

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

**¿CÓMO SE HA CONTADO LA HISTORIA DE LOS FERROVIARIOS EN CHILE?
ENTRE EL RELATO EVOCADOR Y LA “TRADICIÓN ORGANIZATIVA” DE LOS
TRABAJADORES DEL RIEL.**

HOW HAS THE STORY OF THE RAILROADS IN CHILE BEEN TOLD? BETWEEN THE
EVOCATIVE STORY AND THE “ORGANIZATIONAL TRADITION” OF RAIL WORKERS.

Felipe Delgado Valdivia

Pontificia Universidad Católica de Chile

fadelgado@uc.cl

Recibido el 15 de enero de 2020

Aceptado el 21 de abril de 2020

RESUMEN

ABSTRACT

La historia de los ferroviarios en Chile se ha intentado construir sobre la base de relatos y discursos que ensalzan a estos trabajadores como sujetos históricos. Este artículo pretende entender y explicar los factores que llevan a levantar esta imagen idealizada del trabajador ferroviario como un actor preponderante en el desarrollo social, político y económico del país. Revisando principalmente la literatura dedicada al tema, se propone que tanto esta imagen idealizada como el relato histórico que la acompaña, se fundan en el hecho de que ambas han sido construidas fundamentalmente por los propios ferroviarios, en base a sus testimonios y a su propia memoria. Mientras que la comunidad historiográfica que ha intentado recrear el pasado de estos trabajadores, lo ha hecho con claves analíticas y conceptuales que resaltan las condiciones materiales y la orgánica sindical de este grupo laboral, las cuales también de cierta forma han ensalzado el devenir histórico de éstos.

Palabras claves: historia ferroviaria, ferroviarios chilenos, identidad ferroviaria, sindicalismo ferroviario.

The history of railroads in Chile has been attempted to build on the basis of stories and speeches that extol these workers as historical subjects. This article aims to understand and explain the factors that lead to lift this idealized image of the railway worker as a leading player in the social, political and economic development of the country. Mainly reviewing the literature dedicated to the subject, it is proposed that both this idealized image and the accompanying historical account, are based on the fact that both have been built primarily by the railroads themselves, based on their testimonies and their own memory. While the historiographic community that has tried to recreate the past of these workers, has done so with analytical and conceptual clues that highlight the material and organizational conditions of this work group, which have also in some way extolled their historical evolution.

Keywords: railway history, Chilean railways, rail identity, rail unionism.

Para citar este artículo:

Delgado Valdivia, Felipe, “¿Cómo se ha contado la historia de los ferroviarios en Chile? Entre el relato evocador y la “tradición organizativa” de los trabajadores del riel”. *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 98 - 131

1. INTRODUCCIÓN¹

“El Riel, como elemento de cultura y civilización, es una de las mayores conquistas del hombre”², así lo hacía ver un artículo de la revista ferroviaria *En Viaje* que resaltaba la grandeza e importancia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo de la humanidad. El discurso adquirido por amplios sectores de la sociedad para exaltar las virtudes del ferrocarril como medio de transporte, vehículo de empuje económico y elemento propagador de modernidad y progreso no hizo más que testimoniar la trascendencia histórica que este servicio alcanzó desde su misma creación, y explicar, en parte, la mirada nostálgica que pervive ante la desaparición y postergación en la cual ha sobrevivido los últimos años en Chile. Al rol de movilizar ingentes masas de población, de incorporar territorios y de cumplir una estratégica tarea en lo comercial y económico, se suma el enaltecimiento al mundo laboral vinculado a los ferrocarriles. Los trabajadores ferroviarios fueron también parte de este discurso henchido de modernidad y progreso, en el que no cabía cuestionamiento alguno a la función social, económica y cultural de los ferrocarriles, y fueron invadidos también por la nostalgia de un pasado que pareciera no pretender volver, el cual contribuyó a formar todo un imaginario idealizador y casi mítico de las bondades y beneficios del mundo del riel.

Este imaginario idealizador nos permite plantear ciertas cuestiones en torno a qué relato histórico se ha construido respecto al pasado de los ferroviarios en Chile, pudiendo comprender todo este imaginario exaltador, edificante y evocador de su pasado un tipo de reconstrucción histórica que ha resaltado de un modo positivo y pletórico las luchas, el estándar de vida y la llamada “tradición organizativa” del

¹ Este artículo es el resultado de un capítulo de nuestra tesis doctoral titulada “Entre la aristocracia obrera y la vanguardia proletaria. Los ferroviarios de la Maestranza Central de San Bernardo. Acción y discurso en el gremio de trabajadores del riel. (1913-1958)”, defendida el año 2017 en el Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

² “Por los rieles avanzan los pueblos hacia su grandeza y prosperidad”, *En Viaje*, Santiago, octubre de 1942, 79.

gremio ferrocarrilero³. En esto ha predominado la mirada de los propios ferroviarios, quiénes se han encargado de diversas maneras de reconstituir su historia, a través de múltiples medios, como organizaciones gremiales, prensa ferroviaria, e incluso recopilaciones históricas que han girado en torno a sus propios testimonios⁴. Si bien parte de la comunidad historiográfica nacional se ha hecho cargo también de las temáticas asociadas al mundo laboral ferroviario, éstas, en su gran mayoría, han abordado igualmente las condiciones salariales, sindicales y las formas de protesta que han marcado al gremio ferroviario a lo largo de su historia⁵. Más las condiciones

³ Mario Garcés, *El movimiento obrero y el Frente Popular (1936-1939)* (Santiago: LOM Ediciones, 2018), 60 y Alejandra Brito, “Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno: los trabajadores ferroviarios de la Tercera Zona. (1925-1936)”, (Seminario de Tesis para optar al Grado de Licenciado en Humanidades con mención en Historia, Universidad de Chile, 1988), 96.

⁴ Como en los casos de Manuel J. Escobar, *Memorias de Manuel J. Escobar, caminero mayor de la 1^o división de la 2^o sección de Santiago a Talca, en los Ferrocarriles del Estado. 1857-1899*, (Santiago: Imprenta de los Ferrocarriles del Estado, 1899), Martiniano Poblete, *Una jornada ferroviaria (recuerdo de 38 años de vida carrilana)*. Tomo I (Santiago: Imprenta y estampería “Claret”, 1930), Luis Sepúlveda, *Historia Social de los Ferroviarios* (Santiago: Imprenta Siglo XX, 1959), Emilio Vasallo y Carlos Matus, *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización* (Santiago: Editorial Rumbo, 1943) y Paulina Castro, “Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural. Empresa de Ferrocarriles del Estado. 1950-1995” (Tesis para optar al grado de Licenciatura en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2004).

⁵ Mario Matus, ed., *Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930* (Santiago: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile, 2009), Ana María Botey, “La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: 1932-1941” (Tesis para optar al Grado de Magíster en Historia de América, Universidad de Chile, 1986), Ana María Botey, “El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930”, *Revista de Historia de América* (2003): 137-171, Guillermo Guajardo, “La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)”, *Proposiciones*, 19, (1990): 173-199, 1990, Pamela Araya, “Números, tipos y singularidades del empleo ferroviario hacia fines del siglo XIX”, *Revista de Historia*, 4, (1994), 97-132, María Argentina Fernández, “La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936” (Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1996), Sergio Garrido, “Niveles de vida en trabajadores de Ferrocarriles 1905-1917. Una aproximación desde los salarios reales” (Seminario de titulación para optar al grado de Licenciado en Historia, Universidad de Chile, 2005), Lorenzo Montecinos, Raúl Morales, Felipe Nuñez y Roque Ortega, “La Maestranza Central de San Bernardo durante el Régimen Militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979” (Memoria para optar al título de Profesor de Historia y Geografía. Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, 2009 y Brito, *Condiciones laborales*.

subjetivas, identitarias y de sociabilidad gestadas al interior del mundo del riel constituyen una veta de investigación que recién se está explorando⁶.

Precisamente a través de este artículo intentaremos identificar las diferentes visiones, nociones, énfasis y enfoques que se han aproximado al estudio del mundo de los ferroviarios en Chile, y que principalmente han exaltado el rol y figura de éstos dentro de la sociedad. Por lo mismo, estas aproximaciones muchas veces han estado plagadas de relatos pletóricos y evocadores, mientras que otras centradas en la fuerza sindical y nivel de vida de estos trabajadores. Todas ellas han contribuido a instalar la condición de aristocracia obrera y de vanguardia proletaria que presumiblemente gozaron los trabajadores ferroviarios chilenos a lo largo de su historia⁷.

Centrándonos en ambos conceptos, tanto en el de aristocracia obrera como el de vanguardia proletaria, más la autopercepción del propio sujeto ferroviario, buscaremos dilucidar ciertas ideas preconcebidas, y cuánto asidero en la realidad tienen éstas, al momento de constituir el perfil histórico del trabajador ferroviario chileno, abordando principalmente la literatura general y la bibliografía especializada que existen respecto a este tema.

⁶Véase Isabel Jara, Discurso sindical y representaciones públicas de ferroviarios chilenos, 1900-1930, en Mario Matus, ed., *Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930* (Santiago: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile, 2009), 127-180 y Castro, “Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural”.

⁷Mario Matus y Sergio Garrido. *Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX en Chile*, en Mario Matus, ed., *Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930* (Santiago: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile, 2009), 15 y Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927* (Santiago: DIBAM, 2007), 94-96. . Decir que el enfoque de aristocracia obrera asignado a los trabajadores del riel no es nuevo en quiénes se han aproximado al tema. El trabajo Joel Horowitz y Leandro Wolfson, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera”, *Desarrollo Económico*, 99 (1985): 421-446 fue pionero en advertir las condiciones excepcionales de vida y trabajo que rodeaban a los trabajadores ferroviarios. Más recientemente la investigación de Rosângela Silva, “Elite operária ou trabalhadores um luta? Experiências ferroviárias na cidade de Ponta Grossa – PR (1950-1970)”, *Revista Mundos do Trabalho*, 4, 7 (2012): 85-99, sigue una línea muy similar a la ya trazada por Horowitz y Wolfson y al estatus de elite que ostentaron los ferroviarios del estado de Paraná en Brasil.

