



UNIVERSIDAD
ALBERTO HURTADO
LA UNIVERSIDAD JESUITA DE CHILE

FACULTAD DE
PSICOLOGÍA

Magíster en Psicología Social

**CARACTERÍSTICAS Y MEMORIA COLECTIVA DE LA FORMA DE VIDA
MUTUAL DE LOS EXTRABAJADORES FERROVIARIOS DE
VALPARAÍSO ENTREVISTADOS POR EL ARCHIVO ORAL DE LA
MAESTRANZA BARÓN**

Tesis para optar al grado de Magíster en Psicología Social

NANCY MANSILLA ALVARADO
Profesor guía Juan Pablo Correa Salinas

Santiago, Chile
7 de junio de 2016

AGRADECIMIENTOS

Agradecer no solo es nombrar o manifestar, sino reconocer que las metas no se construyen solos, sino junto a otros, es por ello que me gustaría agradecer a quienes han acompañado de distintas formas este proceso.

En primer lugar agradecer a mi profesor guía Juan Pablo Corra, a Angélica Cruz y Andrea Jaramillo, quienes me guiaron en distintos momentos, permitiéndome desarrollar mi investigación, apoyándome en mis inquietudes y dándome confianza. A mis compañeros y compañeras de magíster quienes nunca dudaron en ayudarme.

Agradezco a Erick Fuentes y Carolina Paredes quienes me permitieron trabajar con su Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso, y a los extrabajadores ferroviarios con quienes me identifiqué de muchas formas al conocer sus historias de vida. A mi familia y amigos, que estuvieron siempre dispuestos a escuchar y entregar un consejo y una sonrisa.

Finalmente agradecer por todo lo aprendido a través de este proceso de tesis, no solo en contenidos y nuevos conocimientos, sino en el cómo cada uno de ellos ha impactado en mi forma de comprender los procesos sociales, mis propios procesos e historia familiar, la forma a través de la cual hoy desarrollo mi práctica de artista y docente, y la vida misma por la que cada día transito.

INTRODUCCIÓN	6
1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	11
2. OBJETIVOS	14
Objetivo general.....	14
Objetivos específicos.....	14
3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	15
Preguntas directrices.....	15
4. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	16
4.1. Hitos del movimiento obrero y la aparición del mutualismo.....	16
4.2. Articulación de los extrabajadores ferroviarios hoy y el trabajo del Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso.....	24
4.3. Memoria oral y la construcción de experiencias colectivas.....	26
4.4. Formas cooperativas.....	30
4.5. Comunidad y ciudadanía.....	33
5. MARCO METODOLÓGICO	36
5.1. Perspectiva epistemológica.....	36
5.2. Enfoque teórico-metodológico.....	40
5.3. Método, técnicas de producción/recolección de información.....	40
5.3.1. Análisis de documentos, para su recolección, selección y transcripción.....	40
5.3.2. Análisis de fuentes secundarias a partir de narrativas.....	42
5.3.3. Revisión bibliográfica.....	42
5.4. Instrumento de producción y/o uso de datos.....	42
5.5. Estrategia de producción/recolección de información.....	43
5.5.1 Configuración de las unidades de investigación.....	43
5.5.2. Procedimientos y secuencia metodológica en el trabajo de campo.....	45
5.6. Estrategia de análisis y /o interpretación de la información.....	49
5.6.1 Procedimiento.....	50
6. ANÁLISIS Y RESULTADOS	53
6.1. Un proyecto obrero.....	53
6.2. El taller y la cooperación en el trabajo.....	56
6.2.1. Asociatividad alienada y el aprendizaje de un oficio.....	56
6.2.2. Sentido de pertenencia, utopía y sentimiento de seguridad laboral.....	58
6.2.3. Construcción del sentido de pertenencia en el aprendizaje de un oficio y rol dentro de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.....	60
6.2.4. Socialización y trabajo en equipo, proyectos cooperativos de desarrollo laboral y personal.....	62
6.2.5. Estrategias de sobrevivencia dentro del rol laboral.....	65
6.3. Organizaciones mutuales y sindicales en el trabajo.....	67
6.3.1. Formas de organización mutual-sindical.....	67
6.3.2. Algunos antecedentes a las causas reivindicativas.....	68
6.3.3. Búsqueda de reivindicaciones laborales a través del diálogo entre organizaciones ferroviarias de carácter mutual-sindical y la Empresa de Ferrocarriles del Estado.....	69

6.3.4. Búsqueda de reivindicaciones laborales a través de la huelga entre organizaciones ferroviarias de Valparaíso y la Empresa de Ferrocarriles del Estado.....	70
6.3.5. Búsqueda de reivindicaciones laborales a través de la huelga entre la corporación Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile con el Estado	72
6.3.6. Búsqueda de reivindicaciones a través de la alianza política con Salvador Allende.....	75
6.4. Intercambios cooperativos para hacerse cargo en conjunto de necesidades comunes	76
6.4.1. Organización asociada al mundo laboral. La salud y el hospital ferroviario	77
6.4.2. Organización asociada a la familia, las cooperativas de vivienda	79
6.4.3. Organización asociada a la colaboración en otros aspectos de la vida cotidiana	81
6.5. El barrio y las prácticas socioculturales	82
6.5.1. Construcción de una identidad colectiva al compartir la vida en común ..	83
6.5.2. Identidad colectiva ferroviaria y los proyectos de familia a través del deporte.....	84
6.5.3. Sentido de comunidad ampliado a otros proyectos culturales de integración familiar.....	88
6.6. Quiebre y transformación de una forma de vida.....	90
6.6.1. Antagonismo y dislocación. La llegada de la dictadura a EFE	91
6.6.2. Desarme y cambio de Ferrocarriles del Estado y el fin de la carrera ferroviaria	95
6.6.3. Diferencias políticas, desconfianza y antagonismo	98
6.6.4. La pérdida de un hito asociativo: el Hospital Ferroviario	99
6.6.5. Resistencia, ahorro y confraternización. Resignificación de la forma de vida mutua en el trabajo durante el contexto de la dictadura	102
6.6.6. De EFE a Metro Regional de Valparaíso: algunos antecedentes relevados por los extrabajadores ferroviarios	106
6.7. Condición presente y futuro compartido	111
6.7.1. Condición presente: recordar y transmitir su forma de vida mutua ...	111
6.7.2. Proyección de un futuro compartido	115
7. CONCLUSIONES.....	120
7.1. Principales hallazgos en función de los objetivos: la forma de vida mutua	120
7.2. Los distintos niveles en que se manifiesta la forma de vida mutua	122
7.3. De lo disciplinar y la propia experiencia en trabajos colaborativos en Valparaíso.....	124
7.4. Limitaciones y proyecciones de este estudio	126
8. BIBLIOGRAFÍA.....	128
9. MATERIAL COMPLEMENTARIO	133
9.1 Anexos	133

RESUMEN

En este estudio se presenta una caracterización de la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso desarrollaron en el período en que fueron parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Esta investigación se basa en lo que los mismos trabajadores describieron a través de la rememoración que realizaron para el Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso. En el estudio se sostiene que la forma de vida mutual de los extrabajadores ferroviarios trascendía ampliamente las organizaciones mutuales en las que participaron. La investigación intenta describir en detalle las características y el sentido de esa forma de vida mutual, empleando como material empírico la memoria de los mismos trabajadores y como dispositivos teóricos un conjunto de distinciones elaboradas por las ciencias sociales y la filosofía social sobre los temas de reconocimiento, cooperación y reciprocidad.

