

# NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

## **Dossier**

Presentación dossier temático

**AMPLIANDO MIRADAS Y ENFOQUES HACIA LA  
RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE LA EXPANSIÓN DEL  
FERROCARRIL EN AMÉRICA LATINA. SIGLOS XIX Y XX.**

**Dr. Carlos Sottorff Neculhueque**

Universidad de Santiago de Chile

**Dr. Felipe Delgado Valdivia**

Pontificia Universidad Católica de Chile

La renovación epistemológica a la que en los últimos años han estado expuestas las ciencias sociales y humanas, y dentro de ellas la historia, ha propiciado la contribución de nuevas miradas y enfoques en estas disciplinas, que han logrado posicionar el elemento problematizador en cada una de las fases de construcción del conocimiento, agregando a los temas y fenómenos de estudio la variable del problema de investigación en cada uno de ellos. En nuestro caso, los estudios referidos al mundo de los ferrocarriles se encuentran en un momento de reformulación y revisión de los principales ejes referidos a este medio de transporte como vehículo de empuje económico y signo de modernidad y desarrollo dentro de la sociedad.

Hasta bien entrado el siglo XX, la historia de los ferrocarriles en el mundo estuvo marcada por estudios ligados a los efectos económicos y territoriales de este medio de transporte, situándolo aún en claves de análisis determinadas por nociones como modernización, crecimiento y progreso, desplazando otras variables que instan a problematizar el fenómeno de la expansión del ferrocarril y que precisamente arrojan evidencias que a veces llaman a cuestionar las pretendidas bondades de este medio de transporte. Cuestiones como las miradas divergentes respecto al proceso de modernización económica a partir de la inversión en los ferrocarriles, las condiciones de explotación del mundo del trabajo ferroviario o el

rol de este medio como modelador y/o modificador de paisajes, aparecen como emergentes para complejizar el análisis respecto a los efectos y desafíos que impuso el ferrocarril al mundo moderno.

Para Marx, el ferrocarril fue el principal logro del mundo capitalista<sup>1</sup>. La aparición del ferrocarril en el siglo XIX fue un factor decisivo en el desarrollo de las sociedades de la época. El efecto multiplicador que logró en las sociedades industriales fue tal que aún muchos se apegan a la sentencia que Marx en su época realizó sobre el ferrocarril<sup>2</sup>. La evidente contribución a la creación y fortalecimiento de mercados, integración de territorios y al transporte de pasajeros, ha hecho tener una visión idealizada y casi mítica del ferrocarril como factor modernizador de las sociedades, sustentada tanto a nivel general como por parte de muchos de los especialistas abocados al tema.

Con la apertura hacia nuevos problemas, enfoques y fuentes de investigación, los estudios asociados al mundo del riel han tendido a incorporar el componente humano y social para abordar la problemática que significó la incursión del ferrocarril en distintas dimensiones de la realidad social.

A la dimensión económica se han agregado en el último tiempo aspectos como el urbano, laboral o cultural para explicar el impacto del ferrocarril en las sociedades contemporáneas, introduciendo nuevas problemáticas de estudio y contribuyendo a complejizar la visión en ocasiones pletórica e idealizada que se ha tenido en torno al ferrocarril<sup>3</sup>. Por esto mismo, el dossier que a continuación presentamos intenta proseguir en esta senda que advierte los múltiples desafíos que

---

<sup>1</sup>Eric Hobsbawm, *La era del capital, 1848-1875* (Buenos Aires: Crítica, 2010).

<sup>2</sup> Harold Perkins, *The rail ways age. A social history of 19<sup>th</sup> Century Britain* (Brighton: EER, 2016), Albert Fishlow, *American railroads and transformation of the Ante-Bellum Economy* (Cambridge: Mass, 1965), Sandra Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central mexicano, 1880-1907*, (México D.F.: Colegio de México, 1995) y Robert Fogel, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos* (Madrid: Tecnos, 1972).

