

MUJERES EN FERROCARRILES DE CHILE: OMISIÓN EN UN GRAN RELATO

WOMEN ON CHILEAN RAILWAYS: OMISSION IN A GREAT STORY

Amaya Pavez Lizarraga¹

*A la memoria de mi padre Darío Pavez Riesco,
gran amante de los trenes*

Resumen

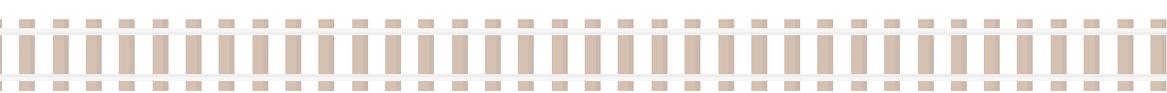
La presencia del ferrocarril comienza en Chile en 1851 con la inauguración del primer sistema ferroviario de América del Sur que unía las ciudades de Copiapó y Caldera en una rica zona minera del norte del país. La creación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en enero de 1888 posibilitó articular y administrar centralizadamente la vasta red ferroviaria construida por el fisco, a los que se sumó los ferrocarriles particulares que fueron adquiridos por el Estado. Esta red ferroviaria permitiría la integración de los territorios, la presencia del aparato estatal y la posibilidad de implementar un proyecto nacional de carácter unitario en lo político. En más de 160 años de historia ferroviaria del país esta alternativa industrial ha estado marcada, por la presencia masculina casi exclusiva del personal técnico profesional, obreros y operarios; Ferrocarriles se asocia a masculinidad. No obstante, al igual que, en todo sistema androcéntrico, las mujeres han estado presente en la alteridad. En sus inicios en la segunda mitad del s. XIX desde la representación simbólica del imaginario de la feminidad en relación a la masculinidad hegemónica. En el siglo XX avanza la incorporación de las mujeres desde una situación subalterna y resistida por considerarse las diferentes funciones y roles eminentemente masculinos. A pesar de ello, constatamos que en esta situación de omisión hubo presencia femenina subsidiaria y colateral en aquellos roles y actividades extensivas de trabajo reproductivo asociados culturalmente a la condición femenina. Y es avanzado el s. XX, con el desarrollo tecnológico del sistema de ferrocarriles, que las mujeres se incorporan en los procesos de comunicaciones y servicios.

Palabras clave: ferrocarriles, mujeres, cultura, género.

Abstract

The presence of the railway began in Chile in 1851 with the inauguration of the first railway system in South America that linked the cities of Copiapó and Caldera in a rich mining area in the north of the country. The creation of the State Railway Company in January 1888 made it possible to centrally articulate and manage the vast railway network built by the treasury, to which added the private railways that acquired by the State. This railway network would allow the integration of the territories, the presence of the state apparatus and the possibility of implementing a national project of a politically unitary nature. In more than 160 years of the country's railway history, this industrial alternative gone marked by the almost exclusive male presence of professional technical personnel, workers and operators; Railways are associated with masculinity. However, as in any androcentric system, women have been present in otherness. In its beginnings in the second half of the s. XIX from the symbolic representation of the imaginary of femininity in relation to hegemonic masculinity. In the 20th century, the incorporation of women progressed from a subaltern and resisted situation because the different functions and roles considered eminently masculine. Despite this, we confirmed that in this situation of omission there was a subsidiary and collateral female presence in those extensive reproductive work roles and activities culturally associated with the female condition. So, it is late in the s. XX, with the technological development of the railway system, that women incorporated into communications and service processes.

Keywords: railways, women, culture, gender.



Ferrocarril en Chile 173 años articulando el país

El ferrocarril en nuestro país constituyó un eje articulador del país. Se proyectó en forma de columna vertebral del territorio y con sus prolongaciones transversales de los ramales conformó a partir de un centro neurálgico –Santiago de Chile– una red tecnológica a semejanza y compenetrada a la geografía del país, lo cual permitió un sistema flexible que integró una heterogénea realidad social, física y política, además de que posibilitó la transición de una sociedad colonial a la naciente república, así como el diverso entramado comunicacional que fortalece los cimientos del desarrollo cultural y social, cuya herencia recibimos hasta el siglo XXI.

La historia del ferrocarril en Chile sufrió, al igual que otras instituciones estructurales de la nación, como la educación, la salud, la previsión social, el ecosistema agua-tierra –por nombrar algunas–, las consecuencias negativas del gran cambio cultural neoliberal de los años ochenta impuesto en el país. La destrucción y el abandono de la empresa ferroviaria contribuyó a la debilitación de la cohesión social por la pérdida simbólica y económica que supuso una nueva forma de aislamiento social, en la fragmentación territorial, cuya conectividad dejó de ser una función estatal para pasar a ser exclusivamente un bien privado. La pérdida de referencia del Estado como entidad integradora y de gestión afectó la convergencia identitaria y la reemplazó por una función lejana a la sociedad, al ser reducido a un ente regulador, desprovisto al mínimo de la propiedad económica de los bienes destinados a los servicios sociales.

