro gran cooperador... así que, así fuimos avanzando (...) Nosotros seguimos con la Cooperativa, ya estábamos tramitando el préstamo, y después de tanto tramitarlo, conseguimos los dineros que necesitábamos producto de lo que nos facilitó la Caja de Retiro, lo pusimos en la Asociación de Ahorro Diego Portales y ahí nos daban muy buenos dividendos mensuales, eso significó aumentar la cantidad de plata que sirvió para dejarla en calidad de ahorro previo para la vivienda en CORVI”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 5).

Entre las gestiones a cargo de una cooperativa de vivienda, que se alumbran desde la experiencia de trabajo de la Cooperativa de Vivienda Villa Real, se encuentran aquellas relativas a la de triangular las relaciones con la gerencia de la cooperativa y los organismos técnicos y constructores: *“logramos a través del arquitecto Eduardo Vargas Herrera, contratar a una Empresa nueva que se llama Hábitat & Compañía... esa empresa nos construyó las viviendas, ya con los créditos aprobados y todo. Las viviendas fueron como cartas de presentación de la empresa, nuestra Cooperativa fue la carta de presentación de la Empresa y tuvimos muy buenas relaciones con el director, inclusive el préstamo lo hicimos con administración directa de nosotros, es decir, toda la plata que entregaba SERVIU se la entregaba al Gerente de la Cooperativa para que hiciera los pagos, previa autorización del arquitecto y del Directorio de la Cooperativa, así funcionó con muy buenos resultados”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 6).

La configuración del barrio a partir de la práctica cooperativista llevada a cabo por los trabajadores ferroviarios comenzó por la gestión de la construcción de sus viviendas y continuó con la conformación de servicios y espacios comunes como calles, sedes sociales, espacios de recreación en torno al deporte y el encuentro festivo. La participación constante de los socios de la cooperativa fue fundamental para poder gestionar estos intereses comunes y permitió la transferencia de conocimientos en torno al apoyo mutuo y prácticas de auto-administración hacia los socios más jóvenes y

próximos dirigentes. De una manera excepcional, en Villa Real incluso se mantuvo una iniciativa de Fondo de Ayuda Mutua: *“La Comunidad, desde que éramos Cooperativa, también se acordó de la gente que se iba yendo, de los que fallecen, y ahí fue que se creó el Fondo de Ayuda Mutua que hasta ahora existe. Anteriormente se daban \$100.000 pesos por el fallecimiento de un socio o de la señora o hasta de los hijos... Ahora se dan \$50.000, limitándolo también a los socios y a sus esposas”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 8).

Sin embargo, esta continuidad también se veía interrumpida culturalmente por la instauración de nuevos sistemas de organización de la vida social que irían restándole grados de participación a los socios en relación con la Cooperativa Villa Real y, por ende, haciéndose insostenible su organización y su práctica propiamente tal. Si bien las viviendas fueron entregadas en 1970, fue desde 1973 que la cooperativa inició su paulatino cierre hasta volverse definitivo en el año 1989. Al respecto, el Sr. José Cádiz comenta: *“hoy día nuestra cooperativa podemos decir que cumplió la función de construir casas y a todo se le dio término legal, en el Ministerio de Economía se entregó toda la documentación para que nos dieran la recepción legal en Santiago. Así fue que, nos dieron la recepción y solicitamos la disolución de la cooperativa porque económicamente era cara, porque hay que estar pagando gerente, hay que hacer muchos pagos. En el año 1989 terminó la Cooperativa... y lo convertimos en una Comunidad de Bienes en base al lote 71 que tiene la Cooperativa, que es la dueña de todos los socios, es decir, el lote 71 son 1.395 mt2 donde está emplazada la sede social nuestra y la multicancha (...) Ese terreno pasó a ser patrimonio de la Comunidad de Bienes y en base a eso se levantó una escritura de sub-administración. A la fecha, han pasado muchos dirigentes, porque muchos de los dirigentes han fallecido, a la fecha sólo queda el presidente de la comunidad... Ahora el lote 71 está en un proceso de venta, que integra la sede social y la multicancha y sus alrededores, porque la gente acordó vender y disolver la Comunidad de Bienes”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 7 y 8). *“Bajo mi punto de vista, es el Gobierno Militar el gran responsable que se haya terminado esta mística que había, por querer lo que se tiene, por eso que la Sede Social, el terreno, se está vendiendo. Para empezar, no hay nadie que quiera ser dirigente... cada vez asisten menos a las reuniones, uno tiene que asistir a las reuniones y está establecido que uno debe por los menos llamar a reunión una vez al año para informar de las novedades de la institución. Eso no se puede hacer ahora, porque la gente no va a reunión... por eso que se está vendiendo...”* (E.I. a José Cádiz, 30.07.2013, pág. 8 y 9).

La llegada de la dictadura militar en Chile tuvo como consecuencia la involución de la práctica cooperativista, causado en parte por las medidas de represión, eliminación o control de los movimientos populares como lo fueron aquellos liderados por los trabajadores organizados desde sus familias en poblaciones que autogestionaban, a partir de cooperativas de vivienda, sus propios barrios (Min. de Economía, Fomento y Turismo, 2014). En algunos casos que sí lograron salir adelante a este contexto adverso, tuvieron que enfrentar –además de la baja participación de sus socios– un sin número de obstáculos de apariencia burocráticos, pero de fondo político respecto de algunos

intereses, como lo fue por ejemplo la adquisición de algunos terrenos para la construcción de las viviendas. Ejemplo de este periodo es la experiencia de las Cooperativas de Vivienda Kassel y Puntilla de San Luis que se constituyeron en 1970 y trabajaron en conjunto las gestiones hasta 1981, momento en que logran obtener las viviendas.

5.4.6. Cooperativa de Vivienda Kassel y Cooperativa de Vivienda Puntilla de San Luis

Como bien es sabido, entre 1975 a 1989 en Chile se probó e implementó el modelo neoliberal y las sucesivas crisis económicas de 1975 y de 1982 que influyeron en reforzar dicha planificación político-económica y social. En este sentido la práctica cooperativista estaba siendo profundamente reformulada de acuerdo con este marco de cambios estructurales ya que por un lado un enfoque priorizaba la dimensión económica y de inserción al mercado y otros buscaban reestablecer las relaciones con movimientos cooperativos internacionales, especialmente latinoamericanistas, integrándose así a lo que venía proyectándose soterradamente como ‘el proceso de retorno a la democracia’ (Min. de Economía, Fomento y Turismo, 2014).

En este contexto, la experiencia de las Cooperativas de Vivienda Kassel y Puntilla de San Luis, emergió como proyecto cooperativista de 152 familias ferroviarias. Los Srs. Alejandro Espinoza y Rigoberto Núñez (QEPD) comentan sobre sus inicios: *“La cooperativa Agua Santa, la Villa Real, Puerto Rico –que son ferroviarias– lograron construir (...) Entonces, a raíz de que nosotros no tuvimos cupos en esas cooperativas organizamos la cooperativa nuestra que fue la Cooperativa Kassel”* (G.C. a directiva de la Wattina. Relato del Sr. Alejandro Espinoza, 11.04.2013, Clip 1, 00:00:00 - 00:03:27).

Luego, ambos agregan:

“Alejandro Espinoza: A raíz de eso nosotros nos organizamos junto con un grupo de compañeros que, la verdad es que nosotros no fuimos los fundadores, o sea, fuimos fundadores en el sentido de que fuimos parte de la cooperativa... fuimos dirigentes [desde el año ’75]. Él fue presidente [refiriéndose a don Rigoberto Nuñez] y yo fui el gerente (...) Antes de optar a los terrenos de la empresa de acá de la Puntilla, estuvimos viendo unos terrenos allá en la subida Uno Norte (...)

Rigoberto Nuñez: Acuérdate que también postulamos a los edificios Balmaceda, abajo, pero nos pusieron un “pero” diciendo que nosotros teníamos la renta muy baja (...)

Alejandro Espinoza: Estuvimos viendo los terrenos también de allá de subida El Sauce... donde está la Escuela Industrial para arriba... del Estadio El Sauce hacia abajo (...) Al final nos salió el asunto de acá de los terrenos de FF.CC. (...) pero eso fue, como le digo, después del Golpe. O sea, entre enero a septiembre nosotros estábamos viendo ya todas las posibilidades... Y en ese periodo estuvimos viendo todo eso [trámites iniciales]. Entonces, en el año ’73 ya estábamos en contacto todo, estábamos viendo los aspectos legales, cuando vino el Golpe y, antes de eso (...) vino el terremoto que fue el ’71, fue en el mes de junio parece, junio-julio. La cosa es que ahí, donde quedaron las

casas de la empresa, deterioradas, se organizó la cooperativa Puntilla de San Luis. Entonces ellos se organizaron ahí y, como decía Rigoberto, llegaron políticamente primero a la compra de los terrenos. Así que, cuando fue el Golpe, estábamos ya viendo el asunto de los terrenos (...) la cosa es que el Intendente nos dijo “sigan funcionando, pero van a tener que funcionar en conjunto”, y así lo hicimos, las dos cooperativas trabajando en conjunto (...) Nosotros propusimos que funcionáramos en una sola cooperativa, pero ellos no, la otra cooperativa no aceptó, así que seguimos así hasta que apareció el asunto del subsidio y, postulamos al subsidio. Que, dicho sea de paso, fue el primer subsidio habitacional que se dio a cargo del SERVIU, o sea, el MINVU en ese entonces” (G.C. a directiva de la Wattina, Srs.: Alejandro Espinoza y Rigoberto Nuñez. 11.04.2013, Clip 1, 00:03:51 - 00:10:32).

La mayoría de las 152 familias entre las dos cooperativas de vivienda correspondió a aquellas vinculadas a trabajadores del área de Tracción, tal como señala el Sr. Alejandro Espinoza: *“Los cupos eran todos ferroviarios especialmente del sector de Tracción. Había otros socios que se habían incorporado de otros sectores: administrativos, funcionarios de la salud y otros de maestranza, pero eran muy pocos, la mayoría éramos de tracción”* (G.C. a directiva de la Wattina. Relato del Sr. Alejandro Espinoza, 11.04.2013, Clip 4, 00:00:00 - 00:01:51).

Al igual que la Cooperativa de Vivienda Villa Real, ambas cooperativas no tuvieron la asesoría de INVICA y, al no contar con el apoyo técnico ni con la formación necesaria desde un comienzo, tuvieron que sortear dificultades administrativas y financieras derivadas de los imprevistos en la construcción como por la inflación de aquellos años, ya que durante esta década ocurrió el terremoto del '71 y la crisis económica del '75, eventos que influyeron en la gestión de las viviendas. Al respecto, comentan:

“Alejandro Espinoza y Rigoberto Nuñez: Anduvimos buscándola [la asesoría de INVICA] pero no...

Rigoberto Nuñez: No nos resultó.

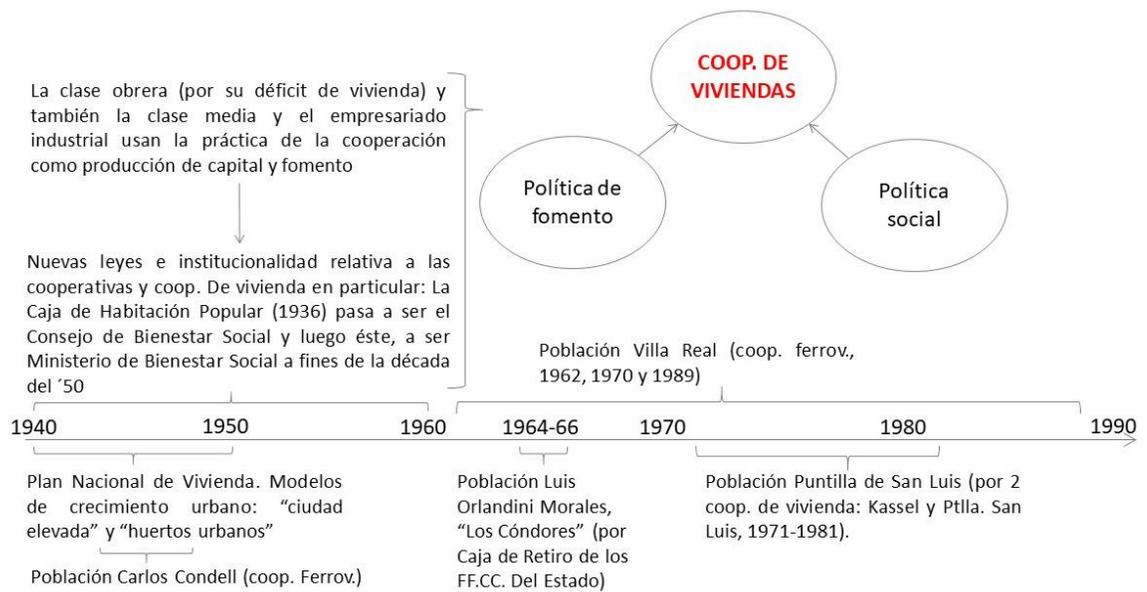
Alejandro Espinoza: Ya en ese tiempo ya estaban... Es que sabe lo que pasa que ese organismo estaba en contra del gobierno militar y fue en ese periodo en que anduvimos buscando nosotros, por el '73 al '81. Andábamos buscando... más que nada anduvimos buscando asesoría técnica, porque resulta que la construcción, en ese entonces estuvo subiendo tanto la inflación que la construcción... El presupuesto que había para construir los 152 departamentos era para construir el edificio completo, con todo: los departamentos con closets, con piso, con puertas; y al final tuvimos que entregar un block a la empresa constructora y eliminar algunas partidas para poder habitar, para poder pagarle. Entonces qué pasó, los departamentos se nos entregaron con la puerta del baño y la puerta de calle, sin piso y así, como en bruto... La inflación hizo elevar el presupuesto, iba cambiando el valor del presupuesto. Además, hubo trabajos extraordinarios que hubo que hacer entonces eso nos hizo elevar el monto.

Rigoberto Nuñez: Realmente subió por los imprevistos, ahí es donde se aprovechan las empresas constructoras, entonces ahí subió demasiado y ahí nos vimos obligadas las dos cooperativas en cederle cuánto, ¿50?

Alejandro Espinoza: *Entonces, tuvimos que ceder ahí una cantidad de departamentos.*

Rigoberto Núñez: *Yo creo que, un ejemplo de cuando nos hicimos cargo el año '75, de las cooperativas –yo con Alejandro, mi amigo– tuvimos también un montón de problemas en seguir trabajando con el Ministerio de Economía, con el SERVIU, con la Municipalidad... Pero yo creo que, con todas las gestiones que se hizo logramos el propósito nosotros los ferroviarios, de conseguir nuestra vivienda propia... Nosotros teníamos contratado a un arquitecto: Erico Mense; al quien lo contratamos para que observara y estuviera atento a todo el material que se ocupaba en cada edificio, en cada departamento: el fierro, la calidad de la mezcla, todas esas cosas. Y logramos sacar unos buenos departamentos en los cuales hemos logrado resistir todas estas cosas [terremotos]. Y lo más importante es que hemos conseguido la vivienda propia” (G.C. a directiva de la Wattina, Srs.: Alejandro Espinoza y Rigoberto Núñez. 11.04.2013, Clip 3, 00:00:45 - 00:05:40).*

Ilustración 15: Proceso de las cooperativas de vivienda ferroviarias en Valparaíso (1940-1990)



Fuente: Confección propia.

Actualmente, la población Puntilla de San Luis, la cual fue gestionada por las cooperativas de vivienda Kassel y Puntilla de San Luis de manera conjunta, cuenta con nuevos habitantes en sus departamentos, ya que, la mayoría de los primeros propietarios –trabajadores de Tracción, mayoritariamente– han ido envejeciendo y fallecido, siendo sus hijos u otros familiares quienes los habitan, ponen en venta o arriendo a otros usuarios, tal como señalan: *“Mucha gente vendió los departamentos. Entonces, eso ha sido, varió mucho en cuanto a la vida, entiende. Entre los vecinos especialmente,*

entiende ¡mucha gente vendió los departamentos! ¡que eran ferroviarios, familiares de ferroviarios!” (G.C. a directiva de la Wattina. Relato del Sr. Rigoberto Núñez, 11.04.2013, Clip 3, 00:07:29 - 00:08:30).

En este sentido es que, a la pregunta sobre cuáles son las diferencias entre una cooperativa de vivienda y el actual sistema hegemónico de obtención de viviendas en el país, ellos señalan:

“Alejandro Espinoza: Una persona postula al subsidio habitacional y con el subsidio habitacional va y compra donde quiera. En cambio, las cooperativas eran un grupo que ubicaba un terreno y ahí se le construía a un grupo de personas.

Rigoberto Núñez: A cada departamento se le hacía una hipoteca individual, pero era un conjunto. Por ejemplo (...) cuando pagamos ya, cuando lo dimos por cancelado, quedamos libre de esa hipoteca (...)

Alejandro Espinoza: Yo creo que la ventaja es que hay más transferencia de conocimientos y de opiniones porque, usted personalmente, si postula ahora a un departamento, tiene que ir sola y pelear cualquier situación que tenga anómala en el departamento, en cambio aquí en las cooperativas veían todas las situaciones... y, las ventajas que tienen las cooperativas es que tienen algunos beneficios, algunos descuentos. Por ejemplo, nosotros hicimos todo el trámite de la pavimentación, del alcantarillado, de la instalación de la luz, todas esas cosas. Las pagamos nosotros, entonces, por el hecho de ser cooperativa nosotros teníamos la posibilidad de unos descuentos. Por decirle, un 50%. Yo creo que, la diferencia que hay con una persona que ahora postula, es que paga no más, tiene ya todo el edificio o la casa construida. Pero nosotros con eso logramos incorporar mayor, mayor capital al edificio, o sea, destinar más dinero a la construcción porque todos esos gastos los hicimos nosotros: instalación de luz, agua, alcantarillado...

Rigoberto Núñez: La ventaja fue que se nos hizo más fácil de poder postular, ¿entiende? Y también, lo importante de las cooperativas es que casi más del 90% no pagamos las contribuciones. Más del 90% de los departamentos no paga. Los únicos que pagan contribuciones son los duplex, los últimos pisos, esos que tienen el living y comedor abajo y arriba tiene el baño más los tres dormitorios (...) Eso es lo bueno de trabajar en conjunto, con unidad. Prueba está que, ahora en la población ya se formó una junta de vecinos con pura gente de las cooperativas nuestras (...) Eso es lo bueno de las cooperativas” (G.C. a directiva de la Wattina, Srs.: Alejandro Espinoza y Rigoberto Núñez. 11.04.2013, Clip 6, 00:00:40 - 00:06:00).

Como es posible apreciar, las instancias de formación en torno a la práctica cooperativista, sean éstas formales o informales, son fundamentales al momento de hacer una distinción estructural en los modos de estrategia para la obtención de la vivienda, ya que uno implica colectividad, organización y transferencia de conocimientos y opiniones mientras que el otro opera desde la transacción comercial de un individuo, sin pasar por él un conocimiento relativo a la gestión, administración y construcción de las viviendas y su entorno barrial respecto a los servicios básicos, espacios comunes de convivencia, entre otros.

Además, a partir de la configuración de la vivienda y luego de su entorno, fue desplegándose el apoyo mutuo como estrategia de socialización entre los trabajadores ferroviarios hacia sus familias y vecinos, ampliando cada vez más el territorio de influencia hacia donde era transferida esta modalidad de relaciones más participativas, organizadas y autónomas.

En la actualidad, la práctica cooperativa en Chile es regulada por la reciente Ley General de Cooperativas, la cual ingresó al Congreso en 1992 y recién el año 2002 fue promulgada (Ley nº 19.832), reflejando con ello una baja prioridad para la política de Estado y una reciente autonomía de la práctica en este marco jurídico adecuado para que las iniciativas de cooperación puedan acceder a más diversas relaciones económicas y de desarrollo en general.

Internacionalmente las cooperativas de vivienda han tomado mayor realce en lo que hoy es conceptualizado y conocido como la “producción social del hábitat o autoproducción”, es decir, por lógicas de cooperación efectuada por los mismos trabajadores que garantizan el derecho a la vivienda y a la ciudad rebasando la lógica estatal y mercantil como posición estratégica que refleja un contexto de relaciones desiguales de poder y dominación (Arqueros et al, 2009). Dicho término, *“surgió en un contexto particular de interacción multiactoral: la Coalición Internacional para el Hábitat - América Latina (HIC-AL), a partir de la confluencia de distintas organizaciones no gubernamentales, movimientos y organizaciones sociales de base, activistas de derechos humanos y grupos académicos, interesados en la defensa del derecho al hábitat popular. En este sentido, su elaboración permitió visibilizar la capacidad de los sectores populares latinoamericanos para autoproducir en forma masiva las viviendas y el espacio urbano en que habitan, respondiendo a una lógica de la necesidad que llega a cuestionar, con su existencia, la primacía incondicional de la propiedad privada, o sea, de la apropiación individual de un valor, el suelo urbano, que ha sido socialmente producido”* (Arqueros et al, 2009:21), en otras palabras, es producido por una multiplicidad de procesos que van desde la materialización de barrios originados en tomas de tierras hasta la producción de conjuntos cooperativos autogestionarios, como lo son las cooperativas de viviendas antes descritas.

En este sentido, como es posible apreciar, tras la instalación de la industria ferroviaria, la urbanización consecuente del territorio no sólo consistió en la construcción de viviendas sino en un tejido urbano, un sistema de vida que atendiera los servicios básicos, así como de recreación y de manifestación sociocultural. Es así como en torno a la industria se instalaron una serie de infraestructuras deportivas como el Estadio Ferroviario, clubes deportivos, espacios de consumo y encuentro como locales comerciales, restaurantes, picadas, bares y salones de baile, que fueron robusteciendo la vida societaria de los trabajadores y conformando un hábitat o barrio habitado por ellos y sus familias.

5.5. Lo socio-deportivo y recreativo

5.5.1. Las dinámicas societarias del apoyo mutuo que auto-gestionan la recreación

Las dinámicas societarias de apoyo mutuo entre los trabajadores ferroviarios además de forjar las relaciones laborales reivindicativas también conformaron las bases para conllevar prácticas que atendiesen las necesidades de carácter social como lo fue la demanda por la vivienda a través de las cooperativas de vivienda y las necesidades de socialización, camaradería y recreación del gremio a través de diferentes instancias de convivencia más distendidas. El apoyo mutuo derivaría, en este sentido, hacia una práctica que gestionaría esta necesidad a través de actividades socioculturales y deportivas.

La creación de la Football Association of Chile en 1894 en Valparaíso sería el pie inicial de emergencia de decenas de clubes deportivos en torno a la industria, particularmente portuaria y ferroviaria. Y no es de extrañar que esta primera organización deportiva ligada al 'foot-ball' haya sido financiada por capitales ingleses, que, como se señala en apartados anteriores, éstos controlaron varios sectores industriales del país como el del comercio, transporte y otras numerosas firmas en el rubro de la administración y la banca. El primer club deportivo del país fue Santiago Wanderes, el cual, a diferencia de aquellos clubes de fútbol de ingleses de elite, se conformó por criollos de diferentes clases sociales. Esta línea sería la que también continuaría la conformación de los siguientes clubes en la ciudad-puerto. La apropiación del fútbol se asumiría por otros sectores sociales, especialmente populares y sería incorporado como juego y recreación a la vida cotidiana y a las relaciones socioculturales (Santa Cruz, 1991 y 2005).

En términos institucionales, el área deportiva estaba recién improvisándose. Sólo en la década del '20 se hizo varias correcciones a una entidad que pudiese hacerse cargo de coordinar las diferentes entidades deportivas que estaban surgiendo, como lo fue en un comienzo la Comisión Nacional de Educación Física de 1923, luego reemplazado por el Consejo Superior de Educación Física y Moral de 1925, que en 1927 a su vez es reemplazada por la Dirección General de Deportes y de Educación Física y Moral la cual funcionó en el marco de la Ley de Educación Física de 1929.

A lo anterior, es importante considerar que hasta la década del '30, al comienzo de los gobiernos radicales, la EFE no tenía habilitado para sus trabajadores infraestructura ni equipamiento que no fuera destinado a la producción relativa al transporte ferroviario, salvo de baños que eran usados por los trabajadores durante la jornada laboral. Los primeros encuentros de este tipo emergieron de la autogestión de los trabajadores, en donde el lugar de trabajo, o sea, las instalaciones industriales de la EFE propiamente tal sirvieron como el espacio propicio de reunión y convivencia en fechas significativas del año, tal como recuerdan a continuación algunos ex-ferroviarios:

“Manuel Gómez: Por ejemplo, yo estuve en el Alumbrado de Coche, allá abajo, en un taller que estaba abajo. Y, había para el Dieciocho –el dieciocho se hacía–,

nosotros teníamos un pozo donde estaban los coches para arreglarlos, las casitas, todo; y ahí en ese pozo, se limpiaba y se barría bien, y se encendía fuego. Y vamos haciendo empanadas, el asado, para celebrar el Dieciocho. Pero eso era parte de la persona, del ferroviario.

Oscar Rocuán: *La empresa no tenía lugares de esparcimiento para el personal, no tenía, no existía. Tal como dice don Manuel, en determinada época, se inventaba. Alguien hacía una fonda por ahí, un parrón cerca, una fonda. Para la Pascua a alguien se le ocurría reunir plata entre todos; normalmente eso se hacía en los talleres porque ahí están, es fácil pillarlos... entonces compraban juguetes y se hacían fiestas navideñas, hicimos aquí las fiestas navideñas ¿No sé si se acuerda don Manuel? (...) Hicimos un show tremendamente grande y allá en la Estación Puerto hicimos un baile, un baile precioso, precioso. Después de que se fue el último tren, cerramos y vamos miércale... Era iniciativa del personal no más, de grupos que se juntaba. Pero la empresa, nada. Aquí en la Maestranza puso un casino para almorzar, tiempo después, pero para esparcimiento, nada. Todos para el trabajo y para su casa (...) incluso entraban a trabajar a la empresa gente que tenían condiciones, aptitudes deportivas. Y claro, lo recomendaban por aquí, por acá y entraban: buenos para la pelota, buenos para los combos, todo eso... ciclistas también había, todo eso, pero afuera, no dentro de la empresa” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 04.03.2013, Clip 19, 00:05:34 - 00:09:48).*

5.5.2. El uso sociocultural que los ferroviarios hacen de la industria

Cada emplazamiento adentro de la infraestructura y espacio industrial era usado para estos encuentros de acuerdo con el estamento correspondiente. Por ejemplo, en la maestranza los trabajadores del estamento de Maestranza y talleres hacían actividades recreativas y de reforzamiento escolar para sus hijos, mientras que en los trenes los trabajadores de Tracción también ocupaban los vagones para celebrar al interior de ellos determinadas festividades anuales para sus hijos, como lo era la Navidad o el día del Conductor. No fue hasta la década del '30 que la EFE por mandato del ejecutivo tuvo que crear el Departamento de Bienestar Social, el cual se encargó, entre otras cosas –y como ya se ha señalado anteriormente, de múltiples cuestiones relativas a la vivienda, la salud, el servicio jurídico, social, colonias veraniegas, enseñanza y cursos, etcétera–, de equipar y apoyar las iniciativas relativas a la socialización y manifestaciones socioculturales y deportivas. Algunas de ellas fue la instalación de bibliotecas y estadios en algunas estaciones de la red. En Valparaíso si bien no hubo biblioteca, sí fue construido un completo estadio a cargo de este departamento y también dio respaldo a un centro cultural que fue instalado por los mismos trabajadores dentro de la Maestranza:

“Había un centro cultural muy importante en la Maestranza el cual lo componían distintos compañeros, grupos musicales, humorísticos y era la parte cultural en el fondo en la que participábamos con nuestras familias, se hacían fiestas muy bonitas sobre todo para el Dieciocho de Septiembre y para el día de la Pascua (...) Ese funcionaba en la misma Maestranza, ahí en la tarde se quedaban nuestros compañeros

y se practicaban en los talleres (...) era un centro cultural que era apoyado por el Bienestar Social de la empresa. Que era muy significativo en esos años...” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 3, 00:03:39-00:05:28, p 3).

“Manuel Gómez: *En la Maestranza había un club de ajedrez y ahí participaban los niños, los hijos de ferroviarios.*

Víctor Sánchez: *Había grupos folclóricos también*” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, Clip 20, 00:00:00-00:00:44).

Oscar Rocuán: *Estaban, aquí en la zona, estas tres canchas de futbol: aquí en Limache, el estadio de ahí del Sauce y el estadio de acá [Baron] y todo eso se fue... El Departamento de Bienestar desapareció, totalmente. Entonces, no se puede desconocer que la empresa apoyó a quienes tuvieran inquietudes extra-funcionarias*” (G.C. con directiva de SOMUTAR. Relato de Sr. Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 5, 00:05:00 - 00:08:25). *Aquí nosotros teníamos un comité que celebraba el Día del Conductor y se conseguía permiso –los que iban–... En el Día del Conductor se juntaba un coche de primera clase lleno de gente. Cada uno llevaba su guarda, su orquesta, su número. Nosotros aquí llevábamos número también...*” (G.C. con directiva de SOMUTAR. Relato del Sr. Oscar Rocuán, 04.03.2013, Clip 19, 00:03:00 - 00:04:34).

5.5.3. Lugares de encuentro y de recreación del trabajador ferroviario en Valparaíso

Tras la instalación de la industria ferroviaria se produjo la consecuente industrialización y urbanización del área colindante, conformando un hábitat sociocultural enriquecido por diferentes instancias de convivencia y socialización que propendieron a las relaciones asociativas en torno al apoyo mutuo. Esta infraestructura urbana fue de carácter deportivo-social, como el Estadio Ferroviario y los clubes deportivos y sociales de los barrios, y de carácter gastronómico y cultural.

El Estadio Ferroviario ‘Fernando Waldo Palma’ –en conmemoración de un ex-subdirector de la EFE– se emplazó donde actualmente se ubica el empalme Av. España - Av. Argentina. Además de ser conocido por ser un monumento al deporte en la ciudad por estar ampliamente equipado ya que contaba con piscina olímpica, canchas para juegos de balón y amplias áreas verdes, también fue el lugar en donde se realizaron las primeras competencias deportivas del gremio ferroviario de Valparaíso en las que cada rubro conformaba su propio club deportivo. Como señala el Sr. Darío Muñoz:

“El Deportivo Ferroviario era muy completo, tenía rama de futbol, basquetbol, tenía rama de atletismo, ciclismo, boxeo, eran como siete u ocho disciplinas deportivas que tenía, lo cual era muy importante para nosotros porque nosotros salíamos en la tarde a las cinco de la tarde y partíamos al estadio, al estadio a entrenar con nuestros compañeros y a prepararnos para participar y Ferroviario fue una institución deportiva, como lo fue de prestigio aquí en Valparaíso, en la provincia” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 3, 00:04:36-00:05:28, p.3). *“El deporte y la cultura arrastraban a nuestros hijos también, nuestros sobrinos o hermanos, si queríamos los integrábamos, teníamos la posibilidad de integrarlos al deporte sobre todo, porque en el*

deporte no éramos tan sólo los ferroviarios, los equipos las diversas ramas deportivas que tenía la empresa, se vinculaban con nuestros hijos y ahí empezó a nacer” (E.I. a Darío Muñoz, 07.08.2012, clip 6, 00:03:38-00:07:34, p. 9).

Algunos de los lugares de encuentros más destacados que rodeaban a la industria y se encontraban entretejidas en la ciudad y también a pie de cerro muy cercanas a las viviendas de los ferroviarios y sus asociaciones de socorro mutuo y sindicales se encuentran:

“Oscar Carvajal: Había varios lugares para ir a bailar. Está Romero.

Oscar Rocuán: Está el de los fines de semana, La Terraza.

Oscar Carvajal: La Terraza de Placeres. Ahí llegaba macho Pastene con su canción de batalla, la camisa del hombre feliz, Yodrá. Y ahí se juntaban también sobretodo en verano.

Oscar Rocuán: En Recreo había algo ahí, algo español, en la piscina, al lado.

Oscar Carvajal: El Patio Andaluz.

Oscar Rocuán: El Patio Andaluz. Era famoso ese, era pirulo, todos de corbata.

Oscar Carvajal: Uno iba de punta en blanco a la piscina y después de que salía uno de la piscina, que eran como las seis y media más o menos, empezaban a retirar a la gente porque tenían que cambiar el agua, entonces se iba uno al Patio Andaluz, a la mesita ahí, ¡se llenaba de gente! (...) Lo mismo que los cavaret, estaba el Trocadero...

Oscar Rocuán: Embassy Club.

Oscar Carvajal: Claro, el Café Checo, el Embassy (...)

Oscar Rocuán y Oscar Carvajal: La Pancha, que estaba al lado del ascensor los Placeres en Yolanda.

Oscar Carvajal: Era un bar restaurant que llegaba toda la gente nuestra de ferrocarriles y de otras partes también llegaban, los pescadores. La dueña era la Pancha, se llamaba Francisca (...)