Palabras clave: forma de vida mutual, reciprocidad, cooperación, reconocimiento, memoria.

This study presents a characterization of the mutual way of life that the former railroad workers of Valparaíso developed during the period in which they were part of the State Railways Company. This investigation is based on what the workers themselves described through the remembrance they made for the Oral File of the Maestranza Barón de Valparaíso. The study argues that the mutual way of life of the former railroad workers far transcended the mutual organizations in which they participated. The research attempts to describe in detail the characteristics and meaning of this mutual way of life, using as empirical material the memory of the workers themselves and as theoretical devices a set of distinctions elaborated by the social sciences and social philosophy on the themes of recognition, cooperation and reciprocity.

Keywords: mutual way of life, reciprocity, cooperation, recognition, memory.

INTRODUCCIÓN

Las formas de cooperación social desplegadas en el relato de las redes de interacción presentes en la ciudad de Valparaíso se construyen a partir de aquello que es parte y de lo que es excluido por diferenciación de otro, un deseo común que muda según sea el interés de la organización colectivizada. Como formas de vida cooperativa, estas han articulado distintos objetivos, entre los cuales se encuentran los asociativos, los cómplices, orientados a la sobrevivencia, y otros vinculados a lo fraterno.

A lo largo de su historia, este puerto ha desarrollado modos de cooperación integrados a un fin común a través de las organizaciones sociales (de socorro mutuo, sindicales, comunitarias, entre otras), un papel mutualista y reivindicativo, evidenciado en las actividades de celebración familiar, de la vida en común y de solidaridad en el trabajo, valorando en algunos casos socialmente la propia identidad a través de la reciprocidad.

La acción colectiva iniciada hace más de un siglo por las distintas comunidades obreras del país ha caracterizado la historia de Valparaíso, en cuanto a proceso de reproductibilidad y resignificación de las estrategias de producción de este tipo de prácticas, como rasgo estructural en la conformación de la trama social de la ciudad.

Acción y logro colectivo de matriz nacional popular que impregnó y caracterizó a Latinoamérica durante el siglo pasado y que, objeto de diversos regímenes militares, así como de transformaciones institucionales durante la década de 1980, ha implicado para la acción colectiva la reconstrucción del tejido social que fue destruido por las reformas económicas y el autoritarismo (Garretón, 2002).

El caso de los extrabajadores ferroviarios, relevado por medio de documentos audiovisuales por el Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (AOMBV)¹, pareciera ser uno de estos nodos constitutivos de formas de cooperación social que se diseminaron por los distintos cerros del puerto. Estas

¹ Este es un archivo constituido con documentación en formato audiovisual, cuyo objetivo de investigación son los testimonios orales de ex trabajadores ferroviarios de la Maestranza Barón, pertenecientes a organizaciones mutuales de la ciudad de Valparaíso. Mayor profundización sobre este archivo, en apartados siguientes.

generaron una diversidad de procesos de construcción de identidad, en cuanto a figuras intersticiales que operan en el 'entre', intersticios que Marx relata como comunidades de intercambio que escapan de lo económico (Borriaud, 2006), aconteciendo en las relaciones humanas y sus múltiples formas de organizar sistemas de interacción.

Formar parte de una colectividad hoy implicaría una particular forma de habitar aquellos 'entre' en Valparaíso. Cada uno desde su propio posicionamiento responde a una serie de características que varían según el interés del grupo, colectivo, agrupación, etc., requiriendo, como señala Searle (1995), del lenguaje como sistema de representación de hechos, ventaja selectiva de la conducta cooperativa que como adaptación inclusiva "se ve incrementada por la cooperación con los miembros de la misma especie" (1995, p. 55). Esto, llevado a las formas de cooperación social, promueve intencionalidades que generan funciones agentivas de tipo colectivo (Searle, 1995), que evolucionan inclusivamente a través de las distintas estrategias de reciprocidad.

Desde este posicionamiento es posible entender que la diseminación de las actuales formas de cooperación social en la ciudad de Valparaíso se han expandido fuertemente como campo, circulando y articulándose con aquellas vinculadas a otros modos de acción, como es el caso de las prácticas colaborativas de arte contemporáneo, las cuales mediante la acción colectiva han resignificado el cómo organizan sus sistemas de producción de subjetividad. Espacio social en coexistencia y simultaneidad, en orden y desorden relativos (Lefebvre, 2013), triangulando en diversidad arte colaborativo y pedagogía contemporánea con formas de cooperación social, generando hoy nociones propias de autodeterminación como forma de vida.

Esos son los motivos que dan origen y curso a esta investigación, la que es posible a partir de una invitación a colaborar, extendida por los autores del AOMBV. Es asimismo importante señalar que este proceso transcurre en una casa de cerro Lecheros, uno de los cerros en que los extrabajadores ferroviarios entrevistados por el AOMBV construyeron una forma de vivir y cooperar. Casa que es asimismo un proyecto de arte colaborativo, que se abre a una noción cooperativista albergada en lo cotidiano, llamado La Pan, una forma de organización y producción cultural. Un espacio de aprendizaje pensado desde el intersticio de aquello denominado como doméstico, que parte de lo más íntimo para, a través del intercambio de saberes y experiencias, intentar trabajar junto con otros/as en la construcción de redes de conocimiento. Estas experiencias, a la

luz de esta investigación y desde aquello que otorga el mismo habitar, han sido fundamentales a la hora de repensar constantemente el cómo promover intercambios cooperativos desde lo específico de un territorio y en diálogo con otras personas y proyectos culturales.

A partir de esta motivación y a través del presente documento se ha buscado caracterizar la forma de vida mutual que los ex trabajadores ferroviarios de Valparaíso describieron en el trabajo de rememoración que realizaron para el AOMBV, especificando las funciones que cumple en sus vidas la rememoración individual y colectiva de su forma de vida mutual. Narraciones que surgen del abordar la memoria como un relato social, como el recuerdo de un conjunto de hombres donde cada cual tiene una memoria que es individual y asimismo constituye un punto de vista personal sobre la memoria colectiva, que cambia según el lugar que la persona ocupe en ella y a partir de las relaciones que establezca con su entorno (Halbwachs, 2004).

A partir de los testimonios de cada entrevista registrada por el AOMBV, es posible estudiar aquella forma colectiva de vivir la vida que tenía el grupo de ex trabajadores ferroviarios. Lo relatado por estas personas va revelando su idea de comunidad, que se analiza de acuerdo con tres modos de cooperación social: fraternidad, asociatividad y complicidad, que suponen ciertas formas de reciprocidad que serán estudiadas en este trabajo. Veremos las estrategias cooperativas que les permitieron llegar a acuerdos y equilibrios a partir de un modo mutualista de ver la vida, con características particulares.

Para llevar a cabo esta investigación se analizaron las múltiples voces que a través de las entrevistas videadas por el AOMBV, surgen como testimonio que permite caracterizar la forma de vida mutual de estos extrabajadores ferroviarios, en función de los objetivos de la investigación.

En el primer apartado de esta tesis, el problema de investigación se construye a partir de la pregunta por las formas de trabajo cooperativo existentes en el puerto de Valparaíso, en particular por aquellas que caracterizarían la forma de vida mutual de los extrabajadores ferroviarios entrevistados por el AOMBV, las cuales se piensa trascienden la empresa ferroviaria, vinculándolos social y familiarmente, pudiéndose identificar como una forma de vida.