No obstante, la memoria del ferrocarril ha permanecido vigente en la sociedad chilena, en una amalgama de añoranza y nostalgia permea hasta las tres generaciones que no vivieron el tren en Chile.² Esta conciencia social reconoce el aporte que significó para la sociedad que, en este primer tercio del siglo, se manifiesta en la necesidad de recuperar al ferrocarril para fortalecer los recursos socioeconómicos del país.

Breve aproximación a la historia del ferrocarril chileno

En los primeros años del siglo XIX, al obtener su Independencia de España, uno de los primeros esfuerzos fue alcanzar la integración política, económica y simbólica del nuevo país. Después de muchos sucesos, en las últimas décadas del siglo XIX la clase gobernante consideró imprescindible la unificación y conexión del territorio nacional a través del ferrocarril. La visión de proyectar esta unidad política de la nación y generar condiciones para una administración centralizada que hiciera efectiva la gestión del Estado con verdadera capacidad de

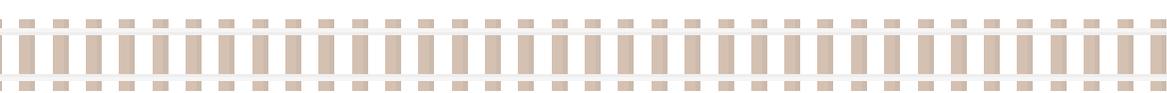
integración y de conformación de un proyecto nacional fue una prioridad en la agenda de la élite acomodada. Además, el ferrocarril a vapor, uno ícono de la Revolución industrial, en el esfuerzo mancomunado público-privado hizo posible emprender el desarrollo del comercio nacional e internacional.

En el norte del país, los ingresos del salitre y la minería aportaron a la instalación de infraestructura ferroviaria para las crecientes exportaciones con trazados transversales desde el interior a los puertos. Estas inversiones, siempre ligadas al capital inglés que manejaba el negocio del entonces oro blanco: el salitre. Por su parte el Estado realizaba el enorme esfuerzo de unificar con los rieles los extremos longitudinales, sur y norte del país e integrar de este modo el extenso territorio, en pos de tal magno propósito. Las divisas aportadas permitieron iniciar un gran plan de inversiones para los objetivos públicos. Ya estaba el ejemplo de la instalación por privados del primer ferrocarril del país en Copiapó en dirección a la costa, al puerto de Caldera. Inaugurado en 1851, este ferrocarril fue un fehaciente ejemplo demostrativo que tal inversión redituaba en lógica de desarrollo. En este caso, del negocio minero-exportador.³

Las ideas y aplicaciones del ferrocarril llegaron pronto a nuestro territorio. Transcurría 1842 cuando se debatieron las ventajas de este medio de comunicación y de conectividad para introducirlo en el país a raíz de la iniciativa de hombres empresarios del transporte norteamericanos William Wheelwright y Enrique Meiggs. El primero de ellos impulsó y concretó el primer sistema ferroviario de Sur América (Copiapó-Caldera) el cual se inauguró el 25 de diciembre de 1851.⁴

El modelo de la experiencia nortina se replicó en 1863 en el ferrocarril que unió el eje comercial ciudad-puerto de Valparaíso con Santiago y así se reforzó un activo polo de comercio expo-importador en torno a las dos ciudades más importantes del país en ese momento. De igual modo, y con un pequeño desfase, los agricultores de la zona central pusieron en agenda en 1857 la construcción del Ferrocarril del Sur para encauzar la salida a mercados de la producción, primeramente, y luego como un tema estratégico que quedaría en manos del Estado para avanzar solo con su propio esfuerzo hacia la integración del sur del país, el cual culminó en 1913, y de este modo quedó nominalmente el país unido por el ferrocarril longitudinal sur en su territorio continental.⁵