Oscar Rocuán: Cuando se acabó la Maestranza, se acabó la Pancha. Lo mismo le pasó al de aquí en el Pasaje Quillota, al Roma. Gente de ferrocarriles, Maestranza y Transporte, tenían lápiz ahí y viene el Golpe y en el Golpe se acabaron los extraordinarios, se acabaron todos los anexos, con suerte el sueldo.

Oscar Carvajal: Y los lugares para ir a bailar también (...)

Manuel Gómez: La gente de Alumbrado de Coche tenía mucha llegada con el Roma, y con el Rey del Pescado Frito también, que estaba al lado ¿se acuerdan?

Oscar Carvajal: Si pue, y con El Parrón también.

Manuel Gómez: El Parrón era después de los partidos, había que ir al Parrón a celebrar (...)

Oscar Rocuán: Antes eran locales chicos, picadas pequeñas y de repente empezaron a evolucionar... Pero esos negocios fueron de toda la vida alrededor de la empresa. Lo mismo que en el puerto (...) por decirle, La Playa...” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, clip 2, 00:00:00-00:05:26).

5.5.4. La sede: lugar de encuentro y de gestión de manifestaciones artístico-culturales

Esta trama de lugares de encuentro que emergieron producto de la necesidad de socialización, camaradería y distendimiento en torno al deporte y el compartir una comida, música y baile entre los trabajadores y sus familias, es lo que fue haciendo de Valparaíso una ciudad en donde confluyeron trabajadores de distintos gremios, especialmente industriales, sus ideas, proyectos e imaginarios. Algunas de estas experiencias se trasladaron hacia los cerros, los espacios de habitación y residencia de los trabajadores.

En el cerro Placeres, por ejemplo, dentro de las actividades que realizaba la Wattina, además de aquellas de carácter sindical, las actividades recreativas sirvieron para unir a los hijos y esposas de ferroviarios en festividades de determinadas fechas del año, para financiar al comité laboral gestionando bailes, platos únicos y otras actividades y también sirvieron de punta pie para la formación dirigencial, en cierta medida una 'escuela' para otras instancias organizativas más complejas²⁵.

En el cerro Barón, en tanto, la Watt contó y cuenta aún en la actualidad, con un salón que les sigue sirviendo para convocar a sus socios a eventos sociales, festividades y reuniones de asamblea. Además, esta infraestructura es puesta en arriendo en varias ocasiones del año, logrando así financiamiento para algunas de sus necesidades como sociedad. También en la sociedad de Montepiados, la cual tiene un salón con sus ventanales y terraza mirando directamente al complejo industrial, también puede financiar beneficios sociales para sus socios gracias a esta infraestructura que a veces ponen en arriendo y a su vez usarla para convocarlos a determinadas festividades o convivencia mensuales.

Este último lugar dentro del cerro, tiene una importancia simbólica para los trabajadores ya que antes de que allí se usara el salón y sus oficinas como sede de la Sociedad de Montepiados para el socorro mutuo, era conocida como el "Cuartito Azul" –por el tango llamado 'cuartito azul, dulce morada de mi vida' del cantante Argentino Ledesma– por su particular fachada azul cobalto brillante en plena Av. Diego Allí se reunían jubilados y trabajadores ferroviarios a comer, tocar y escuchar música y a bailar:

“Manuel Gómez: El club del frente, sus aniversarios, por ejemplo, eran bailables, reunía a mucha gente y la mayoría pertenecía a las sociedades, asistían a los almuerzos esos que se hacían celebrando el aniversario de la sociedad. Aquí también, la sociedad nuestra también organizaba en su tiempo –cuando éramos más numerosos– unos aniversarios bastante buenos. Pero eran, como le digo, iniciativa del personal de esta sociedad y los cargos había que pagar, era todo de parte del personal; se fijaba

²⁵ Ver relato de E.I. a Roberto Ramos, 23.04.2013, clip 5, 00:00:04-08:46, p. 8-9 en apartado 2.3.9. de este documento.

una cuota y con eso se hacía la celebración y esa era una forma de estar reunidos una o dos veces en el año, en ese tipo de fiestas. Y todas las sociedades hacían los mismo...

Víctor Sánchez: Eran convivencias. Los Jefes de Taller también tenían sus almuerzos anuales. Se invitaba a los jefes y participaban.

Manuel Gómez: Por ejemplo, tenía 400 o más socios... y nosotros teníamos por acuerdo de la misma sociedad: había reuniones todos los meses; y ahí se hacían los preparativos para hacer... se nombraban comisiones, etcétera, todos tenían que participar y había un grupito que eran los que organizaban la fiesta, y se hacía. Se conseguía –si no había local–, pero la mayoría de las sociedades nuestras tienen locales todavía para hacer ese tipo de manifestaciones. Entonces no era difícil reunir a la gente y tenerlos a la mano y era voluntario” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, clip 22, 00:00:00-00:11:54).

Fue aquí, en el Cuartito Azul, en donde se consolidó un grupo de tonys importante de la zona. Este grupo, conformado por trabajadores ferroviarios, había partido inicialmente con la idea de hacer visitas en el Hospital Ferroviario, pero rápidamente su fama los hizo circular por otros lugares de encuentro, como el Cuartito Azul y en otras regiones a lo largo de la red ferroviaria para festejar en fechas puntuales del año, como lo fue el Día del Conductor, como señala el Sr. Oscar Rocuán: *“Nosotros formamos un conjunto de tonys aquí y quien les habla fue uno de los tony. Y como era de pelo colorín, me echaba el pelo para adelante, me cortaba aquí y me quedaba la peluca de tony. Y allí empezábamos: ‘hola respetable público, que aquí que allá...’ Mi mujer, de un pijama me hizo un traje de tony, una humita también... y de una bata de ella me hizo una chaqueta. Así que ahí partimos (...) Cómo nos surtíamos de libreto... juntábamos sobrenombres o tallas que echaban (...) Cosas que habían pasado las convertíamos en cosas de tonys. Después cuando vinimos al Hospital Ferroviario: “¡hoola chiquillos, se agoniza chiquillos, se agoniza! Así que entrábamos con corte y entrábamos bailando ahí. Yo todavía tengo los zapatos. Mandamos a hacer zapatos. Había un ferroviario jubilado que tenía una zapatería en [calle] Uruguay y él nos hizo los zapatos” (G.C. con directiva SOMUTAR. Relato del Sr. Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 3, 00:04:00 - 00:07:40). “Íbamos el 3 de octubre, el Día del Hospital. Nos llevaba la señorita Nidia Silva” (G.C. con directiva SOMUTAR. Relato del Sr. Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 4, 00:03:10 - 00:04:32).*

Los cerros colindantes a la industria ferroviaria –los más habitados por trabajadores ferroviarios en la ciudad– se nutrieron de estas expresiones y prácticas de gestión sociocultural dándole vida a los espacios de residencia allí conformados, incluyendo a las familias de los trabajadores en dichas expresiones tomando así, cada vez, un carácter más barrial y autónomo respecto del espacio de trabajo o de las sociedades ferroviarias propiamente tal. Tal como señaló el Sr. Víctor Sánchez, *“el polo de la Maestranza era muy influyente en todos estos cerros: Placeres, Barón, Esperanza porque hay mucho ferroviario antiguo, propietario en estos cerros, entonces, hay mucha convivencia que se produjo ahí por los ferroviarios y que después ahí se estaba traspasando a los barrios. Todo salía del gran foco industrial que está aquí, que era grande. Entonces,*

todo eso cambió después” (G.C. con directiva de SOMUTAR. Relato del Sr. Víctor Sánchez, 25.03.2013, clip 22, 00:00:00-00:11:54).

5.5.5. Borradora sociocultural de la Dictadura

El cambio al cual se refiere el Sr. Sánchez en el apartado anterior se refiere a lo posteriormente ocurrido tras el Golpe Militar y que es confirmado también por el mismo grupo de conversación:

“Oscar Rocuán: (...) Prueba de ello es que, se acabaron las empresas, y se acabaron esos negocios. En el ’73 ahí se fueron cortados todos esos negocios. Usted va al Parrón y ahí está, no hay nadie, lo mismo los restaurantes del puerto ahora están esperando a los turistas. En el ’73 se fueron a la ruina de un viaje.

Oscar Carvajal: Se perdió todo en el ’73, los lugares de diversión; el toque de queda influyó montones en todo eso.

Oscar Rocuán: El toque de queda duró como cinco años, así que imagínese, quién iba a ir a pegarse unos toques cuando a las seis la gente tenía que estar en la casa.

Oscar Carvajal: Uno no podía conversar tampoco porque uno no tenía ni idea de quién estaba alrededor de uno.

Manuel Gómez: Estaban prohibidos los grupos (...)

Oscar Rocuán: La vida societaria volvió por ahí por el ’80, los dirigentes volvieron a tomar importancia por ahí por el ’78 u ’80” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, clip 2, 00:00:00-00:05:26).

5.5.6. Infraestructura y organización deportiva: el estadio y el Club Deportivo Ferroviario

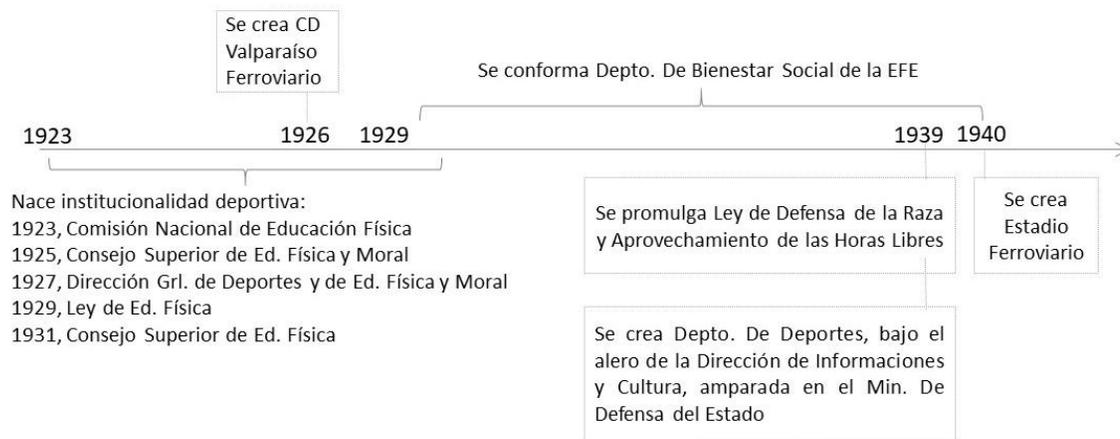
Por otro lado, la relación de las actividades deportivas con las actividades socioculturales mencionadas, estaban estrechamente vinculadas ya que, si bien el gremio ferroviario contaba con la equipada infraestructura del Estadio Ferroviario, la base social de los clubes deportivos organizados en rubros y estamentos, tenían su base territorial también en el sector de residencia, es decir, en el barrio, en traslapeo con sus pensamientos políticos y religiosos. Algunos de estos clubes fueron el club deportivo Valparaíso Ferroviario fundado en 1926, el cual reunía a los mejores jugadores de todos los clubes deportivos ferroviarios ya que se conformó como un equipo semiprofesional que jugaba en campeonatos con otros clubes de trabajadores de otras empresas como el Deportivo Naval, la Compañía Chilena de Tabacos y el Banco Español-Chile, entre otros que participaban activamente en la Asociación de Fútbol de Valparaíso (Paredes y Fuentes, 2014). El Sr. Oscar Rocuán señala al respecto:

“El Club Deportivo Ferroviario, el Ferroviario Fútbol Club, que funcionaba ahí en la cancha El Sauce [actual estadio Italiano], pero ahí era exclusivamente ferroviario. Ahí podían llevar galletas de otros lados: ahí tenía ciclismo, boxeo, atletismo, fútbol, básquetbol. Pero eso se acabó. Incluso las canchas... ahí en la Av. Argentina había una cancha de fútbol que era de la empresa donde jugaban los ferroviarios [Estadio Ferroviario], eso después se vendió, estuvo El Persa ahí [centro comercial popular de la

década del '70, 80 y 90]. *Eso era antes un estadio ferroviario. Toda cancha que está cerrada se convierte en estadio, y que tenga una tribuna... Eso tuvo que haber durado... haber, yo no entraba a la empresa todavía... Y después por ahí por el '70 u '80, en el '80 por ahí tuvieron que haber vendido el estadio...*" (G.C. con directiva de SOMUTAR. Relato de Sr. Oscar Rocuán, 25.03.2013, Clip 5, 00:05:00 - 00:08:25).

A esta infraestructura previa, se les sumó una serie de normas promulgadas en el periodo de Alessandri que fortalecieron las iniciativas obreras deportivas. En 1931 el DFL n° 350 crea el Consejo Superior de Educación Física y la ley n° 6.406 libera de pagar derechos de internación a la mayoría de los artículos deportivos, las cuales eran relacionadas con temas de salud pública, mejoramiento de la raza, difusión de valores cívicos y de modernización respecto al modelo de desarrollo que se estaba proyectando (Santa Cruz, 2005).

Ilustración 16: Proceso de institucionalidad deportiva (1923-1940)



Fuente: Confección propia.

Estos primeros intentos de institucionalidad deportiva se acentuaron durante las décadas siguientes, especialmente en el periodo de gobierno radical de Pedro Aguirre Cerda quien en 1941 mandato al Estado a publicar regularmente la revista 'Estadio', soporte que difundió actividades deportivas, especialmente futbolísticas, como herramienta para el desarrollo social y cultural del país a partir de valores asociados a la 'formación', 'la disciplina' y la 'cooperación' para la democracia (Santa Cruz, 1991 y 2005). Esta publicación pudo ser sostenida gracias a la ley n° 4.147 de Defensa de la Raza y Aprovechamiento de las Horas Libres que el mismo mandatario promulgaría en 1939.

La ley de Defensa de la Raza se basa en el principio de que es el Estado el que debe velar por el desarrollo y perfeccionamiento de las cualidades que constituyen las virtudes de la raza chilena, planteando que las iniciativas hasta ese momento, de particulares, no abarcan a la gran masa ciudadana. Es así como dentro de sus finalidades

se encontraba: “a) el cultivo de la conciencia del valor nacional y del honor patrio; b) la práctica de la cultura física, como medio de conservar el vigor y la aptitud para el trabajo; c) observancia de las costumbres higiénicas; d) culto al trabajo, a la paz y a la solidaridad humana; e) estímulo del sentimiento de la dignidad y de la superación del individuo en la vida ciudadana y del hogar; f) y el aprovechamiento de las horas libres por medio de entretenimientos y actividades honestas y educativas” (Aguirre Cerda, 1939:6). Y, ya para ese entonces, esta institucionalidad estaría amparada dentro del Ministerio de Defensa del Estado, incluso para 1945 cuando se crea el departamento de deportes de la Dirección de Informaciones y Cultura (DIC) (Santa Cruz, 2005).

5.5.7. Asociación de Fútbol Ferroviario y clubes deportivos ferroviarios

Es en este marco de embrionaria institucionalidad deportiva que es fundada la Asociación de Fútbol Ferroviario, la cual reuniría a todos los clubes deportivos formados por trabajadores ferroviarios de las diferentes reparticiones y talleres de la 1^{ra} Zona de Valparaíso. Dentro de esta asociación se agruparon también los clubes deportivos de raigambre ferroviaria que se conformaron en los barrios de los cerros colindantes a la industria, en plena vecindad con las residencias de los trabajadores. Las calles y pasajes eran estos lugares donde reunirse a jugar a la pelota.

Ilustración 17: Clubes sociodeportivos del barrio Barón-Placeres que existen en la actualidad



Fuente: Confección propia.

“En todos participaban los ferroviarios, en todos estos clubes: en el Avance, en el CAJU, en el O'Brien, Humberto Nelson, en el O'Higgins, de ahí éramos del O'Higgins (...)” (G.C. con directiva de la Wattina. Relato de Rigoberto Núñez, 03.06.2013, Clip 1, 00:00:00 - 00:00:16). Efectivamente, Algunos de los clubes deportivos que existieron a mediados del siglo XX como clubes por estamento y rubro fueron: el CD Reparaciones Eléctricas, CD Empleados, CD Coches, CD Soldadores, CD Torno, CD Automotores, entre otros. Junto con ellos, los clubes deportivos de carácter territorial conformados por trabajadores y familias ferroviarias se encuentran: el CD Locomotora conformado por el estamento de Tracción en 1930 en cerro Placeres, el CD Humberto Nelson de 1938, el CD Bernardo O'Higgins de 1940, el Centro Atlético Juventud (CAJU) de 1946, éstos últimos, todos del cerro Barón.

Los Srs. Oscar Carvajal y Manuel Gómez comentan sobre el periodo en que los clubes deportivos comenzaron a surgir en los barrios ferroviarios del cerro Barón:

“Oscar Carvajal: *En cuanto a los clubes deportivos que tiene aquí Barón, esos se formaron, llamémoslo, por sí solos [No de parte de la empresa]. En el caso que yo conozco... nosotros vivíamos acá en Barón en la calle O'Brien, entonces en la calle O'Brien nos juntábamos un grupo de niños a jugar a las bolitas, al tombo, al paco librado... Y había otros de más edad que jugaban a la pelota en la calle y aquí todas las calles eran empedradas. Entonces jugábamos con pelota de trapo y las uñas a veces estaban... le pegaba los chutes a las piedras. Entonces ahí se empezó a formar un grupo de gente, de niños, y los mayores decían '¿cómo encauzar esto en una forma más positiva?'. Entonces comenzamos a jugar nosotros la pelota con la calle de Acevedo. Y los de Acevedo hicieron un club deportivo, igual que O'Brien. Después se empezó con la acción católica de aquí de Barón que formó el club...*

Manuel Gómez: CAJU.

Oscar Carvajal: *CAJU. Antiguamente era Portales. Después en otra parte era Montevideo. Todos esos clubes se formaron así porque los niños jugando y los papás o los hermanos que eran mayores quisieron formar eso (...) Todo se jugaba en la cancha Ercilla porque era chiquita y era lo único que había. El otro era en la Cancha La Laguna, que se le llamaba antiguamente, que otra cancha chica que había en ese lugar y por ahí corría una acequia y todo se ensuciaba. Entonces cuando la pelota caía en ese lugar había que tocar el pito y sacar saque de mano, y nadie quería ponerle la cabeza porque ¡¿se imagina?!, así, a posterior con los años esa cancha se produjo a lo que es ahora, la cancha Manuel Guerrero. Que según dicen está muy bonita ahora” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, Clip 5, 00:08:25 - 00:11:05).*

Cada club deportivo se mantuvo gracias a actividades que permitieron el financiamiento de sus funciones, así como también la convocatoria a sus respectivos equipos atrayendo a los niños del barrio hasta más allá de su propio territorio en el cerro. Algunas de estas estrategias de autogestión y convocatoria fueron los platos únicos bailables con música en vivo y talleres de fútbol para niños, como hoy en día sigue realizando el CD Humberto Nelson y CAJU, dos de los más representativos clubes de raigambre ferroviaria que, más que propender exclusivamente al triunfo futbolístico –como actualmente los clubes de fútbol amateur inscritos en la Asociación de Fútbol Amateur (ANFA) lo hacen desde 1952– mantienen como prioridad el carácter social de sus organizaciones. Algunos dirigentes del CD Nelson confirman eso desde su trabajo presente:

Victor Tello: *“Me eligieron de encargado de actividades sociales. Vale decir, 'plato único', 'campeonato de brisca', 'campeonato de dominó', todo lo que son actividades sociales. Yo fui el encargado. Del fútbol como que se olvidaron un poco de mí y me dejaron como dirigente, esto es en el año '90. Y de ahí hasta la fecha. Ya hace 7 u 8 años que soy tesorero (...) Llevo aquí 23 años y llevo pensionado 8 años, entonces estos 8 años se los he dedicado de entero al club. Llego en la mañana tipo 10 de la mañana y veo qué cosa hay que hacer y en el club hay hartas cosas que hacer, hartas cosas que hacer” (G.C. con directiva de CD Nelson. Relato de Sr. Victor Tello,*

10.06.2013, Clip 1, 00:01:08 - 00:02:50). “*El Club Nelson ha sido uno de los clubes más grandes de aquí del Barón...*” (G.C. con directiva de CD Nelson. Relato de Sr. Victor Tello, 10.06.2013, Clip 1, 00:05:20 - 00:08:15).

Daniel Arce: “*Estoy acá desde los 5 años, del año ´82, y nunca me fui de acá, por ningún motivo (...) Para mi este club es familia. Nunca, yo creo que ya nunca me fui de aquí... pero no, nunca me quise ir, a ningún lado, siempre ligado a este club y ahora, participando como dirigente. Estoy en la parte directiva deportiva y también encargado de los seniors, como entrenador, si se podría decir, a pesar de que no es mucho lo que los pueda entrenar, pero sí los dirijo. Así que participando como jugador y dirigente también ahora. Y, es lo que me gusta porque, no participaba mucho más en algo que no fuera de futbol, pero ahora llevo más tiempo acá participando con la directiva. Yo empecé aquí ayudándole a don Victor y después cuando él se jubiló me dejaron a mí... así que ya llevo como 4 años con ellos. Lo que me gusta de este club es el trabajo que se hace con los niños, que, no lo veo tanto yo y es que, el club no está tan preocupado de lo que es el futbol, sino que de la parte social. Aquí, más que buenos futbolistas, nos gusta que sean buenas personas y toda la gente que llega al club tiene que tener esas características, que sean buenas personas para formar buenos equipos de trabajo. Eso es lo que nos gusta y lo que a mí me gusta, por eso sigo trabajando*” (G.C. con directiva de CD Nelson. Relato de Sr. Daniel Arce, 10.06.2013, Clip 1, 00:09:51 - 00:12:00). “*Para mí esto es escuela, valores, gente trabajadora. Todo lo que recibimos ahora hay que entregarlo y dejar un legado. Es bueno que aquí en todos los clubes de aquí del cerro, participe gente joven. Ahí es donde mueren los clubes deportivos. La gente joven ya no participa, se preocupan sólo de ir a jugar a la pelota y eso no es todo, aquí hay harto trabajo*” (G.C. con directiva de CD Nelson. Relato de Sr. Daniel Arce, 10.06.2013, Clip 2, 00:00:10 - 00:00:53).

El CD Nelson tiene su sede en calle Grl. Mitre en el cerro Barón y es reconocido por su lema ‘el deporte: unión y amistad’ y por los colores de su uniforme deportivo de negro y amarillo, muy propio de los clubes deportivos ferroviarios de otros territorios como lo fue también en la 2^{da} Zona el CD Fernández Vial.

Cada tantas cuadras en el cerro se conformaba un club deportivo constituyendo trama una trama de convivencia comunitaria en torno a éste, y como señalaron más arriba el Sr. Gómez y Carvajal, se articularon en torno a un espacio de recreación como lo fue la cancha La Laguna –como se le llama informalmente al estadio Manuel Guerrero, actualmente administrado por la Municipalidad de Valparaíso y la Asociación de Futbol Barón (ASOBA)– y a la cancha Ercilla –de administración mixta entre los representantes de los clubes deportivos del barrio bajo la figura de la Liga Forjadores de Juventud y los representantes de la concesionaria que hizo y mantiene su actual renovada infraestructura–.

5.5.8. La Liga Infantil Forjadores de Juventud

La Liga Infantil Forjadores de Juventud de la Cancha Ercilla fue y sigue siendo un importante lugar de encuentro familiar en el cerro Barón. Esta Liga, se fundó en plena

Dictadura Cívico-Militar en el año 1975, en donde la mayoría de las organizaciones deportivas habían sido cooptadas y absorbidas por los Canales Nacionales Deportivos laborales o escolares, etc., creados ese mismo año con la finalidad de aglutinar de manera masiva a través de la práctica deportiva a personas que estuvieran orgánicamente a disposición del régimen (Santa Cruz, 1991). Estos canales, llevados a cabo por la Dirección General de Deportes y Recreación (DIGEDER, 1970-2001) –que por lo demás, era dependiente del Ministerio de Defensa del Estado– fracasaron al poco tiempo después y sucedidos por el Plan de Acción Cívica Nacional (PLACINAC) creados para el control y la utilización política para lograr apoyo popular o al menos suprimir la animadversión existente no sólo en la década del '70 sino a fines de los '80 cuando estaba por llevarse a cabo el Plebiscito (Santa Cruz, 1991).

La pérdida de propósito de dichos planes era inminente, pese a que se configuraron como acciones de gobierno a nivel comunal. Finalmente, no lograron el objetivo y el plan fue muriendo de manera natural hasta el fin del régimen, aunque sí logró desviar fondos públicos a clubes deportivos o colectividades que estuviesen inscritos en el Consejo Comunal de Deportes y fueran adeptos al régimen militar, como lo fue por ejemplo CEMA Chile (Santa Cruz, 1991).

Pese a este contexto político de fuerte intervención a la trama sociocultural de las poblaciones de trabajadores en donde la adversidad se manifestó en la reducción de fondos y pérdida de autonomía relativa, acciones de cooperación como las llevadas a cabo para la creación de la Liga Forjadores de Juventud fueron estratégicas para lograr mantener a los vecinos unidos, probablemente porque la Cancha Ercilla –ubicada a pocos metros de la población ferroviaria Los Cóndores– fue un espacio recuperado y habilitado por ellos mismos a partir de la iniciativa de cinco trabajadores ferroviarios del sector que decidieron cambiar un sitio en estado de basural por un cancha como lugar de encuentro familiar. Respecto de este inicio, los Srs. Manuel Gómez y Oscar Carvajal, comentan:

“Manuel Gómez: Los fundadores de la Liga Infantil Forjadores de Juventud del cerro Barón éramos 5 ferroviarios: Guillermo Valdés, Gastón Flores (...) eh, estaba uno que trabajaba en la Aduana, cómo se llamaba éste... y el otro que era de la Cooperativa Ferroviaria, ese era el otro fundador...”

Oscar Carvajal: *¿Sería Mario Moreno?*

Manuel Gómez: *Moreno. Mario Moreno era el otro, pero él, no participó tanto, pero era uno de los fundadores también. Eramos 5 fundadores y los 5 pertenecíamos a FF.CC. El '75 sacamos personalidad jurídica. Antes habíamos jugado un año, dos años antes, partidos así de, como clubes sueltos no más. Era un basural esa cancha. Cuando nosotros empezamos a ocupar la cancha, era un basural. Tenía un muro por la calle Ercilla, y desde ese muro que tenía como 1.40 mts., 1.50 mts. de alto, de ahí para abajo había pura basura, a lo largo de treinta y tantos metros que tiene la cancha. Nosotros para, cuando fundamos la Liga, tuvimos que, todos los fines de semana, los días sábados, nos juntábamos y empezábamos a escarbar la basura, a sacar basura y nos conseguíamos que alguien la botara. Y después los días domingos revisábamos la calle*

primero porque estaba llena de botellas siempre, de licor, de vino, y algunas estaban quebradas. Entonces teníamos que revisar eso para que los niños jugaran y no se fueran a lastimar. O sea, al principio hubo un compañerismo entre todos los fundadores que pocas veces se veían en otros lugares porque todos cooperábamos. Había que hacer esto, todos cooperando. Los bancos, por ejemplo, los hicimos de madera. Los plantábamos en la cancha y a la semana siguiente ya no estaban, se los robaban.

Oscar Carvajal: La cancha Ercilla siempre ha estado ahí porque era niño y jugaba en un equipo infantil, en el juvenil y después en adulto... desde que era chico, siempre ha estado ahí, la cancha Ercilla. Ahora como dice don Manuel, a lo mejor después posteriormente con los años se deterioró, la gente no lo cuidó. Pero jugábamos nosotros los días domingo... hace mucho tiempo que no [la he visto la cancha] (...) Converso con este señor con el que habla don Manuel, don Guillermo Valdés, y él me mantiene al tanto de eso que, según me contaba él, los niños para jugar a la pelota en la cancha tenían que presentar un certificado de notas. De acuerdo con las notas que tenían ellos podían jugar, si tenían mala nota no jugaban.

Manuel Gómez: Nosotros teníamos un reglamento: niño con malas notas, no juega. Esa era la... e íbamos a los colegios a revisar las notas. Teníamos a una persona, un secretario, que iba y revisaba y ya; ahí todos los cabritos se pusieron a estudiar para poder jugar (...) En esa cancha hubo un tiempo donde, para las Fiestas Patrias, hacíamos juegos recreativos para los niños y esos juegos los incluía la municipalidad como parte de sus festividades porque la municipalidad en la parte deportiva, en todas las canchas que había en Valparaíso, presentaba algo” (G.C. con directiva de SOMUTAR, 25.03.2013, Clip 6, 00:00:50 - 00:07:56).

El Sr. Manuel Gómez enfatiza además sobre la importancia de convocatoria de la Liga al formarse como tal, una organización que liga o une a los clubes deportivos optimizando el uso de la cancha en torno a campeonatos regulares que dieron lugar, en torno al fútbol, especialmente a niños y jóvenes del cerro Barón y otros cerros cercanos:

“Haciéndola como Liga, son varios clubes de fútbol que pueden integrarla y no uno solo, porque se trataba de eso, de que todos los niños que habitaban por aquí en el cerro Barón, cerro Polanco, todos los cerros vecinos para allá, Esperanza... quisieran participar aquí con sus niños, podían hacerlo en la Liga (...) Así es la historia de la Liga del cerro Barón. Ahora es famosa la Liga y la suerte que tienen los niños que juegan aquí porque tienen una cancha de primera línea de herencia que les dejamos (...) Que los niños que participan acá tienen una cancha de primer nivel, bien presentada, bonita, yo creo ahora que a los niños les debe encantar pisar esta cancha como está, con el pasto, los colores y toda la estructura que tiene ahora rodeando a la cancha. Entonces, es muy diferente a lo que nosotros encontramos, ¿no cierto? Nosotros cuando empezamos a fundar la Liga, era muy diferente. Era un verdadero basural esto. Todas las semanas teníamos que sacar un poco de basura para ir despejando y así la fuimos despejando de toda la basura que botaron por años aquí la gente que vivía en los alrededores. Entonces, ese basural, cambiarlo y mostrarlo ahora como es, es tremenda diferencia. Ojalá los niños sepan aprovechar eso. Y, como esto ya es una escuela de fútbol. Nosotros ya dejamos una herencia. Muchos niños que nosotros hicimos jugar

aquí están en el futbol profesional, incluso hay algunos jugando fuera del país porque han sido seleccionados y siguen jugando (...) y eso es lo bonito, es una tremenda escuela de futbol aquí la cancha, la Liga, una gran escuela de futbol. Hay gente que es adulta y ha estado sacrificándose por años para mantenerla desde el año '75 a la fecha. Llevamos buen montón de años. Sabemos que la están ocupando los niños que nosotros empezamos a enseñarle a jugar. Y lo curioso es que, muchos niños que jugaron aquí hoy día son adultos y ellos ahora traen a sus hijos a jugar acá. Y viven felices porque ellos recuerdan lo que fue de ellos aquí jugando, disfrutando aquí metido en la cancha siguiendo la pelota. Entonces, cosas así, no es posible encontrarla en todos lados, es algo especial... Así pues, esta es la Cancha Ercilla... de la Liga Infantil Forjadores de Juventud. Y, como te digo ahora, los niños que jugaron ayer son dirigentes hoy día, de aquí de la Cancha Ercilla. Entonces eso es bueno, que se vaya renovando la gente que está a cargo de las escuelas de futbol, porque cada club es una pequeña escuela de futbol y tienen sus colores, sus intereses, sus preferencias, en fin, pero en el conjunto, es la Liga” (E.I. a Manuel Gómez, 30.08.2012, Clip 1, 00:01:30 - 00:08:38).

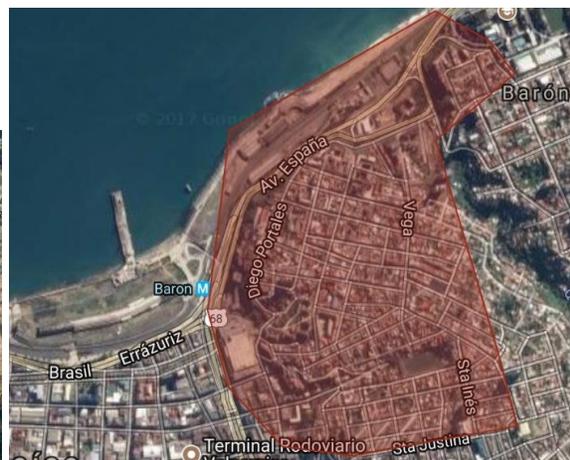
Como es posible apreciar, la noción de ´escuela`, ´devolver lo aprendido`, ´dejar un legado` y ´familia` sostienen el hacer cotidiano –desde el espacio común organizado del barrio– un ´lugar de encuentro` para los hijos de los trabajadores ferroviarios y sus familias en general. Habilitar y mantener estos espacios fue posible a la cooperación y participación de sus socios, práctica de autogestión y autoorganización que tiene como antecedente la estrategia del apoyo mutuo como base ya puesta en marcha en otros ámbitos y en otros espacios de parte de los trabajadores ferroviarios. Esta estrategia es la que, al desplegarse articulada en el territorio a través de distintas prácticas de acuerdo a las diversas necesidades sociales y mantenerse a lo largo del tiempo a través de varias generaciones de trabajadores y familiares, es que se va conformando como un conocimiento vivo, una memoria en constante co-construcción y resignificación.