Luego, a través de los objetivos y preguntas directrices, en el segundo y tercer apartados, respectivamente, esta investigación se plantea y pregunta por su objeto

de estudio, el que busca caracterizar la forma de vida mutua que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso describieron en el trabajo de rememoración que realizaron para el Archivo Oral de la Maestranza Barón y especificar la(s) función(es) que cumple(n) en sus vidas la rememoración individual y colectiva de esta forma de vida mutua.

Un cuarto apartado aborda el marco teórico referencial, el cual comienza contextualizando los hitos del movimiento obrero, como por ejemplo la aparición de sociedades de oficios y con ello el surgimiento de formas de organización vinculadas al socorro mutuo, y prosigue relatando el desarrollo de las organizaciones mutualistas vinculadas a trabajadores ferroviarios y la lucha obrera por la reivindicación salarial y social, la cual termina con la desarticulación del sistema de ferrocarriles, acontecido en tiempos del golpe militar. Posteriormente se aborda la articulación de los ex trabajadores ferroviarios hoy en día y se presenta el trabajo del AOMBV.

A continuación, en el mismo apartado, se trata el trabajo de la memoria oral y la construcción de experiencias colectivas a partir de la noción de memoria y proceso de rememoración individual y colectiva estudiada por Elizabeth Jelin (2002), y la construcción de memoria como narrativa de acontecimientos progresivos y en cuanto a uso de experiencias desde el pasado y hacia el futuro, planteada por Félix Vázquez (2001). A partir del sentido del relato mutualista construido desde la cooperación como motor de esta relación, este apartado indaga además sobre las formas cooperativas, principalmente en cuanto a relaciones de reconocimiento recíproco y de menosprecio identificadas por Axel Honneth (2010).

De igual modo, se examinan en esta sección los intercambios cooperativos de esfuerzo personal y desarrollo de vínculos sociales y códigos culturales compartidos, en los que surge también la competencia, estudiados por Richard Sennett (2012). Asimismo, se aborda la construcción de lo que Adela Cortina (2005) llama la alianza, referida a la conciencia de un ser humano de estar unido a otro por un sentido de lealtad, obligación no contractual, y de reciprocidad; vínculo que dentro de la forma de vida mutua ferroviaria se emparenta con el concepto de reconocimiento mutuo estudiado por Paul Ricoeur (2006), que alude a la interacción mutua y equivalencia entre lo que se da y lo que se recibe.

Por último, aún en el mismo apartado, se da cuenta del sentido de comunidad, identificado principalmente a partir del planteamiento de Mariane Krause (2001), quien teoriza sobre el desvanecimiento del territorio físico cuando se habla de

comunidad, y ve a esta más bien como redes de interacción en cuanto sentido de pertenencia, interrelación y cultura común.

El marco metodológico de la tesis se aborda en un quinto apartado, sobre la base del análisis del discurso de construcción narrativa como proceso de comprensión de procesos identitarios que buscan vincular elementos desde el contenido de un texto y del cómo se cuenta una experiencia.

En análisis y resultados, sexta sección de este estudio, se presentan los principales hallazgos vinculados al marco teórico referencial y la información empírica. Se expone aquí la noción de forma de vida mutual a partir de los modos de vinculación, cooperación y transmisión mutualista que compartían los relatos estudiados del grupo de extrabajadores ferroviarios, caracterizando y analizando cómo mediante la rememoración de hechos surgen estrategias de intercambio cooperativo, las que trascendieron a la empresa ferroviaria, pasando a tener distintos grados de vinculación social y familiar.

Asimismo, se describen en este sexto apartado las prácticas de cooperación y construcción de forma de vida mutual identificadas en el taller y en el trabajo, en las organizaciones sindicales en el trabajo, en los intercambios cooperativos para hacerse cargo en conjunto de necesidades comunes, en el barrio y sus prácticas socioculturales implementadas, y también se aborda el quiebre y transformación de vida que generó el golpe de Estado de 1973, analizando posteriormente cómo estos trabajadores ven hoy su condición presente y el futuro que comparten.

Finalmente, el séptimo apartado expone las principales conclusiones, en cuanto a resultados que dan cuenta del estudio y permiten comprender la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso describieron en el trabajo de rememoración que realizaron para el AOMBV. Dichos testimonios contribuyen a entender las funciones que cumple en sus vidas la rememoración individual y colectiva de esta forma de vida mutual, de las cuales heredaron sus principales características a través de generaciones de trabajadores ferroviarios anteriores al grupo entrevistado, y que en muy menor medida es parte de su vida hasta hoy, principalmente a través de la rememoración. Se cierra esta sección con la presentación de las principales limitaciones y proyecciones de este estudio.

1. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Las historias de vida registradas en formato audiovisual han posibilitado la construcción de diversos archivos orales en el país. El Museo de la Memoria y los Derechos Humanos, y la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos [DIBAM], entre otras instituciones, levantan testimonios orales que dan cuenta de un período de tiempo pasado, un hecho en particular, un saber, entre otros recuerdos que son acumulados y en algunos casos transmitidos por generaciones.

Como ejemplo de la autogestión destaca el caso del Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso [AOMBV], cuya iniciativa consiste en un proceso de investigación colectiva que se focaliza en la ciudad de Valparaíso, principalmente en el cerro Barón, y que busca adentrarse en las prácticas organizativas de las sociedades de socorro mutuo que hasta el día de hoy existen en la ciudad. Su trabajo se aboca a documentar audiovisualmente los testimonios y relatos de vida de los extrabajadores ferroviarios que se agrupan en estas organizaciones. Asimismo, sistematiza y gestiona encuentros comunitarios.

Entre sus motivaciones se encuentra la “urgente puesta en valor de la identidad local compuesta por la memoria y la cultura ferroviaria entendida como patrimonio cultural inmaterial y elemento fundamental en la composición del paisaje cultural en el desarrollo industrial de la ciudad” (AOMBV, párr.1).² A partir de las entrevistas realizadas por el AOMBV sale a la luz este patrimonio cultural inmaterial, que nos permite conocer la historia tras la población obrera ferroviaria, y con ello parte de la historia que ha marcado a esta ciudad.

En la actualidad el patrimonio ferroviario se encuentra físicamente desmantelado y en estado de rápido deterioro. Quienes vivieron en esa época, hoy en día ya son adultos mayores, por lo que algunos de los entrevistados por el AOMBV (registro audiovisual comenzado el año 2009) ya han fallecido, quedando hasta nuestros días solamente su testimonio como forma de persistencia de la memoria.

Es a través del tren que se inicia el desarrollo del país, actividad que durante más de un siglo marcó la forma de migrar del campo a la ciudad, de habitar y autoconstruir en los cerros, y que generó una cultura obrera en el trabajo. Formas

² Para profundizar más sobre el AOMBV, ir a la sección 4, Marco Teórico Referencial, punto 4.2.: Articulación de los extrabajadores ferroviarios hoy y el trabajo del Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso.

de habitar y relacionarse que parecieran ser un elemento constitutivo de las formas cooperativas que hoy operan en la ciudad de Valparaíso.