Se entendió que, en el largo y angosto país, de geografías abruptas, con su extrema sequedad de Atacama y sus los hielos australes, y su naturaleza desbordante, ésta se había podido organizar y conectarse para, finalmente humanizarse gracias al milagro del ferrocarril.⁶ La Red Longitudinal es una premisa



central para la conformación de la nación. Una idea-proyecto estratégica de finales del siglo XIX con la que se aseguraron la integración del territorio nacional y se dio cumplimiento a la concepción de un país, que gracias a su conectividad alcanzó la unidad política y simbólica como República. De tal forma que los ferrocarriles no sólo significaron la extensión de rieles sobre una difícil geografía, sino la llegada y consolidación del Estado en territorios lejanos de los centros administrados por las elites políticas y económicas, concentradas en los centros urbanos de Santiago, Valparaíso, Concepción, Copiapó y las provincias de Antofagasta y Tarapacá. Así, a principios del siglo XX, Chile en 1914, quedó conectado por ferrocarril desde Iquique hasta Puerto Montt, es decir, una conexión lineal del 90 % de su territorio continental, además de una red de ramales transversales que se articularon con esta conectividad.⁷ Gracias a ello, Chile no estuvo ajeno a lo que sucedía en la revolución tecnológica proyectada desde Europa y Estados Unidos. Con los rieles avanzaba el ideario de modernidad y se concretaba con el tren el espíritu de la República.⁸

Mujeres y ferrocarriles en Chile

La narrativa que presento acerca de la presencia de las mujeres en el constructo sociocultural de ferrocarriles es una reflexión que se nutre de las conversaciones cotidianas con mujeres de familias ferroviarias, esposas, madres e hijas y entrevistas grupales en investigaciones sobre patrimonio y memoria en la cultura ferroviaria. Para su interpretación utilicé la perspectiva epistemológica de la crítica feminista⁹ a través del análisis político que nos proporciona su teoría de género, porque permite abordar y comprender la relación de poder asimétrica entre hombres y mujeres instalada culturalmente.

Considero que la aplicación teórica feminista permitirá superar la descripción de las mujeres en una empresa que constituyó un cambio en la realidad de la sociedad chilena. Permitirá también interpretar y comprender la ausencia y omisión de los aportes concretos y simbólicos de las mujeres –de lo femenino– en el desarrollo y logro de este hito histórico.

Para la autora, la crítica feminista es el producto teórico del conocimiento sistemático de la reflexión acerca de la vindicación de los derechos de las mujeres a compartir la igualdad sustantiva en la condición humana; no es compartir la identidad masculina más bien es compartir lo consustancialmente humano.¹⁰ Por su parte, la organización de la conceptualización feminista permitió la construcción de la teoría política de género la cual permite identificar los nudos de opresión y el proceso de exclusión y elaborar estrategias de contrapoder

para abordar las causas de reproducción de estructuras que perpetúan la asimetría de poder entre los hombres y mujeres¹¹ a través de la sobrevaloración de lo masculino en desmedro de lo femenino, que es sistemáticamente devaluado. Estas premisas constituyen un orden social que se reproducen en todos los ámbitos sociales, a través de un universo simbólico compartido de creencias que sostienen las diferencias de valor y de prestigio.

Es la cosmovisión androcéntrica que compartimos las personas, independiente de su identidad genérica, cuyo centro se concreta en la ideología de la masculinidad hegemónica, un núcleo constitutivo de la cultura, cuya diacronía ha sido constante hasta este tiempo en el que se han cuestionado-tensionado y transgredido sus preceptos. Para comprender la normalización de la alteridad de las mujeres, es necesario tomar conciencia de que la relación intrínseca que tenemos con este mandato –en nosotras también– permea esta noción de la realidad que construimos y compartimos y que organiza los itinerarios de vida, las aspiraciones personales, las expectativas de logros y las funciones sociales que desempeñaremos.¹²

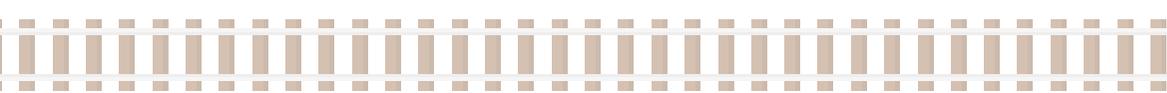
La reproducción cultural también se expresa en las dinámicas y conformación de las empresas del ferrocarril. Un espacio eminentemente de hombres constituye un prototipo de las organizaciones industriales en las que la fuerza de trabajo y de gestión se establece en la masculinidad hegemónica,¹³ dado que en esta empresa se aúnan tres aspectos considerados inherentes a lo masculino: la fuerza física como un requisito para el trabajador ferroviario; la inteligencia racional operativa de la ingeniería y la gestión de los recursos económicos y materiales.