CAPITULO 6: HUELLAS Y MECANISMOS DE TRANSFERENCIA

6.1. El territorio

La delimitación del territorio escogido es desde Plaza Fórum en Av. España incluyendo todo el camino costero hasta llegar al empalme de Av. España con Av. Argentina por el plan. Continúa por Av. Argentina y luego sube por calle Eloy Alfaro y calle Santa Rita hasta calle Gral. Bartolomé Mitre con calle Copérnico. De allí, hace un corte noreste recto por el cerro Barón hacia el punto de inicio de la Quebrada Los Placeres en sector Yolanda entre pasaje Yolanda y calle Amalia Paz. Luego sube casi en paralelo con calle Los Placeres hasta su intersección con calle Subida San Luis, y luego desciende al este, contorneando esta última calle hasta llegar a Av. España nuevamente al sector de Plaza Fórum.

Ilustraciones 18 y 19: Vista de la comuna de Valparaíso –excluyendo el territorio de Curauma y Placilla– en el cual se visualiza el plano general del territorio seleccionado para el estudio



Fuente: Confección propia a partir de imagen aérea tomada de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

El territorio al cual se hace mención como locación de las prácticas de apoyo mutuo –de tipo mutualista, sindicalista, cooperativista y sociocultural y deportivo–, comprende la zona del Complejo Industrial Ferroviario Barón, donde se encuentra la Avenida España, terrenos que han sido ganados al mar y que sirvieron para albergar obras portuarias y ferroviarias, por donde actualmente circula el Metro de Valparaíso (Merval). En ese preciso espacio, se encuentran aún las instalaciones de los galpones y la maestranza, la casa de maquina donde se reparaban y mantenían las locomotoras y la Estación Barón, sector dedicado al rubro ferroviario que da cuenta de la importancia territorial que tuvo este medio de transporte para la conformación de la industria ferroviaria en esta localidad del país; además, comprende las faldas de los cerros Lecheros, Barón y Placeres que se caracterizan desde comienzos del siglo XX, por ser un lugar de habitación y recreación de familias procedentes del campo y de otros sectores populares que se vieron atraídos por las instalaciones portuarias y ferroviarias especialmente, construyendo conventillos, cités y posteriormente conjuntos habitacionales para la población obrera –construcciones que aún podemos observar en los cerros– constituyendo sus familias una comunidad con arraigo en los oficios vinculados al trabajo ferroviario, principalmente. Estas familias le fueron dando vida a este sector de Valparaíso, la que proporcionó a sus trabajadores un teatro, un periódico, una biblioteca, juntas de vecinos y decenas de clubes deportivos, infraestructura barrial que habilitó la socialización y convivencia, el despliegue del principio de apoyo mutuo y sus memorias.

En el periodo en que aún estaba en funcionamiento el ferrocarril, de acuerdo con lo señalado por los mismos ferroviarios que residen en el sector y vecinos del barrio Barón, no había necesidad de bajar al plan para abastecerse o hacer algún trámite, ya que contaba con su propio banco, hospital, colegios, teatro, negocios locales y tranvía, el cual circulaba por Av. Diego Portales hasta finalizar calle Tocornal. Aún hay infraestructura barrial que habla de ese pasado, como el Teatro Barón, hoy funcionando como un estacionamiento privado, o la Farmacia Barón, hoy una bodega de carácter particular.

Además, si bien el territorio referido perdió en el periodo de dictadura varios de sus lugares de encuentro recreacionales y de socialización, han pervivido en el tiempo varios espacios sociales de raigambre ferroviaria como lo son los clubes deportivos de carácter comunitario. Así como también se ha multiplicado una profusa trama de locales comerciales de diversos tipos, especialmente de abarrotes y verdulerías, peluquerías, carnicerías y locales de comida rápida. Hay gran diversidad de institucionalidad religiosa, especialmente cristiana. Y, a partir del 2003, desde que Valparaíso fue reconocido como Patrimonio de la Humanidad, ha emergido una serie de centros culturales, que hoy en día forman parte de la trama de actores comunitarios del territorio.

En este sentido es que, el territorio seleccionado, se caracteriza por ser en su mayoría una Zona de Conservación Histórica (ZCH), por conformarse sus barrios residenciales como parte de los loteos fundacionales de la ciudad con posterioridad a 1906, así como por ser parte de la cadena de cerros que perfilan el anfiteatro geográfico que tanto

caracteriza a la bahía de Valparaíso, según se indica en el Plan Regulador municipal de la misma comuna²⁶.

Por último, es interesante mencionar también que, las huellas de raigambre ferroviarias encontradas se encuentran en constante complicidad ya que, al ubicarse el territorio escogido a falda de cerro, es interesante la tensión con la vista en relación con el territorio en pendiente, la cual otorga un poder estar viendo siempre a otro que es vecino de uno y que también comparte esa raigambre ferroviaria y que la distancia que hay entre uno y otro son unas pocas cuerdas o una quebrada. La característica de poder ver al otro en el punto en que estás hace que las huellas, a modo de pliegues de memoria, conversen entre sí simbólicamente y geográficamente, algo así como aludiendo un diálogo mutuo.

6.2. Prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo

Se entiende por 'prácticas organizativas de apoyo mutuo' a aquellas acciones orgánicas llevadas a cabo por los trabajadores ferroviarios bajo el principio de apoyo mutuo para superar entornos hostiles, según lo acuñado y trazado por Kropotkin, quien indica que el Apoyo Mutuo es la lucha por la supervivencia, no entre aquellos que son de una misma especie, sino que son los vínculos y acciones de cooperación capaces de conformarse entre los miembros de esa especie para superar entornos hostiles (Kropotkin, 2009 y 2014; Paniagua, 2012). Es por ello que, se concibe al trabajador ferroviario como sujeto histórico clave que operó dichas estrategias de organización que cuentan con el principio del apoyo mutuo, es decir, acciones y orgánicas cooperativas para el beneficio recíproco de sí mismos sobre las cuales tejió su organicidad como comunidad, produjo su protección y articuló su bienestar. Este proceso dio forma a modos de hacer, de organizarse, relacionarse, construir y co-habitar un territorio.

Así, los trabajadores ferroviarios además de tejer una especial red federada como modo organizativo entre sus agrupaciones mutualistas y sindicales, también crearon lugares para su residencia y convivencia mediante cooperativas de vivienda y espacios de recreación como los clubes deportivos, habitabilidad que se plasmó en el territorio hacia el logro del bienestar común mediante 'mecanismos de transferencia' en torno al apoyo mutuo y la cooperación entre sus socios y familiares para dar continuidad a sus mismas sociedades en pos de propósitos reivindicativos, desplegando experiencias barriales entre la industria como lugar de trabajo y las sedes de sus sindicatos y sociedades mutualistas y a su vez, desde allí, hacia sus residencias e instancias barriales y cívicas, encarnando desde el apoyo mutuo prácticas socioculturales, deportivas y de bienestar en general.

²⁶ Ver modificaciones efectuadas al Plan Regulador de Valparaíso entre los años 2004 y 2014, correspondientes al territorio escogido. Ver sitio web del municipio con documentación disponible: <http://municipalidaddevalparaiso.cl/PlanRegulador2017.aspx>. Última visualización del enlace: 15.10.2017.

6.3. Huella: simbiosis entre el territorio y la práctica de apoyo mutuo

Teniendo en cuenta al territorio en cuestión y las prácticas suscitadas en él protagonizadas por los trabajadores ferroviarios de Valparaíso, se entiende por 'huella' al agenciamiento o relación simbiótica existente entre el territorio y las prácticas organizativas:

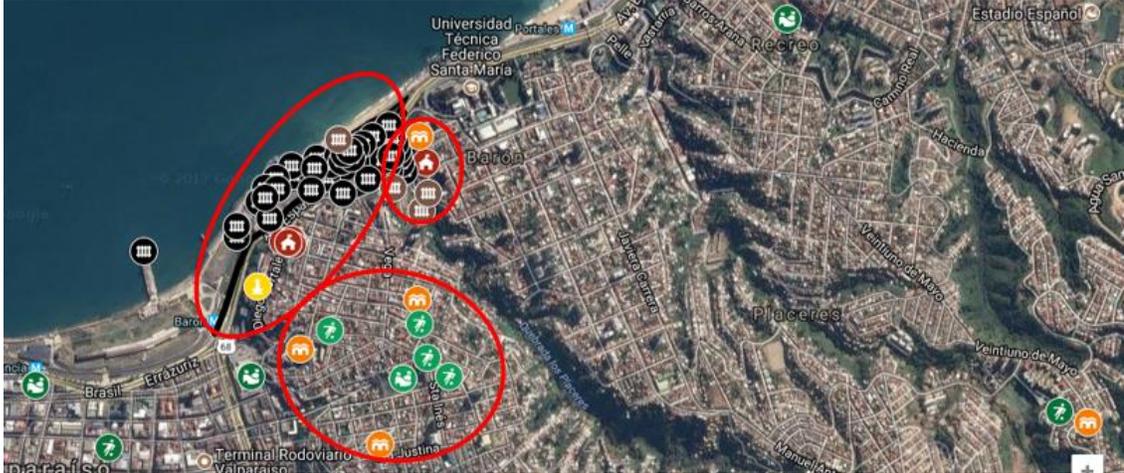
Ilustración 19: Síntesis del concepto de huella como categoría de análisis



Fuente: Confección propia.

En el territorio se encontraron diversas relaciones de agenciamiento entre el territorio de raigambre ferroviaria seleccionado para el estudio y las prácticas organizativas de principio de apoyo mutuo protagonizadas por los trabajadores ferroviarios, las cuales fueron puntualizadas en el mapa e identificadas con señaléticas particulares para su localización.

Ilustración 20: Vista de las 5 huellas encontradas por zonas



Fuente: Confección colectiva en base a mapa de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

Como es posible apreciar hay 3 zonas en donde se agrupan y distribuyen las huellas. Una zona se ubica en el borde costero del sector Barón-Yolanda de la ciudad la cual comprende la instalación industria ferroviaria y el sector del ex – Hospital Ferroviario y las sedes de las organizaciones mutualistas de los ferroviarios –en calle Diego Portales– donde actualmente funcionan cinco organizaciones; una segunda zona es la que se ubica en la punta del cerro Placeres colindando con Yolanda-Av. España en el pasaje Juan Elkins, donde se encuentra la sede sindical-mutualista de la Corporación Mutual Santiago Watt Muirhead y el complejo habitacional correspondiente a la experiencia de las cooperativas de vivienda ferroviarias Kassel y Puntilla de San Luis; y una tercera zona hacia el cerro Barón, una parte del cerro Lecheros y del cerro Molino, donde se encuentran tres complejos habitacionales relativos a experiencias de cooperativas de vivienda y una serie de clubes deportivos en donde participaron los trabajadores ferroviarios.

De acuerdo con lo mencionado, las 5 huellas encontradas son las siguientes:

- a)  Carrera ferroviaria en el sector industrial ferroviario.

b)  Práctica del socorro mutuo y del sindicalismo en las sedes mutualistas ferroviarias.

c)  Práctica del cooperativismo en los complejos habitacionales construidos mediante cooperativas de vivienda.

d)  y , Práctica de la gestión deportiva y sociocultural en los clubes deportivos, tanto organizaciones deportivas y como estadios.

e)  Hospital Ferroviario, lugar de prácticas diversas en torno al apoyo mutuo. Esta huella, específicamente evoca, por tanto, es una *impronta* o estampa de una presencia y práctica que ya no está en este lugar; el Hospital Ferroviario figura entonces como la presencia de una inmaterialidad y significa como imaginario y sitio concreto de memoria vinculada a las prácticas organizativas solidarias en torno al apoyo mutuo.

6.4. Mecanismos de transferencia de conocimientos:

Nos referimos a ‘mecanismos de transferencia’ de conocimientos, al despliegue de la memoria relativa a las prácticas organizativas basadas en el principio del apoyo mutuo llevadas a cabo por los trabajadores ferroviarios y sus familias en el territorio, quienes en el barrio fueron deviniendo en comunidad y haciendo de éste una trama de lugares de raigambre ferroviaria.

Este despliegue de la memoria consistió en una serie de estrategias con principios de apoyo mutuo que lograron continuar en el tiempo y pervivir en este territorio en particular, mediante la producción de modos de relación entre los trabajadores, sus familiares y sus organizaciones funcionales y territoriales, los cuales les ha permitido superar entornos hostiles, producir su protección social como trabajadores, implicando a sus familias, tejiendo su organicidad como vecinos y articulando su bienestar como comunidad barrial además de la gremial.

Este proceso dio forma a la constitución de una trayectoria histórica, así como de un capital social y cultural reflejado en estos modos de hacer, de organizarse, relacionarse, construir y co-habitar un territorio.

Ilustración 21: Síntesis del concepto de mecanismo de transferencia como categoría de análisis



Fuente: Confección propia.

Las estrategias a través de las cuales se transfieren conocimientos relativos a las prácticas organizativas surgen, de acuerdo con lo recabado, a partir de vínculos de aprendizaje incubados en las relaciones laborales dentro del espacio industrial –‘carrera ferroviaria’–, el cual se fue homologando como recurso colectivo y modo de autogestión en otras instancias y lugares de encuentro que desbordaron el límite del espacio y relación estrictamente de producción industrial.

El desfavorable contexto de desigualdad socioeconómica en el que se encontraban los trabajadores dio paso a que esos vínculos de aprendizajes se desplazaran, por necesidad e interés, recreándose en otras esferas de relación como lo fueron en sus propias sedes mutualistas, sindicatos y en otros espacios de convivencia y distendimiento. En este sentido el principio del apoyo mutuo fue dando cuerpo a modos de gestión colectiva y en reciprocidad protagonizados por los trabajadores ferroviarios con el fin de obtener un bienestar grupal. Ese bienestar, tuvo en un comienzo un carácter gremial en torno a la seguridad social por medio de sus organizaciones de socorros mutuos, luego fue incorporando una dimensión más reivindicativa y sindical y posteriormente se fue ampliando hacia una dimensión más cooperativa en el territorio barrial para la obtención de la vivienda y el uso familiar del espacio público a través de los clubes deportivos.

Este desborde de la huella inicial que sembró vínculos de aprendizaje comprendidos en la ‘carrera ferroviaria’ hacia otras dimensiones de autogestión del bienestar, dio pie al

desplazamiento territorial de esos vínculos, confirmándolos como estrategias efectivas para la transmisión de conocimientos. Estrategias que, de acuerdo con sus contextos, trayectorias, capacidades y recursos, fueron variando algunos aspectos, pero manteniendo los principios medulares de apoyo mutuo como garante.

En este proceso es que se puede distinguir una traza de esta ‘fábrica ecológica’ –usando el concepto de Vercauteren– rastreando las huellas y sus mecanismos de transferencia de conocimientos; estos últimos, cual estrategias de la memoria para continuar en el tiempo y pervivir en el territorio, ya que éstos mecanismos implican no una reproducción literal de un saber, sino la observancia del sujeto histórico que lo encarna respecto a su tiempo, sensible a su contexto próximo –como a la ciudad, por ejemplo– y a su propio devenir.

Es por ello que, las preguntas ‘para qué, para quién, cómo y por qué’ *nuestra memoria*, tiene sentido plantearlas, porque refleja la autoconciencia grupal y pone en valor y a disposición de dinamización y sinergia la trayectoria, la memoria, lo que se ha sido y se quiere ser en un seguir siendo.

6.5. Caracterización de las huellas y sus mecanismos de transferencia

6.5.1. La carrera ferroviaria

La ‘carrera ferroviaria’ es trazable como huella desde comienzos del siglo XX, cuando se enarbola dentro de la EFE como un ordenamiento de la fuerza de trabajo para la producción del sistema de transporte ferroviario a nivel institucional.

La ‘carrera ferroviaria’ comprendió una vía de capacitación mixta para sus trabajadores, la cual implicó modalidades tanto formales como informales para la adquisición de conocimientos. La modalidad formal, que consistió en la capacitación y evaluaciones periódicas gestionadas por la EFE, y la modalidad informal, la cual se desenvolvía en el trabajo diario y se caracterizó por la autoformación ‘en la marcha’ y por medio de la enseñanza-aprendizaje colectivo entre los pares de labor, llegando a legitimarse como vía de capacitación ante el Estado por medio de los programas de trabajo confeccionados por los mismos trabajadores y aceptados como instrumentos de acuerdo y cooperación entre ambas partes –los trabajadores y la EFE– con el fin de obtener un mutuo beneficio.

Por un lado, a los trabajadores se les garantizó estabilidad económica a sus familias, ya que implicó que de éstos fueran reclutados sus hijos para el personal, involucrándolos a la ‘carrera ferroviaria’. Y, por otro lado, la empresa conseguiría mano de obra con ‘disciplina industrial’ –como argumentaría en ese tiempo el ingeniero Domingo V. Santa María–, ya que, si bien la capacitación práctica-tecnológica la recibirían todos los aspirantes, sólo éstos traerían *per se* un elemento moral vinculado a una identificación con la trayectoria de oficios en torno a la industria.

Esta particularidad hace que los postulantes tuviesen a familiares ferroviarios –padre, abuelo, tíos, entre otros– vinculados a la EFE, entendiendo esta cualidad como un

elemento previo a favor de sí, al contar con lo que ellos llamaron ‘la sangre ferroviaria’, componente simbólico-moral respecto de la trayectoria laboral que implicaría a la familia y no sólo a un trabajador como individuo puesto que significaba para ellos ser parte de una comunidad que nombrarían como ‘la familia ferroviaria’.

Como huella, la ‘carrera ferroviaria’ conforma relaciones laborales en donde la adquisición de conocimientos necesariamente debía producirse mediante estrategias de transferencia que incorporaran una dimensión tanto efectiva como afectiva. De acuerdo con ello, los mecanismos de transmisión de dichos conocimientos técnicos se fueron conformando en los espacios de trabajo específicos dentro de la industria, por estamentos y según sus relativos escalafones como modalidad de ordenamiento jerarquizado de la especialización de la fuerza de trabajo.

La modalidad de ‘en la marcha’ como medio de aprendizaje y de socialización en general, tuvo como diferencia del método formal, no cuestiones relativas a los contenidos técnico-prácticos, sino que más bien prácticos-simbólicos, ya que éste aprendizaje debía ser gestionado y co-construido por los mismos trabajadores en base a un sentido de compañerismo –trabajo en equipo y a su vez jerárquico–, especialmente con los colegas de sección, y en una temporalidad extendida e incierta, no acotada por plazos determinados sino que más bien aproximados.

Esta modalidad de autoformación y de relaciones laborales de aprendizaje incubadas en el espacio industrial, no sólo fueron las que mayor tiempo se dieron entre los trabajadores, sino que fueron, de acuerdo con lo recabado, las más mencionadas y recordadas dentro de su carrera ferroviaria, especialmente por aquellos que sostuvieron sus carreras en los estamentos de Tracción y Maestranza –los cuales comprendían los estamentos con mayor incidencia a nivel gremial; una, por su capacidad de paralización, y la otra, por contar con el mayor número de trabajadores dentro de la EFE, respectivamente–.

De acuerdo con lo recabado en la investigación, ambos estamentos mencionados tuvieron en el estamento de Aspirante, acceso a diferentes sectores industriales del complejo industrial. Y luego de superado este estadio, éstos se orientaban hacia algún estamento en particular y por ende, hacia un área industrial en particular.

El estamento de Tracción, por ejemplo, tuvo como lugar de aprendizaje los patios, accesos de llegada e ida de las máquinas, las secciones de carga y la máquina misma, especialmente en vagón de conducción. Fue en éste último espacio donde más se forjó una relación de enseñanza-aprendizaje muy estrecha entre maquinista y ayudante. Y, si bien esta relación cual maestro-discípulo no significa la exclusión de otras relaciones –con trabajadores de otros estamentos y aprendizajes de carácter colectivo, como suele ser en el primer escalafón común de fogonero y limpiador– sí hace énfasis en la disposición de aprendizaje del aspirante como de quién lo guiaba o instruía, es decir, en una relación de comunicación entre ambos para hacer efectivo el aprendizaje y la

formación de la carrera. Es por ello que este binomio fue el mecanismo de transferencia de conocimientos por antonomasia entre los trabajadores de Tracción, e incorporó además de esta dimensión efectiva de transferencia de conocimientos técnicos en el espacio de la práctica, conocimientos de la vida.

La afectividad de esta relación se puede ver reflejada no sólo por las más de ocho o hasta dieciséis horas diarias que los ferroviarios de Tracción pasaban trabajando en su labor, sino que también porque en sus relatos éstos mencionan componentes valóricos detrás de la relación, la construcción de una fraternidad basada en el diálogo reflexivo y de autoconciencia respecto de su importancia como gremio por su capacidad negociadora.

El estamento de Maestranza en cambio tuvo como lugar de aprendizaje mayormente, los diversos talleres y galpones del complejo industrial, siendo el énfasis de la relación laboral para la transmisión de conocimientos, la noción de equipo. En efecto, el trabajo en equipo fue fundamental para organizar el trabajo especializado y serializado de la producción metalmecánica, la cual, en la medida que iba ascendiendo su grado de complejidad técnica también lo hacía en grados de especialización, así, en cada taller.

Es por ello que la carrera ferroviaria en Maestranza comprendió como mecanismo de transferencia el saber lidiar y coordinarse con un equipo de numerosos trabajadores organizados en tríos, cuadrillas u otro número de acuerdo a la función por cumplir, además de los factores propios de la industria como la alta temperatura de los talleres, realizar labores pesadas y de alta peligrosidad como estar en contacto con fogones, cajas eléctricas, químicos, herramientas varias, entre otros, que era pertinente conocer para saber desplazarse por el área industrial, también de manera coordinada.

Los espacios industriales consecuentes con esta huella identificados dentro del territorio de estudio pueden ser vistos en el siguiente mapa:

Ilustración 22: Despliegue de la huella carrera ferroviaria en el complejo industrial ferroviario Barón al 2017



Fuente: Confección colectiva en base a mapa de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

El mapa muestra 2 fajas –una larga por Av. España y una corta contorneando el cerro Barón por sector Yolanda–, 2 accesos, 3 áreas –2 polígonos y un área no circunscrita– y una serie de locaciones en donde se ubicaron –o se ubican en calidad de ruina– algunos emplazamientos o infraestructura industrial dentro del territorio de estudio que comprende el complejo Barón, detallando en este sentido el espacio usado mayormente por el estamento de Maestranza, Administración y algunos accesos de Tracción y Vías y Obras, excluyendo entonces las rutas de circulación que también funcionaron como espacios industriales y laborales correspondiente mayormente al estamento de Tracción y Vías y Obras, es decir, vías férreas e instalaciones industriales fuera del territorio de estudio.

En este sentido, las locaciones identificadas en conjunto con los ex – trabajadores ferroviarios en diversas instancias de mapeo colectivo, correspondiente a la huella de la carrera ferroviaria son las siguiente:

- a) Faja larga por Av. España y faja corta por Barón-Yolanda, ambas expropiadas a la EFE en 1980 por el Servicio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU) V región, según inscripción CBBRR Fs 5102 n°5476, de acuerdo con lo señalado en el plano de EFE de 1988.

c) Acceso celeste y acceso naranja, los cuales corresponden a los accesos de salida y llegada, respectivamente, o de subida y bajada, como le decían los ferroviarios.

e) Polígono pequeño, que corresponde al terreno expropiado a la EFE en 1976 por la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU), según inscripción CBBRR n°2009, n°2130, de acuerdo con lo señalado en el plano de EFE de 1988.

En este polígono se encuentran las siguientes locaciones de izquierda a derecha:

- Guardia control Barón
- Taller plataforma
- Taller de pintura
- Baños
- Taller de galvanoplastia
- Pintor de letras
- Taller de carros
- Taller de torno precisión
- Taller de ruedas
- Taller de mecánica
- Taller de elaboración
- Guardia control Yolanda

f) Polígono grande, el cual corresponde al sector que cuenta con inmuebles protegidos por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) según el DL1552/1986²⁷.

En este polígono se encuentran las siguientes locaciones de izquierda a derecha de acuerdo al documento señalado, así como también según lo indicado por los ex – trabajadores ferroviarios y el plano de EFE de 1988:

- Tornamesa y puente tornamesa.
- Una bodega.
- Muros de defensa costera.
- Sector de la carbonera.
- Casa de Piedra.
- Taller de freno.
- Taller de herrería.
- Taller de bronce.
- Oficina de prevención de riesgos.
- Oficina de jefatura.

²⁷ Información obtenida en sitio web del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) en: <http://www.monumentos.cl/buscador?query=maestranza+bar%C3%B3n>. Enlace revisado por última vez el 19.10.2017.

- Control de materiales.
 - Taller de copería.
 - Taller de soldadura.
 - Bodega Baquedano, la cual, de acuerdo con el plano de EFE de 1988, correspondió a un recinto ferial para almacenamiento de equipamiento comunitario-público de dominio municipal.
 - Guardia control "Los Chanchos".
- f) El área no circunscrita que se encuentra al lado izquierdo del mapa, se encuentran las siguientes locaciones de izquierda a derecha:
- Muelle del carbón de la EFE.
 - Talleres.
 - Baños.
 - Casa de máquina.
 - Oficinas.
 - Taller eléctrico.
 - Talleres automotores.
 - Taller de frenos
 - Taller locomotoras.

6.5.2. Sedes mutualistas ferroviarias en Valparaíso

La red federada que organizó a las sociedades mutualistas dándoles estructura y visión estratégica de conjunto, más las instancias particulares de encuentro de carácter formativo y de promoción del mutualismo que esta estructura facilitó a nivel nacional a través de los encuentros zonales y congresos bienales de los trabajadores ferroviarios, son importantes también las instancias locales de transmisión de la práctica a través de las sedes de las sociedades y las instancias colectivas cotidianas gestionadas por los socios.

Las sedes de las organizaciones mutualistas ferroviarias se asoman al Complejo Industrial Ferroviario Barón porque se ubican contiguamente al sector industrial, unas cotas más arriba en las faldas de los cerros en la Av. Diego Portales hacia sector Yolanda en el cerro Barón y por pasaje Juan Elkins en el cerro Placeres.

El sector de Placeres a comienzos del siglo XX fue ocupado por la Empresa de FF.CC del Estado como sitio de ubicación de casas pertenecientes a la empresa destinadas a que fueran usadas por los trabajadores y sus familias, especialmente para aquellos del estamento de Tracción y Vías y Obras quienes debían hacer turnos nocturnos. El sector de Barón en tanto también contó con lotes y/o inmuebles de los cuales la Empresa de FF.CC del Estado era dueña pero que progresivamente fueron siendo cedidas o compradas por las organizaciones de trabajadores ferroviarios para ser usadas como sedes de sus respectivas asociaciones mutualistas.

Ilustración 23 y 24: Despliegue de la huella sedes de las organizaciones mutualistas ferroviarias



Fuente: Confección colectiva en base a mapa de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

Todas estas sedes actualmente acogen a sociedades mutualistas ferroviarias. Estas son, en Barón: la Asociación de Jubilados Ferroviarios y Montepiadas de Valparaíso (los Montepiados, de 1927) y la Sociedad Mutualista Santiago Watt (la Watt, de 1913), también se encuentran sedes regionales de dos corporaciones nacionales ferroviarias como lo son la Corporación Mutual Ferroviaria de Salud (COMUFERSA de 1992) y la Corporación Mutual de Ex Funcionarios de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (la Corporación). Y por último, la Sociedad Mutualista de Profesionales y Jefes de Servicio en Retiro de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (SOMUTAR, de 1984), que también estuvo allí hasta fines del 2014, año en que dicha sociedad se cerró al cesar su funcionamiento por no contar con un número mínimo de socios de acuerdo a sus estatutos. También, durante el periodo de estudio, entre los años 2010 y 2013, la Sociedad de Socorros Mutuos de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (la Socorros Mutuos), estuvo atendiendo en estas dependencias por encontrarse su sede del plan de Valparaíso, en riesgo de derrumbe después del terremoto del 2010; y en Placeres, la Corporación Mutual Ferroviaria Santiago Watt Muirhead (la Wattina, de 1935).

Las características generales y comunes de estos espacios societarios es que son usados para el trabajo del ejercicio mutualista y cuentan para ello dispositivos de gestión relativos a la atención de público a modo de oficina con despachos, gavetas, mesa de atención y sala de espera, así como también instrumentos evocadores que recuerdan un pasado reciente relativo al periodo laboral activo en la Empresa de FF.CC. del Estado, especialmente en Valparaíso. Estos instrumentos son mayormente colecciones fotográficas expuestas en los muros de las sedes correspondientes a personas distinguidas para la memoria de la sociedad, de encuentros y reuniones grupales significativas y otras que representan el Complejo Industrial cuando éste se encontraba operativo activamente a comienzos y a mediados del siglo XX. También se exhiben lienzos, estandartes y diplomas, figurillas que representan locomotoras y diversas copas que simbolizan algún reconocimiento de carácter deportivo en esos mismos años. La distribución conjunta de estos elementos para la gestión como para la evocación,

construyen una espacialidad que dispone, en este caso al socio o socia, a un estar desde la convivencia en torno al acto concreto del cobro de beneficios económicos y el diálogo otorgado por un estar y no sólo un pasar por ahí.

La Asociación de Jubilados Ferroviarios y Montepiadas de Valparaíso (los Montepiados, de 1927), desde un comienzo integra como parte de sus socios a las esposas de los ferroviarios y a sus hijos e hijas; esta organización emergió fundamentalmente como un punto de encuentro de manifestaciones culturales y recreativas en el cerro Barón, es por ello que tiene una importancia simbólica para los trabajadores ya que antes de que allí se usara el salón y sus oficinas como sede de la Sociedad de Montepiados para el socorro mutuo, era conocida como el “Cuartito Azul” por su particular fachada azul cobalto brillante. Allí se reunían jubilados y trabajadores ferroviarios a comer, tocar y escuchar música y a bailar. Fue desde 1973 que el espacio pasó a ser usado sólo como oficina administrativa de la organización y desde 1990 se abrió al uso de la comunidad u otros interesados mediante el arriendo del salón y la terraza, lo cual también sirvió de financiamiento para la misma asociación.

Una de las sociedades más emblemáticas del cerro Barón, es la Sociedad Mutualista Santiago Watt –es decir, la antes llamada “Sociedad de Maquinistas y Fogoneros Santiago Watt Comité 1^{ra} sección Valparaíso”–, la cual es la sociedad mutualista ferroviaria con más trayectoria en Valparaíso, ya que nació en el año 1913 como uno de los tantos comités perteneciente a la Sociedad Mutualista “Santiago Watt” que se gestó desde 1886 en Santiago, logrando su personalidad jurídica en 1897 después de su reconfiguración²⁸ en paralelo a la conformación de la Liga de Sociedades Obreras en 1888.

“La Watt”, como le llaman actualmente sus socios a su sociedad, se fundó declarando en su primera acta que: *“Los maquinistas y fogoneros de profesión, necesitamos asociaciones para practicar el socorro mutuo y la ayuda mutua tanto para salvar las situaciones difíciles que suelen acechar a obrero que vive aislado, como también para levantar nuestro nivel moral colectivo. Lo rudo y expuesto [sic] del trabajo al que nos dedicamos, constituye una necesidad impostergable para que nos asociemos para salvar muchas circunstancias penosas que solo la asociación puede subsanar”*²⁹. Indicando luego en algunos artículos siguientes que *“La sociedad tiene como objetivo: primero, socorrerse mutuamente i defenderse en caso de accidentes, prisión por el servicio o suspendió temporal del empleo; segundo, auxiliarse en los servicios médicos, botica i pensión diaria; tercero, honrar al resto de los socios i socorrer a sus familiares en caso de muerte; cuarto, la formación de una Caja de Ahorro en que los socios se formen un*

²⁸ Según DS 2199, sección de Justicia n° 5041, Aprobación de personería jurídica y estatutos a la Institución Santiago Watt. Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, República de Chile, 14 de julio de 1897.

²⁹ Archivo inédito: Acta fundacional. Libro de Actas de la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros Santiago Watt, Comité 1^{ra} Sección Valparaíso, del 5 de octubre del 1913 al 20 de diciembre del 1916.

capital con el producto de las cuotas mensuales, deducidos los gastos que la Sociedad deba sufragar en la atención de los servicios por los presentes Estatutos” (op. cit.).