Los testimonios de los extrabajadores ferroviarios entrevistados por el AOMBV podrían posibilitar el conocer las formas de intercambio cooperativo que permitía a este grupo de personas llegar a acuerdos y equilibrios basados en un modo de vida mutualista que contendría características particulares. Dichas formas modelarían la identidad moral de este grupo si se toma en consideración que “la propia identidad moral está determinada por el grupo o los grupos con los que uno se identifica, el grupo o los grupos con los que uno no puede ser desleal y seguir siendo uno mismo” (Rorty, 1998, p. 110), como conjunto de lealtades que van más allá de su trabajo como ferroviarios y que son parte de su historia de vida, de su memoria oral.

El desarrollo y transmisión de la habilidad de comprenderse a través de formas de vinculación y cooperación mutualista podría caracterizar los modos de intercambio cooperativo, los que se piensa trascienden la empresa ferroviaria y pasan a tener distintos grados de vinculación social y familiar para transformarse en una forma de vida, un modo de actuar en conjunto, que no debería estar exento de dificultades.

La forma de vida cooperativo-afectiva de este grupo se posicionaría como una contramemoria respecto de aquella propuesta por los procesos laborales que la sociedad moderna promueve, y que “está descualificando a los individuos en lo que respecta a la conducta en la vida cotidiana” (Sennett, 2012, p. 11). Esta situación nos lleva a pensar que las construcciones comunes son posibles en la medida en que podamos mediar las afecciones presentes entre la voluntad personal y colectiva.

A partir de lo anteriormente expuesto, resulta necesario investigar para luego caracterizar la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso describen en el trabajo de rememoración que realizaron para el AOMBV. Así, se hace posible identificar las características que cumple la memoria colectiva de este modo de vida en la forma de vida mutual que los ex trabajadores ferroviarios de Valparaíso intentan practicar hasta nuestros días.

Cabe preguntarse por sus tipos de cooperación, por las características de la memoria colectiva que han construido en relación con su forma de vida mutual, por las funciones que en ello cumple la rememoración en su integración personal,

por la organización temporal de su vida en común, por la justificación de su condición presente y por la proyección de un futuro compartido.

Se torna importante recoger entrevistas del AOMBV para –a través de la construcción de una memoria colectiva– dar cuenta de las características de vida mutual presentes entre los extrabajadores ferroviarios, memoria que pareciera ser herencia de un pasado y parte de sus modos de relacionarse hasta hoy, así como de pensar el futuro. Señala Valles (1999) que “si se quiere saber `lo que sucedió´ desde el punto de vista de los que están dentro de la escena, es necesario utilizar la compleja información contextual y las indicaciones culturales a fin que tenga sentido” (1999, p. 136). El relevar estas historias de vida de construcción colectiva es una forma de dar cuenta de cómo se reconocen mutuamente.

Se busca así también reflexionar desde el lugar en el cual hoy este grupo de adultos mayores da cuenta de su forma de vida, ya que se relacionan desde el recuerdo de una vida pasada hacia una presente de esfuerzo personal y colectivo, de vínculos sociales y medio físico, y de esperanzas hacia el futuro.

El relevar las principales características de los modos de cooperación que caracterizan la forma de vida mutual de este grupo de personas, y que están contenidas en estos relatos como trabajo de rememoración, podría significar un aporte a la reconstrucción de una experiencia social y política que ha sido fundamental para la construcción de las prácticas colaborativas provenientes de los mismos trabajadores ferroviarios de Valparaíso.

2. OBJETIVOS

Objetivo general

Caracterizar la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso describieron en el trabajo de rememoración que realizaron para el Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (AOMBV) y especificar la(s) función(es) que cumple en sus vidas la rememoración individual y colectiva de esta forma de vida mutual.

Objetivos específicos

Describir los tipos de cooperación que caracterizan la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso rememoraron en las entrevistas del AOMBV.

Caracterizar el modo en que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso recuerdan su forma de vida mutual, estableciendo las funciones que esta rememoración cumple en su integración personal, en la organización temporal de su vida en común, en la justificación de su condición presente y en la proyección de un futuro compartido.

3. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Qué características tiene la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso construyeron colectivamente, según la describen en el trabajo de rememoración que realizaron para el Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso, y qué funciones cumple la memoria colectiva de esta forma de vida mutual en el presente?

Preguntas directrices

¿Qué tipos de cooperación caracterizan la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso rememoraron en las entrevistas?

¿Qué funciones cumple la rememoración de la forma de vida mutual de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso en su integración personal, en la organización temporal de su vida en común, en la justificación de su condición presente y en la proyección de un futuro compartido?

4. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

4.1. Hitos del movimiento obrero y la aparición del mutualismo

A partir de 1830 se evidencian cambios en el panorama económico de Chile como consecuencia de la apertura comercial del país a Estados Unidos y Europa, y la difusión del liberalismo (Salazar, 2003). Comenta Gabriel Salazar que el impacto que generaron los mercados europeos en Chile desde 1687 hasta 1873 produjo un crecimiento sostenido durante casi 200 años, compuesto por un “completo sistema laboral con capacidad de plusvalía máxima y costo mínimo” (2003, p. 60), a expensas de la masa social conformada por mestizos y criollos, quienes trabajaban a tiempo completo y se les pagaba con fichas y no con dinero.

De dicha situación surgieron distintos problemas, y de hecho el país no logró generar por sí mismo un motor de desarrollo. Las exportaciones a Potosí-Lima fueron por décadas la base del desarrollo colonial chileno, lo que permitió consolidar el sistema de haciendas en el Valle Central y la formación de los puertos de Valparaíso, Tomé y Coquimbo, donde se formaron gremios de lancheros y jornaleros (Salazar, 2003). Además, se trazó un sistema interno de transporte de ferrocarril y marítimo para facilitar los envíos de trigo y harina, pero principalmente se creó un polo financiero que monopolizó el sistema de créditos en todo Chile (Salazar, 2003).

Es en este contexto que la

aparición y permanencia virtual de mercaderes ingleses, franceses y norteamericanos en Valparaíso, Coquimbo y Talcahuano implicó, de hecho, que en los puertos chilenos apareciera una segunda y poderosa oligarquía mercantil, que vino a reemplazar a la oligarquía mercantil española (fue expulsada o confiscada) y a competir mano a mano con la oligarquía mercantil criolla, en el territorio de esta. (Salazar, 2003, p. 62)

Comenta el autor que estos mercaderes se dan cuenta de que pueden ‘trocar’ mercancías chilenas –principalmente plata y cobre– con europeas, sin pasar por el dinero como intermediario. Lo anterior es adaptado al ciclo de negocios colonial, llevando al extremo las condiciones laborales precarias de los obreros, y convierte al puerto de Valparaíso en la base de operaciones del comercio europeo en el Pacífico, operando como tráfico de bloqueo para el desarrollo de la economía colonial.

El surgimiento del mutualismo en Chile está asociado con las luchas políticas que tuvieron lugar a mediados del siglo XIX, que se dieron entre conservadores y liberales y fueron influenciadas por los líderes de la Sociedad de la Igualdad (Santiago Arcos y Francisco Bilbao), disputa social a la que se incorporan los trabajadores, pero que luego de la derrota liberal en la Guerra civil de 1851, fueron dejados a su suerte (Grez, 1994).

Ante tal desamparo político, los obreros se agrupan inicialmente mediante el socorro mutuo,³ como única solución a los problemas de la condición popular, configurando organizaciones que “debían ser políticamente neutras y agrupar a todos los trabajadores de ciertas especialidades tras el objetivo del socorro mutuo y, eventualmente de la educación popular” (Grez, 1994, p. 296). Son el grupo de los artesanos y obreros los que dan el primer paso en esta dirección.