Este escenario conlleva la omisión de mundo femenino y subordina a roles invisibilizados los aportes y la participación de las mujeres en la construcción del imaginario y de lo real en el ámbito ferroviario.¹⁴

Omisión de lo femenino en el relato institucional

Destaca en la revisión de los documentos, memorias e informes de las empresas ferroviarias públicas y privadas, la omisión de la presencia femenina en las actividades y en el funcionamiento organizacional. Su referencia se menciona fundamentalmente en menciones en los registros de contabilidad en que se deben pagar indemnizaciones por accidentes y fallecimientos de esposos y padres, trabajadores ferroviarios.¹⁵

Las mujeres aparecen como una alteridad tácita en los desempeños masculinos, alcanzando presencia pública



en los momentos de crisis y de celebraciones en funciones subordinadas al trabajo de los hombres. La figura de lo femenino se idealiza y cosifica en el estereotipo de emotivo afectivo, por ejemplo, en los nombres que las tripulaciones daban a las locomotoras en que trabajaban. Es recurrente entre las denominaciones las de “Negrita”, “Sofía Loren”, “Carmelita”, entre otras.

En el imaginario de la masculinidad, la feminidad se debate entre la pureza representada en la madre y el erotismo representado en la hipersexualización del cuerpo de la mujer, y esta significación se reproduce en el mundo ferroviario.¹⁶ En comunicaciones personales, exdirigentes ferroviarios se refieren a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en su rol dispensador de beneficios sociales y de seguridad laboral, denominando a la institución como la madre empresa¹⁷ que congrega a la gran familia ferroviaria. Esta denominación lleva implícito el ejercicio de la protección y provisión propia de la masculinidad hegemónica, que se despliega en la estructura social de la empresa, en una institucionalidad compartida desde la cúspide empresarial hasta la base representada por los hombres trabajadores.

Madres y esposas

Tradicionalmente, para las mujeres del entorno, ser esposas de un trabajador ferroviario aseguraba un estatus social que les proporcionaba estabilidad económica. La condición de esposa de ferroviario conlleva la prerrogativa de pertenecer a la familia ferroviaria, y lo mismo sucede con hijos e hijas. El sentido de pertenencia se expresa en el compromiso con la empresa, el apoyo al trabajo del esposo, la acción colectiva de las mujeres en los trabajos domésticos. Por ejemplo, en el año 2023, en la celebración de un evento de fútbol del Deportivo Ferroviario Pelequén de 1947, las mujeres fueron las encargadas de preparar el convite, a compartir entre los equipos, posterior al juego. Ellas preparan los alimentos, los sirven y después de que los hombres han comido, ellas lo hacen en la cocinería. Hombres ferroviarios y mujeres no comparten la mesa, que ellas han dispuesto. En consonancia con el androcentrismo, las mujeres ferroviarias son las responsables del cuidado que se ejerce en el apoyo doméstico, tanto familiar como organizacional.¹⁸ La relevancia del trabajo reproductor en la familia y la empresa no solo la observamos en Chile, también es descrita en la literatura ferroviaria española. Ballesteros señala que:

Las mujeres eran el sostén cotidiano y anímico de la prole, las responsables indiscutidas e irremplazables de las tareas de crianza y cuidado. La solidaridad,

dedicación de todos estos personajes cercanos o centrales al hogar desempeñaban un papel clave en la construcción de una red a partir de la cual amortiguar las desdichas y fragilidades de la vida obrera.¹⁹

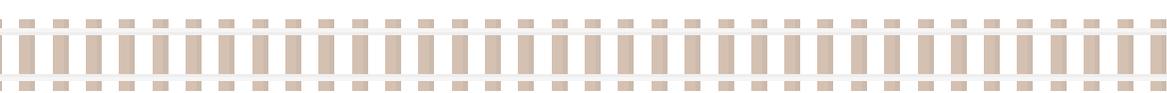
Por su parte, en la literatura argentina, D´Uva destaca que para el funcionamiento de la industria ferroviaria “no alcanzó con el trabajo de varones adultos, sino que mujeres, menores, jóvenes aprendices, esposas, hijas, hermanas y suegras de los trabajadores, insertas en relaciones asalariadas o no, realizando tareas que no siempre eran reconocidas como trabajo, contribuyeron a poner en marcha y sostener el servicio”.²⁰

En relación con el sentido de pertenencia de las mujeres a la empresa, éste se expresa al enviudar. Las mujeres montepiadas; esposas e hijas de ferroviarios, tienen un estatus regularizado que ha cruzado históricamente la realidad de las familias ferroviarias, en el entendido que la empresa de Ferrocarriles del Estado cumplió un rol fundamental de seguridad social — para sus miembros—, lo cual se condice con la permanencia de la participación femenina en las organizaciones de jubilados y montepiadas de los exferroviarios. Así, encontramos que estas organizaciones cuentan con un protagonismo femenino al tener las montepiadas el cuidado y resguardo de los beneficios que les corresponden como esposas de sus maridos fallecidos y que pertenecieron a la empresa. Además de dar continuidad al respaldo social que aportó la solidez de la empresa, estas organizaciones, formadas preferentemente por mujeres, en la actualidad mantienen actividades anexas asociadas a la huella de memoria de los ferrocarriles en Chile.