Además, “la Watt” –en esa etapa de emergencia como Comité de la 1^{ra} sección Valparaíso–, pese a declarar estos motivos para su creación y sus objetivos regidores, aún no podía elaborar sus propios estatutos, por lo que mientras éstos eran redactados y estudiados de acuerdo a su necesidad, tuvo que regirse por los estatutos de la Sociedad Santiago Watt de Santiago, la cual reguló la situación de todas sus filiales o comités provinciales en el territorio expresando en su propio estatuto que *“en cada ciudad cabecera de alguna sección o empresa de Ferrocarriles, donde existan 20 o más miembros de la Sociedad, estos podrían reunirse en comité para tratar los asuntos que crean necesarios a la Sociedad o al mejor cumplimiento de las disposiciones contenidas en los presentes Estatutos”*³⁰. Gracias a este apartado madre, es que los comités y sub-comités comenzaron a proliferar como política organizativa de la Sociedad, siendo en este caso el Comité de la 1^{ra} sección Valparaíso el eje dinamizador de la praxis asociativa de los sub-comités provinciales del territorio que, desde la organización productiva y del personal de la EFE, correspondió a la 1^{ra} Zona. Esto último, refleja particularmente dos cosas: que la estructura productiva de la EFE incidió en la estructura socio-organizativa de su personal a lo largo de la red y la capacidad vinculatoria emergente entre las sociedades obreras ferroviarias y que esta misma capacidad se mantendría en el tiempo bajo la estructura organizativa federada de las sociedades mutualistas ferroviarias a lo largo del siglo XX.

En “la Watt”, como sociedad de socorro mutuo –al igual que muchas de su tipo en esos años, operacionalizó de manera imbricada la atención de necesidades del trabajador en el ámbito mutualista y laboral/sindical– un grupo de trabajadores apeló porque se diera mayor énfasis a la labor reivindicativa, decidiendo por tanto escindir la acción sindical de la práctica mutualista dentro de la Sociedad, provocando que en 1935 surgiera la “Federación Santiago Watt de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los FF.CC. de Chile. Sección 1^{ra} Zona, Valparaíso” –hoy, Corporación Mutual Ferroviaria Santiago Watt Muirhead o “La Federación” o “La Wattina”, como le dicen más breve e informalmente sus actuales socios–, distinción que se hace notar de manera concreta en su primera acta de fundación: *“Después de estudiar detenidamente las incidencias producidas en la Sociedad Santiago Watt, por causa de los temas de oposición de parte de algunos socios jubilados con las tendencias que para satisfacer las necesidades actuales sustentan los socios en servicio activo y que son de suma necesidad acuerdan: 1) Formar la sección I Zona de la federación Santiago Watt, cuyo principal objetivo será: a) trabajar por el mejoramiento intelectual, social y económico del gremio ferroviario; b) procurar por todos los medios la unificación de todos los trabajadores del riel de Norte a Sur del país”*³¹.

³⁰ Estatuto Soc. Stgo. Watt, 1897.

³¹ Archivo inédito: “Acta de Fundación de la Seccional 1ra Zona de la federación Santiago Watt de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los FF.CC. del estado de Chile”, del 19 de mayo de 1935.

Esta escisión entre la atención mutualista y sindical sigue funcionando coordinadamente en el gremio ferroviario. Reflejo de esto es que, desde esta distinción, “la Wattina” fue definiéndose más desde la práctica sindical y “la Watt” desde la práctica mutualista, aunque en constante coordinación, especialmente durante el periodo en que había más funcionarios activos. Actualmente ambas organizaciones son sólo mutualistas ofreciendo beneficios económicos a sus socios como costeadando gastos de salud por reembolsos además de diferentes instancias de convivencia en el año. Y la Wattina, sólo desde el 2014 dejó de operar como sindicato para algunos socios trabajadores de MERVAL, enfocándose ahora en mejorar la convivencia entre sus socios y de otorgar más beneficios económicos y sociales mediante postulación de fondos públicos y convenios con empresas e incluso con universidades locales, siendo uno de sus aportes más significativos de orden reivindicativo en la actualidad, su postura crítica ante los procesos de patrimonialización en Valparaíso así como su inclusión dentro de las organizaciones que apoyan la campaña NO+ AFP a través de la Central Unitaria de Jubilados, Pensionados y Montepiados de Chile (CUPEMCHI) con el objetivo de mejorar las pensiones y condiciones de vida de sus socios.

Las sociedades más pequeñas o específicas de determinados estamentos u oficios coexisten con las sociedades más grandes que agrupan a los trabajadores, como “Los Montepiados”, “la Watt” y “la Wattina” que actualmente agrupan a extrabajadores ferroviarios no sólo de Maestranza y Tracción sino que también de otros estamentos. Ejemplo de ello es que los socios de la Socorros Mutuos, así como los de SOMUTAR, son también socios de la Watt.

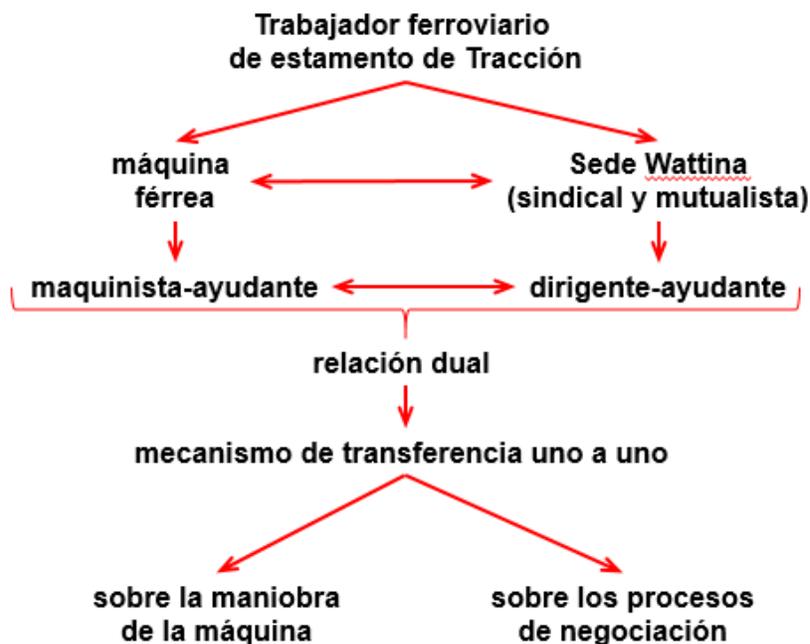
Por otro lado, las organizaciones creadas a modo de “corporación” que funcionaron a nivel nacional con sedes regionales como es el caso de la Corporación Mutual Ferroviaria de Salud (COMUFERSA de 1992) y la Corporación Mutual de Ex Funcionarios de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (la Corporación), al igual que SOMUTAR son relativamente recientes y, a diferencia de las “sociedades” ya mencionadas, funcionan con una lógica más operativa dentro de sus espacios de trabajo los cuales tienen un carácter más de oficina y por tanto acontecen en menor grado instancias entre sus socios que permitan el encuentro y la convivencia como si ocurre en las demás sociedades debido a que sus espacios están distribuidos en torno no sólo a la atención y retiro de beneficios sino que a partir de un espacio más amplio, en base a una mesa para compartir y con más elementos evocadores a partir de objetos como copas, lienzos, pinturas y fotografías. Esta última característica, de lugar de encuentro, es la que especialmente presentó SOMUTAR y “la Watt”; “la Wattina”, además de esta característica, pone énfasis a un uso del espacio más assembleario. Las corporaciones en tanto no tienen esta característica físico-espacial dado que funcionan sólo como oficinas.

La Watt, la Wattina y Montepiados contaron y siguen contando aún en la actualidad, con un salón cada una, el cual les permite convocar a sus socios a eventos sociales, festividades y reuniones de asamblea. Además, esta infraestructura es puesta en arriendo en varias ocasiones del año, logrando así financiamiento para algunas de sus

necesidades. La Corporación le arrienda a bajo costo el salón a la Watt para efecto de hacer alguna actividad con sus socios ya sea festiva o asamblearia, la Socorros Mutuos, como se mencionó ya, desde el 2014 se encuentra funcionando en su oficina, SOMUTAR ya no existe como sociedad desde el 2014 y COMUFERSA no realiza reuniones ni asambleas en Valparaíso ya que éstas se efectúan en la sede central de Santiago.

Las características físicas de estos espacios, así como sus principios orientadores y sus trayectorias, hablan de cómo fue llevada y es llevada, en cierta medida, la práctica del apoyo mutuo y de tipo sindical. Y, como se puede distinguir, hay dos tipos de usos, excluyendo aquellas organizaciones que sólo funcionan a modo de oficina: aquellas que tienen un uso más asambleario (la Wattina) además de contar con una oficina, y otras más de reuniones grupales pequeñas de directiva y de carácter cotidiano en torno a un desayuno u once en una mesa central (SOMUTAR y la Watt).

Ilustración 24: Síntesis del despliegue de la memoria ferroviaria: estrategia de transferencia que tiene más énfasis entre las huellas ‘carrera ferroviaria’ del estamento de Tracción y ‘sedes’



Fuente: Confección propia.

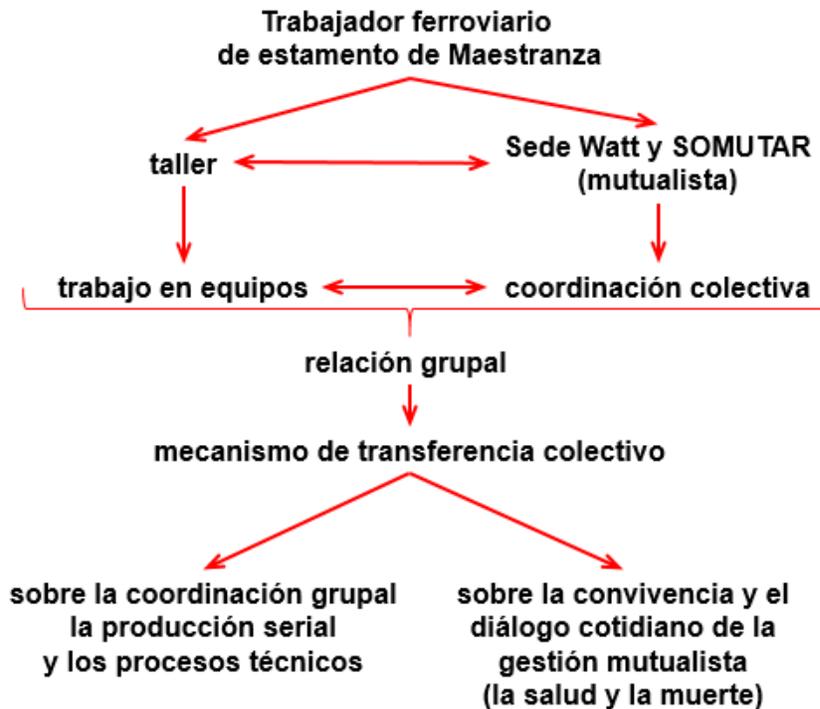
De acuerdo con lo recabado, y tomando la trayectoria sindical de la Wattina que funcionó hasta el reciente 2014, no es de extrañar que su espacio esté configurado para cumplir con ese funcionamiento: asambleas, votaciones, negociaciones, decisiones

colectivas. La práctica sindical en este espacio se caracterizó por funcionar mediante una lógica de reclutamiento de socios en donde la directiva presente observaba las cualidades de éstos y elegía a algunos como aprendices para ir puliendo sus capacidades sociales, comunicativas y de negociación política.

Los relatos compartidos por Gregorio Hernández, Mario Ordenes, Roberto Ramos, Alejandro Espinoza, entre otros, dan cuenta de que estos aprendizajes y habilidades dirigenciales se llevan a cabo bajo una noción de ‘escuela’ –concepto arrojado por ellos para señalar y recordar esta experiencia-trayectoria–, la cual consistió en instruir a los socios más colaboradores en la tarea de convertirse en agentes gestores y guías del gremio en el hacer reivindicativo. Tal como señalan ellos, se aprende a ser dirigente en este vínculo de uno a uno, se aprende a construir diálogo, a tomar decisiones colectivas en las asambleas y a llevar adelante negociaciones colectivas como dirigente, consiste en estudiar instrumentos legales y su modo de confección, levantar petitorios, comprometerse no con un partido en particular sino con un bienestar común que se vislumbra alcanzar como gremio; se aprende, en síntesis, a liderar procesos de organización colectiva y a conquistar los derechos laborales.

En este sentido la noción de ‘escuela’ se configura como mecanismo de transferencia de conocimientos, ya no técnico-industrial, sino que, de tipo organizativo y sociocultural para la autogestión del espacio, sus socios y su institución. Además, se un aprendizaje complejo que se da tanto en espacios colectivos como en la relación dual dirigente-ayudante, tal como en el contexto industrial se daba entre maquinista-ayudante. Y, si bien se construye en ambas dimensiones, es esta última la más gravitante entre los socios que se reconocen hoy en una trayectoria de aprendizajes dirigenciales, tal como se muestra en las narraciones.

Ilustración 25: Síntesis del despliegue de la memoria ferroviaria: estrategia de transferencia común entre las huellas ‘carrera ferroviaria’ del estamento de Maestranza y ‘sedes’



Fuente: Confección propia.

Por otro lado, el espacio de funcionamiento que tuvo SOMUTAR y el espacio en que aún la Watt sigue dando sus servicios, tal como se mencionó, da más énfasis a la relación grupal como mecanismo de transferencia de la práctica organizativa, ya que implicó literalmente administrar no sólo las cuotas y los beneficios económicos relativos a la salud de sus socios, sino que con ellos como sujetos que envejecen, se enferman y fallecen. Esta vinculación más sensible respecto del cuerpo y estado de salud de sus socios predispone a la directiva a una estrategia de transferencia de conocimientos organizacionales más preponderantes a un diálogo afectivo, en torno a una mesa, compartiendo un desayuno y una conversación para indagar el cómo están cada uno de sus socios. Esta modalidad fue caracterizada por ellos como ‘de convivencia’, la cual consiste en pasar más tiempo juntos compartiendo, en un acompañarse y considerarse a modo de contención, así como pragmático respecto de aportar una mejoría en el estado de salud de sus socios como en el estado de ánimo de sus familiares en caso de fallecimiento.

El trabajo en equipo y de coordinación creado en los talleres de la maestranza se desplegó en el modo de proceder de la administración de la práctica del apoyo mutuo en

donde la comunicación afectiva difirió de la comunicación más confrontacional del espacio en donde se llevaba a cabo la práctica sindical.

Ilustración 26: Síntesis de los mecanismos de transferencia de las huellas ‘carrera ferroviaria’ y ‘sedes’, y su convergencia con el concepto de solidaridad como principio de Apoyo Mutuo



Fuente: Confección propia.

Los mecanismos de transferencia de conocimientos sembradas en el espacio laboral pueden verse entonces desplazados hacia el territorio organizacional ferroviario. Por un lado la trayectoria sindical asociada al estamento de tracción conformó un mecanismo de transferencia basada en una estrategia con énfasis en la relación dual de aprendizaje –cultivo del espíritu reivindicativo– mientras que la trayectoria de la práctica mutualista encarnada por el estamento de maestranza conformó un mecanismo de transferencia basada en una estrategia con énfasis en la relación colectiva de aprendizaje –en el rito cotidiano de convivencia–, convergiendo ambos mecanismos en un principio estatuario que está muy marcado en la ética de los socios y en las sociedades que éstos constituyen: la solidaridad.

Esta solidaridad es el principio de apoyo mutuo en el cual se basan estas estrategias de gestión de conocimientos tanto técnicos como socioculturales y que se despliega a través de las experiencias y memorias de los trabajadores ferroviarios en su territorio de habitabilidad y residencia cual articulada red afectiva-efectiva. Esta idea de solidaridad se inscribe, en el marco de esta investigación, a los conceptos de ‘artificio’, ‘potencialidad’ y ‘fábrica ecológica’ de Vercauteren, de ‘agenciamiento’ de Guattari, de ‘habilidad social’ de Sennet, de ‘diálogo colectivo’ de Jelin y de ‘saber público’ de Aravena, de acuerdo con lo expuesto en el capítulo del marco teórico.

6.5.3. Hospital Ferroviario

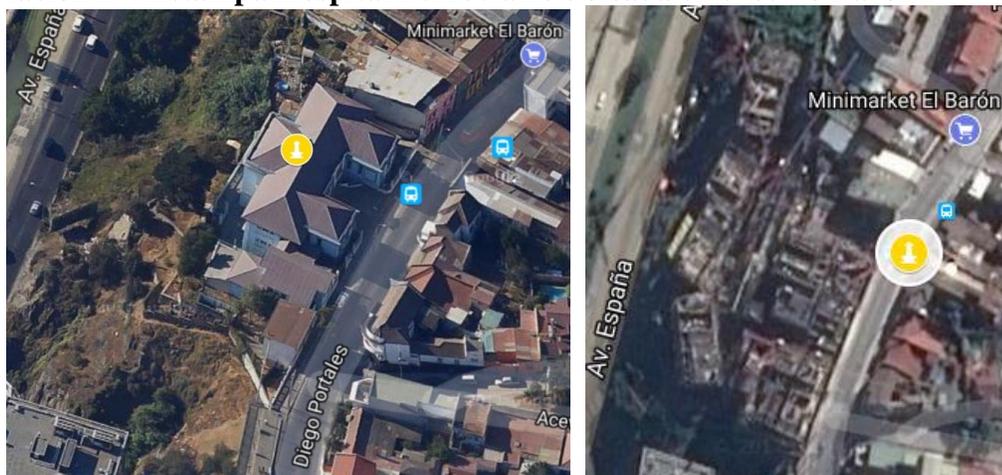
El gran número de trabajadores que, paralelo al ingreso a la carrera ferroviaria ingresaban a las organizaciones mutualistas, permitió que éstas tuviesen una gran capacidad de recaudación de fondos por cuotas mensuales que eran descontadas por planilla. Desde esta modalidad de autogestión de su propia seguridad social fue posible

apoyar a cada socio económicamente, mediante reembolsos, en gastos de salud y en la administración y acompañamiento por fallecimiento, junto a sus familiares directos como esposa e hijos e hijas.

En el contexto de fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, el cual se caracterizó por comenzar a incorporar dentro de su institucionalidad políticas para la protección social, convergió con esta capacidad de autogestión de las sociedades mutualistas de los trabajadores ferroviarios –además de la organizativa ya expuesta–. Por un lado, la EFE al crear dentro de su institucionalidad un Servicio Sanitario (1894), se comprometía a establecer un servicio médico y de botica en varias ciudades con centro industrial ferroviario, siendo una de ellas Valparaíso³². Mientras que, por otro lado, los trabajadores financiaban –también por descuento en planilla– la construcción de dicha inversión.

De acuerdo con lo recabado, fue gracias al financiamiento colectivo de todos los trabajadores del gremio ferroviario a nivel nacional que fue posible la construcción del hospital, el cual se fundó finalmente en 1928 en calle Diego Portales en el cerro Barón con la finalidad de atender a los trabajadores ferroviarios –tanto pasivos como activos– y a sus familias ante enfermedad y accidente laboral. Siendo esta última la mayor causa de atención. El Hospital Ferroviario (HF) se caracterizó por su excelente servicio en traumatología.

Ilustración 27: Estampa Hospital Ferroviario ubicada en el cerro Barón



Fuente: Confección propia en base a imagen obtenida de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus. Capturas tomadas a la coordenada 33° 02'29''S y 71° 36'13''W, a 592 mt. de altura, en agosto del 2017 y en octubre del 2017, respectivamente.

³² Mandato 1^o según D.S. n° 1.838 de 1894 de EFE.

A diferencia de las otras huellas encontradas en el estudio, la huella del Hospital Ferroviario –recordando que huella es el agenciamiento entre la práctica y el territorio–, hoy, no cuenta ni con un sujeto histórico de memoria, ni con una práctica organizativa, ni con un lugar o construcción donde haya un encuentro, dado que hoy es sólo un lote de más de 500 mt² sobre el cual se construye un proyecto inmobiliario privado que consiste en una serie de departamentos boutique y un hotel que señala en su propósito de construcción el “rescate esencia arquitectura ex hospital ferroviario” y por ofrecer “la mejor vista de Valparaíso”, confirmando el proceso de especulación inmobiliaria que duró más de diez años logrando finalmente que el inmueble pasará de ser usado en el rubro de la salud al de rubro hotelero a favor de una causa privada con fines de lucro; modificación de uso y de estructura, pese a que éste se encuentre en una Zona de Conservación Histórica de Lotes Fundacionales de la ciudad de Valparaíso (ZCHLF). En este sentido el HF es una huella más bien evocativa a diferencia de las toras huellas identificadas.

Como huella y de acuerdo con los relatos, el HF significó para el gremio ferroviario y sus familias, así como la carrera ferroviaria, otro acuerdo de cooperación y de mutua garantía, en donde por un lado se beneficiaba el recurso humano de la EFE –el cual era entendido como una fuerza de trabajo especializada a la que había tomado varios años de inversión en capacitar– y por otro el estado de salud y bienestar físico del trabajador. En este sentido, que el gremio haya participado en el financiamiento del HF significó no sólo operacionalizar dicho acuerdo y mutuo beneficio, sino que también hacer efectivo un derecho conquistado por mayor seguridad social, otorgándole al gremio, además, mayor sentido de pertenencia. Si la carrera ferroviaria fue una conquista al derecho laboral, el HF fue una conquista al derecho a la salud, así como las instituciones mutualistas lo fueron a su derecho a organizarse.

En base a este sentido de pertenencia respecto al HF es que, como lugar, significó más que alivio relativo a la salud ya que, de acuerdo con la memoria de los trabajadores, representa uno de los hitos más relevantes obtenidos mediante las acciones basadas en la autogestión, cooperación y el apoyo mutuo como principio de funcionamiento.

En el HF nació el funcionario ferroviario no industrial, sino que, de salud, gremio que fue el primero en autoformarse y formarse mediante talleres impartidos por universidades, en el cooperativismo. A partir de estos funcionarios el cooperativismo fue irradiado hacia otros estamentos de la EFE. Junto con lo anterior, el HF también fue un lugar de encuentro para que el gremio se riera de sí mismo a través de la ironía de ciertas expresiones culturales, como lo fue el conjunto de tonys de un grupo de ferroviarios que funcionó a modo de animación cultural para el acompañamiento de sus pares internados en el recinto.

Así, mediante la conversación informal y el diálogo inter-funcionarios entre estamentos en reuniones determinadas como mecanismo de transferencia de experiencias, fue cuajando paulatinamente entre ellos como grupos emergentes, la disposición a la

formación de la práctica cooperativa –en una primera instancia en las cooperativas de consumo y luego en las cooperativas de vivienda– y a través del grupo de tonys, se dio continuidad al canto y al humor irónico de las sedes, con la finalidad de animar a los compañeros ferroviarios en recuperación.

Estos procesos socioculturales gatillados en el Hospital Ferroviario son los que se interpretan en esta investigación como una práctica organizativa con principio de apoyo mutuo en donde convergen diálogos y se yuxtaponen tanto el trabajo, como el socorro mutuo, la expresión artística, entre otros, conformando a esta localidad como una huella, ya que hace referencia al agenciamiento entre esta práctica de un pasado reciente y el hospital.

Como se puede ver, dentro del Hospital Ferroviario se dio lugar al desarrollo de relaciones fraternas y directas con el cuerpo del compañero de trabajo y el de su familia, relación fundamental que conforma la estrategia de apoyo mutuo para la sobrevivencia y bienestar del trabajador ante una circunstancia adversa que amenaza su estado de salud, estrategia que se basa en tácticas cotidianas como el diálogo, la animación y acompañamiento, acciones desde las cuales se formaron los vínculos entre los socios; vínculos basados en la responsabilidad compartida en donde cada uno se entrega a una causa dando algo de sí, compromiso sin el cual no hubiese habido probablemente una vinculación a largo plazo ni una alianza que permita a las sociedades mutualistas ferroviarias funcionar de manera sostenida en el tiempo al día de hoy.

6.5.4. Cooperativas de vivienda

Los relatos compartidos por los trabajadores ferroviarios mencionan siete complejos habitacionales asociados a las residencias de familias ferroviarias, de las cuales cuatro corresponden al territorio de estudio correspondiente a las siguientes poblaciones: José Ignacio Zenteno del cerro Barón (1962-1964), Carlos Condell del cerro Molino (1942-1944), Luis Orlandini o 'la condor' como es conocida en el cerro Barón (1964-1966), y la Kassel y Puntilla de San Luis de cerro Placeres (1970-1981).

Ilustración 28: Despliegue de la huella complejos habitacionales constituidos por familias ferroviarias



Fuente: Confección colectiva en base a mapa de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

A diferencia de las sedes, los complejos habitacionales no se instalan contiguos a la industria. De hecho, el más antiguos de ellos es el más distante físicamente y el más reciente es el más cercano al complejo industrial. Y, de estas cuatro poblaciones, la que tienen menos mención en los relatos son:

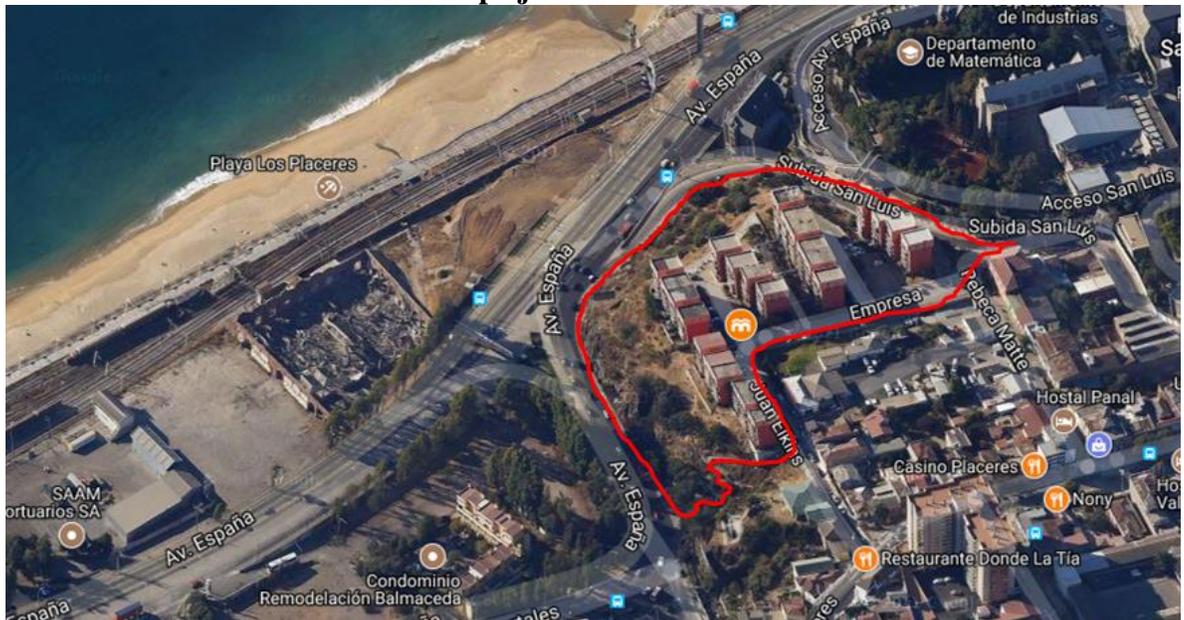
La población Zenteno, la cual no es construida producto de una cooperativa de vivienda ferroviaria, sino que por la Corporación de la Vivienda (CORVI) en terrenos particulares para obreros de la Caja de Empleados Particulares, La Interoceánica de Vapores y la Marina Mercante. Sin embargo, es mencionada porque pese a ello, igualmente dentro del fondo común recolectado por estas cajas, también fueron aceptadas un número menor de familias del rubro ferroviario. Y si bien el fondo de las cajas son producto de la acumulación de capital de los mismos trabajadores y en muchos casos administrados por ellos mismos, este complejo habitacional no fue producto de una cooperativa, sino de una adquisición mediante la CORVI.

Y la población Carlos Condell, la cual sólo es mencionada por el Sr. Alejandro Espinoza, ya que, si bien es construida por intermedio de una cooperativa de vivienda de trabajadores ferroviarios y la Corporación de Servicios Habitacionales (CORHABIT), quienes participan del mapeo colectivo no tienen mayores antecedentes de ella, aunque sí reconocen que fue una de las primeras experiencias de cooperativas de vivienda ferroviarias que dio inicio al proceso de industrialización y urbanización de la ciudad, especialmente en el sector colindante a la industria ferroviaria.

Los dos complejos habitacionales más recordados son el de la población Cónдор y el de Puntilla de San Luis. Ambos complejos consisten en viviendas sociales colectivas consistente en bloques de no más de cinco pisos, conectados por pasillos y escaleras comunes y construidas con la técnica de hormigón armado como parte fundamental de la expresión arquitectónica del mismo bloque, los cuales tienen departamentos que cuentan con un asoleamiento equitativo y buena circulación del aire, es decir, un conjunto con condiciones higiénicas, obras típicas del modernismo arquitectónico.

La población Cónдор, si bien no fue construido mediante una cooperativa de vivienda, sino que por intermedio de la Caja de Retiro de Previsión de los Ferrocarriles como ente financiador –Caja que fue creada para el ahorro previsional como también para la inversión del bienestar de los trabajadores ferroviarios como práctica del socorro mutuo– y la CORVI como ente constructor, es significativa para los ferroviarios porque como gremio requirió una alta organización entre los socios postulantes dado que debían saber negociar con el Departamento de Bienestar de la EFE para lograr el apoyo de ésta en el acuerdo de los plazos y cuotas del dividendo hipotecario, logrando por ejemplo, que cada ferroviario beneficiado, pagara un dividendo sin reajuste por aproximadamente veinte años, según relata el Sr. Víctor Sánchez y Manuel Gómez.

Ilustración 29: Vista aérea del complejo habitacional Puntilla de San Luis



Fuente: Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

La población Puntilla de San Luis –nombre con el cual llaman al complejo habitacional total que implica a esa población como a la población Kassel– en tanto, es reconocida

mayormente porque sí fue obtenida mediante la gestión de dos cooperativas ferroviarias trabajando unidas: la cooperativa de vivienda ferroviaria Kassel y cooperativa de vivienda ferroviaria Puntilla de San Luís y porque, además, significó para ellos afrontar múltiples dificultades del contexto.

Si bien en general los mecanismos de transferencias de conocimientos organizativos desde la práctica del cooperativismo –a diferencia de la práctica mutualista y sindical– fueron más mediados y promovidos por el Estado a partir de una serie de instrumentos legales y programas políticos de la época, aun así dependió, aunque en un menor grado que las prácticas ya mencionadas, en la capacidad de organización y autogestión de los mismos trabajadores. Ya que, si bien los ferroviarios entrevistados describen la práctica del cooperativismo como una organización si bien mediada por organismos técnicos, también es definida como una organización auto-gestionada, es decir, administrada por ellos mismos y respaldada por un ‘escaso y/o débil apoyo técnico’ difícil de encontrar con la calidad técnica y ética que ellos esperaban, y, una vez encontrado, ‘había que saber cuidar’.

Particularmente en la experiencia conjunta de las cooperativas de vivienda Kassel y Puntilla de San Luís, implicó –además de administrar un fondo común, una colectividad asociada y procurar la transparencia del proceso constructivo más la gestión, administración y construcción de las viviendas y su entorno barrial respecto a los servicios básicos, espacios comunes de convivencia, entre otros– afrontar obstáculos burocráticos producto del terremoto del ‘71 que no pone en orden prioritario de la agenda estatal atender a una cooperativa sino que a los damnificados, también tuvieron que hacer frente a las devaluaciones del valor de la moneda en varias oportunidades a lo largo de los once años de gestión de las cooperativas, más el poder fáctico en el periodo de dictadura que se tradujo en obstáculos burocráticos, administrativos y legales que favorecían a grupos vinculados a funcionarios del ejército por sobre otros gremios de trabajadores, como es el caso de los ferroviarios.

Como señalaron los señores Rigoberto Núñez y Alejandro Guerrero, sin la trayectoria organizativa sindical y mutualista que llevaban incorporada como enseñanza entre los socios de las cooperativas, no hubiesen podido sacar adelante como tal el derecho a la vivienda propia en ese contexto de dificultad que afrontaron en la marcha.

En este sentido se reconoce como mecanismo de transferencia de esta huella, la capacidad de negociación y habilidad de coordinación con los organismos públicos y asesores técnicos pertinentes, así como la capacidad de mantener a los socios organizados en instancias assemblearias y de decisión colectiva con el ánimo afiatado en pos de cumplir su objetivo final: obtener la vivienda propia para 152 trabajadores y sus respectivas familias y conquistar ese derecho como trabajadores.

6.5.5. Organizaciones deportivas socioculturales

Desde la llegada del fútbol a Chile a fines del siglo XIX, y particularmente con la instalación del Estado Ferroviario “Fernando Walda Palma” –en los terrenos del ex –persa Barón y Gasómetro Barón, hoy, tienda de retail– a comienzos del XX en pleno apogeo de la industria portuaria y ferroviaria en Valparaíso, los clubes deportivos de carácter barrial creados por los trabajadores se fueron multiplicando en la ciudad. Algunos de estos primeros clubes deportivos creados entre los trabajadores ferroviarios fueron: el CD Reparaciones Eléctricas, CD Empleados, CD Coches, CD Soldadores, CD Torno, CD Automotores, entre otros.