Paralelamente, en 1853 surgió la Unión Tipográfica de Santiago y dos años más tarde la Sociedad Tipográfica de Valparaíso y, clandestinamente en 1853 y oficialmente en 1858, la Sociedad de Tipógrafos de Valparaíso. En Chile las organizaciones mutuales existen desde 1853, y han sido un aporte a “la lucha por lograr una conveniencia social solidaria en busca de ayuda mutua” (Memorias del Siglo XX, s/f, p. 2). El surgimiento de estas significó una nueva etapa de organización, ya que en el país no se conocían formas de socorro mutuo o ayuda a los necesitados.

Grez (1994) define a las sociedades de socorros mutuos como

asociaciones voluntarias sin fines de lucro, que agrupan a personas que se comprometen a pagar cotizaciones que contribuyen a la formación de un capital, destinado a ayudar a sus asociados o bien a sus familias cuando estos son víctimas de los riesgos previos en sus estatutos (enfermedad, cesantía, muerte, etc.) (1994, p. 295)

Si se contextualiza la aparición de este tipo de sociedades, se advierte el inicio del período de industrialización del puerto de Valparaíso,⁴ hecho que se vincula además –como ocurrió en otros lugares del país– a un constante estado de

³ A excepción de los gremios portuarios que recibieron pequeños subsidios por parte del Estado.

⁴ Dentro de este contexto y con el fin de situar el auge de las empresas que necesitaban contratar trabajadores como mano de obra es necesario señalar que 1852 se terminó de construir la línea férrea entre Valparaíso y Santiago, lo que permitió que se trasladaran muchas familias de las zonas interiores de la zona central a Valparaíso para acercarse a trabajar en las faenas de las empresas como por ejemplo, las ferroviarias. A estos primeros trabajadores ferroviarios se les llamó carrilanos y se ubicaron en la parte baja del cerro Barón y Placeres (Sáez, 2004).

emergencia social en cuanto a la dificultad de acceso a bienes sociales por parte de los distintos grupos obreros y a la necesidad de reivindicación por medio de la huelga y la protesta en las calles para obtener mejoras sobre distintas demandas.

Durante la década de 1870 se fundan nuevas sociedades de oficios, aunque previamente, en 1860, Fermín Vivaceta en Santiago había inaugurado la Sociedad de Artesanos de la Unión, organización que abre una caja de ahorros para enfermos, educación primaria y prefiere mantenerse al margen de reuniones políticas, por lo que cumple un triple papel: mutualista, educativo y reivindicativo.

Este ejemplo comienza a ser imitado en regiones, fundándose en Santiago y en Valparaíso sociedades de cigarreros, carroceros, sastres, herreros y zapateros. También se formaron organizaciones de sectores medios, como la Sociedad de Socorros Mutuos de Instituciones e Instituciones de Valparaíso, y paralelamente se constituyeron sociedades católicas de obreros e introdujeron una variable laica-confesional (Grez, 1994).

La guerra civil tuvo nefastas consecuencias para los obreros, ya que el gobierno los destruyó o debilitó. Entre 1861 y 1891, durante los gobiernos liberales, los trabajadores lograron mejorar sus condiciones de organización, se fundaron agrupaciones de artesanos y corporativas, pero de ellas solo lograron mantenerse las de tipógrafos (Grez, 1994).

Sin embargo, en 1877 se creó la Asociación de Trabajadores de Valparaíso, fundada por Fermín Vivaceta, agrupación que comenzó con las prácticas de cooperativismo (Sáez, 2004). Diez años más tarde en esta misma ciudad, aparece la figura de Micaela Cáceres viuda de Gamboa, precursora del mutualismo, quien en noviembre de 1887 organizó una suscripción (por porcentajes según sueldo) entre compañeras de trabajo para pagar los funerales de una colega. En ese mismo año fundó la Sociedad de Obreras N°1 de Valparaíso, presidiendo el primer directorio de este organismo.

Entre 1883 y 1890 el mutualismo se expandió, acentuándose la colaboración entre sociedades, las que según Grez (1994), al tomar un rol reivindicativo organizan las luchas sociales, siendo un antecedente a lo que luego derivaría en sociedades de resistencia y sindicatos.

Cabe señalar que las huelgas fueron organizadas y dirigidas por las sociedades mutuales, y que estas concernieron tanto a trabajadores pertenecientes a

sociedades de socorro mutuo como a aquellos que no pertenecían a organizaciones (Grez, 1994). Este autor comenta que un hito en el desarrollo del movimiento obrero fue el congreso que se desarrolló durante el 20 y 21 de septiembre de 1885, al que asistieron representantes de la mayoría de las sociedades de la época. En él se levantaron demandas en torno a temas sociales, reivindicativos y económicos, producto del crecimiento del país y las mejoras en las condiciones de vida que no se estaban reflejando en este grupo social que aún vivía en condiciones de insalubridad y hacinamiento.

El mutualismo se había transformado en el único medio de previsión que los trabajadores poseían. En 1890 en Valparaíso había 25 organizaciones obreras con 3.434 miembros y una liga que agrupaba a 17 de ellas con 1.364 adherentes, además de cuatro sociedades de empleados con 938 socios (Grez, 1994).

Las sociedades de resistencia anarquista de la época rechazaban las sociedades de seguro mutuo que otorgaban beneficios a costa del mismo sueldo de los trabajadores, y consideraban la huelga como el instrumento para mejorar las condiciones laborales (Arrate & Rojas, 2003).

Desde los inicios del mutualismo la solidaridad fue uno de sus pilares,

la colaboración al interior de la organización fue el lazo que mantuvo la cohesión de estas instituciones populares. Esta colaboración entre los socios fue una herencia que dejó el movimiento mutualista, aun después que decayó su protagonismo.

La práctica solidaria se estructuró principalmente en torno a la salud. Los principales beneficios para los socios se referían a la ayuda médica, el apoyo para la compra de medicamentos, el subsidio a tratamientos o el pago de cuotas mortuorias. (Rojas, s/f, p. 12)

A lo antes descrito se agregaron tareas como el acompañamiento a enfermos o asistencia a funerales.

Otro pilar del movimiento mutualista a destacar fue el esfuerzo, que Rojas (s/f) señala que es tratado por José Bengoa como “subordinación ascética”, referida a “la aceptación de la servidumbre y el sacrificio que conlleva, a cambio de la posibilidad de alcanzar en un futuro una situación mejor o simplemente un cambio en la seguridad que otorga la interacción subordinada” (s/f, p. 7). Esto llevó a determinar una identidad basada en el trabajo, opuesta al parasitismo de otras clases, como patrones, servidumbre, sacerdotes, entre otros. Este mismo autor cita el periódico *Trabajo de Tocopilla* en una reseña de 1903: “todas las fortunas de la humanidad las produce la mano del trabajador para no poseer nada” (Rojas,

s/f, p.32), señalando que es probable que el ascetismo que promovían los dirigentes de la época haya tenido baja aceptación.