Trabajo remunerado

En la historia del ferrocarril, las mujeres también ejercieron trabajos remunerados, cuyas condiciones y características cambian, según los contextos socioculturales históricos.

En este apartado describiré algunas de las actividades que corresponden a este tipo de trabajo en diferentes niveles de complejidad.



Alimentar desde los andenes²¹

Por lo general, era un trabajo femenino en el que las mismas cocineras vendían sus productos, muchas veces acompañadas por sus hijos que subían y bajaban de los coches con presteza. Una estrategia comercial de supervivencia. Más tarde, la actividad fue especializándose y algunos vendedores más audaces subrepticamente se subían al tren en una estación y se bajaban en la próxima, para volver al origen en otro tren. Esta práctica sobrevivió hasta los años noventa. Del mismo modo, el antiguo dulcero o vendedor de golosinas confitadas y pequeños pastelitos para niños puede tener una línea histórica con el rol de las actuales palomitas o con las vendedoras de los dulces típicos chilenos.²² Un aspecto relevante que hay que destacar se encuentra en el hecho que, sin otorgar un reconocimiento e incorporación formal a las actividades de las estaciones, de manera indirecta y tácita se permitía y fomentaba la instalación de los puestos de las venteras con comida y bebidas que permitían que los pasajeros se alimentaran al paso de los trenes desde los andenes. De igual modo, había una supervisión institucional (masculina) de la instalación de los puestos y de la presentación pulcra de las mujeres, que preferentemente llegaban a la estación con los productos ya cocinados en sus casas. Esto permitía entregar un servicio a los pasajeros en los trenes de larga distancia y mantener un ordenamiento de los espacios de la estación, que para la empresa de Ferrocarriles del Estado era de vital importancia. De este modo, se aseguraba, en parte, la salubridad e higiene de los alimentos y de los espacios de atención de público. Podríamos decir que, en esta situación de no reconocimiento formalizado de esta actividad gastronómica hay un doble estándar en el hecho de permitir y supervisar la actividad en un espacio propio institucional, sin reconocerlo como un servicio de la empresa.

Apoyo técnico feminizado

A fines del siglo XIX de manera informal las esposas o hermanas de un jefe de estación ocasionalmente lo reemplazaban en funciones específicas, tales como el control de tráfico, dar la partida a los trenes en sus detenciones intermedias, el envío de mensajes a las estaciones vecinas, la recepción y despacho de cartas y encomiendas entre otros. Estas eran actividades realizadas sustitutivamente y, en la interpretación teórica feminista, se comprenden como funciones delegadas de la autoridad masculina a las mujeres en una lógica mandatada desde la persona que detenta la autoridad. Así, las mujeres fueron realizando se funciones técnicas, propias de los oficios ferroviarios, que fueron interiorizando y aprendiendo de manera práctica. Era trabajo no remunerado, que se realizaba como extensión del trabajo del esposo o padre.²³

Profesional

A fines del siglo XIX, desde un punto de vista de la incorporación formal de mujeres a los quehaceres ferroviarios, encontramos el de telegrafista como el primer oficio en el que las mujeres fueron contratadas en las nóminas de la empresa de ferrocarriles. Tenían responsabilidades, horarios y recibían capacitación específica para realizar esta función. En las estaciones, tanto el correo como el telégrafo eran actividades que se llevaban a cabo en los edificios de atención de público. Se ofrecía un servicio a los pueblos y localidades como una doble conectividad, propia de las estaciones de trenes: la que iba por el riel y la que iba por los postes con los cables aéreos al costado de la vía.

Avanzado el siglo XX, en las décadas de los años veinte y treinta, la incorporación femenina a una empresa de carácter eminentemente masculina y tecnocrático se realizó siguiendo la impronta de la cultura hegemónica en la sociedad, es decir, las mujeres ingresan a la institucionalidad ferroviaria, ocupando puestos y desempeñando roles propios de la reproducción cultural, tales como, son secretarías, asistentes de los cargos directivos con mayor responsabilidad, como la teneduría de libros contables, telegrafistas con capacitación formal, bodegueras, boleteras, entre otras funciones coadyuvantes a la operación ferroviaria, preferentemente hacia adentro de la organización.

En los años sesenta y setenta, siguiendo el modelo tomado de la aviación comercial, se incorporaron mujeres arriba de los trenes, como azafatas en la atención de los pasajeros. Este aspecto de nueva cuenta reproduce un rol del trabajo doméstico ahora en el espacio público como trabajo remunerado.