Como es posible apreciar, todos estos clubes emergieron de acuerdo al lugar de trabajo en que se desenvolvían laboralmente su grupo de trabajadores, ya sea por taller, máquinas o por estamentos. Hoy, en el territorio seleccionado para este estudio hay ocho clubes deportivos, de los cuales tres son de raigambre ferroviaria: el CD Locomotora conformado por el estamento de Tracción en 1930 en cerro Placeres, el cual tuvo su sede en el centro de Valparaíso y dejó de existir en el periodo de dictadura, el CD Humberto Nelson de 1938, el CD Bernardo O’Higgins de 1940, el Centro Atlético Juventud (CAJU) de 1946, éstos últimos, todos del cerro Barón.

Ilustración 30: Despliegue de la huella sedes de las organizaciones deportivas-socioculturales del Cerro Barón



Fuente: Confección colectiva en base a mapa de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

Los clubes deportivos mencionados emergieron producto del uso del espacio público por parte de los hijos de los trabajadores ferroviarios, quienes para recrearse jugaban en las calles y pasajes de sus casas con una pelota de trapo cuando aún las calles eran de tierra. Y, en la medida que se fueron organizando estas familias en torno a este juego, se fueron creando grupos o equipos de fútbol que, más que sólo instancias para el desarrollo deportivo sirvieron para el esparcimiento y recreación de la familia en general.

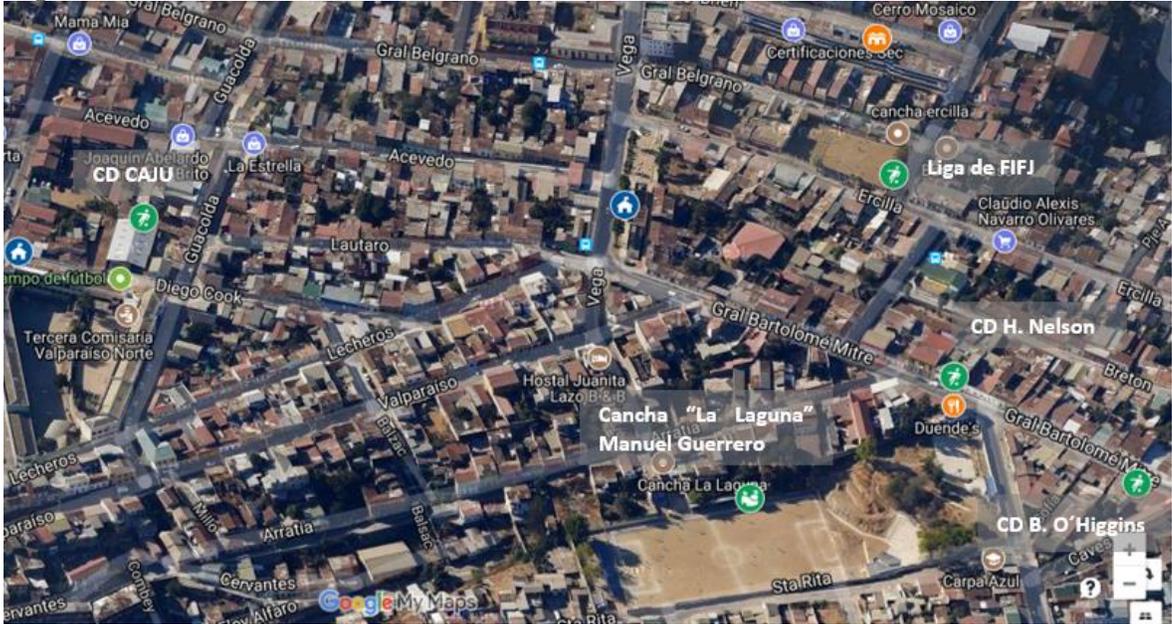
Las actividades de autogestión y la constante organización devinieron en clubes deportivos-socioculturales que pudieron acceder a un terreno y levantar sus propias sedes e incluso tener una pequeña cancha de babyfútbol, las cuales desde ese entonces se convirtieron en un lugar de encuentro comunitario en torno a las convivencias y manifestaciones culturales autogestionadas que a su vez permitía la recaudación de fondos para su funcionamiento. Sin duda que el contexto político de los gobiernos radicales que dio apoyo a acciones y organizaciones sociales de este tipo influyó en este desarrollo.

En la actualidad, los clubes deportivos mencionados mantienen sus sedes abiertas a la comunidad, todos ellos cuentan con un salón que –además de estar cargado de copas, lienzos y fotografías de su trayectoria deportiva y social– permite ser usado para ofrecer, en días determinados de la semana, pescado frito o cenas bailables a la suerte de la olla en conjunto con manifestaciones artístico-culturales. Han ampliado sus ramas deportivas, postulan a proyectos concursables –además de contar con la cuota mensual de sus asociados– para su financiamiento, siendo su principal objetivo ser actores sociales activos dentro del barrio.

Estos tres clubes deportivos participan dentro de la Asociación de Fútbol Barón (ASOBA) –una de las asociaciones que son parte de la Asociación Nacional de Fútbol Amateur (ANFA), que lamentablemente cobra grandes cuotas en relación al presupuesto de carácter barrial de los clubes y esgrima un discurso sólo deportivo-competitivo en el que se hace borrosa la noción de ‘amateur’, es decir, de que sea una práctica por placer y sin recibir dinero a cambio–, la cual hace uso de la cancha Manuel Guerrero, “La Laguna”, de propiedad municipal. Pero, más importante que este espacio, de acuerdo con lo recabado, es su participación en la cancha Ersilla como clubes pertenecientes a la Liga de Fútbol Infantil Forjadores de Juventud (1974).

La Liga –tal como se señala en la descripción del proceso histórico-social de los trabajadores ferroviarios de Valparaíso y de acuerdo a las narraciones recabadas– es valorada y recordada por los ex trabajadores ferroviarios por haber sido un espacio recuperado y habilitado desde la adversidad, una adversidad espacial porque era un basural y por una adversidad política en donde los toques de queda y la desconfianza entre los vecinos había sido instalada por operadores políticos a través de las juntas de vecinos.

Ilustración 31: Despliegue específico de la huella sedes de las organizaciones deportivas-socioculturales del Cerro Barón



Fuente: Confección colectiva en base a mapa de Datos de mapas © 2017 Google Imágenes 2017, CNES / Airbus, DigitalGlobe, Landsat/Copernicus.

El rol de la Liga fue y es articular a los clubes deportivos, especialmente a los clubes colindantes a ella en el territorio, para programar campeonatos y a su vez ser usado como espacio de enseñanza del fútbol mediante el entrenamiento, especialmente para que sea usado por los equipos infantiles de los niños y niñas del barrio, dado que así se les mantiene distantes de situaciones de vulnerabilidad asociadas al tráfico de drogas.

De acuerdo con lo recabado, el trabajo colaborativo y en cooperación se entiende como un legado que se pone en práctica en la modalidad de trabajo y autogestión de estos espacios. En este sentido, estas cualidades se articulan como mecanismos de transferencia de conocimientos para la organización territorial de carácter deportivo-sociocultural. El compañerismo, la solidaridad y la noción de escuela –en tanto que lugar de enseñanzas no sólo relativas al fútbol, sino que de trabajo en equipo y de superación personal– es lo que en las narraciones se puede desprender como reflejos éticos de esos mecanismos o estrategias organizativas y de autogestión.

La transferencia de estos conocimientos se efectúa a través del enseñar a ser dirigente generacionalmente –de los socios más viejos a los más jóvenes, tal como ocurre en la práctica sindical–, y también en el modo en que los clubes son activados como espacio en que los roles directivos y el trabajo colectivo entre los socios es importante para sostener la organización –roles activados y trabajo en equipo necesario desde la convivencia, similar a como es sostenida desde la práctica mutualista–. Que estos clubes

deportivos desborden hoy el límite del fútbol amateur se basa en el hecho de que se auto-comprenden como organizaciones interdependientes de los vínculos comunitarios y con una traza identitaria perteneciente al barrio.

6.6. Despliegue de la memoria

La memoria de raigambre ferroviaria, como se ha podido ver, gravita fuertemente en la traza del pasado reciente cuando las prácticas organizativas mutualistas y sindicales co-existían con el trabajo industrial, es decir, la carrera ferroviaria. Curiosamente el estado físico actual del Complejo Ferroviario Industrial Barón y el Hospital Ferroviario se encuentra en calidad de ruina y/o de especulación inmobiliaria.

Las experiencias desde las cooperativas de vivienda y la organización de los clubes deportivos nutrieron este campo de relaciones afectivas-efectivas basadas en el principio de apoyo mutuo. Hoy, esos complejos habitacionales relativos a las cooperativas de viviendas ferroviarias si bien han ido modificando sus residentes dado que la generación inicial de trabajadores ferroviarios ha ido falleciendo, aún su pasado reciente es significativo entre sus habitantes más antiguos, sus familias y socios de las organizaciones mutualistas ferroviarias, por la adversidad de obstáculos que les tocó enfrentar en general y porque aún como bien inmueble sigue siendo usado y vivenciado como parte del paisaje urbano de la ciudad. Mientras que las organizaciones mutualistas si bien aún funcionan en sus sedes como espacios abiertos a la comunidad barrial y activos con sus respectivos socios, éstas se ven a sí mismas amenazadas.

Veamos a continuación una tabla de síntesis de las huellas y sus mecanismos de transferencia de conocimientos:

Tabla 1: Síntesis de las huellas y sus mecanismos de transferencia de conocimientos encontrados

HUELLA	LOCACIÓN (territorio)	PRÁCTICA ORGANIZATIVA con principio de apoyo mutuo	MECANISMO DE TRANSFERENCIA
Carrera ferroviaria	Complejo Industrial Ferroviario Barón	Relación jerárquica para el aprendizaje técnico	En Tracción: relación maquinista-ayudante. En Maestranza: relación colectiva grupo-aspirante.
Sedes de organizaciones mutualistas ferroviarias	Av. Diego Portales #766 en cerro Barón y en Pasaje Juan Elkins en cerro Placeres	Mutualismo y Sindicalismo	Noción de escuela del aprendizaje de generación en generación del espíritu reivindicativo y la capacidad de

			negociación y la noción de convivencia del aprendizaje colectivo en torno al socorro mutuo.
Hospital Ferroviario	Av. Diego Portales #340 cerro Barón	Diálogo	Diálogos interfuncionarios, ánimo moral y compañerismo
Cooperativas de Vivienda Ferroviarias	Población Kassel y Puntilla de San Luís: Pasaje Juan Elkins en cerro Placeres. Población Carlos Condell: entre calles Providencia, Ovalle, Justina y Jenner en cerro Molino. Población Los Cóndores: O'Brien #476 en cerro Barón	Trayectoria sindical y mutualista	Capacidad de negociación de la directiva y capacidad asamblearia de los socios para las decisiones colectivas
Clubes deportivos-socioculturales	CD CAJU: Diego Cook #275. CD H. Nelson: Mitre #543 CD B. O'Higgins: Mitre #128. Liga: Chaigneaux #315	Trabajo en equipo, colaboración, cooperación,	Disposición a la vinculación comunitaria y transferencia del rol de dirigente, de generación en generación.

Fuente: Confección propia.

Como es posible apreciar a través de las cinco huellas encontradas y sus respectivos mecanismos de transferencia de conocimientos, la memoria de raigambre ferroviaria no es literal, ni homogénea, ni estática. Por el contrario, es móvil, fragmentada y se va reapropiando y resignificando constantemente. En este sentido, el despliegue de la memoria es observable mediante relaciones de agenciamiento entre el territorio y las diversas prácticas organizativas con principios de apoyo mutuo encarnadas por los trabajadores ferroviarios, porque es visible en tanto que reapropiada en una práctica localizada y resignificada en su compartirse oralmente. Los clubes deportivos señalados, en este sentido, son el reflejo de cómo la memoria es reapropiada y resignificada en otras generaciones de socios y vecinos.

Las huellas sitúan el despliegue de la memoria ferroviaria desde el complejo industrial ferroviario como punto de inicio hacia las sedes de las organizaciones mutualistas-sindicales ferroviarias hacia el barrio. Y luego desde esa primera zona se puede ver un segundo despliegue hacia los complejos habitacionales ferroviarios, especialmente hacia aquellos que se constituyeron gracias a las cooperativas de viviendas ferroviarias y los clubes deportivos-socioculturales de raigambre ferroviaria en el territorio. Sin embargo, este despliegue está condicionado con el modo en que el pasado reciente es leído por sus propios protagonistas.

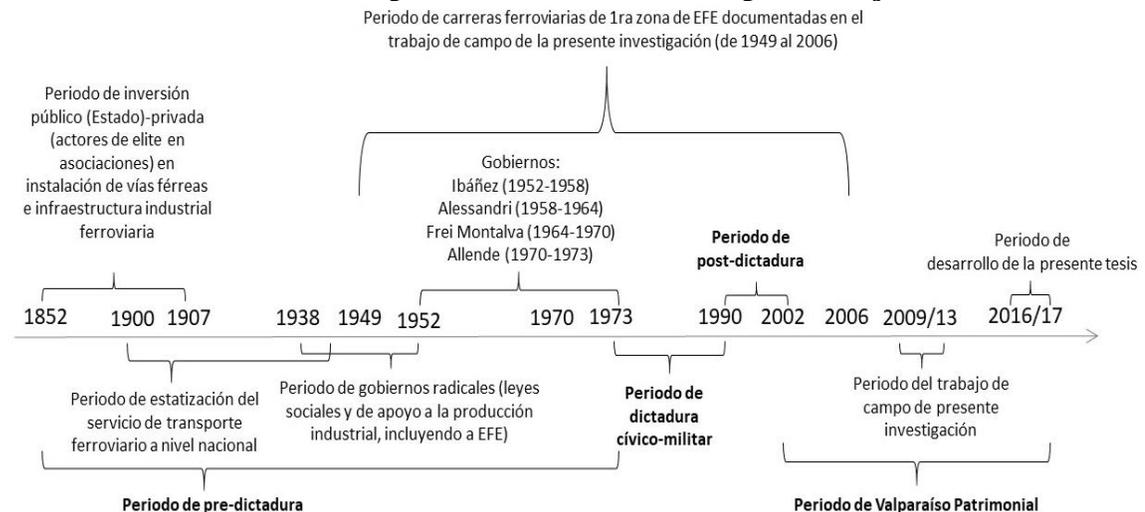
CAPITULO 7: AUTO-RECONOCIMIENTO DEL PASADO RECIENTE

7.1 El despliegue de la memoria en el pasado reciente

Las cinco huellas encontradas y sus respectivos mecanismos de transferencias de conocimientos son respecto de un periodo, procesos y contextos particulares. Dentro del proceso político-económico de la EFE y el proceso histórico-social de los trabajadores ferroviarios, el territorio sufre varios cambios en su configuración, pasando de ser un sector rural a un sector industrializado y urbanizado, siendo este periodo aproximadamente de cien años desde que es trazable la memoria ferroviaria a partir de la huella ‘carrera ferroviaria’ hasta la actualidad.

Estos periodos corresponden a cierto momento de las huellas encontradas y en este sentido, ha sido posible ver cómo se ha modificado en el tiempo el agenciamiento entre el territorio y las prácticas organizativas ferroviarias ya que, las memorias que tienen los ex – trabajadores ferroviarios de sí mismos como sociedades, cambian según al tiempo al que se refieren de sí mismos.

Ilustración 32: Periodos del pasado reciente recabado por los sujetos entrevistados



Fuente: Confección propia.

Las temporalidades reconocidas en los relatos son fundamentalmente cuatro: el periodo de “pre-dictadura” que va de 1852 –año en que es inaugurada la ruta férrea entre Valparaíso y Santiago– hasta 1973, el periodo de “dictadura” que va de 1973 a 1989, el periodo de “post-dictadura” que va de 1990 al 2002, año en que Valparaíso es declarada ciudad patrimonial por la UNESCO y el periodo “Valparaíso patrimonial” que va del

2002 a la actualidad, específicamente hasta el 2013, año en que se terminan de hacer el levantamiento de la documentación oral para la presente investigación.

7.1.1. El periodo “pre-dictadura”

Este amplio periodo es reconocido por los trabajadores ferroviarios desde referentes históricos claves que ellos reconocen como parte de su ‘cultura de antecedentes’ (Vercauteren, 2010) o ‘sustrato cultural’ (Jelin y Pino, 2003) sobre la cual inscriben su traza histórica, valga la redundancia, inscribiéndose a ‘huellas’ (Ricoeur, 1999) como gremio y ‘entretjejen’ (Jelin, 2002) la memoria de sus experiencias como trabajadores.

Dentro de este periodo hay 4 subperiodos identificados: el primer periodo corresponde a la etapa de inversión en la instalación de la vía férrea entre privados y el Estado entre 1852 y 1907; el segundo periodo corresponde al proceso de estatización del sistema de transporte ferroviario en las rutas del centro y sur del país entre el 1900 y 1940; un tercer periodo es el que corresponde a los gobiernos radicales, momento en que se inicia una fuerte inversión en los procesos de industrialización del sistema de transporte ferroviario e industrial en general en el país y EFE logra administrarse con estabilidad desde la institucionalidad del Estado entre 1938 y 1952; el cuarto y último periodo es el que va entre 1952 y 1973, el cual se caracteriza por la maduración organizativa de tipo reivindicativa y la creciente participación de los trabajadores ferroviarios dentro de la EFE, esto, a través de una serie de cuatro gobiernos de diferentes ámbitos políticos pero que fueron gradualmente representando la voz de las demandas hecha por los gremios a través de diferentes programas sociales y económicos para enfrentar la creciente inflación.

De estos 4 subperiodos, los dos primeros fueron identificados mediante la revisión documental y los últimos dos son los que fueron reconstruidos históricamente y oralmente por los testimonios, correspondiendo a sus experiencias de su pasado reciente desde el presente.

Relativo a los primeros subperiodos, se reconoce la práctica del socorro mutuo como una trayectoria preexistente y sumamente significativa para el gremio ya que le demostró su capacidad organizativa a nivel nacional apenas iniciaban su desempeño laboral. Además, se vincula la carrera ferroviaria no como algo aislado que asumen como hombres jóvenes que se inician en ella, sino que varios de los relatos asumen una inscripción a la trayectoria familiar de sus propios bisabuelos, abuelos, padre y/o tíos. Relatando incluso, en el caso de los trabajadores de Tracción, el esfuerzo que implicó para ellos llegar a ocupar el puesto de maquinista ya que antes sólo había extranjeros en esos escalafones. O, cómo, generaciones anteriores financiaron con su trabajo la construcción del Hospital Ferroviario.

Luego, relativo a los últimos dos subperiodos, se hace referencia a las recordadas décadas de los años ´40, ´50 y ´60 en que el desarrollo sociocultural e industrial reflejaba las políticas de los gobiernos radicales en donde se fortalecieron varios programas

sociales que beneficiaron al gremio en general. Este tiempo es reconocido como un pasado reciente esplendoroso de iniciación a la carrera laboral, también por implicar una rica articulación sociocultural en el territorio, evidenciado por el grado de maduración de las organizaciones mutualistas y sindicales de acuerdo a las medidas, petitorios y programas propuestos e incorporados a la EFE así como el grado de vinculación y participación que tenían los socios en estos espacios como en el tejido barrial y social de la ciudad, la inversión de algunas cajas en proyectos inmobiliarios sociales para la obtención de la vivienda propia o la organización de cooperativas de vivienda y la proliferación de organizaciones territoriales de carácter deportivo-sociocultural.

El concepto que mejor caracteriza este pasado reciente de los ex – trabajadores ferroviarios entrevistados es el acuñado por el Sr. Rubén de la Fuente como ‘fenómeno ferroviario’, para comprender en su conjunto dos dimensiones fundamentales del gremio: su capacidad solidaria, fraterna y de unidad desde los vínculos afectivos que conforman alianzas entre los mismos trabajadores, así como su articulación federada con capacidad estratégica y de negociación efectiva.

El despliegue de la memoria en este periodo va de la industria al barrio y del barrio a la ciudad, dado que hay un desplante del tejido social en el territorio que va conformando su urbanidad y convivencia en general.

7.1.2. El periodo de “dictadura”

El pasado reciente que corresponde a este periodo es enunciado de manera homogénea por los ex - trabajadores ferroviarios entrevistados, como un periodo de cierre en donde varias cosas acabaron, siendo el concepto de ‘desmantelamiento’ el que es acuñado en la mayoría de los relatos para nombrar el proceso en que es desarmada la industria y desestructurada la carrera ferroviaria por las autoridades de la época, el cual implicó también la privatización de derechos sociales y servicios básicos bajo la idea de ‘modernización’, medidas represivas y de control cívico que engendraron temor, desconfianza entre las personas, fragmentación del tejido social y la prohibición de manifestaciones artístico-culturales.

Ejemplo emblemático de este periodo fue la privatización del servicio del Hospital Ferroviario, así como también que las sedes de las organizaciones mutualistas se remitieran a cumplir sólo su función de dar beneficios económicos ajustándose a su rol como sociedades de socorro mutuo sin poder ejercer como sindicato, sino hasta la segunda mitad del periodo en que las condiciones para funcionar como tal habían sido modificadas a favor de los empleadores y no de los empleados; también, habían dejado de ser un lugar de encuentro para las expresiones artístico-culturales.

A este periodo también corresponde la valorada experiencia de las cooperativas de vivienda ferroviarias Kassel y Puntilla de San Luis por haber sabido cumplir con el objetivo de conquistar el derecho a la vivienda en un periodo adverso política y económicamente.

Los clubes deportivos en tanto, como organizaciones territoriales, se les auto-reconoce como espacios de resistencia, aunque igualmente haya descendido la participación de ellos en ese periodo. La experiencia de la Liga de Fútbol Infantil Forjadores de Juventud es reconocida por haber emergido en un contexto adverso de fragmentación social y por haber habilitado y recuperado un espacio público en alianza y cooperación con, por y para los propios vecinos, de familias ferroviarias en su mayoría.

Tras el concepto de 'desmantelamiento' se deja entrever en los relatos un contexto no sólo hostil al cual afrontar, sino que un periodo de antagonismos y disputa en donde el poder orgánico, federado, afectivo-efectivo del 'fenómeno ferroviario' –tal como lo ha acuñado el Sr. Rubén de la Fuente para efectos de explicar este periodo– es reprimido por el 'poder fáctico', como él señala.

Este contexto adverso es auto-reconocido por comprender una ruptura del tejido social, lo cual se entiende en un doble sentido. Por un lado, desde el mismo momento del Golpe de Estado, hay una escisión entre el sujeto trabajador y su espacio laboral tras el despojo de la industria como por la desvinculación masiva y sistemática de la EFE bajo la idea moderna de 'racionalización' de la fuerza de trabajo en distintas áreas productivas del país, siendo el sistema de transporte ferroviario y su industria metalmecánica, una de ellas. Curiosamente luego del desarme y desmantelamiento de la industria, sus inmuebles quedan abandonados, vaciados de sentido y convertidos en ruinas que son declaradas en este periodo como Monumentos Históricas y Zonas Típicas.

Por otro lado, ocurre una fragmentación en el territorio, donde el espacio laboral se va relegando a los intereses económicos de este poder fáctico, disociándose del espacio organizacional –donde se encuentran las sedes de las sociedades de socorros mutuos y sindicatos– y del espacio barrial –donde se encuentran los complejos habitacionales ferroviarios y los clubes deportivos-socioculturales–.

La imposición de un nuevo modelo económico-social cambió estructuralmente al país y a nivel local, de acuerdo con lo recabado, dispone al gremio ferroviario a asumir un Estado represivo que obliga al repliegue como estrategia para poder resistir en el territorio y perdurar en el tiempo –como lo fue a través de los conocimientos organizativos en las sedes mutualistas ferroviarias y en los clubes deportivos a través de la Liga de Fútbol Infantil Forjadores de Juventud–, pero a costa de perder asociatividad entre sí.

En este sentido la memoria ferroviaria pasó de estar 'entretejida' (Jelin, 2002; Jelin y Pino, 2003) y 'habilitada' (Sennett, 2012) en el territorio, creando una red de equipamientos culturales entre la industria y la ciudad en general, a estar retirada y replegada en huellas puntuales, que reflejó ya no un continuo sino un revés de la memoria.

7.1.3. El periodo de “post-dictadura”

Además de esta disociación repentina entre los dos espacios mencionados anteriormente, el carácter diferente entre una y otra, sus diferentes intereses y necesidades acentúan aún más el distanciamiento. Por un lado, los trabajadores y ex – trabajadores ferroviarios sólo se enfocaron en ejercer el socorro mutuo, perdiendo gradualmente otros usos de socialización de sus sedes que aportaban convivencia, multiplicación de aprendizajes y expresiones artístico-culturales; y por otro lado, a los hijos de los ferroviarios y vecinos en general, que en sus necesidades deportivas y comunitarias, paulatinamente comenzaron a tener un rol cada vez más importante para conformar lo que son hoy los clubes deportivos: un lugar de encuentro comunitario; no idílicamente, sino que a costa de un largo proceso con crisis de participación en las labores dirigenciales producto de las desconfianzas instaladas en el periodo anterior.

Pero, en general, al reforzarse las medidas de privatización y desmantelamiento del sistema de transporte ferroviario iniciadas en dictadura, el deterioro del sindicato es gradual y su cierre inmanente debido a la precarización creciente, la flexibilización de las relaciones contractuales y laborales dentro de la EFE y sus filiales, limitando enormemente la rotación de trabajadores dentro de la empresa. El espesor estratégico queda bloqueado y el campo de acción del gremio queda recluido únicamente a la labor del socorro mutuo en las sedes de sus organizaciones mutualistas.

La memoria de este periodo se sabe a si misma olvidada y abandonada. Los ex – trabajadores como agentes de la ciudad se sienten cruzados por problemáticas respecto de su futuro porque ahora, envejecidos y desposeídos de su rol activo, incluso como ciudadanos, se saben débiles y limitados, se reconocen como actores sociales no considerados por la autoridad, autoridad con la que antes podían dialogar, negociar y proponer programas conjuntos de trabajo. Ellos ahora también son ruina, pero ruina no resignada, sino que ‘problemada’ (Vercauteren, xx), es decir, reflexionando sobre su entorno y su rol constantemente, produciendo problematización a modo de diagnóstico o estado del arte sobre sí mismos como ‘adultos mayores’ en torno a su salud, pensiones y convivencia y, sobre su entorno, elaborando propuestas de autogestión para su continuidad.

7.1.4. El periodo “Valparaíso patrimonial”

Este periodo se caracteriza por inaugurar, desde la declaratoria de Valparaíso como “Patrimonio de la Humanidad”, el cambio de rubro productivo de la ciudad, de industria primaria a industria terciaria, específicamente de servicios culturales, turísticos y patrimoniales.

El periodo actual se comprende, desde lo recabado, constantemente en comparación con el pasado reciente, en donde se contraponen un modelo económico que ha priorizado las relaciones competitivas por sobre las cooperativas y desde allí, estructuralmente, el hecho de que lo que antes era parte de un derecho hoy es un producto de mercado, como la vivienda y la protección social, en donde el trabajador pasa a ser cliente y se

desvincula del proceso que implica la construcción de su vivienda o de su previsión social. Lo que antes era comprendido como un derecho, hoy es normal y naturalmente asimilado como un bien de mercado al cual sólo tienen acceso quienes pueden pagar por él.

Así, de manera transversal, los relatos al hacer mención de este periodo muestran su indignación ante el ‘abandono’ tanto del complejo industrial y como del Hospital Ferroviario, que provoca la ‘ruina’ de dichos espacios, pese a que haya un declarado interés por el patrimonio de la ciudad. Este abandono también es sentido hacia ellos mismos como actores sociales, ahora ancianos, que activaron económica y culturalmente a un país, lo cual se ve reflejado en las pensiones precarias que reciben varios de sus socios.

Estos tres casos expuestos en los relatos hacen referencia a este periodo y pueden leerse en clave de acuerdo con el proceso de patrimonialización de Valparaíso caracterizado por Aravena, quien señala que esta forma de acceso al pasado y de gestión del pasado, ha vaciado de sentido a la ciudad, cosificándola para volverla sólo una mercancía bajo la apócope de ‘bien cultural’. En este sentido es que se puede interpretar que circunscribir el pasado reciente y el capital cultural de los ex – trabajadores ferroviarios al patrimonio, es transformarlo en ruina, desactivarlo en su potencialidad histórica o intervenirlo antropológicamente su comunidad a un punto en que puede interferir su ritualidad cotidiana.

Veamos a continuación una síntesis del auto-reconocimiento que hacen los ex trabajadores ferroviarios de su pasado reciente:

Tabla 2: Auto-reconocimiento del pasado reciente de las organizaciones mutualistas desde el presente

PERIODO	HUELLAS	Auto reconocimiento del pasado reciente desde el presente (2013)
Pre-Dictadura	Carrera ferroviaria (estamentos y escalafones) Sedes (mutualismo, sindicalismo y actividades socioculturales) Hospital ferroviario Cooperativas de vivienda (Carlos Condell y otras experiencias como Los Cóndores) Clubes deportivos (por oficios y por territorio)	<i>Fenómeno ferroviario:</i> Fuerza, valor, estrategia, capacidad negociadora y articuladora. Compañerismo, trabajo en equipo, solidaridad, respeto, alianza.

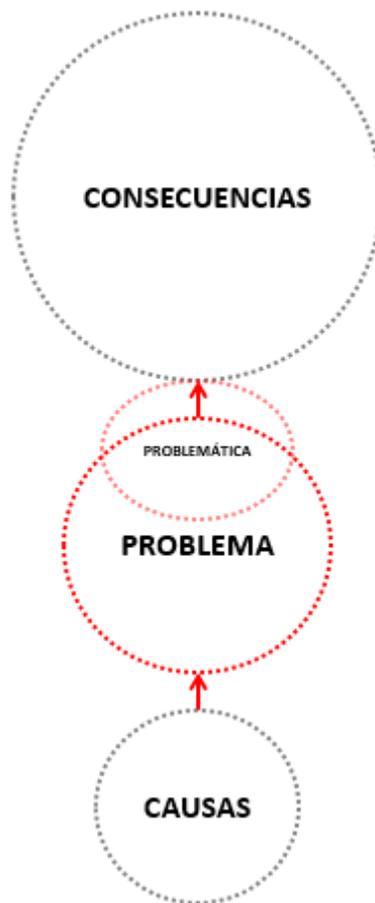
Dictadura	Desmantelamiento (de la industria y la carrera) Sedes (sólo socorro mutuo y sindicalismo fragmentado) Hospital Ferroviario (privatizado) Cooperativas de vivienda (Kassel y Puntilla de San Luís) Clubes deportivos (por territorio, aparece Liga)	Desmantelamiento sistemático de la industria como del tejido social. Pérdida de las capacidades, olvido, cierre. Poder fáctico sobre poder orgánico.
Post-Dictadura	Ruina (del complejo industrial) Hospital ferroviario (especulación inmobiliaria) Sedes (sólo socorro mutuo) Complejos habitacionales (recambio de residentes) Clubes deportivos (por territorio)	Expectativa de recomposición, decepción o sentimiento de abandono por promesa incumplida.
Valparaíso Patrimonial	Ruinas y especulación inmobiliaria (del complejo industrial y el Hospital Ferroviario) Sedes (sólo socorro mutuo) Complejos habitacionales (recambio de residentes y aumento de valor de propiedades) Clubes deportivos (por territorio)	Hoy, ante contexto de Valparaíso patrimonial y su auto-reconocerse en esta ciudad: Cómo gestionar nuestro espacio, nuestra organización; ¿necesitamos a otros?, ¿cuál es nuestra identidad? A quién transferir, cómo transferir, qué transferir.

Fuente: Confección propia.

CAPITULO 8: ÁRBOL DEL PROBLEMA

La lectura que el grupo de ex – trabajadores ferroviarios hacen de su pasado reciente hace emerger reflexiones que ellos hacen de sí mismos como organizaciones mutualistas, las cuales convergen en la problemática sobre la continuidad del despliegue de sus memorias.

Ilustración 33: Marco lógico del “Árbol del Problema”



Fuente: Confección propia.

Considerando el proceso político-económica de la EFE, el proceso histórico-social enarbolado por los propios ex – trabajadores ferroviarios y las reflexiones sobre su devenir como sociedades en relación con las memorias de su pasado reciente expresadas en el marco de esta investigación, es que, el ‘árbol del problema’ como herramienta,

ofrece un marco lógico para la identificación del problema mediante el análisis de sus causas y los efectos o consecuencias de tal problema.