2. EL ORGULLO DE SER FERROVIARIO.

El primer maquinista chileno⁸, la virilidad y vigor de los peones carrilanos del siglo XIX⁹, la primera federación obrera conocida en Chile, las grandes huelgas de 1935 y 1936 que, según algunos, pavimentaron el terreno para el ascenso de los gobiernos del Frente Popular en Chile durante la década de 1940¹⁰, o los obreros ferroviarios que se formaron profesionalmente e instruyeron a varias generaciones de ingenieros que pasaron por distintos centros técnicos y de estudio. Todos ellos en algún momento, han formado parte del panteón de recuerdos que los trabajadores de los ferrocarriles en Chile poseen y que los ha impulsado a tener su propio relato evocador del cual sentirse orgullosos.

Quiénes se han acercado al tema de la historia del movimiento obrero en Chile desde una postura más ideológica o de clase, afín a la de la clase trabajadora, asignan *per se* a lo menos dos atributos a este grupo social que tienen que ver en primer lugar, con su carácter revolucionario y, en segundo lugar, con un carácter utópico y mesiánico que tendrían sus luchas y aportes a la sociedad¹¹. Esta visión ideal del sujeto obrero se ha transmitido a los imaginarios y discursos que han levantado los propios actores, los cuales logran consagrar un pasado casi mítico, muy parecido a la historia oficial de cuño decimonónico, todo con la finalidad de dar cohesión e identidad al grupo¹². Sumado a esta visión mítica, conceptos como vanguardia proletaria o conciencia y unidad de clase forman parte de toda una batería fraseológica que ha logrado forjar la identidad de los trabajadores chilenos¹³.

⁸ Escobar, Memorias de Manuel J. Escobar.

⁹ "Por los rieles avanzan los pueblos hacia su grandeza y prosperidad", En Viaje, Santiago, octubre de 1942, 79.

¹⁰ Garcés, El movimiento obrero y el Frente Popular, 149 y Fernández, La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936, 37-125.

¹¹ Franck Gaudichaud, Poder popular y cordones industriales. Testimonios sobre el movimiento popular urbano, 1970-1973 (Santiago: LOM Ediciones, 2004), 57.

¹² Gareth Stedman remarca que la tradición de la historiografía obrera, igualmente que otras, apuntó a heroificar y agregar ingredientes épicos y míticos a la trayectoria histórica del proletariado inglés, construyendo una imagen épica de este actor social. En Gareth Stedman, Lenguajes de clase. Estudios sobre la clase obrera inglesa (1832-1982) (México: Siglo XXI Editores, 1989).

¹³ A contrapelo de la visión "heroica" del proletariado chileno a fines del siglo XIX, Julio Pinto sugiere el término politización para referirse al período de la cuestión social, estudiando los conceptos de

Es más, de acuerdo con algunos estudios, los trabajadores ferroviarios fueron uno de los principales agentes en conformar un potente movimiento obrero en Chile a lo largo del siglo XX¹⁴. Reflejo de esto, fue la fundación de la Federación Obrera de Chile en 1909, a propósito de las reclamaciones hecha por los obreros de Ferrocarriles del Estado¹⁵.

El sujeto está dominado por un imaginario vivido más real que lo real, señala Castoriadis, destacando que a veces la construcción subjetiva de la realidad es más potente que ella misma¹⁶. Esto encaja de forma cierta con el relato que los propios ferroviarios han construido respecto a su pasado, una suerte de discurso pletórico y nostálgico de lo que fueron antaño, que, con el convencimiento de su veracidad, se transforma en una versión posible y finalmente la más admitida de su historia reciente. En España, y sobre todo en Argentina, la tradición de estudios sobre los trabajadores ferroviarios les ha correspondido precisamente a ex empleados del mundo del ferrocarril, los cuales han vaciado sus experiencias en investigaciones testimoniales con un alto rigor empírico¹⁷. A estos trabajos se le complementan otras investigaciones que han resaltado el poder sindical y ascendencia política de los trabajadores del riel¹⁸.

conciencia y unidad obrera en las prácticas discursivas de los trabajadores del Norte salitrero, y la pugna, en esta misma zona, del pensamiento anarquista y socialista por alcanzar el estatus de vanguardia proletaria. Julio Pinto, “¿Cuestión social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia fin de siglo (1889-1900)”, *Historia*, 30 (1997), 224-244.

¹⁴DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile*, 342-343.

¹⁵ Charles, Bergquist, *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia* (Bogotá: Siglo XXI Editores, 1988), 93.

¹⁶ Cornelius Castoriadis, *La institución imaginaria de la sociedad* (Buenos Aires: Tusquets, 2007), 163.

¹⁷ Emerenciana Juez, *Los ferroviarios de las antiguas compañías: una historia desconocida* (Madrid: Ediciones Trea, 2000) y Eduardo Lucita, comp., *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios* (Buenos Aires: Ediciones del Pensamiento Nacional, 1999).

¹⁸ Antonio Alonso, *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-59* (México D.F.: Era-20 Ediciones, 1975), José Piqueras, “El oficio ferroviario: especialización, solidaridad y política”, en Vicent Sanz Rosales y José Piqueras, ed., *En nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta* (Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2005), Jorge Larroca y Armando Vidal, *Rieles de la lucha. Aporte a la historia del sindicalismo argentino* (Buenos Aires: La Fraternidad, 1987), Mónica Gordillo, *La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922)* (Buenos Aires: CEAL, 1989) y Dora Barranco, *Organización obrera y formación a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y los trabajadores gráficos* (Buenos Aires: CEIL, 1989).

De la misma manera, la tradición de los estudios sobre el pasado ferroviario en Chile rescata la imagen heroica, combativa e idealizada de sus trabajadores, pues, en muchos casos, y como ya lo hemos señalado, han sido ellos precisamente quiénes se han encargado de rescatar su historia. Desde los testimonios de Manuel Jesús Escobar¹⁹, el primer maquinista chileno o Martiniano Poblete, trabajador de las bodegas de la Estación Alameda hacia finales del siglo XIX y testigo presencial de los conflictos suscitados a partir de la Guerra Civil de 1891²⁰, pasando por los de Emilio Vasallo y Carlos Matus, profesionales que llegaron a ocupar altos puestos en la Empresa de Ferrocarriles²¹, y el de Luis Sepúlveda, ex trabajador ferroviario de los años cincuenta²², todos exaltan el aporte de los trabajadores ferroviarios a la vida nacional y las singularidades de su trabajo.

Resulta comprensible la reconstrucción enaltecedora que los propios actores hacen sobre su pasado, y particularmente dentro del mundo de los ferroviarios, en donde ciertas condiciones en su nivel de vida y trabajo refuerzan esta percepción de trabajadores vigorosos, comprometidos, solidarios, agentes de fomento y desarrollo para la comunidad²³. La gravitación social y política de este sector del proletariado es parte de una tradición que ellos mismos han conservado casi celosamente formando parte de una cultura e identidad que no se ha extinto con el paso de los años, y de la cual se ha intentado ir al rescate el último tiempo²⁴. De estos esfuerzos de conservación y rescate sobresale la subjetividad del ferroviario que pone en valor su condición, a pesar del retiro, los años y el propio olvido.

La épica y el mito en la historia nos remontan al origen homérico, en donde el valor del relato histórico reposó más en la reconstrucción heroica y ficticia de la realidad, y no tanto en una explicación posible de ella²⁵. En el caso de la historia de

¹⁹ Escobar, Memorias de Manuel J. Escobar.

²⁰ Poblete, Una jornada ferroviaria.

²¹ Vasallo y Matus, Ferrocarriles de Chile.

²² Sepúlveda, Historia Social de los Ferroviarios.

²³ Memorias del Siglo XX. Programa de Participación Social y Rescate Patrimonial. Programa Bicentenario. DIBAM.

²⁴ Luis, Rojas, María de Los Ángeles Carvajal y Andrea Ortega, eds., Entre rieles y chimeneas. Un recorrido por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio (Santiago: Andros Impresores, 2015).

²⁵ Searle, John, La construcción de la realidad social (Barcelona: Paidós, 1997).

los ferroviarios chilenos, estaba levantado un discurso que exalta la figura de estos trabajadores, muchas veces acrítico, que intenta posicionarlos como un referente dentro del movimiento obrero nacional²⁶.

Las investigaciones historiográficas que han abordado el mundo laboral de los ferroviarios se han centrado principalmente en la vida material y en la organización sindical adquirida por éstos²⁷; lo que es, por lo demás, atendible en consideración a la evidencia más directa y contundente que arrojan las fuentes ferroviarias, las cuales aportan fundamentalmente en la exploración de los niveles salariales y la acción política y sindical de sus trabajadores. Más, los últimos años, ha sido posible identificar estudios que avanzan más allá respecto a las condiciones materiales de los ferroviarios para enfocarse en sus prácticas más subjetivas, que tienen que ver por ejemplo con sus representaciones discursivas y con la construcción de su identidad desde lo social y cultural²⁸. Es que la combinación entre ingresos salariales, acción sindical, prácticas sociales y discursivas parece convertirse en el sustrato sobre el cual se ha levantado tanto la identidad como la cultura ferroviaria, asunto que algunos autores han advertido por sus características laborales especiales, pero que aún falta por estudiar con más profundidad²⁹.