Por su parte, las organizaciones ferroviarias presentes en todo el país formaron en 1889 la Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros, que se hizo conocida desde 1893 como la Sociedad Santiago Watt. Este organismo combinaba objetivos sindicales con los mutuales (tenía una biblioteca, estudiantina, periódico, hospital y club deportivo). Comenta Rojas (s/f) que dicha sociedad integró los objetivos mutuales de ahorro y ayuda mutua con los sindicales, siendo una de sus primeras luchas la reivindicación por la discriminación existente entre maquinistas ingleses y chilenos dentro de la empresa de ferrocarriles.

El caso de los ferroviarios, que estaban en todo el país, es uno relevante, ya que varias organizaciones, como la mencionada Santiago Watt y la Gran Federación Obrera de Chile, se encaminaron hacia tendencias más rupturistas, lo que posibilitó que se ampliaran hacia una Federación Nacional de Sindicatos, que agrupó a trabajadores que no eran necesariamente ferroviarios, pero en la que los ferroviarios constituyeron en casi todas las ciudades los Consejos N° 1 (Rojas, s/f).

De esta modificación señala Rojas (s/f), surge la Federación de Obreros de Chile⁵ (FOCH), a la que se integraron también los trabajadores del salitre, tomando así esta un carácter nacional. Una serie de huelgas llevó adelante el movimiento obrero a comienzos del siglo XX, destacando Arrate y Rojas (2003) que en 1907 comenzó una que demandaba la reivindicación salarial de los trabajadores ferroviarios de Valparaíso.

Esta huelga no tuvo respuesta por parte de Ferrocarriles del Estado, por lo que se adhirieron a la convocatoria ferrocarrileros de otras regiones del país, la FTCH y la mancomunal de Santiago. Esto devino en que “el movimiento paraliza la ciudad, 15.000 trabajadores se declaran en huelga. El gobierno se dispone a adoptar medidas represivas pero ensaya primero la vía de la negociación y logra un

⁵ “La Federación Obrera de Chile se ha fundado para realizar los siguientes propósitos: Defender la vida, la salud y los intereses morales y materiales de toda la clase trabajadora de ambos sexos. Defender a los trabajadores de ambos sexos de la explotación patronal y comercial, de los abusos de jefes y autoridades y de toda forma de explotación y de opresión. Proteger a sus afiliados en todos los actos que establezcan sus estatutos. Fomentar el progreso de la instrucción y cultura de la clase trabajadora por medio de conferencias, escuelas, bibliotecas, prensa y toda actividad cultural, y conquistar la libertad efectiva, económica y moral, política y social de la clase trabajadora (obreros y empleados de ambos sexos) aboliendo el régimen capitalista, con su inaceptable sistema de organización industrial y comercial, que reduce a la esclavitud a la mayoría de la población” (Rojas, s/f, p. 38).

acuerdo con los trabajadores que han iniciado el movimiento” (Arrate & Rojas, 2003, p. 12). Sin embargo, tal negociación no satisfizo todas las demandas, por lo que la huelga continuó, aunque el movimiento se fue debilitando y la empresa ordenó a sus trabajadores volver a las labores o acogerse a despidos.

A comienzos del siglo XX los esfuerzos por atenuar la miseria del pueblo resultaron insuficientes. Por ejemplo, se intentó crear una caja de ahorros para trabajadores, lo que dio pie a muchos abusos y ninguna institución estatal generó una verdadera inversión en materia social. Por entonces el Estado aún se estructuraba con principios liberales que centraban la principal causa de la pobreza en la irresponsabilidad, inmoralidad, ignorancia e inadecuado uso de la libertad, entonces las soluciones se limitaban a contención de enfermedades, caridad y moralización del pueblo.

A partir de 1901 comenzaron a presentarse proyectos de ley que en algo regularon el trabajo en lo referente a jornadas, accidentes y seguridad, así como a pagos de salarios y descanso dominical, además de la contratación de niños y mujeres (Rojas, s/f). Entre 1919 y 1921 se presentaron dos proyectos de Código de Trabajo de corte conservador y liberal, respectivamente, que no representaban completamente a sus sectores políticos, por lo que en 1924, luego de diversas discusiones y bajo presión militar, se elaboró una ley,⁶ fruto de la combinación de ambas tendencias políticas. Para esta nueva política social se fundó el Ministerio de Higiene, Asistencia, Trabajo y Previsión Social (Rojas, s/f).

Un hito del mutualismo ferroviario en Valparaíso aconteció en 1926, cuando se puso la primera piedra del Hospital Ferroviario en la avenida Portales. Este se inauguró al año siguiente (Sáez, 2004) y fue financiado con el sueldo de todos los trabajadores ferroviarios a nivel nacional, a quienes se les descontó un porcentaje de un día de sueldo de cada uno.

⁶ “Los ámbitos de la nueva legislación laboral consideraban varios aspectos:

- la sindicalización legal.- Se crearon los sindicatos industriales (por establecimiento o empresa) y los sindicatos profesionales (por oficio). Los primeros tenían derecho a negociar contratos colectivos.
 - el contrato de trabajo.- Se establecieron las obligaciones de las partes, incluyendo la duración de la jornada, y los mecanismos de despido.
 - los procedimientos de arbitraje y conciliación.- A través de mecanismos de negociación colectiva, que incluían la intervención de árbitros, se resolvían los conflictos colectivos. Primero se trató de juntas de conciliación y arbitraje (organismo colectivo). Luego se modificó el procedimiento y surgieron los Tribunales del Trabajo (unipersonales).
 - la previsión social.- Se crearon instituciones de previsión (Caja de Seguro Obrero, Caja de Empleados Particulares, que se sumaron a la que existía en Ferrocarriles; en las décadas siguientes se agregaron otras cajas sectoriales)
- la protección de accidentes y enfermedades profesionales.- Fijaba procedimientos para prevenir los riesgos laborales y compensar los daños producidos por accidentes y enfermedades laborales.” Rojas (s/f).

Federaciones y sindicatos debatieron por ceñirse a estas nuevas reglas, la dirección del movimiento obrero se dividió en tres: la FOCH, vinculada al Partido Comunista; la Confederación General de Trabajadores (CGT), de tendencia anarquista; y la Confederación Nacional de Sindicatos (CNS), de origen socialista. En 1934 se produjo una huelga ferroviaria nacional que terminó con una violenta represión del gobierno de Arturo Alessandri, lo que motivó que las organizaciones se unieran, formándose un comando único llamado Frente de Unidad Sindical, que organizó un Congreso de Unidad Sindical en diciembre de 1936, del que surgió la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH) (Memoria Chilena, s/f).

Esta nueva organización de trabajadores adquirió gran fuerza y conjuntamente apoyó la candidatura de Pedro Aguirre Cerda en la elección de 1938. Tras el ascenso al poder de Aguirre Cerda, se vincularon con el nuevo gobierno, creciendo como organización (Memoria Chilena, s/f).

A fines de la década de 1940, el movimiento obrero (ligado al Partido Comunista) fue

reprimido y debilitado por el gobierno de Gabriel González Videla al promulgar la Ley de Defensa de la Democracia o “Ley Maldita”. En consecuencia la conducción del movimiento de trabajadores fue asumido por las organizaciones de empleados, especialmente del sector público, los que a través del liderazgo de Clotario Blest lograron organizar una nueva confederación de trabajadores en 1953 es el surgimiento de la CUT, Central Unitaria de Trabajadores. (Memoria Chilena, s/f, párr. 6)

En tanto, en el continente predominaba un paradigma de acción colectiva, el cual según Garretón (2002) poseía en principio una matriz clásica político-céntrica o nacional popular. Esta “prevaleció desde la década de los treinta hasta los setenta, con variaciones acordes con los períodos y los países, constituyéndose por la fusión de diferentes procesos: desarrollo, modernización, integración social y autonomía nacional” (2001, p.15). Se perfilaba como más movilizadora que representativa y tuvo como principal forma de acción colectiva la política, siendo el Estado el referente central de estas acciones.