En los tiempos actuales, a partir del siglo XXI, encontramos mujeres en funciones que eran propiamente masculinas en la empresa de ferrocarriles del Estado y en las empresas ferroviarias privadas. De este modo, se incorporaron mujeres, preferentemente a las áreas de relaciones públicas y comunicaciones corporativas (anteriormente, en una lógica de representación más política que técnica, las áreas de comunicaciones e imagen corporativa las desempeñaban hombres). Al mismo tiempo, de manera específica, se abrió la oportunidad para que mujeres pudieran capacitarse y formarse como maquinistas y controladoras de tráfico. Un aspecto a destacar es que en los directorios y gerencias de las instituciones ferroviarias se incorporaron ingenieras y expertas en áreas como las comunicaciones. Estos ámbitos en el mundo de las organizaciones actuales son desempeñados mayoritariamente por profesionales mujeres, por entenderse que, junto con las habilidades técnicas específicas, la imagen

institucional que se quiere proyectar está en sintonía con los estereotipos femeninos.

Hoy día, en el primer tercio del siglo XXI, hay mujeres en el directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y es una gerenta la que tiene el Ferrocarril (privado) Antofagasta Bolivia.

Procesos sociales de empoderamiento y autonomía

El relato anterior visibiliza el proceso de empoderamiento de las mujeres en el mundo ferroviario y el desarrollo de una autonomía en el ámbito laboral.

En este sentido hay que destacar que en esta línea investigativa se reproduce el proceso reivindicativo feminista de explicitar y evidenciar la presencia de las mujeres en la historia de la humanidad; una historia que omite la participación activa en la construcción social del gran relato que se sustenta en la reproducción de las micro omisiones en las instituciones, como es en el caso de la empresa de ferrocarriles. Las mujeres investigadoras, sean feministas o no, que nos hemos interesado en indagar en la realidad de las mujeres en el mundo ferroviario, hemos podido evidenciar la importancia de su aporte para el logro de los objetivos de la industria ferroviaria. Y podemos identificar claramente los efectos positivos del trabajo reproductivo –descrito en la teoría feminista en la división sexual del trabajo en la crítica a la clasificación utilizada por Karl Marx–, en este caso en la empresa ferroviaria. Otro aspecto a precisar en relación con el feminismo, tiene que ver con la autonomía vinculada a la profesionalización del trabajo de las mujeres ferroviarias. Considero que es conveniente reflexionar acerca del contexto de cambio en las premisas de género, en la defensa de los derechos de las mujeres durante tres siglos en Occidente, la cual se ha traducido en la normalización del acceso de las mujeres a los espacios de formación profesional y laboral. La asunción de los derechos sociales y laborales sustentan los cambios en los itinerarios de vida de las mujeres en los ferrocarriles, para este ensayo, en los ferrocarriles chilenos.

Líneas de conclusión

Un aspecto a considerar es que, en la investigación sociocultural del mundo ferroviario en Chile, la presencia de las mujeres también ha sido omitida. Nos encontramos en un ámbito de indagación en el que prácticamente no encontramos antecedentes que hayan sido sistematizados. Hay una comunicación oral de contenidos que están a la espera de ser conformados en un cuerpo de conocimiento de las mujeres

del mundo ferroviario. La excepción son los intentos de aportes formales que podemos encontrar incipientemente.

Las mujeres en la incorporación al mundo ferroviario han sido siguiendo el patrón tradicional de incorporación de tareas y oficios, asociados a la reproducción cultural coadyuvante de las actividades centrales del mundo ferroviario. Este perfil ha tenido una duración de más de un siglo y a fines del siglo XX comienzan a producirse los primeros cambios en lo relativo a que servicios profesionales en los ámbitos de comunicación e imagen corporativa sean asumidos preferentemente por mujeres, situación que sucede en el resto de las organizaciones modernas. Es en el siglo XXI, que paulatinamente se produce la incorporación de mujeres a los oficios tradicionalmente masculinos, como el control de tráfico y el de maquinista de locomotoras, al tiempo que se incorporan mujeres a cargos directivos y de alta gerencia en estas instituciones.

El mundo ferroviario, formado por organizaciones de carácter fordista y eminentemente masculino, la presencia femenina en roles subordinados ha sido muy difícil de remover y a lo que asistimos es a un fuerte cambio cultural que se produce necesariamente por las transformaciones de contexto que se han generado en la sociedad mayor.

La masculinidad hegemónica que ha caracterizado a la cultura ferroviaria no solo la vemos en lo que podríamos llamar su institucionalidad, la cual emana desde el ejercicio de poder gerencial, sino que también la encontramos en el ámbito sindical y en el de las organizaciones representativas del mundo obrero y profesional de la actividad ferroviaria. Estas representaciones son ejercidas tradicionalmente, incluso hasta nuestros días, por hombres, con una presencia subalterna de mujeres en cargos de secretaría y contabilidad.