Varias investigaciones han llegado a la conclusión que las identidades sociales y los tipos culturales dan cuenta de las experiencias vitales de cada grupo o colectivo y que las representaciones subjetivas de la realidad importan tanto como la relación material que los sujetos logren con ésta. En esto la historiografía parece haberse adelantado y en la década de 1960, al alero de las contribuciones de la escuela

²⁶ Sepúlveda, Historia Social de los Ferroviarios., 19.

²⁷ Araya, "Números, tipos y singularidades del empleo ferroviario hacia fines del siglo XIX", Botey, "La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: 1932-1941", Botey, "El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930", Brito, "Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno", Fernández, "La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936", Garrido, "Niveles de vida en trabajadores de Ferrocarriles 1905-1917" y Guajardo, "La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)".

²⁸ Castro, "Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural", y Jara, Discurso sindical y representaciones públicas de ferroviarios chilenos.

²⁹ Guajardo, "La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)", 98 y Araya, "La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)", 132.

marxista británica, aparecen trabajos que condicionan las relaciones sociales de producción a experiencias más subjetivas del proletariado y a formas culturales que lo llaman a subvertir, escapar o resistirse el estado de cosas dado por la sociedad o el capital. Es en este asunto, donde los trabajos E. P. Thompson adquieren relevancia y son pioneros al superponer las dimensiones de la existencia y experiencia obrera para dar forma a su conciencia de clase³⁰. Para Thompson la experiencia de los trabajadores, entendida como un fenómeno histórico, es la forjadora de su identidad cultural y social, estableciendo la idea que la experiencia histórica de los obreros opera en el sentido de una fuerza intrínseca que modela su identidad, tanto como su relación con los medios de producción o la base material (estructura económica-superestructura política) sobre la cual se desenvuelven sus condiciones de vida y trabajo³¹.

De aquí surgen construcciones mentales e imaginarios que, siguiendo a Thompson, no se construyen necesariamente en la interacción con el otro, sino que ese otro es creado por dicho imaginario que actúa como un espejo que refleja tanto lo propio como lo ajeno y lo opuesto³². Visto así, los imaginarios y representaciones de los ferroviarios chilenos se definen no en relación con el contexto o a las circunstancias dadas, sino que más bien a cómo ellas son asimiladas por el discurso y la conducta de los trabajadores del riel ¿De qué forma las condiciones otorgadas por la realidad son aprehendidas por la subjetividad de estos obreros? De aquí que resulte importante la fuerte memoria y los numerosos testimonios aportados por antiguos ferroviarios en la reconstrucción de su pasado. Algunas investigaciones han acudido a la fuerte memoria histórica que poseen los ferroviarios y la han ocupado como base metodológica para escribir la historia de estos trabajadores, encontrando una fuente riquísima de información que devela un contenido que no aparece en otras fuentes, o que simplemente carece de la intensidad del relato que se encuentra al rescatar el testimonio y la memoria de antiguos ferroviarios³³.

³⁰ E.P., Thompson, *La Formación de la Clase Obrera en Inglaterra*, Tomo I (Barcelona: Editorial Crítica, 1989), XIV.

³¹ Thompson, *La Formación de la Clase Obrera en Inglaterra*, XV.

³² Castoriadis, *La institución imaginaria de la sociedad*, 11-12.

³³ Robert Alegre, *Railroad Radicals in Cold War Mexico: Gender, Class, and Memory* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2013).

La noción de aristocracia obrera en el mundo ferroviario.

Desde sus orígenes, los trabajadores ferroviarios han guardado un estatus que los diferenció del resto de la masa laboral chilena. De ahí que no suenen casuales las honrosas palabras que supuestamente el empresario norteamericano Henry Meiggs dedicó a los carrilanos chilenos una vez inaugurado el ferrocarril al sur, diciendo que éstos eran los mejores trabajadores del mundo³⁴.

Podemos desprender de las palabras de Meiggs la buena fama que alcanzaron los trabajadores ferroviarios en la medida que el ferrocarril se extendía por el país. Las últimas investigaciones en torno al mundo laboral de los ferroviarios exploran la noción y condición de aristocracia obrera de estos trabajadores en términos materiales (salarios, condiciones de trabajo) y su posición estratégica dentro de la estructura económica nacional³⁵. A lo menos a nivel continental, estudios indican que la fuerza laboral ferroviaria reúne ciertos atributos que la alzan para constituirse en una elite dentro del movimiento obrero³⁶. Sin embargo, fuera de nuestro continente, estudios que se centran en elementos de análisis más cuantitativos discuten la categoría de aristocracia obrera asignada a los trabajadores de ferrocarriles. Así en España, la profesora Esmeralda Ballesteros, ocupando las variables de calificación laboral, lugar geográfico, empresa ferroviaria, edad y sexo, construye un análisis serial determinando que el amplio y diverso universo laboral constituido por las compañías ferroviarias españolas hace poco factible reconocer en sus empleados un tipo de aristocracia obrera³⁷.

³⁴Vasallo y Matus, Ferrocarriles de Chile, 70.

³⁵Matus, Hombres del Metal y Jara, Discurso sindical y representaciones públicas de ferroviarios chilenos.

³⁶Matus y Garrido, Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX, 15, Horowitz y Wolfson, "Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)" y Silva., "Elite operária ou trabalhadores um luta? Experiências ferroviárias na cidade de Ponta Grossa – PR (1950-1970)".

³⁷Esmeralda, Ballesteros, "Retribuciones de los trabajadores del ferrocarril. El mito de la aristocracia obrera" (Acta de congreso presentada en el V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma, Fundación de los Ferrocarriles Españoles 2009),

http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/PalmaMallorca2009/pdf/050103_Ballesteros.pdf

Procedente de la Inglaterra de la segunda mitad del siglo XIX, el propio Lenin acuñó el término aristocracia obrera para catalogar a los trabajadores de las economías más desarrolladas, en ese momento la británica, los cuales alcanzaron condiciones notablemente más favorables por su cualificación y escasez dentro del mercado laboral, además de su posición estratégica dentro del desarrollo económico de una nación y su capacidad organizativa³⁸. En Chile fue muy usual que, a mediados del siglo XX, los mineros del cobre fueran reconocidos como la aristocracia obrera del país en función de los altos salarios percibidos y poderío sindical que ostentaban³⁹.

En el ámbito de las ciencias sociales, hace ya un tiempo que el término aristocracia obrera se instaló para ser tratado y problematizado desde una perspectiva teórica que incorpora elementos de discusión que acotan y definen con mayor nivel de precisión esta categoría de análisis, aunque aún algunos insistan que conceptualmente todavía se mantiene en la ambigüedad⁴⁰. Algunos estudios adhieren a la visión de Lenin sobre la aristocracia obrera y su nivel de ingresos, y el grado de politización y organización sindical de ésta, que, en muchos casos, genera un efecto mimético de asimilación más con las capas burguesas que con las proletarias⁴¹. Es decir, este enfoque en particular releva las condiciones materiales de estos obreros a su identificación con clases que están por sobre ellos dentro del escalafón social⁴².

Una visión más politológica del término señala que ideas más moderadas y no tan extremistas rodean las posturas de quienes constituyen el sector de la aristocracia obrera, formando un grupo bastante monolítico en sus aspiraciones

³⁸ Eric Hobsbawm, Lenin y la Aristocracia obrera en Eric Hobsbawm, *Revolucionarios. Ensayos contemporáneos*, (Barcelona: Crítica, 2010), 177-178.

³⁹ Fernando Mires, *La rebelión permanente. Las revoluciones sociales en América Latina* (México D. F.: Siglo XXI Editores 2005), 366 y Ángela Vergara, *Copper workers, international business and domestic politics in Cold War Chile* (Pennsylvania: The Pennsylvania University Press, 2008).

⁴⁰ H, Moorhouse, "The Marxist Theory of the Labour Aristocracy", *Social History*, (1978), 61-82.

⁴¹ Nicos Poulantzas, *Las clases sociales en el capitalismo actual* (México D.F.: Siglo XXI Editores, 2005), 96-141.

⁴² Poulantzas, *Las clases sociales en el capitalismo actual*, 107.

sindicales, de ahí su éxito al momento de plasmar sus demandas⁴³. Elizabeth Jelin y Juan Carlos Torre agregan a la construcción teórica de los trabajadores de elite una identificación corporativa con su centro de trabajo por sobre su identificación de clase⁴⁴. El dinamismo propio de la empresa se impregna en la experiencia del trabajador de elite mediante un proceso de integración objetiva -de acuerdo con estos autores- el cual culmina con la construcción de valores y actitudes en el obrero que se corresponden con los propósitos trazados por la empresa o el empleador, pero que, según otros, termina con la total diferenciación con otros grupos de trabajadores, socavando la solidaridad de clase ante la falta de empatía frente a las condiciones estructurales que determinan la explotación y la precariedad laboral⁴⁵.

Se podría señalar que el distanciamiento de clase que asume la aristocracia obrera adquiere una dimensión política en tanto contribuye a plasmar una imagen de conservadurismo en ella, que se suma a las tesis que plantean el aburguesamiento de la clase obrera en el período de posguerra, en donde dada la mejora en las condiciones materiales de la población y la reducción del conflicto de clase, los trabajadores dejan su condición histórica de revolucionarios para entrar en un proceso de aburguesamiento⁴⁶.

Dicho todo esto, lo planteado por Jelin y Torre es que las mejores condiciones económicas y de privilegios de un sector de la clase obrera sobre otro no supone necesariamente la disgregación de ésta en diferentes proyectos y objetivos que diluyen las lealtades de clase. Aun ocurriendo esto, la organización política del proletariado -muy marcada en América Latina- lograría conservar las lealtades y revertir la aparente desintegración de la clase obrera. Tampoco sería determinante el

⁴³Henry Landsberger, *La elite obrera de América Latina y la Revolución* en Seymour Martin & Aldo Solari, *Elites y desarrollo en América Latina* (Buenos Aires: Editorial Paidós, 1971), 314-323. Para el caso chileno, DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile*, 339-340.