<sup>3</sup>Patricio Gross, *Desarrollo urbano y ferrocarril del sur: 1860-1960: impacto en ciudades y pueblos de la red* (Santiago: Instituto de Estudios Urbanos, PUC, 1998), Guillermo Guajardo, "La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)", *Proposiciones* 19, 1990, 173-199, Michael Matthews, *The Civilizing Machine: A Cultural History of Mexican Railroads, 1876-1910* (January: University of Nebraska Press, 2014) y Robert Alegre, *Railroad Radicals in Cold War Mexico: Gender, Class, and Memory* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2013).

impuso el ferrocarril en algunos países de América Latina, en donde la tensión suscitada por la introducción de un elemento moderno -como el propio ferrocarril- en sociedades tradicionales trastocó el desarrollo de éstas al punto de comprometer la integración de distintas zonas de producción y alterar los procesos de modernización económica, social, institucional y tecnológica advertidas en estas sociedades<sup>4</sup>.

Es que, en el caso de América Latina, la introducción del ferrocarril trajo candentes debates respecto al rol y funciones de este medio tecnológico en el ámbito del interés público, involucrando efusivamente a las esferas privada y estatal, las cuales se enfrascaron en sendos debates respecto a la modernidad capitalista y a la adopción de nuevos modelos de crecimiento para Latinoamérica<sup>5</sup>. Es decir, las posiciones adoptadas en torno al tema ferroviario en la región rebasaron lo productivo, administrativo o tecnológico para situarse en medio de la confrontación sobre qué modelo de desarrollo se quería para América Latina, y en ello se incluyeron múltiples dimensiones y variables como el de la misma gestión de los ferrocarriles, el impacto de éste en la ciudad y su papel como medio de transporte, el universo laboral configurado en torno a la expansión ferroviaria, incluso sus adecuaciones y circulación dentro de las grandes ciudades como parte de su estructura vial.

Todo esto, sin duda, ha logrado entregar un panorama más completo, amplio y problematizador de la situación de los ferrocarriles a escala continental y en perspectiva histórica, matizando su contribución en la sociedad antes solo desprendida de su presencia como elemento de progreso, desarrollo y modernidad. Por tanto, la presentación de las investigaciones y reflexiones que acá hacemos tiene por objetivo convertirse en un aporte y complemento para la discusión y problematización teórica y epistemológica en torno al estudio de los ferrocarriles en América Latina. Vinculándose con lo anterior, los estudios que componen este dossier si bien persiguen objetivos diversos, con metodologías y problemas variados,

---

<sup>4</sup>Kuntz, Empresa extranjera y mercado interno, pp. 17-19

<sup>5</sup>Sandra Kuntz (ed.), Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina (México D.F.: Colegio de México, 2015).

se enmarcan en los nuevos enfoques que se han desarrollado con respecto al ferrocarril y su trayectoria histórica en la región.

El dossier, ésta compuesto por siete investigaciones, abordando cada uno temáticas relacionadas con historia regional, historia económica, historia de las trayectorias laborales y de vida de trabajadoras y trabajadores al interior de las empresas ferroviarias, con sus respectivos enfoques de género, historia urbana y la vinculación del medio de transporte como pieza urbana con su entorno, tanto social como material.

En primera instancia, Catherine Valenzuela, nos presenta un estudio que aborda el proceso de discusión y posterior materialización de un ramal de ferrocarril, que unió a la ciudad de San Fernando con la localidad costera de Pichilemu, en la provincia de Colchagua a finales del siglo XIX. La autora, quien a través de un análisis de fuentes primarias y prensa local, indaga acerca de las opiniones y los juicios que se desplegaron en torno al arribo de éste medio de transportes a una zona eminentemente tradicional, colocando el énfasis en los eventuales impactos que una línea ferroviaria tendría para las actividades económicas locales. De esta manera, éste estudio pone el acento en lo regional, lo que sin lugar a duda permite la comprensión de lo que realmente significó el ferrocarril en aéreas determinadas y en sociedades más pequeñas.

A continuación, está el trabajo de Carlos Sottorff, que analiza el proceso de discusión desplegado en el Congreso Nacional a mediados del siglo XIX, y que desembocó en la génesis de la política ferroviaria para la zona central de Chile. Teniendo como base documental las actas de la Cámara y el Senado, Sottorff pone el acento en colegir desde éstas los principales matices que se encuentran en los discursos y opiniones de los parlamentarios, y que principalmente apuntaron a establecer el rol del Estado y acerca de los eventuales efectos económicos que el establecimiento del ferrocarril significaría para el país y su aparato productivo. Todo lo anterior, enmarcado dentro del incipiente proyecto modernizador impulsado por la élite nacional, y que tuvo a los tendidos ferroviarios como uno de sus principales elementos para concretar aquel objetivo.