No obstante, como hemos indicado, el cambio cultural en curso está permeando los diferentes niveles de la institucionalidad ferroviaria y se han producido transformaciones paulatinas que nos permiten prever que de manera parsimoniosa y no con la premura que quisiéramos se modificará la estructura sexo-género que tradicionalmente ha mantenido la cultura ferroviaria no solo de Chile sino de América Latina.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Alliende, María Piedad, *Historia del ferrocarril de Chile*. Santiago: Pehuen, 1993.

Agostini, Luisina, “El Tren de las Artes: la agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”, *Fuegia*, vol. v, núm. 2, 2022, pp. 29-43.

Amorós, Celia, “El espacio de los iguales, espacio de las idénticas. Notas sobre poder y principio de individuación”, *Arbor*, noviembre-diciembre, 1987, pp. 113-127.

Ballesteros, E., “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en: Sarasúa García, C. y Gálvez, L. (eds.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 2003, pp. 335-354.

Del Valle Teresa, “Identidad, memoria y juegos de poder”, *DEVA. Revista Cultural*, núm. 2, 1995, pp. 14-21.

_____, “Contribuciones, significatividad y perspectivas futuras de la antropología feminista”, *Kobie. Antropología Cultural*, núm. 12, 2006-2007, pp. 35-60.

D’Uva, Florencia, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. Trashumante. *Revista Americana de Historia Social*, núm. 18, 2021, pp. 146-167.

_____, “Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX”, *Revista Estudios del ISHIR*, núm. 25, 2019, en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/161851>

González, Sergio, *Ferrocarriles y estaciones de la V Región de Valparaíso*. Santiago Editorial: Ricaaventura, 2022.

_____, *Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Atacama*. Santiago: Editorial Ricaaventura, 2021.

_____, *Estaciones ferroviarias del Gran Santiago*. Santiago: Editorial USACH, 2019.

_____, *Memorial de la Estación Central: puerta de entrada a la capital*. Santiago: Corporación Cultural Universidad de Santiago de Chile. Editorial USACH, 2018.

González, Sergio y Pablo Moraga, “Gastronomía al paso: alimentarse de los andenes”, *En Tren*, núm. 25, marzo, 2022, pp. 47-56.

González, Sergio; Enrique Rivera y Pablo Moraga Pablo, *Historia y presente del ferrocarril Valdivia-Antilhue-Osorno*. Valdivia: Ediciones Cruces – Cruces, 2018.

González, Sergio, *Individuación, estilos y proyectos de vida. Intertextualidad desde la psicología social*. Santiago: Editorial USACH, 2018.

Guerrero, Rosa, *Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del sur de Chile*, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 33, 2017, pp. 59-76, en: <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-04>

Heijstra, Tamar, “Finnborg Steinpórsdóttir y Thorgerdur Einarsdóttir, Academic Career Making and the Double-Edged Role of Academic Housework”, *Gender and Education*, vol. 29, núm. 6, 2016, pp. 764-780, en: <https://eric.ed.gov/?id=EJ1154503>

Laborde, Miguel, “Templo de la Libertad”, prólogo, en: S. González, *Memorial de la Estación Central: puerta de entrada a la capital*. Santiago: Corporación Cultural Universidad de Santiago de Chile. Editorial USACH, 2018.

Lagarde, Marcela, *Los cautiverios de las mujeres: madresposas, monjas, putas, presas y locas*. México: UNAM, 2005.

Méndez, Lourdes, *Antropología feminista*. Madrid: Síntesis, 2007. Moraga, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*. Santiago: Editorial Ricaaventura, 2022.

Palermo, Silvana A. “La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo XX”, *Iberoamericana*, vol. XXIII, núm. 82, 2023, pp. 165-191, en: <https://doi.org/10.18441/ibam.23.2023.82.165-191>

Pavez, Amaya, “Omisiones y presencia subordinada de las mujeres en las memorias institucionales de la empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile: 1888-1960”, *En Tren*, núm. 35, 2024 [en prensa].