⁴⁴Elizabeth Jelin y Juan Carlos Torre, "Los nuevos trabajadores en América Latina. Una reflexión sobre la tesis de la aristocracia obrera" *Desarrollo económico*, 22, 85, (1982)1-28.

⁴⁵Alain Touraine menciona como "acción corporativa" cuando los trabajadores alcanzan alto grado de identificación con sus empresas, diluyendo la llamada "acción de clase". En "Conciencia obrera y Desarrollo económico", *Revista Latinoamericana de Sociología*, 2, (1975).

⁴⁶ John Goldthorpe, ed., *The Affluent Worker: Industrial Attitudes and Behaviour* (Cambridge: University Press, 1968).

centro laboral, por más moderno y dinámico que aparezca, en modelar un tipo de acción obrera. Ésta más bien estaría modelada por el contexto de explotación y relaciones laborales apreciadas dentro de cada centro laboral. Si las condiciones de explotación y relación laboral son acuciantes para el obrero, se reforzará el apoyo y solidaridad de clase, no siendo así, indudablemente que la situación cambia y los mecanismos que generan la solidaridad de clase reducen su influencia⁴⁷. Es decir, asignar el concepto de aristocracia obrera en función del éxito y desarrollo de la empresa a la cual pertenecen los trabajadores resulta reduccionista, en tanto omite las relaciones laborales entre los empleados y el empleador, entre otros⁴⁸. Por lo mismo, y en relación con nuestro objeto de estudio, ¿Qué pasó con los obreros de la vía, guardacruces y trabajadores a jornal que más bien se mantuvieron en una situación postergada, de bajos sueldos y condiciones precarias de vida, a pesar de ser también parte del personal de la “gran” Empresa de Ferrocarriles del Estado?, ¿También formaron parte de la elite obrera que se pretende ver en los trabajadores ferroviarios? Por las razones enunciadas resulta complejo abordar el concepto aristocracia obrera bajo cánones absolutos, más si nos aproximamos al universo laboral de los ferroviarios chilenos, un universo amplio, diverso y con muchos contrastes.

Desde el campo de la historiografía, los primeros estudios dedicados a la aristocracia obrera se inspiran en la situación del proletariado inglés desde la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo artesanos y obreros sindicalizados, los cuales fueron reconocidos como la clase trabajadora más privilegiada de su tiempo⁴⁹.

La gestación de la *labour aristocracy*, en pleno período victoriano y en el cenit de la Revolución Industrial, captó la atención de diversos historiadores angloparlantes, seducidos por el nivel de ingresos, condiciones aptas de seguridad social y prevención de accidentes laborales, interacción con la clase patronal, organización sindical, transversalidad y ascenso social, que este segmento laboral

⁴⁷Jelin y Torre, “Los nuevos trabajadores en América Latina”, 24.

⁴⁸Jelin y Torre, “Los nuevos trabajadores en América Latina”, 25.

⁴⁹Hobsbawm, Lenin y la Aristocracia obrera, 174-182.

exhibía⁵⁰. Todas las opciones, matices y definiciones aportadas a la discusión teórica sobre el concepto aristocracia obrera arrojan características que en muchos casos se ajustan con la trayectoria del obrero ferroviario, sobre todo referido a sus condiciones de vida y posturas políticas.

Así lo entendió Peter DeShazo, quién reconoce que a inicios del siglo XX los obreros ferroviarios en Chile podían ser considerados como parte de este selecto y reducido grupo de trabajadores de elite, que asumieron posturas más conservadoras dentro del espectro de alternativas sociales y políticas que manejó la clase obrera⁵¹. Lo mismo advirtió Jorge Rojas, quién vio como en 1927 la Confederación Ferroviaria, que reunía a parte importante de estos trabajadores, aglutinada junto a sectores nacionalistas y católicos del proletariado nacional, apoyaron oficialmente la candidatura presidencial del coronel Carlos Ibáñez del Campo, a través de una organización conocida como el Comité Ejecutivo Nacional de Asalariados⁵². El mismo Rojas mencionó la inclinación de los trabajadores del riel, junto a otros, en la época del primer gobierno de Ibáñez, para operar a través de mecanismos de conciliación entre patrones y asalariados⁵³. Los llamados “sindicatos blancos”, organizaciones de obreros católicos de influencia corporativista, entre los cuales se incluían ferroviarios, fueron los principales promotores de estas políticas de conciliación, que evitaban el conflicto y el enfrentamiento abierto con la clase patronal⁵⁴. Todos estos hechos, para el caso de los ferroviarios chilenos, refrendan la

⁵⁰James, Hinton, “The Labour aristocracy”, *New Left Review*, I, 32, (1965), 72-77, Robert Gray, *The Labour aristocracy in Victorian in Edinburgh* (Oxford: Clarendon Press, 1976), Robert Gray, “Styles of life, the labour, the labour aristocracy and class relations in later nineteenth-century Edinburgh”, *International Review of Social History*, 3, 18, (1973), 428-452, J. Foster, *British imperialism and the labour aristocracy* en J. Skelley, ed., *The General Strike* (London, 1976), M. A. Sheppherd, “The origin and incidence of the term labour aristocracy”, *Bulletin of the Society for the study of labour history*, 37, (1978), 51-67, Eric Hobsbawm, *Trabajadores. Estudios de la historia de la clase obrera* (Barcelona: Editorial Crítica, 1979), Hobsbawm, *Lenin y la Aristocracia obrera*, Diego Caro, *Una aristocracia obrera: los trabajadores del vino de Jerez* en Juan Iglesia, *Historia y cultura del vino en Andalucía* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1995), 105-124 y Carlos Arenas, “En torno a la aristocracia obrera: el caso sevillano. 1898-1915”, *Estudios de historia social*, 2, (1987), 181-207.

⁵¹DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile*, 94-96.

⁵²Jorge Rojas, *La dictadura de Ibañez y los sindicatos (1927-1931)* (Santiago: DIBAM, 1993), 82.

⁵³ Rojas, *La dictadura de Ibañez y los sindicatos*, 140.

⁵⁴ Rojas, *La dictadura de Ibañez y los sindicatos*, 140.

idea de la moderación o de posiciones menos revolucionarias que adoptó el segmento de la aristocracia obrera a lo largo de la historia⁵⁵.

Sin embargo, como dijimos, el universo laboral asociado a los ferrocarriles es bastante más amplio y diverso, lo cual complejiza e impide establecer cánones tan estrictos y definidos respecto a una adscripción concluyente sobre los ferroviarios como trabajadores de elite, de lo contrario ¿Podríamos incorporar en una misma situación laboral a profesionales, administrativos, técnicos, trabajadores de talleres y maestranzas, maquinistas, fogoneros, señalizadores y carrilanos, todos parte del personal de ferrocarriles? De ahí que algunos planteen la naturaleza excesivamente homogeneizadora del concepto aristocracia obrera para el caso de los trabajadores del riel⁵⁶.

Es posible reconocer estándares más altos de vida en maquinistas, fogoneros y los trabajadores de los talleres ferroviarios, quiénes gestan esta imagen de privilegios y beneficios laborales al interior de ferrocarriles⁵⁷. Más los peones de la vía, bodegueros y obreros más jóvenes convivían cotidianamente con la precariedad y la pobreza⁵⁸. Son precisamente las condiciones objetivas y materiales de los ferrocarrileros lo que ha permitido reconstruir su historia. El énfasis metodológico que significa relevar estas condiciones consideramos que obedece a la evidencia empírica disponible y lo que arrojan las fuentes, que exhiben principalmente información respecto a salarios, remuneraciones, condiciones de vida y formas de organización de los trabajadores ferroviarios en general, lo que tiende a generar un panorama bastante favorable sobre su estatus dentro del proletariado⁵⁹.

⁵⁵Hobsbawm, Trabajadores, 269 y Jelin y Torre, “Los nuevos trabajadores en América Latina”, 1-2.

⁵⁶Silva, “Elite operária ou trabalhadores um luta?, 99.

⁵⁷Guajardo, “La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos”, 179.

⁵⁸Horowitz y Wolfson, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)”, 427-432.

⁵⁹Garrido, “Niveles de vida en trabajadores de Ferrocarriles 1905-1917”. La historiografía argentina ha dedicado numerosos estudios respecto al nivel de vida y trabajo de los obreros ferroviarios de su país, contribuyendo a crear una imagen muy positiva de estos trabajadores. Ver: Laura Badaloni, La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el ferrocarril central argentino en Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi eds., Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social (Rosario; Prohistoria ediciones, 2011), 143-157 y José Marcilese,

En el caso de nuestro país, son los operarios de la sección Tracción y Maestranzas los mejores remunerados y que mantenían notables diferencias, sobre todo con los obreros de la vía⁶⁰. De acuerdo con esto, es posible plantear que mientras en el siglo XIX maquinistas y fogoneros son los que presumían de una situación laboral de privilegio al interior de Ferrocarriles⁶¹, hacia el siglo XX los trabajadores de talleres y maestranzas alcanzaron también este estatus⁶².

¿Cómo se explica esto? La alta especialización y aporte a la capacidad productiva del país que entregaron los trabajadores de la sección de Tracción y Maestranzas, explicaría, según algunos autores, su nivel de remuneraciones⁶³, no así quiénes trabajaban en la construcción y extensión de la vía, los cuales sólo tenían para ofrecer su fuerza motriz y fortaleza física, lo que los transformó en mano de obra bajamente calificada restándola de mejores opciones laborales⁶⁴.