8.1. El problema

Para los ex – trabajadores ferroviarios agrupados en las sedes de las sociedades mutualistas ferroviarias de Valparaíso, especialmente a aquellos vinculados a la Watt y la Wattina, acceder a revisar las experiencias de su pasado reciente, re-construirlo a partir de determinadas huellas (Ricoeur, 1999) y hacer una lectura de ellas, resignificarlas y reincorporarlas de acuerdo a sus actuales necesidades e intereses (Ricoeur, 1999; Jelin, 2002), implicó asumir una serie de preguntas a nivel colectivo como comunidad –quiénes somos, por qué y para qué–, para así, mediante el diálogo y la narración disponer y permitir su transmisión como memoria (Jelin, 2002).

El ejercicio de memoria consistió en, desde el común –desde el presente y desde un territorio geográfico específico– trazar las experiencias pasadas que han servido como consignas o agenciamientos de enunciación colectivas que les ha permitido estar inscritos, ser empujados y proyectar expectativas que les ha permitido fabricar su territorio y cultivarse como grupo de agentes sensibles a los cambios de coyuntura que los atravesaban.

A partir de este diálogo y narraciones múltiples es que se distinguió un problema: **la continuidad de la memoria ferroviaria está amenazada, en peligro de desaparecer.** En este sentido los ex – trabajadores ferroviarios, como agentes –actores sociales atravesados por el deseo, la emoción y la ideología– se han ‘adueñado de sus recuerdos tal y como relumbran en el instante de un peligro’ (Benjamin, en Aravena, 2009), encadenando sus memorias unas con otras a partir de reflexiones que también se asumen como un auto-encargo –es decir, hacia ellos mismos como grupo, así como también una exigencia afectiva-efectiva a un otro profesional del campo de la gestión cultural– en torno al cómo continuar, para qué y hacia quiénes transferir la memoria para evitar el término y cierre de las sociedades mutualistas ferroviarias de Valparaíso.

En este sentido es importante puntualizar que este problema es identificado por ellos mismos a través de la exposición de sus reflexiones construidas desde la relación de agenciamiento entre sus prácticas de apoyo mutuo y las sedes de sus organizaciones. Este es el lugar y el sujeto desde donde se articula la problemática y se identifica el problema, y no desde los clubes deportivos-socioculturales, ya que estos son otros sujetos que no se auto-identifican como ferroviarios, aunque como institución tenga esa raigambre de origen.

8.2. Causas del problema

Hay una causa medular de la cual proviene el problema identificado y es de orden natural: los socios y socias de las organizaciones mutualistas ferroviarias están

perdiendo vitalidad, envejeciendo y falleciendo por las dolencias propias de esta etapa de la vida. Y, tras esa evidencia surgen las siguientes interrogantes: ¿si envejecen los socios necesariamente envejece la organización? ¿por qué sólo somos socios viejos? ¿Cómo y por qué llegamos a esto?

Luego entonces, emergen los supuestos e indagaciones colectivas: si envejecen los socios, no necesariamente debe envejecer la organización, ya que éstas nacen y se desarrollan en base a una trayectoria acumulada común que fortalece a 'quienes nos sucederán', así como 'nosotros nos beneficiamos y aprendimos' de esta organización que veló por 'nuestros' beneficios y que fue creada por quienes 'nos' precedieron. En este sentido, la vejez institucional robustece a la institución, no la debilita; a diferencia del sujeto aislado, que naturalmente por envejecer, fallece.

Sin embargo, que las organizaciones mutualistas ferroviarias sólo estén constituidas por socios ancianos, pasa por el hecho de que hubo un momento –en el periodo de dictadura mayormente, momento desde el cual la disminución de personal bajó abruptamente, al igual que la contratación de nuevo personal– en que dejaron de ingresar socios jóvenes y ¿quiénes eran esos jóvenes? Los socios nuevos eran trabajadores (activos) que ingresaban a las sociedades, al menos a una, paralelamente que comenzaban su carrera laboral en la industria ferroviaria, por lo tanto, había un equilibrio entre los socios activos y pasivos en ese pasado reciente.

En la actualidad en cambio –desde el 2006 en adelante, aproximadamente, año en que la última decena de socios había pasado de ser activo a jubilado, en la filial Metro de Valparaíso (MERVAL)–, el ciento por ciento de los socios que fueron trabajadores ferroviarios, hoy son pasivos y tienen sobre 70 años, aproximadamente. Y, algunos si bien pueden trabajar esporádicamente en funciones puntuales en alguna actividad, éstas son infrecuentes e informales. Además, de los socios hoy activos –que son una minoría de un 10% en relación con el total de socios aproximados por sociedad–, varios de estos son hijos de ex –trabajadores ferroviarios que no alcanzaron a trabajar dentro de la EFE antes de que fuera desmantelada, sino que se dedican a otras áreas o tipos de trabajo.

La razón de este envejecimiento institucional se debe también a que por muchos años podían ser asociados a estas organizaciones única y exclusivamente los trabajadores de la EFE, siendo admisible el ingreso limitado de parientes hace menos de diez años, es decir, sólo sus hijos y esposas –familia directa–; y esto, sólo en algunas organizaciones. El ingreso de esta nueva generación se ha permitido gradualmente en cada vez más sociedades y ha sido discutida en varias asambleas y reuniones, produciéndose finalmente el cambio mediante modificaciones estatutarias.

Otras causas que se asocian al envejecimiento de las organizaciones mutualistas ferroviarias, es el debilitamiento progresivo que han tenido en general las sociedades mutualistas a nivel nacional en el proceso de reestructuración de la seguridad social desde el Estado a través de determinadas leyes y políticas desde la segunda mitad del

siglo XX. Esta causa, añade al envejecimiento, un debilitamiento estructural entre las sociedades mutualistas, las cuales antes tenían mayor grado de cooperación y relación estratégica a través de las gestiones de la Confederación Mutualista de Chile, y por ende también mayor acceso a redes de apoyo y más diversidad de fuentes de financiamiento.

Por último, pero no por ello menos importante, es la fragmentación social provocada por la Dictadura cívico-militar, la cual aisló y disoció las huellas de la memoria ferroviaria, es decir, dividió a los actores sociales de un territorio con el objetivo de obtener control civil, irrumpiendo en la orgánica preexistente, descomponiendo un tejido socio-comunitario en grupos humanos disociados unos de otros, aunque compartieran un mismo territorio y una misma trayectoria como barrio.

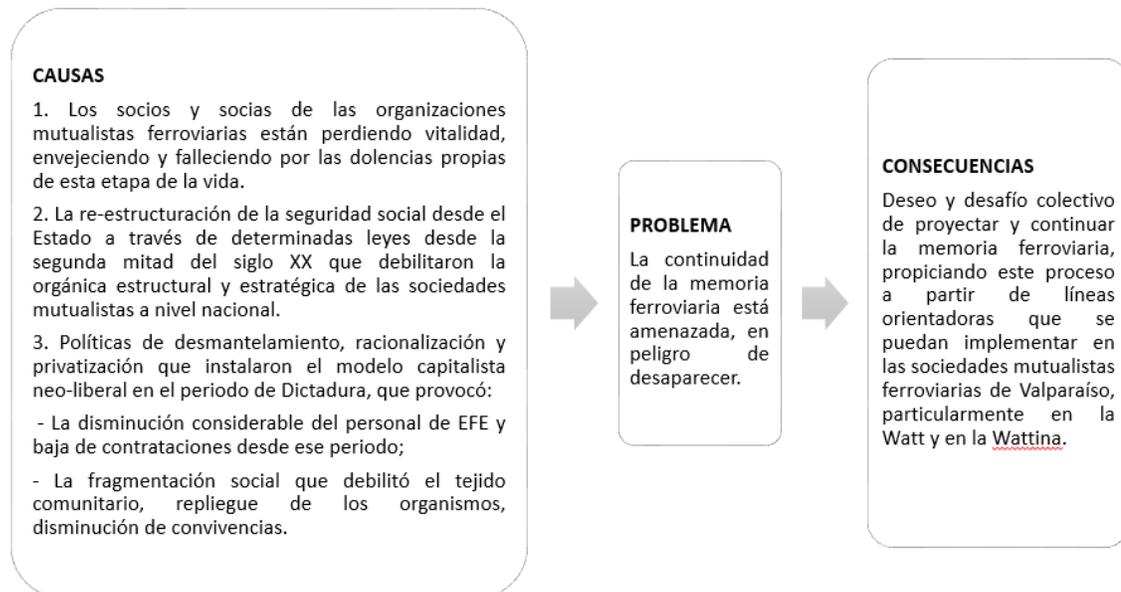
De acuerdo con lo expuesto, la causa principal del problema –que a primera vista es “natural”– es posible profundizarla y hallar en ella factores culturales que produjeron **el envejecimiento y pérdida de vitalidad de las organizaciones mutualistas ferroviarias**, siendo la principal causa las **políticas de desmantelamiento, privatización y racionalización impuestos en el periodo de dictadura**. Es posible interpretar entonces que, **el estancamiento y debilitamiento de los mecanismos de transferencia de memoria ferroviaria se deben principalmente a los cambios estructurales** –nuevo modelo económico-social– instalados en el periodo señalado.

8.3. Consecuencias del problema

Las consecuencias del problema señalado, con sus respectivas reflexiones, derivan hacia un **reconocer un deseo colectivo de continuar con la memoria ferroviaria** no por mera nostalgia o porque resulte bonito, sino porque aún en los relatos los ferroviarios reconocen una deuda histórica hacia quienes fueron parte del desarrollo de la ciudad de Valparaíso y de la red del sistema de transporte ferroviario en el territorio en general; deuda que los incorpora a ellos como actores sociales. Y, tras ese deseo, se halla el **desafío de proyectar la continuidad de su memoria, ya que ésta tiene una predisposición pedagógica de ser enseñada, puesta en circulación, en relación, tal cual lo fuera en su pasado reciente en su disposición de ser copartícipe en la construcción de la ciudad, pero, en el ‘destello de peligros’ contemporáneos que son necesarios identificar y asir para la reconfiguración grupal**.

Es en este sentido que la consecuencia genuina de este problema es que se vuelva colectivamente pragmático tal deseo-desafío en una estrategia de gestión cultural que propicie la continuidad de la memoria ferroviaria en Valparaíso a partir de lineamientos generales que puedan dar una orientación inicial a un programa colectivo de autogestión que se pueda diseñar e implementar en las sociedades mutualistas ferroviarias. Un programar en el sentido de prospectar la memoria (Vercauteren et al., 2010), es decir, que permita el despliegue, cultivo y cuidado de ésta identificando y localizando los límites ‘de sí’ –de las sociedades mutualistas ferroviarias de Valparaíso–, sus posibilidades, necesidades, intereses, conflictos y desafíos.

Ilustración 34: Síntesis del árbol del problema



Fuente: Confección propia.

La crisis por ‘desaparecer’ de las sociedades mutualistas así como su debilitamiento como organizaciones, es susceptible de ser administrado en la dimensión micropolítica de la práctica del apoyo mutuo, en donde lo afectivo se pone en coherencia también con lo efectivo en diferentes escalas de funcionamiento, como lo es en lo estratégico y lo más cotidiano en las acciones diarias, instancias en donde sucede la formación del apoyo mutuo, cual ‘espacio de solidaridad dentro de los mismos socios que velan por el cuidado del otro’ cultivando un ‘compañerismo, una solidaridad de clase’, produciendo un aprendizaje que modifica el *ethos* de cada uno, en palabras del Sr. Roberto Ramos.

La continuidad de la memoria se sostiene, también, en el sentimiento de logro personal de cada ex – trabajador ferroviario, en el sentimiento de orgullo propio por lo logrado en la carrera como en el ámbito personal en torno a valores que le han servido para la vida, para su bienestar en torno a lo fraterno, el construir alianzas. El sentimiento de agradecimiento insufla una obligación –de *ob-ligare*, que liga–, un deber de continuar con la memoria, a predisponerla enseñable, transmisible, heredable, narrable. Así como también una noción de vocación de servicio que permite que uno pueda ser agente multiplicador de lo recibido, tal como señalan los ancianos ferroviarios.

Las herramientas incorporadas para vivir, para ‘seguir’, las cuales están constantemente recreándose y probándose, son relativas tanto a los conocimientos técnicos, conocimientos societarios mutualistas, reivindicativos, cooperativos y territoriales, así como de cuidado de sí como organizaciones y comunidad en general que prioriza,

protege y vela por los bienes comunes de su colectivo, en convivencia, alianza y fraternidad.

En este sentido es que **la memoria se puede prospectar, para devolverle el aliento al grupo y abrir pistas inéditas para su reconfiguración**, como dice Vercauteren al referirse a la micropolítica de los grupos. Esto es relevante considerando el contexto y coyuntura en la que se sitúa la memoria organizativa del apoyo mutuo ferroviario en Valparaíso, un Valparaíso “patrimonial” que desde allí se interpela el uso, vigencia y transmisión de estas memorias y conocimientos.

CAPITULO 9: LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE GESTIÓN CULTURAL PARA PROPICIAR EL DESPLIEGUE DE LA MEMORIA FERROVIARIA

Los lineamientos que se perfilan a continuación tienen un carácter estratégico y se plantean desde el campo de la gestión cultural, comprendida para efectos de la presente investigación, como un gestar que, como señala Zubiría, consiste no en administrar ni manipular, sino en *“propiciar y complejizar la germinación, gestación y comprensión de los procesos culturales; ayudar a parir y potenciar los actos creadores y receptores de individuos, comunidades y grupos sociales. Es la insistencia constante en que todos somos actores históricos”* (Zubiría, 1996:32-33).

Ayudar a parir memoria ferroviaria, en el sentido de propiciarla y complejizarla como proceso cultural, es el objetivo de este apartado. Esta labor, se hace en función de los antecedentes recabados y del contexto cultural en el que se encuentra Valparaíso como ciudad desde su declaratoria como Patrimonio de la Humanidad. El trabajo de memoria en este caso no puede plantearse ingenuamente o disociada del agitado proceso de patrimonialización de la ciudad, sino que necesariamente debe ser complejizado al confrontar tal dimensión, problematización sin la cual no sería posible propiciar el despliegue de la memoria, su potencialidad y su recepción.

Y, si el patrimonio es el aparato ideológico de la memoria según Candau (Aravena, 2009) que pasa por mecanismos artificiales de des-contextualización y re-contextualización como proceso de patrimonialización para su legitimación como puntualiza Prats, entonces necesariamente complejizar el trabajo de la memoria para propiciar su despliegue, pasa por aumentar y diversificar las interlocuciones respecto de esta memoria, es decir, implica incluir discursos tanto en conflicto como en asimilación de tal memoria.

Un mecanismo clave para esa inclusión es la participación, a partir de la cual se puede propender también a una pertinencia en la gestión cultural de la memoria para gestar su despliegue. Por un lado es incluido el anciano ferroviario como un actor social legítimo de participar del desarrollo de la ciudad, y por otro lado es relevante reconocer que en esa participación hay una potencialidad de trazar los conocimientos locales del territorio –o sus capitales (Bourdieu)– a un camino de experimentación que comulga con el deseo y el desafío de ‘fabricar un territorio’ donde se continuaría desplegando y cultivando prácticas sociales basadas en el principio de apoyo mutuo, a la vez que éstas se vinculan sensibles a las mutaciones posibles (Vercauteren et al., 2010).

Dado que la gestión del patrimonio cultural en Valparaíso ha tenido un enfoque más bien mercantil, es decir, que prioriza y toma en cuenta el factor económico por sobre otros –sociales, ambientales o culturales, por ejemplo–, produciendo un vaciamiento de sentido en el cual se ha marginado e invisibilizado a los sujetos, sus prácticas y sus territorios, es importante que estos lineamientos apunten a darles lugar. En este sentido,

es que la complejización de la memoria ferroviaria para propiciar su despliegue debe estar orientada a su uso, vigencia y transmisión en relación con la inclusión y visibilización de su sujeto, sus prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo y sus lugares de raigambre en el territorio de la ciudad.

Desde el árbol del problema se desprenden tres lineamientos estratégicos orientadores, los cuales tienen por objetivo propiciar el despliegue de la memoria ferroviaria, lo cual se hace a través de la promoción del agenciamiento o relación simbiótica entre el territorio y las prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo, y la posterior promoción de los mecanismos de transferencia de éstos conocimientos como relación de agenciamiento entre sus huellas y sus sujetos protagonistas.

De acuerdo con la investigación desarrollada, los tres lineamientos que se proponen desarrollar en las organizaciones mutualistas ferroviarias son: la re-vinculación territorial, la reactivación del apoyo mutuo y la reincorporación del anciano ferroviario.

9.1. Re-vinculación territorial

Que las sociedades mutualistas ferroviarias se re-vinculen territorialmente significa volver a vincularse con sus propios socios, así como con organizaciones territoriales del sector que sean de raigambre ferroviaria, no para calcar una relación pasada, sino para subsanar la fragmentación del tejido sociocomunitario en el ejercicio de volver a pensar las necesidades e intereses comunes de éste y sus habitantes, en su mayoría adultos mayores.

Los beneficios de este ejercicio podrían permitir sondear, relevar y atender necesidades e intereses comunes así como reconocer las adversidades, precariedades y hostilidades transversales del contexto y de la actualidad, para luego re-programar estratégicamente la gestión de: las relaciones de sus socios, especialmente a los recientemente integrados como las esposas e hijos o con aquellos en condición de atención urgente por problemas de salud o de otra índole a nivel familiar; sus sedes, como espacios potenciales de memoria y reflexión territorial; su organización, en la cual se considere su trayectoria federada y otros modelos estratégicos de gestión del espacio para la obtención de financiamiento; y la relación con otros organismos del territorio, entre los cuales es conveniente considerar a los clubes deportivos, las juntas de vecinos, los centros culturales comunitarios y a la Liga de Fútbol Infantil Forjadores de Juventud, para así atender los comunes respecto al 'anciano', no como sujeto aislado, sino que también como un actor social inmerso en las redes de familia y espacios de socialización comunitarios en general.

En este último sentido, es pertinente entonces, propender una mirada estratégica asociada a la idea de vinculación, en donde las sociedades puedan establecer convenios de colaboración con diferentes entidades de la región que no sólo otorguen beneficios económicos en rebajas como con las que ya cuentan, entre ellas, ópticas, implantes de

audífonos o con determinados centros médicos, sino también con instituciones que puedan ofrecerles servicios que requieran ser cubiertos en tanto que ellos a su vez resulten un conveniente espacio de interacción y circulación, como las universidades y determinadas facultades y carreras, colectivos deportivos y recreacionales, centros de investigación, memoria y patrimonio, o incluso con colectivos o movimientos con quienes converjan políticamente y puedan potenciar sus petitorios o demandas como grupo amplio de jubilados para su bienestar.

9.2. Reactivación del apoyo mutuo

Volver a activar los principios del apoyo mutuo en las sociedades mutualistas ferroviarias puede parecer una redundancia, pero de acuerdo con lo investigado, éste tiene la disposición creciente de multiplicar sus dimensiones de colaboración y cooperación en la medida que quienes lo ejercen, identifiquen las hostilidades del entorno a la cual hay que confrontar organizadamente mediante acciones puntuales como aquellas sostenidas frecuentemente en el tiempo. En este sentido, y considerando que en la actualidad la adversidad es más bien estructural, no sólo referente al modelo económico actual, sino del tipo de subjetividad que éste produce (Vercauteren, 2010).

Es necesario re-activar el ejercicio del apoyo mutuo en el sentido de ejercerlo más allá de la instancia del beneficio económico en reembolsos médicos y gastos funerarios, lo cual ya es útil, sino que es necesario re-activarlo en acciones de contención hacia los ex – trabajadores ferroviarios y sus familias en situación de mayor precariedad por un lado y, por otro, retomar el principio fraterno y efectivo del apoyo mutuo como conocimiento local y sus diferentes vías de organización y encarnación en el territorio.

La memoria ferroviaria desde el principio de apoyo mutuo adquiere movilidad y se dispone a circular como aprendizaje sobre la micropolítica de los grupos, el cuidado de sí que éstos tengan y su capacidad de autogestión y desarrollo. Este conocimiento local, en el contexto del Valparaíso actual en su vertiginoso proceso de patrimonialización, puede converger con la trayectoria de otros grupos de este tipo y con propósitos de varios colectivos acerca de la gestión colaboradora y cooperativa; pero sobre todo, activarse como capital cultural propio de los habitantes de la ciudad para promover una democracia participativa en ámbitos cada vez más públicos.

9.3. Reincorporación del ‘anciano’ ferroviario

Es importante recordar que, referenciar al ‘anciano’ como agente, se hace en una doble dimensión. Por un lado, de acuerdo con lo que señala Aravena, es necesario rescatar el buen sentido de esta palabra ante el eufemismo burocrático de ‘adulto mayor’, el cual lo supedita sólo a un rango etario bajo el cual subyace tácitamente una noción de invalidez, situación pasiva como ex – trabajador o jubilado, cuando en verdad, tener más de 60 o 65 años no significa dejar de trabajar, especialmente con la precaria situación previsional de hoy en día. Anciano, indica Aravena, viene del latín *antianus*, aludiendo a alguien de

avanzada edad que ante todo significa ‘el que estuvo aquí antes que nosotros’ (Aravena, 2009 y 2014).

Por otro lado, y en continuidad con el concepto de *antianus*, Vercauteren señala que la figura del ‘antepasado’ en muchas ocasiones está en la periferia de los grupos transmitiendo grandes y pequeñas historias, narrando logros e invenciones que habían permitido incrementar las fuerzas colectivas, transfiriendo formas participativas de construir un bien común (Vercauteren, 2010).

Es en este sentido que es pertinente volver a incorporar, es decir, integrar en el cuerpo de la ciudad, el rol del habitante anciano mediante un sistema de escucha en donde el conocimiento de aquellos que estuvieron aquí antes permita re-componer la memoria ferroviaria y sus prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo como formas participativas de construir un bien común; la memoria, como conocimiento público (político) que a su vez permite recuperar la potencialidad histórica e incidencia local (re-apropiación y re-significación) de quienes la narran.

Ilustración 35: Relación recíproca de los tres lineamientos estratégicos de gestión cultural



Fuente: confección propia.

Los tres lineamientos estratégicos planteados desde la gestión cultural se entienden complementarios entre sí y en permanente relación y flujo a modo de puntos posibles de

ser dinamizados, cual acupuntura, los cuales al ser trabajados podrían dar inicio a la circulación de la energía endógena aquí yacente, para procurar el uso, vigencia y transmisión de la memoria, su despliegue en tanto que fábrica ecológica, como diría Vercauteren.

CONCLUSIONES

El cómo se despliega hoy la memoria de los ex - trabajadores ferroviarios en el territorio colindante al Complejo Industrial Ferroviario Barón de Valparaíso, respecto a su pasado reciente, es complejo y suscita múltiples observaciones y, como objeto de estudio investigado, necesariamente está imbricado con la subjetividad de quien investiga, el enfoque de observación que se propone como modo de investigación y la matriz conceptual y operativa con que se vislumbran caminos en torno al oficio de la gestión cultural.

Ilustración 36: Síntesis de 1ra etapa del proceso de investigación



Fuente: Confección propia.

La presente investigación tiene un desarrollo con movimiento acaracolado o en espiral, en el cual primero se delimita el territorio de estudio a partir del concepto de raigambre ferroviaria en el cual los mismos extrabajadores reconocen la influencia de la industria ferroviaria en la ciudad de Valparaíso. Luego, una vez que se indaga en el proceso

económico-político desde la constitución de la Cia. Del FF.CC. Valparaíso a Santiago y su instalación en la ciudad, así como en el proceso histórico-social de los trabajadores ferroviarios conformado principalmente por prácticas organizativas basadas en el principio de apoyo mutuo, fue posible articular una figura más amplia y compleja del sujeto trabajador ferroviario como actor social y agente dentro del contexto ciudad.

De ese contexto amplio se distinguieron huellas de sus memorias, entendidas como agenciamientos entre sus prácticas organizativas y su territorio de residencia (lugar de trabajo, habitación, recreación, entre otros) colindante al complejo. Tales huellas, de acuerdo con las narraciones recabadas, fue posible localizarlas y caracterizarlas para dar cuenta de cómo se ha desplegado la memoria de raigambre ferroviaria en el territorio mediante la identificación de sus mecanismos de transferencias de conocimientos y su correlación estratégica como memoria que es resignificada y reapropiada de generación en generación de acuerdo a las necesidades e intereses que suscite cada contexto y circunstancia de adversidad en determinado tiempo/espacio.

Respecto a este primer movimiento de la investigación es posible concluir lo siguiente:

Del proceso económico-político de la industria ferroviaria en Valparaíso (periodo 1852 - 2006) se encuentra fundamentalmente matizado por cuatro factores: **a) La preponderancia del factor mercantil por sobre otros, el cual ha sido el foco del concepto de desarrollo sobre el cual se cimienta la institucionalidad republicana de Chile, incluyendo dentro de esa institucionalidad estatal a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de 1884 y su antecedente, la Compañía de Ferrocarriles de Santiago a Valparaíso de 1852; b) La conjunta acción entre la inversión extranjera y la élite nacional, que proyectó el escenario comercial bajo la figura del ferrocarril para mantener, ésta última, su posición de poder en los nuevos mercados industriales, instalando modelos productivos regulados por su propio actuar dentro de la institucionalidad estatal; c) El proceso de estatización durante el siglo XX, el cual conllevó un proceso social que implicó gradualmente mayores grados de organización y participación de los trabajadores dentro de la EFE y en los territorios que el riel vinculaba; d) Y el proceso de racionalización y desmantelamiento, el que se caracterizó por el cierre de la industria ferroviaria y la posterior profundización de sus medidas mediante políticas de privatización del equipamiento industrial y a través de la licitación de los servicios de transporte.**

A partir de la investigación documental hecha, se puede concluir que, desde sus inicios la instalación de la vía férrea, durante el periodo colonial, se caracterizó por responder a la necesidad económica de la élite –grupos que aún vivían del trabajo hacendado, como los terratenientes, algunos mineros y comerciantes–, quienes garantizaron la distribución de sus productos a nivel nacional e internacional a través de este sistema de transporte fundamentalmente basado en el criterio económico de generar demanda, ya que el tráfico no preexistía, sino que el establecimiento del ferrocarril lo crea, promueve y desarrolla.

A partir de allí es que **la instalación del ferrocarril en el territorio del país no fue planificada, sino que completamente descoordinada, lo cual se puede ver reflejado en los diferentes tipos de trocha³³. Luego, en el periodo industrial, se fue marcando aún más dicho factor de acuerdo con los intereses de los movimientos de importación y exportación de mercancía de la elite criolla.**

A fines del siglo XIX, en la medida que el rol del Estado iba tomando más injerencia en la administración y gestión de las instalaciones ferroviarias, el paradigma del papel moderno y nacional del Estado chileno en la economía hibridó medidas proteccionistas e intervencionistas. Este sello, según Salazar, responde a una característica fundamental de la economía del país y la acumulación de capital de la elite chilena, característica que Guajardo respalda indicando que, **la estrategia de estos grupos consiste en proteger sus intereses económicos en distintos contextos y así mantener sus referentes oligárquicos.**

En Chile, señala Guajardo, esa estrategia consistió en incorporarse a la economía exportadora y asociarse a intereses transnacionales a la vez que mantenía su poder rural en el territorio nacional, fijando o rechazando límites al mercado, también, desde su rol en los puestos públicos del Estado (Guajardo 2007). Es a este proceso de relación en torno al patrimonio ferroviario entre el Estado y la elite que el autor lo nombra **'acuerdo de caballeros', concepto que no es definido por él, pero sí ejemplificado en una serie de casos en que es posible desprender que éste es un artificio estratégico normalizado como modalidad de administración pública en que la matriz de decisiones sobre el país es tomada por una elite que tiene figuras o miembros repartidos por igual en sus roles de hacendados, en el parlamento y en el gobierno** (Guajardo 2007).

Sobre esta normalidad y naturalizadas prácticas económicas y políticas es que la administración del transporte ferroviario se va centralizando en una dirección general con cuatro divisiones territoriales, las superintendencias, paralelamente a los tanteos institucionales del Estado en el proceso de estatización de ferrocarriles en la zona central y sur del país. En este sentido, decidir bajo qué institución se acata la administración de ferrocarriles tiene una connotación estratégica en el ámbito económico-político.

Dentro de estas divisiones, **la Compañía del FF.CC. de Valparaíso a Santiago (CFVS), en la zona central inauguró la distribución de los productos procedentes del puerto de Valparaíso hacia el interior de la región hasta llegar a la estación Mapocho de Santiago.** Si bien el trabajo industrial se inauguró con la creación de la zona de abrigo que dio pie a la industria portuaria, fue la instalación de esta vía férrea la que dinamizó el trabajo industrial en general a lo largo de todo el sector costero hasta llegar a Viña del Mar, eje que se caracterizó como sector industrial hasta 1973.

³³ Trocha es el ancho de la vía férrea.

A partir de esta vía, el sector Barón se fue robusteciendo como sector industrial ferroviario, al pasar de ser una ‘fábrica general’ de carácter autárquico y producción discontinua de menor volumen (Guajardo, 2006) a una maestría con diversos talleres en torno a la labor metalúrgica, la reparación de locomotoras y la construcción de piezas, de carácter vertical y producción continua (Torres, 2013); desarrollo que obligó a la EFE, más las exigencias laborales de sus propios trabajadores, ordenar su fuerza laboral en lo que se constituiría luego como la ‘carrera ferroviaria’. **Ya para comienzos del siglo XX, la proyección del desarrollo en Valparaíso estaría basada en la idea de ‘ciudad industria’, idea que se inscribiría en el discurso estatista de la época desde el gobierno de A. Alessandri.**

El proceso de estatización de la EFE se desarrolló con intensos debates basados, estructuralmente, en la emergente y cambiante institucionalidad del Estado hacia su camino modernizador con vías en ampliar su capitalización hacia la industrialización, así como también basados en la tácita y normalizada administración pública de ‘acuerdo entre caballeros’ que consistió en sostener los referentes oligárquicos de la elite.

Por un lado, los estatistas daban prioridad a la importancia de brindar el servicio como agente civilizatorio, promotor de tráfico, estimulador de la actividad productiva y comercial que va de la mano con la explotación de recursos naturales y la necesidad de que éstos sean distribuidos para su comercialización; y por otro lado, los anti-estatistas indicaban que aventurarse a la celeridad del vapor no era pertinente al rol del Estado, ya que a éste compete el orden, la justicia y el ingreso nacional, mas no ser empresario.

El rumbo estatista sin embargo, más que por mero debate político y adherencia de partidarios, se fue delineando debido a que, ya para la década de 1870, las vías férreas en la zona central del país contaban con tráfico que no lograron ser un buen negocio para los inversionistas locales, quienes optaron entonces por traspasar más pronto que tarde ‘la tarea’ al sector público en donde el Estado no sólo tenía un rol de aval financiero –ya que por medio de la venta de acciones éste pasaría a ser el accionista mayoritario– sino que, después con la venta completa de las compañías, asumiría el rol de propietario y administrador (Guajardo 2007).

En este sentido, se puede concluir que, **el contexto económico-político en que la EFE se asumió como tal, desde un comienzo fue en detrimento del Estado con tal de que, la elite y los inversionistas que la respaldaran, se vieran beneficiados. Desde la instalación de la vía por inversión de capitales extranjeros hasta probar su rentabilidad o no en la circulación de productos, tanto la elite como los inversionistas recuperaron su inversión al traspasar la infraestructura, por venta de acciones, al Estado.**

Y desde aquí, incluso desde la lectura de la documentación histórica, la información sobre el proceso económico-político es insuficiente y precaria para determinar objetivamente el debilitamiento de la EFE. De acuerdo con lo recabado, el proceso de

estatización destila el decaimiento de la industria, pero **al profundizar en los factores determinantes de la vulneración de la industria ferroviaria, éste, no es precisamente en torno a medidas estatistas.**

En la medida que el Estado iba asumiendo mayor injerencia en la propiedad y administración de la industria ferroviaria, hubo tres momentos dentro de este proceso en que, desde políticas estatistas y desarrollistas, éste inyectó recursos y programas de apoyo para su regularización y mejora como servicio de transporte público: a comienzos de siglo bajo el gobierno de A. Alessandri con el aumento de recursos para asumir la administración de la empresa, a mediados de siglo durante los gobiernos radicales que además de recursos económicos implementó políticas que sistematizaron la precaria formación y la capacidad industrial, y durante el gobierno de S. Allende que además de otorgar más recursos a la empresa implementó consejos para el mejoramiento de la administración de la EFE, que consistieron en consejos de trabajadores, quienes por primera vez, tenían un rol protagonista y más activo en la empresa, como lo fueron los Consejos Directivos y Comités de Producción.

Estas medidas consolidaron a la EFE como ‘la empresa social más antigua del país’, es decir, aquella en que la participación del gremio ferroviario en la gestión de la empresa era mediante sus representantes en los consejos antes mencionados (Sánchez, 1972). Estas medidas estarían fundamentadas en la idea de querer acabar con el centralismo burocrático de las prácticas políticas para reestructurar las acciones de gobernanza a un nivel más local y organizado con la trama de trabajadores y habitantes a través de Asambleas Provinciales.