Pavez, Amaya y Sergio González, “Construcción de masculinidad y cultura ferroviaria: las empresas de ferrocarriles del Estado chileno, 1857-1980”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, vol. 72, núm. 99, 2020, pp. 1-130, en: <https://www.tzintzun.umich.mx/index.php/tzn/article/view/848>

Citas

[1] Es profesora titular de la Universidad de Santiago de Chile, antropóloga y enfermera-matrona. Académica del Programa Centro de Salud Pública de la Universidad de Santiago de Chile. Tiene un Magíster en Antropología y Desarrollo de la Universidad de Chile. Doctora en Antropología de la Universidad del País Vasco y Posdoctorado en la Universidad de Santiago de Chile. Profesora titular de la Universidad de Santiago de Chile. Contacto: amaya.pavez@usach.cl. Orcid <https://orcid.org/0000-0002-4671-2092>

[2] Desde los primeros años de conmemoración del Día del Patrimonio, el ferrocarril ha sido uno de los espacios más visitados por la ciudadanía. La gestión pública para el fortalecimiento y reconocimiento de la cultura posibilitó la instauración de este día, fue un espacio político utilizado por personas y asociaciones amigas del ferrocarril que se posicionaron en la reivindicación de la memoria sociocultural de los ferrocarriles. Pasados más de veinticinco años, la sociedad civil ha restablecido un imaginario que refleja la fortaleza de esta empresa, y ha contribuido a la conciencia social de su aporte y, lo más importante, a su aprecio como un recurso para el futuro.

[3] Sergio González, *Memorial de los ferrocarriles y estaciones de la región de Atacama*; María Piedad Alliende, *Historia del ferrocarril de Chile*.

[4] Pablo Moraga, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos*.

[5] Sergio González; Enrique Rivera y Pablo Moraga, *Historia y presente del ferrocarril Valdivia-Antilhue-Osorno*.

[6] Miguel Laborde, "Templo de la Libertad".

[7] Sergio González y Pablo Moraga, "Gastronomía al paso: alimentarse de los andenes", *En Tren*, núm. 25, marzo, 2022, pp. 47-56.

[8] Miguel Laborde, *op. cit.*

[9] Teresa Del Valle, "Contribuciones, significatividad y perspectivas futuras de la antropología feminista", *Kobie. Antropología Cultural*, núm. 12, 2006-2007, pp. 35-60.

[10] Celia Amorós, "El espacio de los iguales, espacio de las idénticas. Notas sobre poder y principio de individuación", *Arbor*, noviembre-diciembre, 1987, pp. 113-127.

[11] Para este análisis recurrimos a la teoría de género clásica, la cual aborda la asimetría desde la heterónoma del binarismo hombre-mujer, porque en él está inserto el protosignificado del orden de la cosmovisión androcéntrica.

[12] Lourdes Méndez, *Antropología feminista*.

[13] Florencia D´Uva, "Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX", *Revista Estudios del ISHIR*, núm. 25, 2019, en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/161851>; Luisina Agostini, "El Tren de las Artes: la agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)", *Fuegia*, vol. v, núm. 2, 2022, pp. 29-43.

[14] Sergio González, *Memorial de la Estación Central: puerta de entrada a la capital*.

[15] Amaya Pavez, "Omisiones y presencia subordinada de las mujeres en las memorias institucionales de la empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile: 1888-1960", *En Tren*, núm. 35, 2024 [en prensa].

[16] Marcela Lagarde, *Los cautiverios de las mujeres: madresposas, monjas, putas, presas y locas*. 2005; Amaya Pavez y Sergio González, "Construcción de masculinidad y cultura ferroviaria: las empresas de ferrocarriles del Estado chileno, 1857-1980", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, vol. 72, núm. 99, 2020, pp. 1-130, en: <https://www.tzintzun.umich.mx/index.php/tzn/article/view/848>

[17] Rosa Guerrero, "Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del sur de Chile", *Revista Austral de Ciencias Sociales*, núm. 33, 2017, pp. 59-76, en: <https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2017.n33-04>

[18] He ampliado a las organizaciones en general, la definición de trabajo doméstico académico definido por Heijstra et al. en el año 2016, como; "todas las actividades académicas importantes, pero en gran parte invisibles y subvaloradas, que guardan semejanza con el "segundo turno", cuya extensión y componentes dependen de la identidad genérica de los empleados, el rango académico, la cultura organizacional, así como así como el nivel de intervención de los académicos senior", dado que la función del trabajo reproductivo se proyecta también en las responsabilidades de las mujeres adquiridas en el acceso y permanencia al mundo laboral.

[19] E. Ballesteros, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, en: Sarasúa García, C. y Gálvez, L. (eds.), *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 2003, p. 183.

[20] Florencia D´Uva, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. *Trashumante*. *Revista Americana de Historia Social*, núm. 18, 2021, p. 164.

[21] Denominación tomada de Sergio González y Pablo Moraga, “Gastronomía al paso: alimentarse de los andenes”, *En Tren*, núm. 25, marzo, 2022

[22] *Idem*.

[23] Teresa Del Valle, “Identidad, memoria y juegos de poder”, *DEVA. Revista Cultural*, núm. 2, 1995, pp. 14-21.