La presencia de los obreros de la vía o carrilanos en la construcción del ferrocarril en Chile, especialmente en el siglo XIX, ha sido objeto de estudio por parte de investigaciones que aún se encuentran en una etapa preliminar respecto al mismo, existiendo enfoques que resaltan el carácter itinerante y errabundo de esta masa laboral⁶⁵, mientras otros, en la misma época, se centran en el contexto de violencia y de transgresión social en las cuales estos trabajadores realizaron las

“Los trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955)”, *Revista Mundos do Trabalho*, 5, 9, (2013), 259-282.

⁶⁰ Situación parecida ocurrió en el caso de los ferroviarios argentinos. Ver Horowitz y Wolfson, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)”, 432.

⁶¹ Guajardo, “La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos”, 186-199.

⁶² Matus y Garrido, *Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX en Chile*, 33-34 y Brito, “Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno”, 97.

⁶³ Guillermo, Guajardo, *Between the workshop and the state: training human capital in railroad companies in Mexico and Chile, 1850-1930* (México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, 2009), 17-24.

⁶⁴ Botey, “El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930”, 149-153.

⁶⁵ José, Bengoa, *El poder y la subordinación. Historia social de la agricultura chilena*, Tomo I (Santiago: Ediciones Sur, 1988), 143 y Jaime Valenzuela, *Bandidaje rural en el Chile Central. Curicó, 1850-1900* (Santiago: DIBAM, 1991), 69-72.

faenas del tendido ferroviario, reconociendo en ellos sujetos altamente propensos al delito, al consumo de alcohol y al desorden público, bajo el contexto de un mercado laboral configurado a partir del trabajo asalariado⁶⁶. Si bien estas interpretaciones van a contrapelo del relato que sobre los mismos carrilanos se propagó al interior del mundo ferroviario, respecto a sujetos vigorosos, laboriosos y de una incorruptible templanza⁶⁷, lo cierto es que también estas interpretaciones han tendido a generalizar una imagen del carrilano como la del roto alzado, inclinado al consumo de alcohol, a la vagancia y a la perpetración del delito⁶⁸, siendo que también existieron, dentro del mercado laboral ferroviario del siglo XIX, formas de reclutamiento de mano de obra no tan lesivas para el orden social. A lo menos en el trazado del Ferrocarril Sur por la Zona Central de Chile, el campesinado ligado a la hacienda fue el que contribuyó con su trabajo al movimiento de tierra y unión de rieles para permitir el avance del ferrocarril por esta parte de Chile, sin generar mayores desórdenes ni alterar el orden público⁶⁹.

Apuntando sobre todo a los niveles salariales, es que algunas investigaciones se han atrevido a explorar la noción de aristocracia obrera dentro de los trabajadores del riel de nuestro país⁷⁰. Centradas principalmente a comienzos del siglo XX, estas investigaciones intentan comprobar empíricamente que los salarios que percibían los ferroviarios chilenos en este período eran superiores a los de otros trabajadores⁷¹. A partir de este dato cuantificable se pueden iniciar una serie de elucubraciones en

⁶⁶ Carlos, Ibarra, "Problemática carrilana en la construcción del ramal ferroviario Talcahuano-Chillán (1869-1873)", *Revista de Historia*, 1, 26, (2019), 115-148, del mismo autor "Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886-1890", *Raíces de expresión*, 5, (2007), 39-44 y Gilberto, Harris, "La violencia y lo infausto. Vivencias de rotos chilenos en las faenas carrilanas en la línea Arequipa-Puno, 1871-1872 a la luz de dos documentos inéditos", *Revista de Estudios Jurídicos*, 40, (2018), 687-695.

⁶⁷ "Por los rieles avanzan los pueblos hacia su grandeza y prosperidad", *En Viaje*, Santiago, octubre de 1942, 79.

⁶⁸ Ibarra, "Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886-1890", del mismo autor, "Problemática carrilana en la construcción del ramal ferroviario Talcahuano-Chillán (1869-1873)".

⁶⁹ Robert Oppenheimer, "Chilean transportation development: The railroad socio-economic change in the Central Valley, 1840-1885" (Ph.D., University of California, Los Ángeles, 1976), 63-228.

⁷⁰ Matus y Garrido, *Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX en Chile*, 15.

⁷¹ Mario Matus, *Crecimiento sin desarrollo. Precios y salarios reales durante el Ciclo Salitrero en Chile (1880-1930)* (Santiago: Editorial Universitaria, 2012), 209 y Garrido, "Niveles de vida en trabajadores de Ferrocarriles 1905-1917"

torno a la categoría de elite de los ferroviarios chilenos dentro de la clase obrera. Entre ellas su relación con el Estado y sus formas de organización sindical.

3. ¿LEALTADES GREMIALES O SOLIDARIDAD DE CLASE?

“...el gremio ferroviario es una vanguardia maravillosa...”, sentenciaba Juan Domingo Perón dirigiéndose a un grupo de trabajadores ferroviarios y maquinistas argentinos reunidos con él en el Teatro Colón a fines de 1949⁷². Las palabras tan elogiosas pronunciadas por el presidente argentino dan cuenta que, a ojos de otros, los obreros de ferrocarriles eran una fuerza importante al interior del proletariado, y no sólo eso, al parecer, contaba con la alta consideración y respeto de numerosas autoridades. Es que, a lo menos en el caso argentino, el gremio ferroviario históricamente estuvo inclinado a la negociación y al establecimiento de lazos estables con los privados y el Estado, expresando su capacidad interlocutoria y de negociación que le valió colocarse al frente de las reivindicaciones obreras⁷³.

En Chile, esta presencia estatal se constató en la contratación de obreros de la vía y personal administrativo el cual se destinó a la extensión y manejo de los primeros tramos ferroviarios construidos, que, aunque fueron iniciativa privada, debieron recurrir al Estado para proveerse de fuerza de trabajo, convirtiendo a la Empresa de Ferrocarriles estatales, ya en el siglo XIX, en un “*Estado dentro de otro Estado*”⁷⁴, o, como sentenció un empleado de ella, en “...*una república dentro de otra república*”⁷⁵, por la envergadura de su estructura burocrática y organizacional, además ser un buen empleador por la paga que ofrecía⁷⁶. El tamaño de la Empresa de

⁷²Héctor Laerte, Justicia social con uniforme. La huelga ferroviaria de 1950-1951 en Eduardo Lucita, La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios (Buenos Aires: Ediciones del Pensamiento Nacional, 1999), 127.

⁷³Juan Suriano, Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912 en Lucita, La patria en el riel, 98-102.

⁷⁴Guillermo, Guajardo, Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950 (México D.F.: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007), 56.

⁷⁵Santiago Marín, Los ferrocarriles de Chile (Santiago: Cámara Chilena de la Construcción - Pontificia Universidad Católica de Chile - DIBAM, 2013).

⁷⁶ Guajardo, Between the workshop and the state: training human capital in railroad companies in Mexico and Chile, 1850-1930, 20-21.

Ferrocarriles fue un elemento que permite entender la fuerza sindical de sus trabajadores, pues éstos constituían un elevado número y un factor de considerable presión para llevar a cabo las demandas del mundo obrero⁷⁷.

Al entrar al siglo XX, y al fragor de las luchas y conflictos de la cuestión social, los obreros del riel tomaron un papel significativo en las sentidas demandas del mundo popular de la época. La llamada “batalla de los peniques”, en donde estos trabajadores abogaron por mantener el poder adquisitivo de sus salarios, solicitando que éste, y el del resto de la fuerza laboral, se calculara a un valor de 18 peniques por peso, fue la chispa que encendió la protesta popular, desencadenando, por un lado, los dramáticos sucesos de la Escuela Santa María de Iquique en 1907, y por otro, la reorganización de los obreros ferroviarios a nivel nacional a través de la “Gran Federación Obrera de Chile”, fundada oficialmente en 1909, y que significó la primera instancia de unidad sindical de los trabajadores chilenos⁷⁸.

El rol ocupado por el Estado chileno en la construcción del ferrocarril generó una verdadera impronta en la fuerza de trabajo ferroviaria asociada a la pertenencia e identidad profesada hacia la Empresa de Ferrocarriles. Los ferroviarios chilenos se sentían fuertemente ligados a esta empresa, a pesar de las muchas ocasiones en que expresaban abiertas diferencias con sus autoridades, conformando un sentimiento de comunidad o, como llaman algunos, de familia ferroviaria al interior de ella⁷⁹. Pertenecer a una empresa de la importancia de EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado), inspiró a los ferroviarios a reconocerse como un sector fundamental dentro del desarrollo del país. “*Ser ferroviario era como ser una persona importante [...] había una valoración social y tú te sentías importante*”⁸⁰. El testimonio de ex ferroviarios contribuye significativamente a apreciar su autopercepción respecto a la valoración

⁷⁷ Brito, “Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno: los trabajadores ferroviarios de la Tercera Zona. (1925-1936)”, 96. Se calcula que a comienzos del siglo XX el número de trabajadores ferroviarios bordeaba los 20.000. En Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX, 15.

⁷⁸ Raúl Vásquez, Situación económico social del personal ferroviario (Memoria de Prueba para optar al Grado de Licenciado, Universidad de Chile, Santiago, 1950), 473-477.

⁷⁹ Badaloni, La familia ferroviaria a principios del siglo XX.

⁸⁰ Castro, “Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural”, 62.

social que su trabajo en Ferrocarriles poseía. Para muchos de ellos entrar a esta empresa era “...*Una cosa grande [...], como ser ingeniero, una cosa así*”⁸¹.