Las tesis sobre el debilitamiento de la industria ferroviaria en Chile en tanto, se fundamenta en: la mala administración de la EFE desde el punto de vista financiero, como por ejemplo, en su incapacidad de hacer competir los mercados, la des-actualización de maquinarias y su déficit financiero, y por otro lado, se argumenta también que el exceso de parlamentarismo en el contexto político, más las prácticas políticas y económicas de la elite en la normalizada administración pública proveniente de los ‘acuerdo entre caballeros’ y ciertas cualidades de sus ingenieros que van de la mano con estas prácticas.

Éstos, tenían un hacer ‘apartado’, en todo sentido, dentro de EFE; ‘apartado’ de los procesos de mercado debido a los mismos ‘gajes del oficio’ ingenieril que en ese entonces perfilaban las casas de estudio y los grupos institucionalizados de ingenieros en el país (Hayek, 2003, citado en Guajardo, 2007), y por otro lado, por su ‘connotación elitaria’ como grupo debido a que estaban emparentados con los políticos de la época, provocando que en general las decisiones dentro de EFE muchas veces no fueron tomadas por criterios técnicos sino por criterios comerciales y políticos producto de pugnas sectoriales que no consideraban costos del Estado ni la rentabilidad de EFE (Guajardo, 2007). **En ese sentido se puede concluir que EFE fue una especie de ‘archivo expiatorio’ de la clase política de la época.**

Es posible indicar a modo de conclusión que, **este rol ‘apartado’ de los ingenieros en la EFE, además de ser poco visibilizado en la historiografía económica-política de la empresa, es relevante para comprender la falta de formación y especialización en el grueso de los trabajadores, así como las relaciones utilitarias que se tuvo con ellos desde las prácticas clientelares y el deterioro de las potenciales capacidades técnicas y de oficio del personal de EFE.** El ‘desarraigo del suelo social’ de parte de los grupos de ingenieros, evidencia una alianza tecnocrática-nacionalista dentro de la EFE que va desarrollando la industria, a la vez que a espaldas de la sociedad y lucrando de sus territorio (Salazar, 2003) y, como modus operandi que se había sostenido en la estructura de EFE, es coherente con lo que las sociedades mutualistas, gremios y sindicatos ferroviarios enfrentaron mediante huelgas y paralizaciones, siendo sus principales demandas no sólo la mejoras de condiciones laborales, salarios y jornadas justas, sino que también las relativas a su participación en la empresa –inscritas en el discurso estatista y desarrollista de la época– y su formación dentro de un determinado oficio, es decir, de su carrera ferroviaria.

En este sentido, es importante comprender que, en el proceso de estatización, la reorganización de la fuerza trabajadora no sólo fue motivada por la necesidad de descentralizar el servicio de producción industrial serializada que implicaba el sistema de transporte ferroviario, sino que se debió también a la demanda de los mismos trabajadores a través de la huelga como estrategia, situación que dio un pie forzado a la EFE a reorganizar su personal. Este hito inauguraría la creciente organización y fraternidad entre los trabajadores ferroviarios en torno a objetivos inmediatos esencialmente mutualistas y de cooperación, ya que, a partir de esta huelga los obreros se organizarían en torno a núcleos locales llamados ‘comités laborales’, para luego agruparse y conformar diferentes ‘seccionales’ o zonas territoriales, las cuales a su vez se cohesionarían en Consejos Federales, los cuales vendrían a fortalecer la orgánica mutualista que ya venía robusteciéndose ampliamente entre los trabajadores ferroviarios.

Este proceso creciente de estatización y de regularización de la EFE se ve interrumpido por el **Golpe de Estado y su consecuente Dictadura cívico-militar por políticas de racionalización que tuvieron como propósito enajenar la propiedad pública de EFE mediante la reducción de la frecuencia de recorridos, reducción de máquinas, el ocultamiento y la destrucción de éstas y su reemplazo por una nueva forma de transporte basada en rutas camioneras y camiones de carga, desmantelamiento general del patrimonio ferroviario basado en criterios únicamente económicos.**

Las reformas estructurales producidas en este periodo en la economía del país, como el Código del Trabajo, incidió en el tejido organizativo de los trabajadores ferroviarios porteños y mermó los vínculos de confianza entre ellos en su espacio de trabajo, organizativo y dentro de sus barrios.

Luego, en el periodo de post-dictadura hasta hoy en día, dicho modelo fue profundizado al dividir los servicios de la infraestructura ferroviaria. Por un lado las vías e infraestructuras para el servicio de transporte de carga es licitado a privados como FEPASA y TRANSAP, mientras que el transporte de pasajeros, menos rentable que el primero, es administrado a través de filiales de EFE, como es el caso de Metro Regional Valparaíso S.A. (MERVAL).

En síntesis, el proceso económico-político de la industria ferroviaria en el país, particularmente en Valparaíso, permite comprender el contexto adverso que enfrentaron los trabajadores ferroviarios desde el punto de vista estructural interno de la EFE, en el cual ellos fueron conquistando protagonismo dentro de ella de manera paulatina y organizadamente, en una primera instancia, para hacer frente a irregularidades salariales y de seguridad en torno al oficio hasta cada vez asumir un rol más propositivo, a través de sus petitorios y planteamientos para regularizar su situación como fuerza laboral e ir adquiriendo cada vez más altos grados de participación e incidencia en ella.

En este ejercicio de conquista progresiva dentro de la EFE, es posible evidenciar que los problemas que enfrentaron mayormente fue el acceso a educación y formación en torno al hacer metalmecánico, para lo cual tuvieron que presionar a la EFE mediante la estrategia de la huelga y la propuesta, un modo de ordenamiento de su propia fuerza de trabajo creando un sistema informal de transmisión de conocimientos técnicos relativos al oficio, la 'carrera ferroviaria'. Esto, para poder enfrentar la obstaculización que provocaba la mala administración de la empresa por parte de los ingenieros de la época, quienes, de acuerdo con lo recabado, representaron a la elite insertada en escalafones de alto rango y de ámbitos técnicos dentro de EFE.

El rol del trabajador obrero, al resolverse ya no sólo mediante el enfrentamiento ante situaciones adversas dentro de la EFE, sino que de manera organizada y propositiva, se constituían como actor social constructor del desarrollo del país y defensores de la EFE al enfrentar las malas prácticas provenientes de la elite respecto de la mala administración financiera de la empresa, el mal ordenamiento de la fuerza de trabajo y varias otras irregularidades técnicas relativas a las maquinarias, las vías y piezas metalúrgicas.

En este sentido, estas primeras acciones son interpretadas en el marco de esta investigación como un primer esbozo de la memoria, ya que da lugar a las condiciones necesarias para imprimir una primera huella de la memoria en el territorio industrial del sector Barón, protagonizadas por los trabajadores ferroviarios.

El proceso histórico-social de los trabajadores ferroviarios de Valparaíso, en tanto, es complejo y se caracteriza por el desarrollo de su organización y articulación en red bajo

el principio transversal de apoyo mutuo; desde este principio común se distinguen cinco prácticas organizativas de autogestión que se interconectan unas con otras constantemente: la carrera ferroviaria, el socorro mutuo, la práctica sindical, la práctica cooperativa y la autogestión de instancias deportivas y recreativas.

El apoyo mutuo opera como principio valórico profundamente arraigado en el grupo humano, pero, sobre todo, como una habilidad y un artificio en la que estratégicamente los trabajadores ferroviarios fueron conquistando sus derechos. Como una **habilidad** porque surge como una respuesta estratégica producto de la relación informal de entre los trabajadores para enfrentar contextos hostiles de su entorno laboral y político-económicos de la época (Sennett, 2012), y un **artificio** porque además de la habilidad social señalada, se entrecruza con la técnica, que en un comienzo emerge explícitamente de la transmisión de conocimientos referentes a los oficios metalmecánicos a través de la carrera ferroviaria, pero que socialmente, en los contextos meramente organizativos en búsqueda del bienestar gremial, hace referencia al carácter susceptible de la modalidad para ser replicada, por tanto, a ser transmisible y re-creada en sus procedimientos y usos societarios (Vercauteren et al., 2010).

Las prácticas organizativas mencionadas, co-existieron entre sí y fueron transmitidas de una generación a otra en distintas localidades del territorio durante el siglo XX. La trama organizada de trabajadores es posible articularla en nodos estratégicos o relaciones simbióticas entre las prácticas mencionadas y el territorio, en función del objetivo desde el cual se engarzan a responder. Estas relaciones simbióticas o agenciamientos, es lo que, para efectos de esta investigación, se ha llamado huella.

Las huellas encontradas responden a acciones duraderas que emergieron en un contexto de adversidad y que sirvió tanto como herramienta para superar dicha dificultad como micropolítica del grupo de trabajadores ferroviarios para el cuidado de sí.

En este sentido, **las huellas a diferencia de acciones aisladas tienen la propiedad de sostenerse en el tiempo mediante mecanismos de transferencia de sus conocimientos y de incidir en el territorio en que son producidas, tanto física como en su trama sociocomunitaria.**

Dentro de las huellas que figuran en el pasado reciente se encuentran: la carrera ferroviaria, el hospital ferroviario (como huella invertida, es decir, impronta, presencia de la ausencia, evocación de una memoria) y las cooperativas de vivienda ferroviarias. Mientras que las huellas del presente son: las organizaciones mutualistas y los clubes deportivos-socioculturales.

La pregunta por la continuidad de la memoria ferroviaria surge desde el presente de las organizaciones mutualistas ferroviarias en revisión crítica de su pasado

reciente y con el deseo y desafío proyectado hacia el futuro con propósitos de continuar dicha memoria.

Los mecanismos de transferencia de conocimientos relativos a las huellas de la memoria ferroviaria, en tanto, son básicamente estrategias que se producen para la transmisión de conocimientos relativos al agenciamiento entre el territorio y la práctica organizativa basada en el apoyo mutuo, y surgen como respuesta para dar continuidad al resultado obtenido de ese agenciamiento anterior, a través del cual la huella se dispone a ser un conocimiento transmisible, enseñable, narrable, heredable y por tanto sostenible en el tiempo como herramienta de cooperación para la obtención de bienestar, especialmente en contextos de hostilidad.

Esto quiere decir que los mecanismos de transferencia son un segundo agenciamiento, esta vez, entre dichas huellas y los agentes que se identifiquen con ellas. En este sentido, estos mecanismos operan como ritos cotidianos (Sennett, 2012) a partir de los cuales la identificación de los agentes en torno a sus huellas, se refuerzan a modo de fuerza vital necesaria para la continuidad del grupo y aquello que mantiene a sus miembros en mutuo apoyo actuando como un solo actor social en relación con el contexto que superan.

Este proceso de identificación que suscitan los mecanismos de transferencia de conocimientos relativos a las huellas de la memoria ferroviaria son los que **disponen a su vez, la transformación del grupo, es decir, en tanto ejercicio de memoria que propende su continuidad en la medida que ésta sea resignificada y reapropiada, o sea, modificada de acuerdo con las necesidades e intereses relativos a los objetivos que se quieran cumplir, así como en relación con los contextos que se deban superar.**

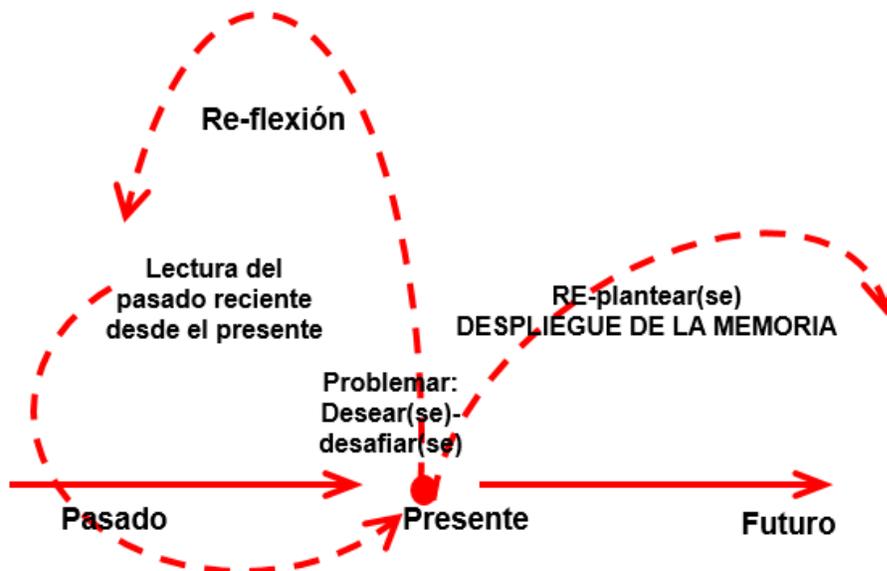
En general, los mecanismos de transferencia operaron de manera transversal como una **articulación efectiva y afectiva desde y entre las huellas de memoria ferroviaria, permitiendo el despliegue de ésta en virtud de las particularidades de las relaciones entre las prácticas y los territorios en que éstas se agenciaban.**

En este sentido, desde la pregunta sobre qué lineamientos generales –desde el campo de la gestión cultural– podrían propiciar la traza de la memoria de las organizaciones mutualistas ferroviarias, es posible apreciar que la primera etapa de la investigación sirve para hacer un acercamiento de lo general a lo específico a modo de panorámica, recoger información que puede contribuir a la deducción y ser cruzada con la oralidad recabada.

Una vez alcanzado este estadio en el desarrollo de la investigación, fue preciso conocer la lectura actual de los distintos periodos que conforman, en su conjunto, el pasado reciente de los extrabajadores ferroviarios. Luego, desde esta lectura, considerando particularmente sus huellas y mecanismos de transferencias de conocimientos, se

identifica puntualmente el problema relativo a la memoria ferroviaria, se analizan sus causas y se asumen sus posibles consecuencias, replanteando estrategias posibles para orientar la continuidad de la memoria ferroviaria desde el oficio de la gestión cultural.

Ilustración 37: Síntesis de 2da etapa del proceso de investigación



Fuente: Confección propia.

El auto-reconocimiento del pasado reciente de los ex – trabajadores ferroviarios desde el presente, como ejercicio reflexivo, consistió en la identificación de éstos con su trayectoria histórica basada en el principio de apoyo mutuo como plataforma ética y herramienta solidaria para su articulación en diferentes territorios, respecto a determinados objetivos y de acuerdo con sus diferentes prácticas organizativas.

Este ejercicio de auto-reconocimiento del pasado reciente diferenció periodos históricos que se constituyen en su conjunto como una trayectoria respecto del principio de apoyo mutuo, periodos que tuvieron como referente temporal, el golpe de estado y la dictadura. Desde allí, fue posible esgrimir cuatro periodos: el de pre-dictadura, el de dictadura, el de post-dictadura y el más actual, llamado Valparaíso patrimonial.

La diferenciación del pasado reciente por periodos se debió a que **no había una única apreciación e interpretación de sí de manera lineal de parte de los extrabajadores ferroviarios, pero sí había un conocimiento transversal en ese pasado como conjunto: el apoyo mutuo, el cual se identificó como una respuesta cooperativa manifestada en diversas prácticas organizativas, las cuales tuvieron como objetivo**

común superar circunstancias adversas y contextos hostiles que deterioraron su bienestar grupal.

Este conocimiento transversal como respuesta, es sumamente valorado a lo largo de todo el pasado reciente por los extrabajadores ferroviarios en sus diferentes modos de manifestación o prácticas, como el socorro mutuo, la práctica sindical de carácter más reivindicativo, la práctica cooperativa y la autogestión y administración de los clubes deportivos-socioculturales de carácter más territorial; reconociendo en este caso que, de cada práctica era posible hacer una genealogía, sin por ello disociarse unas con otras, porque la mayoría de los sujetos ferroviarios entrevistados estuvo imbricado paralelamente en varias de ellas a la vez.

En este sentido, el auto-reconocimiento del pasado reciente que hacen los ex – trabajadores ferroviarios de sí mismos, apela a una **trayectoria que ellos mismos articulan como una memoria afectiva y efectiva, es decir, a una memoria que por un lado se incubaba en el espacio de trabajo industrial del transporte ferroviario en el sector barón, pero que logra desbordar ese límite y articularse en prácticas sociales entrelazadas en territorios específicos como respuestas situadas a su contexto y circunstancia.**

Es por ello que hay determinados eventos más valorados que otros en esa trayectoria narrada, eventos en que se realiza la acción cooperativa como acción de resistencia y lucha ante circunstancias adversas y contextos hostiles, tal como señala W. Benjamin, respecto del relumbrar de la memoria en un instante de peligro (Aravena, 2009). **En este caso, la memoria y el apoyo mutuo se engarzan desde ese común que motivan la respuesta cooperativa en el grupo como estrategia de mantención de su bienestar grupal.**

La articulación del pasado reciente auto-reconocido como memoria afectiva-efectiva por los extrabajadores ferroviarios distinguió dos vías de la respuesta cooperativa como estrategias del apoyo mutuo: la superación de determinadas circunstancias adversas producidas por factores externos al grupo mediante una disposición reivindicativa y/o de resistencia que derivó a conformarse en una herramienta propia de las instancias mayormente sindicales y cooperativas que se enfrentaron ante las hostilidades laborales o referentes a la obtención de la vivienda propia; y el cuidado de sí, respecto a debilidades internas del grupo que eran necesarias mitigar y resolver, las cuales no necesariamente se articulan como una herramienta en sí misma, sino como una técnica de sí, en la cual se potencia la acción grupal mediante el afecto, multiplicando el cultivo y cuidado de sí, como lo es a través del cuidado de la salud y el cuerpo físico de los socios en la práctica del socorro mutuo en las sociedades mutualistas ferroviarias y la contención y convivencia frecuente gestionada en los clubes deportivos y socioculturales del territorio, sensibilidad de tal involucramiento que modifica el ethos de sus miembros, tal como señala Illanes y los entrevistados al valorar la experiencia mutualista entre los trabajadores al desmarcarse de las relaciones de

subyugación respecto del cuerpo impuestas por la elite, especialmente por la institucionalidad eclesiástica de comienzos del siglo XX.

Y, así como el peligro desencadenó una respuesta de cooperación, también hay un periodo de ese pasado reciente en que el peligro fue tal que el apoyo mutuo en todas sus prácticas de expresión tomó como respuesta el repliegue, es decir, limitarse funcionalmente y disociarse de sus pliegues territoriales con tal de asegurar la supervivencia de sus huellas. Es decir, se debilitaron los mecanismos de transferencia para hacer sobrevivir las huellas de la memoria. Sin embargo, tal fragmentación no ha sido posible superar del todo, ya que, entre sí, **las huellas han perdido diálogo generacional y vinculación, el cual es transversal para producir una activación en dichos mecanismos y del principio de apoyo mutuo en general como tejido afectivo/efectivo en el territorio.**

Luego, desde el marco lógico del árbol del problema se identifica como problema: la continuidad de la memoria ferroviaria está amenazada, en peligro de desaparecer. **En este sentido los extrabajadores ferroviarios, como agentes –actores sociales atravesados por el deseo, la emoción y la ideología– se han ‘adueñado de sus recuerdos tal y como relumbran en el instante de un peligro’ (Benjamin, en Aravena, 2009), encadenando sus memorias unas con otras a partir de reflexiones que también se asumen como un auto-encargo –es decir, hacia ellos mismos como grupo, así como también una exigencia afectiva-efectiva a un otro profesional del campo de la gestión cultural– en torno al cómo continuar, para qué y hacia quiénes transferir la memoria para evitar el término y cierre de las sociedades mutualistas ferroviarias de Valparaíso, no como sociedad en sí misma en tanto que personalidad jurídica, sino como sustrato cultural, práctica y lugar desde donde se ejerce el apoyo mutuo como un devenir colectivo y sujeto desde donde se pueden levantar proyectos comunes en colectividad.**

Las causas identificadas de este problema son culturales, todas ellas producidas mediante políticas impuestas en el periodo de dictadura en torno a la privatización y cierre de la industria del transporte ferroviario. Estas medidas tomadas desde el Estado durante este periodo, afectó drásticamente la relación con la que se venían identificando los trabajadores ferroviarios dentro del proceso de estatización de EFE y su creciente protagonismo dentro de la empresa.

Estas causales culturales, provocaron lo que es posible concluir como ‘disonancia de rol’, como diría Sennett, para nombrar la disociación de un sujeto respecto de nuevas circunstancias en relación con las habituales de su cotidiano que se conformaron en conocimientos y saberes estratégicos dentro de las relaciones informales en el espacio laboral, así como en otras instancias de socialización u organización que se desplegaron entre los trabajadores. **Esta disonancia es producida por el hecho concreto de que los trabajadores ferroviarios pasaron de ser colaboradores del Estado y del desarrollo**

del país en un creciente protagonismo dentro de EFE a ser considerado lisa y llanamente el mayor enemigo interno dentro del Estado.

La disonancia de rol implica reflexión y adaptarse a este nuevo contexto adverso, alterando o expandiendo su rol a fin de tener que poder practicarlo. El resultado de esto sería el ser conocedor o 'experto', como señala Sennett, en la vida cotidiana, una capacidad de convertirse en '*bricoleurs*' del trabajo que tiene por objetivo reorganizar la conducta compartida para mantener unida la comunidad (Sennett, 2012).

Y, si bien las dificultades que enfrentaron los trabajadores ferroviarios y las adversidades contextuales posibilitaron que esta capacidad se pusiera a prueba constantemente, en el contexto de dictadura, desafió esta capacidad, ya que si bien fue una herramienta que les permitió resistir desde la estrategia del repliegue tal hostilidad ambiental, **la aspereza vivenciada, el temor y la fragmentación abrupta se impusieron violentamente sobre el tejido sociocomunitario.**

En este sentido, es posible aseverar la observación de Kropotkin respecto a la cooperación, la cual, en la medida que aumenta el grado de hostilidad de las circunstancias y del contexto, mayor cooperación puede haber entre los miembros de un mismo grupo y especie. Sin embargo, desde la investigación de este caso, es posible poner un límite a tal aseveración, en el sentido de que, hay un grado de hostilidad desde el cual la respuesta cooperativa está condicionada o supeditada, y deja entrever que, aunque se 'sobreviva' a tal o cual adversidad, no garantiza que sea en condiciones de bienestar como los alcanzados hasta el momento en que ese bienestar fuera usurpado. Aquí me refiero a los derechos restados a la ciudadanía en el periodo de dictadura, a partir de los cuales quedan más vulnerables para organizar una respuesta cooperativa.

Es por ello que, los lineamientos de gestión cultural para la memoria ferroviaria deben tener lo recientemente expuesto en consideración, ya que necesariamente orienta hacia un enfoque de rehabilitación de las condiciones que propician el despliegue de la memoria y no sobre la memoria en sí misma como si se desplegara por sí sola.

a las coyunturas actuales, así como re-articular posiciones críticas y propositivas de autogestión y ejercicios para la democracia participativa en la gestión local de la ciudad.

Si la gestión patrimonial en Valparaíso ha producido –como señala Aravena, Andueza, Mastrantonio y otros críticos de la ciudad– vaciamiento, desde la lógica de mercado, la cual sólo reconoce el factor económico, es oportuno, pertinente y urgente producir desde la gestión del patrimonio cultural –desde la noción antropológica de cultura antes señalada–, al menos desde el caso particular de investigación, la rehabilitación del sujeto trabajador, ferroviario en este caso, sus prácticas organizativas y los territorios desde los cuales habitan y conviven, para recuperar los conocimientos locales de la ciudad.

La intangibilidad de la memoria no hace inasible su gestión dentro del quehacer de la gestión cultural, por el contrario, el enfoque antropológico que pone énfasis a los procesos y a la diversidad de interlocutores del territorio, permiten poner como foco de acción las condiciones sobre las cuales se puede propiciar el despliegue de la memoria, como lo es por ejemplo desde la rehabilitación de sus agentes como actores sociales dentro de la ciudad, de sus territorios como trama de lugares en los cuales se localizan las huellas de dicha memoria y las prácticas organizativas basadas en el principio del apoyo mutuo, desde donde la trayectoria del ‘fenómeno ferroviario’ puede alimentar energías vitales de los nuevos grupos de movimientos ciudadanos de Valparaíso interesados en probar nuevos modos de gestión y de democracias participativas.

En efecto, el campo del patrimonio ha servido como instrumento para la defensa de los intereses comunes de los habitantes de Valparaíso, también ha sido instrumentalizado –que no es lo mismo– para, ‘en nombre del patrimonio’, llevar una serie de acciones “*que redundan sólo en el beneficio de externalidades patrimoniales, donde el desarrollo urbano parasita del patrimonio y lo convierte retóricamente a éste –bajo la lógica de la economía urbana neoliberal– en un parásito de la ciudad (...) Así como nos advirtió Homero que Troya ardería siete veces, hoy día siete veces más son los incendios que debemos contener para que, en nombre del patrimonio, no se destruya la ciudad*” (Nordenflycht, 2006). Y, específicamente el campo del patrimonio cultural inmaterial, una vez formalizado institucionalmente en el marco de una convención internacional como instrumento normativo para su protección, fue problematizando aristas para su aplicación que fueron y siguen profundizando reflexiones en el ámbito teórico y metodológico a través de distintos casos.

Específicamente las problemáticas que confiere el campo del patrimonio cultural inmaterial respecto a las prácticas organizativas y de autogestión que se tejen entre los habitantes de Valparaíso, entre ellas la práctica del apoyo mutuo, contiene varias contradicciones.

Por un lado, el ámbito de las manifestaciones culturales que se señalan en la convención, la mayoría de ellas hacen referencia a una cualidad de folclor y/o de tradición. En este sentido, puede haber ciertas prácticas actuales que no sean consideradas manifestaciones culturales por el hecho de no implicar tales cualidades. El concepto de folclor, por un lado, es definido por la UNESCO como un *“conjunto de creaciones provenientes de una comunidad cultural fundadas en la tradición, expresadas por un grupo o por los individuos y reconocidas como el reflejo de las expectativas de la comunidad en tanto que son la expresión de la identidad cultural y social, las normas y los valores se transmiten oralmente, por imitación o por otras formas. Estas formas comprenden, entre otras, el lenguaje, la literatura, la música, la danza, los juegos, la mitología, los ritos, las costumbres, las artesanías, la arquitectura y otras artes”* (UNESCO, 1989). Es este fundamento de la tradición, lo que pone en cuestión tal o cual práctica.

El concepto de tradición por otro lado etimológicamente viene del latín *“tradere”* (transmitir, entregar), que quiere decir *“lo que se da o entrega de una generación a otra”* (Diccionario Etimológico, 2017), es decir, corresponde a un conjunto de conocimientos que se transmiten de generación en generación. Sin embargo esta *“herencia colectiva”* o legado del pasado, no es cristalizado como comúnmente se presupone ya que es **desde la actualización y renovación constante de la tradición que se van transmitiendo tales o cuales conocimientos, usos y prácticas y, como construcción social, se elabora desde el presente sobre el pasado no sólo como una lectura retrospectiva del pasado, sino como un proceso de selección cultural en donde se escoge seguir transmitiendo un determinado conjunto de respuestas culturales a varios tipos de necesidades que pueden ser simbólicas o materiales.** Desde este punto de vista el fundamento de la tradición deja de ser una contradicción con algunas prácticas más *“modernas”*, como es el caso del apoyo mutuo que tuvo lugar en el Valparaíso de fines del siglo XIX, y un repunte a mediados del siglo XX como respuesta a un sin número de necesidades sociales básicas que se fueron acentuando producto de la creciente desigualdad económica y social del país. El apoyo mutuo sirvió como estrategia para dar respuesta a determinados problemas existenciales de varias agrupaciones de trabajadores, entre ellas, al gremio ferroviario.

La práctica del apoyo mutuo también es problematizada desde los ámbitos de manifestación del patrimonial inmaterial en el sentido de su carga crítica, especialmente con los extrabajadores que a mediados del siglo XX se encontraban activos y que hoy son quienes pueden transmitir las memorias de su pasado reciente y su pasado presente como socios de las sociedades mutualistas. En este sentido, **el apoyo mutuo es un uso social que no hace referencia a actos festivos sino más bien a un rito y hábito cotidiano del trabajador relacionado a su asociación mutualista, que, más que “reafirmar la identidad” o “vincular con acontecimientos significativos” cual hitos de una historiografía, reafirma una trama familiar de camaradería, una articulación de complicidad (Senett, 2012) entre quienes desarrollan y guardan relación con la capacidad de enfrentar en conjunto peligros que amenazan la vida cual confianza estratégica.** La práctica del apoyo mutuo no significa a partir de grandes

acontecimientos rituales o manifestaciones festivas, sino **a partir del contacto cotidiano en pequeños encuentros y reuniones que explicitan el carácter procesual y pragmático de la práctica; la dimensión solidaria, sin duda es fundamental en esta forma de cooperación recíproca de vivir el cotidiano.**

Otra problemática actual de la práctica del apoyo mutuo en las sociedades mutualistas de Valparaíso es su vigencia. En el entendido de que tratar ‘asuntos patrimoniales’ desborda lo meramente patrimonial como campo y desafía a considerar dimensiones contextuales de desigualdad social (Carrera, 2005; de Zubiría, 2005), es que **la vigencia se transforma en un factor relevante para la práctica y su grupo humano que busca continuar sus memorias en torno a esta práctica en el tiempo y seguir desplegándose articuladamente en el territorio.**

El sentido de vigencia no necesariamente apunta a la pervivencia de la práctica *per se*, la cual podría seguir existiendo en calidad de relicto anacrónico o reificada como ruina que conforma nostálgicamente, sino que interpela el sentido de actualidad de la práctica del apoyo mutuo, exigiendo valor de contemporaneidad como estrategia que responda a necesidades sociales de hoy y de mañana. Esto, además de identificar a quién continuar transmitiendo las memorias y enseñanzas que se desprenden de la práctica.

La vigencia exige atender el sentido estratégico de la práctica de apoyo mutuo y como tal, **a su constante replanteamiento político para dar respuesta pertinente a esas necesidades concretas y simbólicas de una clase o de un grupo que requiere autoconstruir su propio devenir**, especialmente si su actor social –hoy, extrabajadores ferroviarios– en su análisis de coyuntura evidencia la producción de obsolescencia de la práctica y la invisibilización de ellos como sujetos. De este modo el apoyo mutuo no sólo continua en un contexto donde parece “prosaica” su existencia, sino que **al ser interpelada provee poder a los sujetos, es decir, al ser resignificada y reapropiada constantemente por los extrabajadores ferroviarios demuestra poder en ellos como grupo**, el poder de identificar sus propias referencias y de proteger sus bienes culturales, no sólo como un uso o saber, sino que como un poder que, claramente articula la acción colectiva (Londrés, 2000).

Por último, y en continuidad respecto al concepto de poder antes mencionado, el campo del patrimonio inmaterial puede contribuir a problematizar la práctica del apoyo mutuo y la prospección de sus memorias desde el concepto de salvaguardia como conjuntos de medidas que consisten en la transmisión de dicha práctica. Si el patrimonio es el resultado de prácticas históricamente construidas, esto quiere decir que, por el contrario, *“no es una realidad residual o un legado que haya perdurado por inercia a lo largo del tiempo a través de sucesivas generaciones”* (Arantes, 2014:10) como tampoco su gestión consiste en pedir u obligar a la gente que se apropie de algo que es parte de su vida cotidiana a través de una categoría institucional.

El valor de la práctica en la actualidad, así como su consecuente transmisión, se da en el entendido de que ese valor es *“atribuido por personas particulares y en función de determinados criterios e intereses históricamente condicionados”* (Londrés, 2000:192), por tanto, **son los ancianos ferroviarios y sus familias quienes ponen en práctica el apoyo mutuo y lo usan para obtener beneficios sociales.** Pero, pese a que esta práctica tiene una trayectoria, antecedentes y espesor histórico ya mencionado, cabe preguntar entonces: a quiénes otros sujetos les podrían interesar otorgar valor a la práctica del apoyo mutuo o en palabras de Mege, bajo qué intereses preservar, por qué, para qué, para quiénes.