Por entonces surgió el Movimiento Nacional Popular, actor principal en este tema de reivindicaciones sociales. Abarcaba a los diferentes movimientos sociales, que eran, al mismo tiempo y en grados diversos, desarrollista, modernizador, nacionalista y orientado hacia el cambio social, y se identificaban además como parte del ‘pueblo’ y combinaban propuestas concretas con simbólicas por un cambio global. Durante las décadas de 1960 y 1970, América Latina –incluyendo

Chile— fue objeto de regímenes militares, así como de transformaciones institucionales implementadas durante los ochenta que acarrearón implicancias para la acción colectiva, como trabajar en la reconstrucción del tejido social destruido por las reformas económicas y el autoritarismo. Asimismo, las acciones dirigidas al término de los regímenes autoritarios politizaron las demandas sectoriales (Garretón, 2002).

A principios del gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964), la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) planteó minimizar su déficit operacional a través de una estrategia de racionalización que incluía despidos a sus funcionarios, ya que en la época se identificó un vínculo entre los problemas financieros de EFE y el gran número de empleados (Svejnar & Terrell, 1993). Finalmente dicha operación no se llevó a cabo por considerarse una medida imposible desde el punto de vista humano y económico, puesto que despedir de una vez a una gran cantidad de trabajadores significaba un problema social de proporciones y requería además del acuerdo con el Sindicato de Trabajadores Ferroviarios, por lo que el gobierno solo accedió a realizar moderados despidos entre 1964 y 1969 (Svejnar & Terrell, 1993).

Svejnar y Terrell (1993) relatan que con la llegada de Allende al gobierno las contrataciones en EFE aumentaron en un 2% en 1970 y en un 5,4% en 1971, y continuaron un crecimiento hasta alcanzar la cifra de 27.029 empleados en 1973. aunque sin observarse cambios en los resultados operativos. Los trabajadores alcanzaron el doble de ingresos en 1971, pero disminuyeron estos en los años siguientes. Los investigadores señalan que el sistema ferroviario conocido hasta entonces fue desarticulado paulatinamente con la llegada de Augusto Pinochet al poder a través del llamado Plan de Racionalización,⁷ ejecutado por José Luis Federici⁸ y que significó el desmantelamiento y posterior privatización de EFE, operación que implicó retiros permanentes, incentivos económicos y despidos, reduciendo drásticamente el empleo en EFE, pasando de 27.029 en 1973 a 9.238 en 1981 y 7.159 trabajadores en 1987.

A la disminución de recursos estatales se sucedió la supresión definitiva, en 1979, año en que los trabajadores de la Maestranza de Valparaíso comenzaron a jubilar

⁷ Señalado por Svejnar y Terrell (1993) como la más completa política de liberación de la zona ejecutada a través de la legislación de la ley D.L.F. 74, la cual implicó la racionalización de todo el sistema público y que las empresas públicas se administrarían desde entonces según principios de mercado.

⁸ Ingeniero comercial, egresado de la Universidad de Chile. Director de EFE y Ministro de Transporte entre 1978 y 1979. Rector de la Universidad de Chile en 1987.

bajo el nuevo sistema de pensión de AFP. Disminuyeron, asimismo, los recorridos en tren, eliminándose la ruta Santiago-Valparaíso en 1988, habilitándose solo el recorrido en tren en el tramo Valparaíso-Limache. Finalmente, la privatización de EFE se hizo efectiva en 1995, cuando se constituyó la Sociedad Anónima Metro Regional de Valparaíso S.A., la cual funciona hasta hoy.

4.2. Articulación de los extrabajadores ferroviarios hoy y el trabajo del Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso

Es en los cerros Barón y Placeres que actualmente habita una parte de quienes fueran estos trabajadores ferroviarios, hombres pertenecientes a la tercera edad que participan de siete sociedades mutuales ubicadas en ambos cerros, las que se reúnen esporádicamente y donde parecen evocar en cada reunión su tiempo pasado.

Realizan bingos, arriendan locales, establecen una cuota de socios para obtener fondos como modelo de gestión que permite realizar paseos. Han incluido además a hijos y esposas, entre otros familiares, que más que tener vínculos sanguíneos directos, son parte de su comunidad ferroviaria.

Se reúnen en los aniversarios de las sociedades y se invitan unos con otros a compartir entre grupos. Tanto en estos encuentros así como en onces y desayunos surge el recuerdo de sus tiempos de trabajadores ferroviarios, cargos, experiencias de vida y el mutualismo, como un sistema que pareciera ser que les permitió y les permite aún hoy apoyarse en el financiamiento de las distintas dificultades de la vida.

Como forma de recoger, relevar y transmitir los relatos de los trabajadores ferroviarios asociados al mutualismo, y que viven en estos cerros, es que el trabajo de dos jóvenes artistas visuales, Carolina Paredes y Erick Fuentes, resulta fundamental. Ellos han creado el denominado Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (AOMBV). Sus orígenes se remontan al año 2007, fecha en que se realizó el proyecto Tejiendo Barrio,⁹ financiado con el fondo CONFIA¹⁰ de

⁹ Junto a dos compañeros de Educación Física y Psicología de la Universidad de Playa Ancha (UPLA). Ver proyecto en: <http://www.tejiendobarrio.blogspot.com/>

¹⁰ “Este Fondo está destinado a iniciativas relacionadas con la Pastoral, Extensión Académica, Cultural, Deportivas, Recreativas y Ambientales. El objetivo del Fondo es contribuir y estimular el desarrollo de la creatividad y la confianza en la autogestión estudiantil, generando espacios de encuentro universitario”.

la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, consistente en la realización de una serie de talleres para niños de las poblaciones Barón y Centeno, del cerro Barón y Lecheros, respectivamente.

A partir de dicha iniciativa se adentran en el territorio –mediante el diálogo con los vecinos– con miras a reconocer el patrimonio intangible del lugar. A pocos meses de encontrarse el proyecto en ejecución, la confianza ganada con los residentes de los cerros antes nombrados permitió que estos comenzaran a bajar, observar y participar de los talleres, lo que posibilitó que activaran su memoria familiar ferroviaria.