El rescate de la memoria, a través de entrevistas a ex trabajadores de ferrocarriles, ha sido muy valioso para reconstruir el legado histórico de éstos y un recurso de suma utilidad para poner nuevamente en el tapete de la historiografía nacional temas asociados a estos trabajadores⁸². De este ejercicio hermenéutico-metodológico se rescata la mirada altiva que aún conservan los antiguos ferroviarios respecto a su trabajo y aporte al país, lo que es clara señal de la autoconstrucción de un relato edificante e idealizador, con un dejo, ciertas veces, de nostalgia.

De acuerdo con otros trabajos, la identificación laboral alcanzada por los trabajadores del riel con la Empresa de Ferrocarriles no fue exclusiva solo de nuestro país. Estudios sobre el mundo del trabajo ferroviario en otras latitudes mencionan la suerte de “comunidad ocupacional” que se construye en torno al oficio y lugar de trabajo, que va más allá del estatus, la unidad, los lazos de amistad o compañerismo establecidos. Según algunos especialistas, la “*comunidad ocupacional*” resulta de la *convivencia diaria, cotidiana y sistemática entre sujetos de una misma sección laboral. Mismos horarios de trabajo, mismos lugares de residencia, mismos ámbitos de sociabilidad y el mismo trabajo desempeñado por varios miembros del núcleo familiar, entre otros, conforman espontáneamente los vínculos de una “comunidad ocupacional”* que logra tipificar extra laboralmente la experiencia de trabajadores de un mismo oficio⁸³.

⁸¹Montecinos, Morales, Nuñez y Ortega, “La Maestranza Central de San Bernardo durante el Régimen Militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979”, 87.

⁸² Castro, “Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural, Montecinos, Morales, Nuñez y Ortega, “La Maestranza Central de San Bernardo durante el Régimen Militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979” y Vasallo y Matus, Ferrocarriles de Chile.

⁸³Graeme Salaman, *Community and occupation: An exploration of work/leisure relationship*(Londres: Cambridge University Press, 1974) El término “comunidad ocupacional” aplicado a la realidad de los ferroviarios argentinos en Horowitz y Wolfson, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)”, 421-424. Un estudio anterior establece una situación similar para los trabajadores de los ferrocarriles estadounidenses Fred Cottrill, *Railroaders* (Stanford: Stanford University Press, 1940), 4.

En Chile, la Empresa de Ferrocarriles contribuyó conscientemente a reforzar este imaginario de “comunidad ocupacional”, permitiendo a su personal convertir su puesto de trabajo en una suerte de herencia familiar, en donde los obreros legaban a su descendencia el trabajo ofrendado a esta empresa, lo que a todas luces constituía una estrategia para ir “...desarrollando [...] sentido de pertenencia, lealtad a la empresa y una personalidad colectiva que generaba en sus miembros vínculos de cooperación y solidaridad”⁸⁴. Entendido así, pareciera ser que la constitución de una comunidad ocupacional, en el caso de los ferroviarios chilenos, operó como iniciativa tomada desde arriba, promovida por la empresa, y que le sirvió para garantizar la conveniente selección de personal y, de paso, forjar lazos de identidad y pertenencia en sus empleados⁸⁵. Todo esto muy en sintonía con el paternalismo industrial practicado por distintas empresas chilenas sobre todo durante la primera mitad del siglo XX, en donde a partir de una dinámica de otorgamientos y concesiones, pudieron realizar una sutil intervención de los diferentes ámbitos de sociabilidad obrera y de sus espacios de convivencia diaria, logrando cooptar, y si no controlar, a la fuerza laboral para instarla a mejorar su rendimiento productivo⁸⁶.

Si nos referimos a identidad ferroviaria imposible no mencionar los ámbitos de sociabilidad que los obreros de este sector crearon y que caracterizaron sus relaciones extra laborales tanto entre ellos como con el resto de la sociedad. A este respecto, según Maurice Agulhon, historiador francés, experto en temáticas sobre sociabilidad, ésta surge de la cotidianeidad e informalidad de las relaciones humanas, las cuales, al desenvolverse en un tipo de actividad cultural, política o incluso lúdica, conforman lo que se denominó vida asociativa⁸⁷. Otro especialista en la temática, el sociólogo Georg Simmel, señala que las formas de sociabilidad o socialización responden a las acciones más espontáneas de la organización social, las

⁸⁴Botey, “El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930”, 145.

⁸⁵Botey, “El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930”, 70.

⁸⁶Enzo Videla, Hernán Venegas y Milton Godoy, El orden fabril. Paternalismo industrial en la minería chilena 1900-1950 (Valparaíso: Editorial América en Movimiento, 2016).

⁸⁷Maurice Agulhon, La sociabilidad como categoría histórica en Teresa Pereira, Formas de sociabilidad en Chile 1840-1940 (Santiago: Fundación Mario Góngora, 1992), 1-10.

cuales tienen más que ver con un fenómeno comunitario más que institucional o corporativo⁸⁸. De ahí que, por ejemplo, la vida ferroviaria que gira en torno al oficio y al trabajo, lo que señalamos como “*comunidad ocupacional*”, sea expresión de un tipo de sociabilidad muy propia de estos trabajadores. De todo esto entendemos el sentido informal de los ámbitos y formas de sociabilidad, pues se convierten en dimensiones que se desenvuelven fuera de una esfera institucionalizada o solemnemente organizada por las jerarquías sociales, políticas o económicas, lo cual resulta muy evidente en el mundo popular u obrero el cual, despojado de regulaciones rígidas y estrictas, da rienda suelta a sus acciones más afectivas e intuitivas⁸⁹. En este sentido, la experiencia de vida y trabajo de los obreros ferroviarios hace que en términos de socialización éstos se muevan bajo cierta ambigüedad; por un lado, formas de sociabilidad derivadas fundamentalmente de las jerarquías laborales; el sindicato, la capacitación y la acción educativa, la huelga; y por otro, las extralaborales, el deporte, la cantina, los festejos. Ambas eso sí articuladas en torno a un contenido litúrgico o simbólico muy propio de cualquier forma de sociabilidad⁹⁰. Es lo que, en definitiva, E.P. Thompson coronó en su intenso debate con el filósofo Louis Althusser respecto a la acción humana desprendida de la experiencia, la cual denominó como “*agencia*”, categoría contrapuesta a las determinantes estructuralistas propias del marxismo del siglo XX⁹¹.

El sentirse parte de una empresa dinámica, pujante y nacional, hizo a los ferroviarios considerarse un peldaño más arriba por sobre otros sectores del proletariado chileno, sin tener que ver muchas veces con una idea de superioridad social, sino más bien, dado el contexto de trabajo que ofrecía la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante EFE), la posición estratégica que ocupaba en términos económicos y la capacidad de negociación y presión de sus trabajadores, éstos asumieron una tradición organizativa que los impulsó a conducir a los más

⁸⁸Georg Simmel, “La sociabilité. Exemple de sociologie pure ou formale”, *Sociologie et épistémologie*, (1981), 125.

⁸⁹Norbert Elías, *El proceso de la civilización* (Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 1997), 466.

⁹⁰Anthony Glinoe y Vicent Laisney, “Sociabilité”, *Socius: Ressourcessur le littéraireet le social*, 5, <http://ressources-socius.info/index.php/lexique/21-lexique/165-sociabilite> (consultada el 16 de enero de 2020)

⁹¹E. P. Thompson, *Miseria de la teoría* (Barcelona; Editorial Crítica 1981).

postergados de su clase al rompimiento con la desigualdad y explotación de un sistema oprobioso con el trabajador⁹². Por esto, la realidad de estos trabajadores ha sido encarada desde una óptica centrada en relatos y cánones analíticos que los colocan como una vanguardia laboral y política, con una fuerza sindical incontenible capaz de liderar las reivindicaciones del proletariado chileno y de poner en jaque hasta las mismas autoridades de gobierno⁹³.

También la condición de empleados públicos incubó posibilidades para los ferroviarios tanto para impulsar su ascenso social, esto pues, les permitió conocer y hacerse parte de los intereses y aspiraciones de otros grupos sociales, especialmente los de clase media, que eran quiénes copaban principalmente el aparato público, asumiendo prácticas de organización sindical y exigencias que más tenían que ver con su preponderancia dentro del Estado que con su posición de clase⁹⁴.

La posición de avanzada que los ferrocarrileros chilenos poseían posibilitó su interlocución directa con las autoridades de EFE y con las del país para buscar la resolución de conflictos o levantar petitorios, demandas o reivindicaciones tanto para su sector como para otros dentro del movimiento obrero, lo cual se reflejó fundamentalmente en su posición para negociar, muchas veces con tenacidad y coraje, arrastrando a otros sectores laborales a plegarse y conformar un frente común tras las demandas de los trabajadores del riel. Por ejemplo, las huelgas de los años 1935, 1936 o de 1955 fueron movilizaciones que, surgidas dentro de Ferrocarriles, adquirieron la connotación de paros nacionales, uniendo a otros gremios de trabajadores, demostrando la capacidad de convocatoria del sindicalismo ferroviario a través de sus organizaciones como lo fueron la Federación de Maquinistas Santiago Watt, la Unión de Obreros Ferroviarios, la Federación de Empleados Ferroviarios y la Federación Industrial Ferroviaria de Chile⁹⁵. También, en caso contrario, la potente

⁹²Jara, Discurso sindical y representaciones públicas de ferroviarios chilenos, 153.

⁹³Sepúlveda, Historia Social de los Ferroviarios, Garcés, El movimiento obrero y el Frente Popular (1936-1939), 53-101 y Fernández, “La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936”.

⁹⁴Azún Candina, Por una vida digna y decorosa. Clase media y empleados públicos en el siglo XX chileno (Santiago: Editorial Frasis, 2009), 27-49.