Necesariamente emerge la disyuntiva de la posición, la pregunta por dónde se levantan las nociones que constituyen la gestión del grupo y su práctica; *“todo conocimiento es producido a partir de un lugar, un enunciado, pone en discusión nuevos problemas para la epistemología”* (Londrés, 2000:194). **La práctica del apoyo mutuo se ha conformado en el tiempo histórico y en el territorio colindante a la industria ferroviaria en Valparaíso como un sustrato cultural, un conocimiento arraigado en un grupo de trabajadores y sus socios jubilados que la mantuvieron para su recíproco beneficio –al cada uno y al grupo– a partir de la producción de condiciones materiales –beneficios en subsidios de gastos en salud, principalmente– y también en la producción de sentido, valores, imaginarios y representaciones simbólicas.**

La posición aquí está marcada por la condición de clase –trabajadora– y por constituirse desde un principio solidario de socorro mutuo, principio que no sólo es base ideológica, sino que es también la matriz epistemológica desde donde se comprenden las relaciones de poder para con otros grupos. Esta posición construye un sistema de relaciones que hace “referencia” a la práctica del apoyo mutuo no sólo “en tanto que identifica”, sino que también “en tanto que es dialogante con su contexto”, es decir, es posición crítica, política y pública. **En este sentido, el apoyo mutuo funciona no sólo como una práctica de la cual se emana tal o cual experiencia que pueda ser informada, sino que también es la matriz desde la cual se interpreta a la misma práctica, como patrimonio cultural.**

El principio de apoyo mutuo se basa en la frase **‘todos para uno y uno para todos’**, en la construcción de confianzas que se van adquiriendo en las instancias de diálogo y en la toma de decisiones mediante el voto y el acuerdo bajo la premisa **‘una voz, un voto’**, para lo cual las asambleas son una herramienta muy usada. La **participación** es fundamental para la práctica del principio de apoyo mutuo ya que implica apropiación de esta misma y empoderamiento del grupo como actor social que responde así mismo estratégicamente ante situaciones difíciles y de contextos hostiles, sin ella, el carácter auto-organizativo y de democracia directa simplemente sería un modelo de gobierno de representación.

Valparaíso dialoga su modelo de democracia desde el ejercicio de la representación mediante el voto como también desde el ejercicio de la acción directa mediante mecanismos de auto-organización a través de los diferentes movimientos sociales que articulan lo que hoy se ejerce como “alcaldía ciudadana”. En este sentido, la necesidad y pertinencia de una gestión cultural comunitaria ya no sólo es exigida por las convenciones internacionales, sino que, desde adentro de la ciudad, desde sus propios habitantes en defensa de sus usos sociales en múltiples dimensiones (económicas, políticas, culturales, patrimoniales, etcétera) y resignificaciones simbólicas y concretas.

Esta demanda por participación ciudadana, ya no como indicador de consumo cultural o como técnica metodológica para el relevamiento de información en instancias de elaboración de instrumentos de gestión, sino que **una participación ciudadana que implique apropiación de las complejidades administrativas y de gestión de sus territorios, capacidades y modos de hacer organización, en donde sean los propios habitantes y sus distintas comunidades las que negocien sobre sus asuntos y sean los mayores decisores y ejecutores de dichos instrumentos.** En otras palabras, **los procesos históricos compartidos contribuyen a definir sentidos y atribución de valor a algunos usos, saberes y prácticas que son útiles para cubrir estratégicamente necesidades presentes y futuras de las diversas comunidades que habitan en Valparaíso. El apoyo mutuo es uno de esos usos.**

Finalmente, y a modo de dejar el debate abierto, es importante mencionar el diagnóstico recientemente publicado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Chile el cual ha relevado en ocho tesis los principales nudos de continuidad y cambio que se perfilan en los últimos años en la sociedad chilena, de las cuales se destaca, para el marco de esta investigación, las dos siguientes:

‘La desconfianza y la debilidad del nosotros colectivo’, la cual hace referencia a la trama subjetiva del proceso de modernización de la sociedad chilena atravesada por el ‘temor al otro’, miedo que obedecería a una causa más profunda asociada a la ‘debilidad del nosotros colectivo’, a la desconfianza como rasgo de la sociedad chilena, que, *“aunque disminuye levemente en el plano horizontal, se expande y consolida en la relación entre los ciudadanos y las elites e instituciones”* (PNUD, 2017:21); desconfianza que refleja la ausencia de un relato común o la imagen de un futuro compartido, producto de las desigualdades y la segregación existente (IDH, 1998 y 2002; en PNUD, 2017). En Chile, las capacidades instaladas en el ámbito del capital social presentan niveles de asociatividad que no son bajos, pero su sociabilidad se caracteriza por lazos débiles y flexibles en vez de fuertes y sostenidos, lo que genera dudas sobre la sustentabilidad del Desarrollo Humano (IDH, 2000; en PNUD, 2017).

A modo general el PNUD señala rotundamente que para promover los cambios sociales no bastan los recursos financieros y que la subjetividad sí importa –en sí misma– porque lo relevante es lo que sucede en las vidas cotidianas de las personas y los sentidos que estas le atribuyen a esa vida y porque ésta tiene consecuencias concretas en la realidad

social, tanto funcionales como de legitimidad (PNUD, 2017)³⁴. Entendiendo esta característica general y considerando la predominante visión economicista es que los informes nacionales de desarrollo (IND) del PNUD han asignado importancia al capital social para el logro del Desarrollo Humano, el cual es visto como un producto de la vida cotidiana³⁵, indicando que *“el Desarrollo Humano está íntimamente ligado a la vida cotidiana y a las diversas formas de solidaridad que en ella se generan”* (PNUD, 2017:11).

Y por último la tesis de que, **‘la mayor autonomía para construir proyectos de vida y la debilidad de los soportes sociales para concretarlos’**, la cual se refiere a los rasgos particulares de individualización que trae consigo la modernización de la sociedad chilena, en la que los sueños y aspiraciones de éstos son *“marcadamente individuales, por lo que existiría un ‘bloqueo de los sueños colectivos’ y una ‘individualización acompañada de privatización’, en que las personas ganan autonomía individual pero a costa de retraerse de los ámbitos sociales”* (IDH, 2000; en PNUD, 2017:21).

Esta desigualdad es problemática, pues cualquier proyecto de vida exitoso requiere soportes sociales que le den sustento. Los datos son preocupantes, pues muestran que para muchas personas la sociedad no representa un soporte sino un límite, y como consecuencia conforman su identidad al margen o incluso en oposición a la sociedad. Se plantea entonces la paradoja de la ‘individualización asocial’, en la que, *“mientras, por un lado, la sociedad estimula cada vez más a los individuos a construir sus propios proyectos de vida, por el otro el entorno diario limita su capacidad para la realización individual que la misma sociedad proclama”* (IDH, 2002; en PNUD 2017: 22). Entonces, ocurre una *“individualización de los referentes de felicidad’, la cual consiste en que “las personas evalúan su vida privada en función de logros individuales, y no incorporan en esta evaluación el juicio que realizan sobre la sociedad”* (IDH 2012, en

³⁴ El PNUD en Chile publicó su informe *Chile en 20 años. Un recorrido a través de los Informes sobre Desarrollo Humano* (PNUD, 2017), el cual es una radiografía de los principales cambios y continuidades en la sociedad chilena que se desprenden de la lectura de los once Informes Nacionales publicados entre 1996 al 2015. Estos informes han sido mundialmente distinguidos en tres ocasiones al obtener el *Human Development Award* otorgado por la excelencia del análisis y el impacto en políticas públicas; esto, además de su amplia y transversal valoración a nivel nacional. La relevancia de estos informes es que ponen a las personas al centro de los objetivos de desarrollo de los países asumiendo que la verdadera riqueza de una nación es su gente y que, ese mismo enfoque de Desarrollo Humano, junto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, definen el marco normativo y de acción del PNUD. En este sentido los informes nacionales se han caracterizado por una perspectiva teórica sostenida en la pregunta por la *subjetividad*, sitúa como objeto de observación relevante la *vida cotidiana* e instala la importancia normativa del *vínculo social* en el logro del Desarrollo Humano.

³⁵ Vida cotidiana, vínculo social y subjetividad, son conceptos teóricos y metodológicos claves en los informes nacionales del PNUD; son la herencia teórica de Norbert Lechner quien integró parte del equipo de investigadores de los IDH nacionales: *“Para Lechner, la vida cotidiana era relevante porque en ella ocurre “una cristalización de las contradicciones sociales que nos permiten explorar en la ‘textura celular’ de la sociedad algunos elementos constitutivos de los procesos macrosociales”* (PNUD 2006: 377). Y por ello la vida cotidiana debía ser el espacio privilegiado de observación de la sociedad” (PNUD, 2017:11).

PNUD, 2017:23). Entonces, la 'sociedad' se ausenta o se anula como horizonte de sentido y el 'poder' pasa a ser sólo un medio de realización personal y no un medio de acción colectiva (PNUD, 2017).

En este sentido, esta investigación se ofrenda como plataforma de trabajo para propiciar el despliegue de la memoria desde la activación de la práctica del apoyo mutuo en el territorio como ejercicio de recuperación y rehabilitación de vínculos desde la vida cotidiana hacia las sinergias y escalas sociales en tanto que recursos y horizonte colectivo.

BIBLIOGRAFÍA

DOCUMENTOS ORALES

- a) **Entrevistas Individuales (EI):** Alejandro Guerrero, Darío Muñoz, Gregorio Fernández, José Cádiz, Manuel Gómez (3 entrevistas), Roberto Ramos, Rubén de la Fuente, Alejandro Espinoza, Héctor Donoso, Manuel Gálvez, Mario Tapia, Miguel Ordenes, Rigoberto Núñez y Oscar Rocuán.
- b) **Grupos de Conversación (GC):** Directiva SOMUTAR (3 GC): Mario Villalobos, Oscar Rocuán, Manuel Gómez, Juan Soto, Fernando Lucero, Víctor Sánchez, Oscar Carvajal y Héctor Donoso; Directiva Corporación: Miguel Mancilla, Víctor Ehijos y Darío Muñoz; Directiva Corporación y Directiva Watt: Miguel Mancilla y Alejandro Guerrero; Directiva Wattina: Alejandro Espinoza y Rigoberto Núñez; Directiva Watt e invitado: Jorge González (de la Confederación Nacional Mutualista de Chile), Alejandro Guerrero, Mario Tapia y Rosa Allendes; Socios Wattina: Alejandro Espinoza y José Olivares; Comisión Centenario Watt e invitado; Directiva CD Humberto Nelson: Víctor Tello, Daniel Arce y Andrés Catalán.

BIBLIOGRAFÍA

Aikawa, N. (2004). Visión histórica de la Preparación de la Convención Internacional de la UNESCO para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. *Revista Museum International* 221-222. *Patrimonio Inmaterial*, 133-139.

Alliende, M. P. (1993). *Historia del Ferrocarril en Chile* (1^{ra} ed.). (J. Sotelo, Ed.) Santiago de Chile: Ed. Pehuén con Goethe-Institute.

Alliende, M. P. (enero de 2001). La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913. *Revista Austral de Ciencias Sociales* (n° 5), 143-161. Obtenido de http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?pid=S0718-17952001000100013&script=sci_arttext

Andueza, P. (Ed., 2008). *El patrimonio cultural como factor de desarrollo en Chile. Bases teóricas y metodológicas de una gestión con enfoque ecosistémico*. Valparaíso: Ed. Universidad de Valparaíso.

Andueza, P. (2010). Pablo Andueza. Recuperado el 2017, de *¿Qué Puede Significar Participación en la Gestión del Patrimonio Cultural?:* <https://pabloandueza.files.wordpress.com/2011/04/participacion3b3n.pdf>

Andueza, P., & Aravena, P. (2013). *Valparaíso reclamado. Demandas ciudadanas de la ciudad-puerto*. Valparaíso: Ed. Perseo.

Arancibia, L. (2014). Imaginarios Ferrviarios. En C. Paredes, & E. Fuentes, Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (págs. 242-263). Valparaíso: Ed. Perseo.

Arantes, A. (2014). Desencaje y exclusión. Preservación cultural, desarrollo y vida cotidiana. En I. M. Patrimonio, L. Durán, E. Kingman, & M. Lacarrieu (Edits.), Habitar el patrimonio. Nuevos aportes al debate desde América Latina (págs. 8-25). Quito: Ed. por el Instituto Metropolitano del Patrimonio.

Aravena, P. (2006). Trabajo, Memoria y Experiencia. Fuentes para una historia de la modernización del Puerto de Valparaíso. Valparaíso: Editado por Pablo Aravena con el apoyo del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes (CNCA), la Universidad ARCIS de Valparaíso y el Centro de Estudios Interculturales y del Patrimonio.

Aravena, P. (2009). Memorialismo, historiografía y política. El consumo del pasado en una época sin historia. Valparaíso: Ed. Escaparate.

Aravena, P., & Sobarzo, M. (2009). Valparaíso: patrimonio, mercado y gobierno. Valparaíso: Ed. Escaparate.

Arqueros, M., Gil y de Anso, M., Mendoza, M., & Zapata, M. (2009). Córdoba y Mendoza: dos casos para pensar la Producción Social del Hábitat. Revista INVI, vol. 23(n° 62), 21-48. Obtenido de <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI>

Asensio, R. (2013). ¿De qué hablamos cuando hablamos de participación comunitaria en la gestión del patrimonio cultural? Argumentos. Revista de análisis y crítica.(edición n° 3.), -. Obtenido de <http://revistaargumentos.iep.org.pe/articulos/de-que-hablamos-cuando-hablamos-de-participacion-comunitaria-en-la-gestion-del-patrimonio-cultural/>

Asún, R., Márquez, R., Vivanco, M., Vivanco, J., Cottet, P., Gaínza, Á., . . . Villasante, T. (2006). Metodologías de Investigación social. Introducción a los oficios. (M. Canales, Ed.) Santiago de Chile: LOM editores.

Ballart, J., & i Tresserras, J. (2001). Gestión del Patrimonio Cultural. Barcelona: Ed. Ariel.

Behm, H. (1939). El problema de la habitación mínima. Santiago de Chile: Memoria para optar al título de Licenciado en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile.

Benjamin, W. (2008). Tesis sobre la Historia y otros fragmentos. (B. E. (UACM), Trad.) Ciudad de México: Ed.Itaca.

Bourdieu, P. (1998). La distinción. Criterios y bases sociales del gusto. (E. G. S.A., Ed., & M. Ruiz de Elvira, Trad.) Madrid: Ed. Taurus. Recuperado el agosto de 2017, de

http://www.academia.edu/7384950/Pierre_Bourdieu._La_distinci%C3%B3n._Criterio_y_bases_sociales_del_gusto

Bourdieu, P. (2001). Poder, derechos y clases sociales (2da. edición, 2001. ed.). (A. García, M. Bernuz, M. González, & D. Oliver, Trads.) Bilbao: Desclée de Brouwer S.A. Recuperado el agosto de 2017, de <https://rfdvcatedra.files.wordpress.com/2013/02/pierre-bourdieu-poder-derecho-y-clases-sociales.pdf>

Bourdieu, P. (2002). La distinción: Criterio y bases sociales del gusto. Ciudad de México: Ed. Taurus.

Bourdieu, P., & Wacquant, L. (1995). Respuestas por una antropología reflexiva. (H. Levesque Dion, Trad.) Ciudad de México: Ed. Grijalbo S.A. Recuperado el agosto de 2017, de https://antropologiauatx.files.wordpress.com/2015/07/bourdieu_-respuestas-por-una-antropologia-reflexiva-pierre-bourdieu1.pdf

Bravo, L. (2009). Vivienda social industrializada: la experiencia chilena (1960-1995). Revista INVI, vol. 11(nº 18), -. Obtenido de <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI>

Brugman, F. (2005). La Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. (C. c. Dietz, Ed.) Cuaderno PH 17. Patrimonio Inmaterial y gestión de la biodiversidad, 55-65.

Bustamante, C., & Echeverría, M. (1989). El trabajo ferroviario. Informe a los trabajadores. Santiago de Chile: Editado por el Programa Economía del Trabajo (PET).

Calvelo, M. (diciembre de 2015). Comentarios sobre los modelos y la práctica de comunicación para el desarrollo. Commons. Revista de Comunicación y Ciudadanía Digital, vol. 4(nº 2), 6-41. Obtenido de <http://revistas.uca.es/index.php/cayp>

Carrera, G. (2005). La evolución del patrimonio (inter) cultural: políticas culturales para la diversidad. (C. c. Dietz, Ed.) Cuaderno PH 17. Patrimonio Inmaterial y gestión de la biodiversidad, 15-29.

Centro Regional para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial en América Latina - CRESPIAL. (2014). Centro Regional para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial en América Latina - CRESPIAL. Recuperado el enero de 2017, de Núcleos Focales: Chile, legislación. : <http://www.crespial.org/es/Content2/index/0008/NF/4/chile-legislacion>

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales -. (1972). DS 2017/1972 Declaración de Monumento Histórico Torre Relj de la Estación Barón de FF.CC. de Valparaíso. Santiago de Chile: -.

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales (1986). DS 1552/1986 Declaración de Monumentos Histórico Viejos galpones de la Maestranza y antigua tornamesa de la Estación Barón de los FF.CC del Estado. Santiago de Chile: -.

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales (20 de Julio de 1998). DE 768/1998 Declaración de Monumentos Histórico, Locomotora E-2803 Baldwin Westinghouse (EE.UU). Santiago de Chile: -.

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales (2004). Postulación de Valparaíso como Sitio del Patrimonio Mundial. Santiago de Chile: Editado por el CMN en sus publicaciones periódicas "Cuadernos del CMN", n° 70.

CMN, Consejo de Monumentos Nacionales (2005). N° 90 Nómina de Monumentos Nacionales declarados entre 1925 y 2004 (Vol. 2da serie "Cuadernos del CMN"). Santiago de Chile: Min. de Educación. Obtenido de http://www.monumentos.cl/consejo/606/articles-48024_doc_pdf.pdf

Cortina , A. (2001). Alianza y contrato. Política, ética y religión. Madrid: Ed. Trotta S.A.

Deleuze, G., & Guattari, F. (1994). Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia. Valencia: Ed. Pre-textos.

Diccionario Etimológico. (2017). Etimologías. Recuperado el enero de 2017, de <http://etimologias.dechile.net/?tradicio.n>

Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos - DIBAM y el Consejo de Monumentos Nacionales - CMN. (2016). Documento Plan Director de Gestión Patrimonial de Valparaíso (PDGP). Santiago de Chile: Ministerio de Educación. Carta de informe correspondiente a la orden n° 03365/2016 emitida por el representante institucional, Sr. Angel Cabeza.

Estay, O. (2014). Vivencias del Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso. En C. Paredes, & E. Fuentes, Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (págs. 223-232). Valparaíso: Ed. Perseo.

Freire, P. (2000). Constructor de Sueños. (I. M. (ITESO), Entrevistador) Guadalajara. Gámez, V. (mayo de 2006). El pensamiento urbanístico de la CORMU (1965-1976). Revista Urbano, vol. 9(n° 13), 9-18. Recuperado el 2017, de <http://www.redalyc.org/pdf/198/19813904.pdf>

Garcés, M., & Milos, P. (1988). FOCH CTCH CUT. Las Centrales Unitarias en la historia del sindicalismo chileno. Santiago de Chile: ONG ECO - Educación y Comunicaciones.

Garcés, M., Beatriz, R., & Suckel, H. (1995). Voces de Identidad. Propuesta metodológica para la recuperación de la historia local. (P. Milos, Ed.) Santiago de Chile: Co-edición entre el Centro de Investigación y Desarrollo de la Educación (CIDE), ONG de Educación y Comunicaciones (ECO) y la Corporación Privada de Desarrollo Social (JUNDEP).

González, F. (2010). Reconstrucción del espacio social-urbano: La disputa por el modelo de gestión de la ciudad de Valparaíso. Viña del Mar. Obtenido de <https://valparaisoaulapermanente.files.wordpress.com/2010/10/tesisfelixgonzalez.pdf>

Grez, S. (1er semestre de 1994). La trayectoria histórica del mutualismo en Chile (1853-1990): apuntes para su estudio. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales "Mapocho"(n° 35), 277-299.

Grez, S. (2007). De la "regeneración del pueblo" a la Huelga General. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890). Santiago de Chile: RIL Ed.

Grez, S. (2014). La tragedia de Valparaíso. Causas profundas y reacción ciudadana. En J. P. (editor), & J. P. Mellado (Ed.), Memoria de la Ceniza (págs. 19-30). Valparaíso: Perseo Ediciones.

Guajardo, G. (1990). La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914). Santiago de Chile: Ed. Sur en revista Proposiciones, vol. 19. .

Guajardo, G. (2007). Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950. Coyoacán: Coedición de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Guattari, F., & Rolnik, S. (2006). Micropolíticas. Cartografías del Deseo. Madrid: Ed. Traficantes de Sueños.

Guillotte, C.-A. (2010). La création de valeur coopérative et mutualiste: survol des modeles managériaux par l'approche complexe. Québec: Ed. Institute de recherche et d'éducation pour les coopératives et les mutuelles de l'Université de Sherbrooke - IRECUS. Recuperado el 2017, de http://irecus.recherche.usherbrooke.ca/wp-content/uploads/2017/02/Cahier_irecus_01_10.pdf

Harnecker, M. (2009). De los Consejos Comunales a las Comunas. Construyendo el socialismo del siglo XXI. Falcón: Editado por Marta Harnecker.

Horkheimer, M., & Adorno, T. (1998). Dialéctica de la Ilustración (3ra edición ed.). (J. S. Sánchez, Trad.) Madrid: Ed. Trotta S.A.

Illanes, M. (1993). El proyecto comunal en Chile (fragmentos 1810-1891). Historia, vol. 27, 213-329. Obtenido de <http://revistahistoria.uc.cl/numero/27/>

Illanes, M. A. (2003). Chile des-centrado. Formación socio-cultural republicano y transición capitalista (1810-1910). Santiago de Chile: LOM Ed.

Izaca, C. (1970). Informe sobre el movimiento cooperativista en Chile. Revista de Estudios Cooperativos - REVESCO(n° 22), 65-88. Recuperado el 2017

Jelin, E. (2002). Los trabajos de la memoria. Madrid: Ed.Siglo XXI.

Jelin, E., & del Pino, P. (2003). Luchas locales, comunidades e identidades. Madrid: Ed. Siglo XXI.

Kropotkin, P. (2005). El apoyo mutuo. Un factor de la evolución. Santiago de Chile: Ed. Instituto de Estudios Anarquistas. Obtenido de <https://web.resist.ca/~crisxyz/iea/biblioteca/pdf/Kropotkin.El%20apoyo%20mutuo.pdf>

Kropotkin, P. (2005). La conquista del pan. Buenos Aires: Ed. Libros de Anarres.

Kropotkin, P. (2009). La selección natural y el apoyo mutuo. Madrid: Ed. Catarata y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Lacarrieu, M. (2015). Patrimonio Cultural Inmaterial y Participación Comunitaria. Córdoba: Texto interno escrito por la autora dentro del Curso Virtual de Posgrado en Gestión y Salvaguardia del PCI, Módulo 5. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Córdoba.

Lengyel, E. (1997). Reseña de "Globalización, capital y Estado" de Joachim Hirsch. Política y Cultura(n° 8.), 373-378. Recuperado el agosto de 2017, de <http://www.redalyc.org/pdf/267/26700819.pdf>

Levi-Strauss, C. (2015). Raza y cultura. Madrid: Ed. Cátedra. Recuperado el agosto de 2017, de <https://es.scribd.com/document/333311674/LEVI-STRAUSS-Raza-y-Cultura-pdf>

Londrés, C. (2000). Referencias Culturales: base para nuevas políticas de patrimonio. En I. f. IPHAN, & IPHAN (Ed.), Registry of the Intangible Heritage. Final dossier of the activitie of the working group on the Intangible Heritage (I. L. Linguas, Trad., págs. 73-85, en inglés; 189-203, en español.). Brasilia: Ed. Brasilia.

López, P. (2016). Rehabilitación patrimonial como medida de mitigación del riesgo del patrimonio arquitectónico ferroviario: viejos galpones de la maestranza y antigua

torneameza del ferrocarril de la Estación Barón de Valparaíso. (P. López, Ed.) Santiago de Chile: Memoria para optar al título de Arquitecto, por la Universidad de Chile. Recuperado el 2017, de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/141487>

Lowenthal, D. (1998). E l pasado es un país extraño. Madrid: Ed. Ekal.

Martínez, P. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. Revista Pensamiento & Gestión(n° 20), 165-193. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/646/646020>

Mastrantonio, J. (2006). Lineamientos para una planificación del patrimonio urbano en Valparaíso. II Bienal regional de arquitectura de Valparaíso. Preservación y desarrollo del patrimonio como bien público. (págs. -). Valparaíso: Ponencia presentada al Colegio de Arquitectos, delegación regional Valparaíso.

Matthey, G. (2009). Modelo de Gestión Cultural para "unidades territoriales" de Chile. Santiago de Chile. Tesis para optar al grado de magister en Gestión Cultural por la Universidad de Chile.

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. (2014). El cooperativismo en Chile. Santiago de Chile: División de políticas comerciales e industriales del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

Ministerio del Trabajo y Previsión Social. (22 de marzo de 1966). DS n° 215, Apruebación del reglamento para la aplicación de la ley 15.177. Creación de la Confederación Mutualista de Chile. Santiago , Chile.

Molano, A., & Sánchez, M. (2015). Políticas Culturales y Patrimoniales. El PCI en las políticas y legislaciones. . Córdoba: Curso Virtual de Posgrado en Gestión y Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Módulo 2, pág. 7. Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Córdoba.

Moreno, I. (1997). Globalización, Ideologías sobre el trabajo y Culturas del trabajo. . Trabajo. Revista Andaluza de relaciones laborales(n° 3), 28-29.

Moulian, T. (1986). El gobierno de Ibañez 1952-1958. Santiago de Chile: Ed. por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Nordenflycht, J. d. (2006). Patrimonio Glocal: notas sobre la convención del patrimonio mundial y la política urbana en Chile. En C. I. ICOMOS, ICOMOS. 40 años de reflexión y acción en el patrimonio (págs. -). Valparaíso: Edición a cargo del Comité Chileno ICOMOS y publicada en el marco del Seminario Internacional "Seguimiento y Desarrollo de Ciudades Iberoamericanas Patrimonio Mundial", organizada por ICOMOS, año 2006.

ONG Educación y Comunicación – ONG ECO (2013). Eco en el horizonte latinoamericano (I). La Educación Popular bajo la dictadura. Santiago de Chile: Ed. ONG ECO.

ONG Educación y Comunicación - ONG ECO (julio de 1989). Juntas de vecinos, movimientos de pobladores y reformas municipales. Taller de análisis de movimientos sociales y coyuntura, "La democratización en la base: movimiento poblacional y gobierno local"(n° 4), 3-12.

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (2016). Sobre la UNESCO. Historia de la organización. Recuperado el enero de 2017, de <http://www.unesco.org/new/es/unesco/about-us/who-we-are/history/>
Organización de las Naciones Unidas para la Educación, C. y.-U. (agosto de 2017). Intangible Cultural Heritage - UNESCO. Obtenido de Working towards a Convention on Intangible: <https://ich.unesco.org/doc/src/01854-EN.pdf>

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (agosto de 2017). Kit de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Obtenido de Patrimonio Cultural Inmaterial - UNESCO: <https://ich.unesco.org/es/kit>

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (1989). Instrumentos Normativos del PCI de UNESCO. Recuperado el enero de 2017, de Recomendaciones sobre la Salvaguarda de la Cultura Tradicional y el Folklore: http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=13141&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (1999). Reuniones sobre el Patrimonio Cultural Inmaterial co-organizadas por UNESCO. Recuperado el enero de 2017, de Evaluación global de la Recomendación sobre la protección del folclor y la cultura tradicional de 1989: potestación local y cooperación internacional; "Conferencia de Washington de 1999": http://www.unesco.org/culture/ich/es/eventos?categ=1999-1970&country=&keyword=&field_office=&domain=&safe_meas=&text=

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (2001). Reuniones sobre el Patrimonio Cultural Inmaterial co-organizadas por UNESCO. Recuperado el enero de 2017, de Mesa redonda de expertos sobre “el Patrimonio Cultural Inmaterial - definiciones de trabajo”; "Conferencia de Turín del 2001": http://www.unesco.org/culture/ich/es/eventos?categ=2005-2000&country=&keyword=&field_office=&domain=&safe_meas=&text=

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (2003). Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial. Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (pág. 14). Paris: UNESCO.

UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación (noviembre de 2011). Actas de la Conferencia General 36ava reunión, Resoluciones, vol. 1. Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones (pág. 218). Paris: Editado por UNESCO. Recuperado el enero de 2017, de http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

UNESCO - Organización de Naciones Unidas para la Educación (agosto de 2017). Oficina del historiador de la ciudad de la Habana - Plan Maestro. Obtenido de Cartas Internacionales del Patrimonio: <http://www.planmaestro.ohc.cu/index.php/documentos/cartas-internacionales>

Paniagua, J. (2012). Breve historia del anarquismo. Madrid: Ed. Nowtilus.

Paredes, C., & Fuentes, E. (2014). Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso. (C. Paredes, & E. Fuentes, Edits.) Valparaíso: Ed. Perseo. Recuperado el 2016

Prats, L. (1997). Antropología y Patrimonio. Barcelona: Ed. Ariel S.A. .

Presidencia de la República. Secretaría General de la Defensa de la Raza (Chile) / Defensa de la Raza y Aprovechamiento de las Horas Libres (Chile). (1940). Defensa de la Raza y Aprovechamiento de las Horas Libres. Santiago de Chile: Ed. Zig Zag. Obtenido de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-8768.html>

Presidencia de la República. Secretaría General de la Defensa de la Raza (Chile). (1942). Defensa de la raza : 1939-1941 : Santiago de Chile. Santiago de Chile: Ed. Zig Zag. Obtenido de <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-8769.html>

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Chile. (2017). Chile en 20 años. Un recorrido a través de los Informes sobre Desarrollo Humano. Santiago de Chile: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Chile y LOM Ediciones.

Raunig, G. (junio de 2014). Instituto Europeo para las políticas culturales progresivas - EIPCP. Recuperado el enero de 2017, de La inseguridad vencerá. Activismo contra la precariedad y MayDay Parades: <http://eipcp.net/transversal/0704/raunig/es>

Ruiz-Tagle, J. (2009). El sindicalismo chileno entre 1973 y 1990. En H. Rojas, & E. Lira, Libertad sindical y derechos humanos: análisis de los informes del Comité de Libertad Sindical de la OIT (1973-1990) (págs. 17-28). Santiago de Chile: Ed. LOM.

Salazar, G. (2003). Historia de la acumulación capitalista en Chile: (apuntes de clase). (1ra edición ed.). Santiago de Chile: Ed. LOM. Obtenido de <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/MC0059803.pdf>

Salazar, G. (2012). Movimientos sociales en Chile : trayectoria histórica y proyección política. Trayectoria histórica y proyección política. Santiago de Chile: Uqbar.

Salazar, G., & Pinto, J. (1999). Historia Contemporánea de Chile I. Santiago de Chile: Ed. LOM.

Salazar, G., & Pinto, J. (1999). Historia Contemporánea de Chile II. Santiago de Chile: Ed. LOM.

Sánchez, E. (mayo de 1972). EFE, empresa social. (E. Sánchez, Ed.) En Viaje(n° 461), 78-79.

Sánchez, E. (marzo de 1972). Realidad y proyecciones de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. (E. Sánchez, Ed.) En Viaje(n° 460), 15.

Santa Cruz, E. (1991). Crónica de un encuentro. Fútbol y cultura popular. Santiago de Chile: Ed. Instituto Profesional Arcos.

Santa Cruz, E., & Santa Cruz, L. (2005). Las escuelas de la identidad: la cultura y el deporte en el Chile desarrollistas. Santiago de Chile: Ed. LOM y U. ARCIS.

Santelices, R. (2009). Las cooperativas de vivienda en Chile en el Marco Futuro. Revista INVI, vol. 8(n° 18). Obtenido de <http://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI>

Schwarzstein, D. (2001). Historia oral, memorias e historias traumáticas. Historia Oral(n° 4), 73-83.

Senett, R. (2012). Juntos. Rituales, placeres y políticas de la cooperación. Barcelona: Anagrama.

Sepúlveda, L. (1959). Historia social de los ferroviarios. Santiago de Chile: Ed. Siglo XXI.

Sepúlveda, S. (2011). Patrimonio cultural, Estado y movimientos sociales urbanos. Los habitantes del Cerro Concepción en Valparaíso, Chile. 2009 – 2010 (Haz tu tesis en cultura - CNCA ed.). Santiago: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes (CNCA). Recuperado el agosto de 2017, de <http://www.observatoriocultural.gob.cl/haz-tu-tesis-en-cultura/80/>

Sitio web de Grupo EFE. (2016). Recuperado el diciembre de 2016, de <http://www.efe.cl/>

Vasallo, E., & Carlos, M. (1943). Ferrocarriles de Chile: historia y organización. Informe de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Santiago de Chile: Ed. Rumbo.

Vercauteren, D., Grabbé, O., & Müller, T. (2010). Micropolítica de los grupos. Para una ecología de las prácticas colectivas. Barcelona: Ed. Traficantes de Sueños.

Yacuzzi, E. (2005). El estudio de caso como metodología de investigación: teoría, mecanismos causales, validación. (U. d. (CEMA), Ed.) Obtenido de UCEMA: <http://www.ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/296.pdf>

Zubiría, S. d. (2005). Diversidades y patrimonio en clave latinoamericana. Cuadernos PH, n° 17, "Patrimonio Inmaterial y gestión de la biodiversidad". Ed. por Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Coord. científica hecha por Gema Carrera y Gunther Dietz. Andalucía, 2005., 157-163.