En seguida, tenemos el estudio de Felipe Delgado, que problematiza acerca de la manera en cómo se fue posicionando una determinada forma de contar la historia de los trabajadores ferroviarios. A partir de aquello, discute sobre los enfoques, visiones, juicios e ideas en torno al mundo laboral ferroviario, las cuales, según el autor, pusieron mayormente el énfasis en determinar un cierto halito pletórico a quienes desempeñaron funciones en el ferrocarril. Por otro lado, se reconoce que también contribuyó a aquella imagen, los altos niveles de organización que poseyeron estos trabajadores, además de los beneficios y adelantos materiales de que gozaron. A partir de un interesante aparato crítico, Delgado discute y revisa estas situaciones, proponiendo que en adelante los estudios acerca de estos trabajadores consideren otras variables, otras preguntas y otras categorías de análisis.

Seguidamente, está la investigación de Florencia D'Uva, quien nos presenta la evolución de la relación laboral entre los trabajadores ferroviarios argentinos y sus respectivas empresas a principios del siglo XX. Para la autora, es importante reconocer las diversas trayectorias que se desarrollaron entre el capital y la mano de obra, debido a que no todas las relaciones entre las uniones de trabajadores con los empresarios fueron homogéneas. En este sentido, D'Uva resalta el rol del obrero y sus órganos de representación, mediante los cuales pudieron ubicarse en un pie que les permitió acceder, a ciertos beneficios e índices de bienestar que difícilmente se pudiesen encontrar en el resto del universo de trabajadores de la Argentina de principios del siglo XX. Sin embargo, la obtención de beneficios no puede ser traducida como logros continuos, ya que en ocasiones la falta de voluntad de los empresarios tensionó sus vínculos con el mundo obrero, producto de lo cual, y al cabo de un tiempo, las reivindicaciones pasaron a transformarse en derechos, cristalizados a través leyes y cuerpos legales.

Continuando con una línea de investigación similar, Solange Godoy, presenta una investigación que indagó acerca del conflicto laboral que se desarrolló al interior de la empresa del ferrocarril Mitre, y que tiene como eje central la introducción de mujeres en actividades hasta ese instante eminentemente masculinas, a principios de la década de 1960. Producto del proceso de modernización de la empresa, la instauración de un servicio de camareras provocó tensiones y rechazo por parte de quienes vieron en las camareras, una alteración al escalafón laboral, más aún cuando

éstas fueron vistas como ajenas a todo trabajo ferroviario. Indagando a través de fuentes emanadas de diversas asociaciones de ferroviarios, y con un enfoque de género, Godoy recorre la trayectoria de este grupo de mujeres al interior de una actividad altamente masculinizada.

Por su parte, Marcelo Mardones desarrolla un estudio que tiene como objetivo discutir acerca del concepto de ferrofobia, y la manera en cómo la percepción sobre el ferrocarril se fue modificando con paso de los años. De ser visto como un elemento de progreso y modernidad, pasó a ser percibido como un elemento de atraso y de peligro vial constante, tanto para peatones como para los vehículos que comenzaron a masificarse en las primeras décadas del siglo XX en Santiago. Como pieza urbana, señala Mardones, los trazados ferroviarios de la ciudad fueron representados como un inminente peligro para el conjunto de la sociedad. Para sostener su idea, el autor pone en el énfasis no sólo en la utilización de fuentes emanadas desde agencias públicas, sino que complementa la opinión oficial con reportajes, columnas de opinión y material gráfico, generándose así una interesante aproximación a un nuevo enfoque acerca del ferrocarril y su relación con el entorno urbano.

Finalmente, Carolina Quinteros nos aproxima a la relación entre los ascensores y la sociedad de Valparaíso. Debido a la compleja geografía porteña, éste medio de transportes ha sido fundamental en la vida y movilidad de las personas, por tanto, dice la autora, es necesario comprenderlos desde una dimensión urbana y otra social. Para aquello, se indagan fuentes documentales, pero también se recurre al método etnográfico, a través de entrevistas y trabajo de campo. De esta forma, se podrá inferir en la percepción histórica y social de los ascensores porteños, que en su momento fueron parte fundamental del sistema de transportes de la ciudad, junto al ferrocarril y el tranvía.