⁹⁵ Brito, “Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno: los trabajadores ferroviarios de la Tercera Zona. (1925-1936)”, 96-127, Garcés, El movimiento obrero y el Frente Popular (1936-

organización sindical de los ferroviarios se recibe como un fuerte espaldarazo que se incorpora a las demandas y reclamos surgidos desde otros grupos. Fue el caso de las protestas de abril de 1957 en Santiago por el alza en las tarifas de la locomoción colectiva, en donde el paro nacional convocado por los trabajadores recibió un fuerte apoyo de los ferroviarios⁹⁶.

Con el correr del siglo XX, todos estos elementos de valoración social, sentido de pertenencia e identidad, fueron gestando lo que algunos autores señalan como la cultura ferroviaria en Chile. Para unos esta forma cultural representa el contacto frecuente con los procesos productivos de la empresa, es decir una cultura tecnológica del obrero ferroviario que lo vincula a su nivel de especialización, capacitación y manejo del cambio tecnológico⁹⁷. Para otros, significó un estilo de vida propio de estos trabajadores, marcado por el universo de masa laboral presente en Ferrocarriles y por la exclusividad y alta complejidad que imponía su trabajo⁹⁸.

4. CONCLUSIÓN

Toda el aura que rodeó al mundo del trabajo ferroviario, plagada de visiones idílicas, pletóricas y casi épicas de su pasado histórico, responde principalmente a la autoconstrucción que los propios ferroviarios han realizado de ese pasado, lo cual puede explicarse por diversos factores.

El primero de ellos, es que el fuerte carácter testimonial que asumió el relato del pasado ferroviario ha sido fundamental para realzar su condición de sujetos históricos provistos de una épica especial, teñida de nociones edificantes y evocadoras de su quehacer como fuerza de trabajo. Fundamentalmente la memoria y conciencia histórica que han cultivado los ferroviarios, que ha reforzado su identidad en tanto trabajadores y que ha permitido reconstituir su pasado, ha hecho también recrear una historia edificante y mítica del sujeto ferroviario, desprovista en muchos

1939), 58-138, Fernández, “La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936” y Botey, “La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: 1932-1941”, 94-124.

⁹⁶Pedro Milos, *Historia y memoria*: 2 de abril de 1957 (Santiago: LOM Ediciones, 2007), 499-502.

⁹⁷ Guajardo, “La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos”, 198.

⁹⁸ Araya, “Números, tipos y singularidades del empleo ferroviario hacia fines del siglo XIX”, 132.

casos de una mirada crítica que permita ponderar más en retrospectiva sus logros y realizaciones.

Otro de los factores que ha permitido ahondar en esta mirada pletórica del pasado ferroviario, es aún contar con la posibilidad de acceder directamente al relato de quiénes fueron ferroviarios, esto, por supuesto, gracias al tiempo no tan largo transcurrido desde la decadencia y fin de gran parte de los ferrocarriles en Chile, permitiendo de este modo contar con el testimonio directo de estos ex trabajadores.

Por esto, muchos trabajos de corte historiográfico, que han trabajado con la memoria y el testimonio de ex ferroviarios, han insistido en darle un aura especial al obrero del riel, confiriéndole elementos singulares en la constitución de su identidad, como son su lucha y tradición organizativa, el estatus y el nivel socioeconómico del cual gozaron. Aquí es donde caben tanto las nociones de aristocracia obrera y de vanguardia proletaria que se han utilizado para aproximarse conceptualmente a la historia de los ferroviarios en Chile. Partiendo de las condiciones materiales, nivel de organización e identidad que poseyeron los ferroviarios, es que buena parte de los estudios abocados a su historia se han centrado en estos dos rasgos de los obreros del riel, extendiendo la mirada enaltecedora que se tiene de ellos.

Haciéndose parte de esta mirada, la historiografía hasta ahora ha insistido en resaltar tanto las condiciones materiales y la orgánica de los ferroviarios en Chile, colocando el énfasis en su nivel salarial y de vida, así como en su organización sindical y filiación política. De ahí que las nociones de aristocracia obrera y de vanguardia trabajadora circulen permanentemente en los estudios asociados al mundo laboral de los ferroviarios.

Aquí otro de los factores para entender la evocación y realce que el relato histórico ha otorgado al pasado ferroviario. Es que, desde una posición epistemológica, marcada por las luchas y reivindicaciones dadas por los sujetos populares, la historiografía del movimiento obrero en Chile ha estudiado al sector ferroviario en tanto sus relaciones laborales, salariales y en su orgánica sindical, elementos que le dan bastante singularidad a estos trabajadores respecto al resto del

proletariado, y en donde la explotación, la pauperización y el conflicto con el capital no se advierten de manera tan determinante como en otros grupos de la fuerza laboral, afianzando, por ende, la situación de excepcionalidad que se le atribuye al mundo del trabajo ferroviario.

A esto último, huelga decir que, para todo quién se ha sentido atraído por adentrarse en la historia de los ferroviarios en Chile, ha resultado un verdadero problema metodológico el hecho de la dispersión de fuentes ligadas a ella, o si no, la inaccesibilidad a éstas⁹⁹. La falta de un catálogo o repositorio único a nivel nacional en donde encontrar la documentación asociada a los ferrocarriles chilenos ha sido un gran impedimento para dar finalmente cuenta de gran parte de las dimensiones que constituyeron el mundo de los ferroviarios en Chile, sin la necesidad de remitirse exclusivamente a las condiciones materiales y políticas en que éstos se desarrollaron. Por su parte, el despojo, alienación y el desmantelamiento que sufrió la EFE en los últimos años conspiró para que buena parte de su patrimonio histórico, incluido equipamiento, infraestructura y documentación, desapareciera o fuera descuidado, dejándolo finalmente a su suerte. Precisamente todos los trabajos recopilatorios o de carácter histórico que han intentado ir al rescate del pasado ferroviario, han terminado por reconstituirlo en base a los testimonios y la memoria de los ex ferroviarios, o si no en relación con su nivel de vida o formas de lucha, las cuales han aparecido de un modo más vívido en estadísticas más generales, prensa obrera, o gracias al propio trabajo de conservación que, particularmente, ha realizado gente ligada a los ferrocarriles en Chile.

5. BIBLIOGRAFÍA

⁹⁹Un reciente estudio de Guillermo Guajardo relativo a los archivos de Ferrocarriles del Estado expone el dilema que se ha presentado para la reconstrucción histórica de este sector el hecho de la falta de una política de conservación, y finalmente la pérdida, de cuantiosa documentación histórica relativa a ferrocarriles. En Guillermo Guajardo, "Evadiendo a la historia de Chile: Los archivos de los Ferrocarriles del Estado", *Tiempo Histórico*, 10, 18, (enero-junio de 2019), 37-57.

- Agulhon, Maurice. 1992. La sociabilidad como categoría histórica. En Formas de sociabilidad en Chile 1840-1940, 1-10, Santiago: Fundación Mario Góngora.
- Alegre, Robert. 2014. Railroad radicals in Cold War México. Gender, class, and memory. Lincoln & London: University Nebraska Press.
- Alonso, Antonio. 1975. El movimiento ferrocarrilero en México 1958-59. México D.F.: Era-20 Ediciones.
- Araya, Pamela. 1994. Números, tipos y singularidades del empleo ferroviario hacia fines del siglo XIX. Revista de Historia4: 97-132.
- Arenas, Carlos. 1987. En torno a la aristocracia obrera: el caso sevillano. 1898-1915. Estudios de historia social: 181-207.
- Badaloni, Laura. 2011. La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el ferrocarril central argentino. En Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social, 143-157, Rosario: Prohistoria ediciones.
- Ballesteros, Esmeralda. 2009. Retribuciones de los trabajadores del ferrocarril. El mito de la aristocracia obrera. Ponencia presentada en el V Congreso de Historia Ferroviaria, 1-18, Palma: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Barranco, Dora. 1989. Organización obrera y formación a principios de siglo: los maquinistas ferroviarios y trabajadores gráficos. Buenos Aires: CEIL.
- Bengoá, José. 1988. El poder y la subordinación. Historia social de la agricultura chilena (Vol. Tomo I). Santiago: Ediciones Sur.
- Bergquist, Charles. 1988. Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia. Bogotá: Siglo XXI Editores.

- Botey, Ana. María. 1986. La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: 1932-1941. Tesis de Magíster, Universidad de Chile.
- Botey, Ana. María. 2003. El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de la década de 1930. *Revista de Historia de América*, 137-171.
- Brito, Alejandra. 1988. Condiciones laborales y sociales de un grupo laboral chileno: Los trabajadores ferroviarios de la Tercera Zona (1925-1936). Seminario de Tesis, Universidad de Chile.
- Candina, Azún. 2009. Por una vida digna y decorosa. Clase media y empleados públicos en el siglo XX chileno. Santiago: Editorial Frasis.
- Caro, Diego. 1995. Una aristocracia obrera: los trabajadores del vino de Jerez. En *Historia y cultura del vino en Andalucía*, 105-124, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Castoriadis, Cornelius. 2007. La institución imaginaria de la sociedad. Buenos Aires: Tusquets.
- Castro, Paulina. 2004. Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural. Empresa de Ferrocarriles del Estado. 1950-1995. Tesis para el grado de Licenciado, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Cotrrell, Fred. 1940. *Railroders*. Stanford: Stanford University Press.
- DeShazo, Peter. 2007. Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927. Santiago: DIBAM.
- Elías, Norbert. 1997. El proceso de la civilización. Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
1942. "Por los rieles avanzan los pueblos hacia su grandeza y prosperidad". En *Viaje*, IX, 79.
- Escobar, Manuel. Jesús. 1899. *Memorias de Manuel J. Escobar, caminero mayor de la 1ª división de la 2ª sección de*

- Santiago a Talca, en los Ferrocarriles del Estado. 1857-1899. Santiago: Imprenta de los Ferrocarriles del Estado.
- Fernández, María. Argentina. 1996. La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936. Tesis para optar al grado de Licenciado, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Foster, Joseph. 1976. Class Struggle and the Industrial Revolution. En *The General Strike*. Londres.
- Garcés, Mario. 2018. El movimiento obrero y el Frente Popular (1936-1939). Santiago: LOM Ediciones.
- Garrido, Sergio. 2005. Niveles de vida en los trabajadores de Ferrocarriles 1905-1917. Una aproximación desde los salarios reales. Seminario de titulación, Universidad de Chile.
- Garrido, Sergio. 2009. Evolución de los salarios reales de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1905-1930. En *Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930*, 103-125, Santiago: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile.
- Gaudichaud, Franck. 2004. Poder popular y cordones industriales. Testimonios sobre el movimiento popular urbano, 1970-1973. Santiago: LOM Ediciones.
- Glinoe, Anthony, & Laisney, Vincent. 2014. Sociabilité. *Socius: Ressourcessur le littéraireet le social*, 5.
- Goldthorpe, John. 1968. *The Affluent Worker: Industrial Attitudesand Behaviour*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gordillo, Mónica. 1989. La Fraternidad en el movimiento obrero: un modelo especial de relación (1916-1922). Buenos Aires: CEAL.
- Gray, Robert. 1973. Styles of life, the labour, the labour aristocracy and class relations in later nineteenth-century

- Edinburgh. *International Review of Social History*, 18, 3: 428-452.
- Gray, Robert. 1976. *The labour aristocracy in Victorian in Edinburgh*. Oxford: Claredon Press.
- Guajardo, Guillermo. 1990. La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914). *Proposiciones*, 19: 173-199.
- Guajardo, Guillermo. 2007. *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México D.F.: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Guajardo, Guillermo. 2009. *Between the workshop and the state: training human capital in railroad companies in Mexico and Chile, 1850-1930*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México-Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades.
- Guajardo, Guillermo. 2019. Evadiendo la historia: Los archivos de los Ferrocarriles del Estado. *Tiempo Histórico*, 10, 18: 37-57.
- Harris, Gilberto. 2018. La violencia y lo infausto. Vivencias de rotos chilenos en las faenas carrilanas de la línea Arequipa-Puno, 1871-1872 a la luz de dos documentos inéditos. *Revista de Estudios Jurídicos*, 40: 687-695.
- Hinton, James. 1965. The Labour aristocracy. *New Left Review*, 32: 72-77.
- Hobsbawm, Eric. 1979. *Trabajadores. Estudios de la historia de la clase obrera*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Hobsbawm, Eric. 2010. *Lenin y la Aristocracia obrera. En Revolucionarios. Ensayos contemporáneos*. Barcelona: Crítica.
- Horowitz, Joel, & Wolfson, Leandro. 1985. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. *Desarrollo Económico*, 99: 421-446.

- Ibarra, Carlos. 2007. Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886-1890. *Raíces de expresión*, 5: 39-44.
- Ibarra, Carlos. 2019. Problemática carrilana en la construcción del ramal ferroviario Talcahuano-Chillán (1869-1873). *Revista de Historia*, 1, 26: 115-148.
- Jara, Isabel. 2009. Discurso sindical y representaciones públicas de ferroviarios chilenos, 1900-1930. En *Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930*, 127-180, Santiago: Facultad de Humanidades y Filosofía Universidad de Chile.
- Jelin, Elizabeth, & Torre, Juan. 1982. Los nuevos trabajadores en América Latina. Una reflexión sobre la tesis de la aristocracia obrera. *Desarrollo económico*, 22, 85: 1-28.
- Juez, Emerenciana. (2000). *Los ferroviarios de las antiguas compañías: una historia desconocida*. Madrid: Ediciones Trea.
- Laerte, Héctor. 1999. Justicia social con uniforme. La huelga ferroviaria de 1950-1951. En *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, 121-146, Buenos Aires: Ediciones del Pensamiento Nacional.
- Landsberger, Henry. 1971. La elite obrera de América Latina y la Revolución. En *Elites y desarrollo en América Latina*, 314-323, Buenos Aires: Editorial Paidós.
- Larroca, Jorge, & Vidal, Armando. 1987. *Rieles de la lucha. Aportes a la historia del sindicalismo argentino*. Buenos Aires: La Fraternidad.
- Lucita, Eduardo. 1999. *La patria en riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*. Buenos Aires: Ediciones Pensamiento Nacional.
- Marcilese, José. 2013. Los trabajadores ferroviarios de Bahía Blanca durante el primer peronismo (1945-1955). *Revista Mundos do Trabalho*, 5, 9: 259-282.

- Marín, Santiago. 2013. Los ferrocarriles de Chile. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción - Pontificia Universidad Católica de Chile - DIBAM.
- Matus, Mario. 2009. Hombres del Metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930. Santiago: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile.
- Matus, Mario. 2012. Crecimiento sin desarrollo. Precios y salarios reales durante el ciclo salitrero en Chile. Santiago: Editorial Universitaria.
- Matus, Mario, & Garrido, Sergio. 2009. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos al despuntar el siglo XX en Chile. En Hombres del metal. Trabajadores ferroviarios y metalúrgicos chilenos en el Ciclo Salitrero, 1880-1930, 13-45, Santiago: Ediciones Facultad de Filosofía y Humanidades Universidad de Chile.
- Milos, Pedro. 2007. Historia y memoria: 2 de abril de 1957. Santiago: LOM Ediciones.
- Mires, Fernando. 2005. La rebelión permanente. Las revoluciones sociales en América Latina. México D. F.: Siglo XXI Editores.
- Molina, Bernabé, & Iturrieta, Miguel. (diciembre de 2010). Ex trabajadores de la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo. (G. Salazar, Entrevistador)
- Montecinos, Lorenzo, Morales, Raúl, Nuñez, Felipe, & Ortega, Roque. 2009. Memoria de título la Maestranza Central de San Bernardo durante el Régimen Militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979. Memoria, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación.
- Moorhouse, H. 1978. The Marxist Theory of the Labour Aristocracy. *Social History*, 61-82.

- Oppenheimer, Robert. 1976. Chilean transportation development: The railroad socio-economic change in the Central Valley, 1840-1885. Ph.D., University of California.
- Pinto, Julio. 1997. ¿Cuestión Social o cuestión política? La lenta politización de la sociedad popular tarapaqueña hacia fin de siglo (1889-1900). *Historia*, 30, 224-244.
- Piqueras, José. 2005. El oficio ferroviario: especialización, solidaridad y política. En *En nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- Poblete, Martiniano. 1930. Una jornada ferroviaria (recuerdo de 38 años de vida carrilana). Santiago: Imprenta y estampería Claret.
- Por los rieles avanzan los pueblos hacia su grandeza y prosperidad. 1942. En *Viaje*, IX, 108: 79.
- Poulantzas, Nicos. 2005. Las clases sociales en el capitalismo actual. México D.F.: Siglo XXI Editores.
- Rojas, Jorge. 1993. La dictadura de Ibañez y los sindicatos (1927-1931). Santiago: DIBAM.
- Rojas, Luis, Carvajal, María, & Ortega, Andrea. 2015. Entre rieles y chimeneas. Un recorrido por el barrio obrero y ferroviario San Eugenio. Santiago: Andros Impresores.
- Sagredo, Rafael. 2015. The end of "The" Chilean History in the Nineteenth-Century. *Historia*, I, 48: 301-331.
- Salaman, Graeme. 1974. Community and occupation: An exploration of work/leisure relationships. Londres: Cambridge University Press.
- Searle, John. 1997. La construcción de la realidad social. Barcelona: Paídos.
- Sepúlveda, Luis. 1959. Historia social de los ferroviarios. Santiago: Imprenta Siglo XX.

- Shepherd, Morton. 1978. The origin and incidence of the term labour aristocracy. *Bulletin of the Society for the study of labour history*, 37: 51-67.
- Silva, Rosangela. 2012. Elite operaria ou trabalhadores um luta? Experiencias ferroviárias na cidade de Ponta Grossa - PR (1950-1970). *Revista Mundos do Trabalho*, 4,7: 85-99.
- Simmel, Georg. 1981. La sociabilité. Exemple de sociologie pure ou formale. *Sociologie et épistemologie*, 125.
- Stedman, Gareth. 1989. Lenguajes de clase. Estudios sobre la clase obrera inglesa (1832-1982), México: Siglo XXI Editores.
- Suriano, Juan. 1999. Estado y conflicto social: el caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912. En *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*, 98-102, Buenos Aires: Ediciones del Pensamiento Nacional.
- Thompson, Edward Palmer. 1989. *La Formación de la Clase Obrera en Inglaterra*, Vol. I, Barcelona: Editorial Crítica.
- Thompson, Edward Palmer. 1981. *Miseria de la teoría*, Barcelona: Editorial Crítica.
- Touraine, Alain. 1975. Conciencia obrera y desarrollo económico, *Revista Latinoamericana de Sociología*, 2.
- Valenzuela, Jaime. 1991. Bandidaje rural en el Chile Central. Curicó, 1850-1900, Santiago: DIBAM.
- Vasallo, Emilio, & Matus, Carlos. 1943. *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*. Santiago: Editorial Rumbo.
- Vásquez, Raúl. 1950. Situación económico social del personal ferroviario. Memoria de Prueba, Universidad de Chile.
- Vergara, Ángela. 2008. *Copper workers, international business and domestic politics in Cold War Chile*, Pennsylvania: The Pennsylvania University Press.

Videla, Enzo, Venegas, Hernán, & GodoyMilton. 2016. El orden fabril. Paternalismo industrial en la minería chilena 1900-1950, Valparaíso: Editorial América en Movimiento.