En 2008 mediante el Colectivo Muro¹¹ –práctica colaborativa artística–, se dan cuenta de la importancia del registro, por lo que optan por el formato audiovisual, en el que han ido trabajando y explorando hasta la fecha. Es así como desde el año 2009, el AOMBV se constituye como una iniciativa colectiva y autogestionada que “investiga las memorias del trabajo ferroviario y su cultura comunitaria viva, comprendidas como factor fundamental para la composición del paisaje urbano histórico de Valparaíso” (Paredes & Fuentes, 2014, p. 41). Sus objetivos se centran en:

Documentar audiovisualmente testimonios de experiencias del trabajo ferroviario y de las prácticas organizativas de las sociedades de socorro mutuo ferroviarias de la ciudad;
Sistematizar historiográfica y metodológicamente lo documentado; y gestionar las instancias de encuentro comunitario que son pertinentes causar para permitir la documentación y la sistematización, así como para efectuar el retorno de dichos productos y procesos colectivos para su reapropiación comunitaria. (Paredes y Fuentes, 2014, p. 41)¹²

Acerca de la historia oral, Aceves (1998) señala que:

La historia oral permite registrar experiencias únicas de vida, acontecimientos, acciones, sentimientos y tiempos que posibilitan recrear el pasado, caracterizándose por “considerar el ámbito subjetivo de la experiencia humana

FEPUCV, Fondos concursables 2012. Ver más en: <http://www.fepucv.cl/2012/03/23/fondos-concursables-2012/>

¹¹ Agrupación de arte donde Carolina Paredes y Erick Fuentes trabajaron junto a otros colaboradores. Ver sitio en: <http://colectivomuro.blogspot.com/>

¹² Principios éticos en el proceso se establecen sobre aquellos considerados para las ciencias sociales como obligaciones hacia la comunidad, incluyendo el reconocimiento hacia la identidad, valores y decisiones de los participantes; la participación voluntaria de sujetos y el derecho a abandonar el proceso en cualquiera de sus fases; el derecho a la información total del proyecto; la voluntad de confidencialidad de sus datos. No se ha incluido el anonimato de los participantes al ser un archivo con fin de acceso público, si la confidencialidad sobre sus datos personales (AOMBV, 2014, p.54).

-la memoria, la subjetividad- y por resaltar y centrar su labor en la construcción de fuentes y análisis de las mismas, para examinar la versión y visión de la experiencia de los actores sociales atendidos por la historia social, local y oral. (Aceves, 1998, p.5)

La memoria de este grupo, en cuanto recuerdos y conocimientos compartidos que la constituyen, sería la fuente de interpretaciones colectivas sobre las características que construyen el sentido mutualista en su vida, como elaboración colectiva de identidad.

4.3. Memoria oral y la construcción de experiencias colectivas

Las diversas agrupaciones de trabajadores generaron redes de interacción social, como las Sociedades de Protección Mutua, que les posibilitaron pelear por el reconocimiento de sus demandas sociales, reivindicativas y económicas para mejorar sus condiciones de vida, generar mayores oportunidades y derechos, además de formas de colaboración como el ahorro mutuo y el cuidado de enfermos, cooperación entre asociaciones y entre pares basadas en la confianza.

El favorecer sus redes de cooperación podría influir en su pertenencia aún hoy – después de jubilados y no existiendo la maestranza y el trabajo ferroviario como actividad productiva– a sociedades mutuales.

Es en las reuniones de las sociedades donde se cuentan historias de vida, se contrastan y complementan recuerdos, las que posteriormente permiten orientar las entrevistas realizadas por los investigadores del AOMBV y que les llevarían a preguntarse por las características de las formas de vida de este grupo.

Como señala Elizabeth Jelin (2002), “el presente contiene y construye la experiencia pasada y las expectativas futuras, la experiencia es un pasado presente, cuyos acontecimientos han sido incorporados y pueden ser recordados” (2002, p.12), para adquirir nuevas significaciones y ser resignificados en nuevos sentidos.

La memoria, según Félix Vázquez (2001), es un “sistema de procesamiento de información que incluye distintos procesos o fases tales como la codificación, el almacenamiento y la recuperación; y estructuras como los esquemas o los prototipos” (2001, p. 88) a través de los cuales se articula como narrativa de acontecimientos que como relato progresivo conforman una trama, un discurso

que explica dinámicamente los hechos como versiones sobre acontecimientos (Vázquez, 2001).

La rememoración es identificada como aquel proceso de recordar el presente del pasado y el pasado en el presente, lo que según Jelin (2002) se encuentra contenido en las redes de relaciones sociales, grupos o instituciones. Se estructura desde lo que Halbwachs (2004) reconoce como la noción de marco o cuadro social: “solo podemos recordar cuando es posible recuperar la posición de los acontecimientos pasados en los marcos de la memoria colectiva” (Halbwachs cit. en Jelin, 2002, p.20). Es decir, las memorias individuales siempre aparecen en relación con los valores, necesidades y visión de mundo de una sociedad o grupo determinado, recordándose en función de los recuerdos de los otros, de sus narrativas colectivas (Jelin, 2002). Para que el recuerdo surja, implica entonces necesariamente la presencia de lo social, reforzado por la pertenencia a un grupo, como el haber sido trabajador ferroviario y vincularse hasta hoy a una sociedad mutual.

Las memorias colectivas elaboradas dentro de este marco social, como los códigos culturales que comparten los ferroviarios y que son narrados a través de las entrevistas realizadas por el AOMBV, serían el principal motor en el proceso de construcción de su propio tejido de memoria compartida.

Ello sería posible a través del sentido que le puedan otorgar a su pasado, pudiendo transformarse en capital social constituido por todos los recursos actuales o potenciales asociados a una red de relaciones de conocimiento y reconocimiento mutuo (Bourdieu, 2000).

Putnam y Goss (2003) señalan que el capital social hace referencia a las redes sociales y las normas de reciprocidad que les son asociadas a una persona. Estas constituirían la base de la confianza y socialización de una persona, quien a través de la interacción social, en cuanto a confianza y socialización, fomentaría las normas de reciprocidad. Respecto a lo anterior, los autores se refieren a la reciprocidad positiva, lo que Honneth (2010) llama reconocimiento recíproco, y que el profesor Juan Pablo Correa (s/f) denomina ‘reconocimiento recíproco positivo’,¹³ señalando que también puede existir el reconocimiento negativo (menosprecio), pero que solo en el primer caso se mantiene viva la confianza.

¹³ Las formas de reconocimiento serán desarrolladas en el apartado siguiente.

La pertenencia a las distintas organizaciones mutuales podría ser el canal que mantiene viva la confianza y socialización de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso, y que les ha permitido, además, mantener su red de relaciones de reconocimiento recíproco positivo contenidas en sus vivencias e historias de vida en común dentro y fuera del trabajo ferroviario, siendo la base de su construcción identitaria.

Félix Vázquez (2001) comenta que

cuando lo social entra a formar parte de los planteamientos sobre la memoria y el olvido, su incorporación se ha producido mediante la infiltración de *lo social*, estimado como contexto o como marco físico facilitador o inhibidor del recuerdo individual. (2001, p. 43)

Conjuntamente, Vázquez (2001) cita a Uriel Neisser para afirmar que lo que nos interesa es saber y comprender cómo las personas entienden y usan sus experiencias para enfrentarse al pasado y al futuro. Es entonces, a la luz del trabajo elaborativo de narrativas colectivas, que se podría indagar el modo en que surgen las formas de vida mutual recordadas, pudiendo establecer coyunturas de activación de este recuerdo en la lectura que aquellas personas hacen de su pasado y cómo lo resignifican hoy.

Los elementos presentes en la lucha por la representación de las formas de vida mutualistas contenidos en esta memoria de los extrabajadores ferroviarios, construirían una historia que surge del trasladar el sentido de las relaciones sociales en el tiempo, tomando a la realidad como un proceso que se construye por las acciones humanas y las palabras que las relatan y le dan sentido como experiencia determinada. Ello nos permitiría proyectar lo que puede ocurrir en el futuro a partir de ese `cómo se recuerda´, tal como señala Vázquez (2001): “el pronóstico del futuro depende de qué construcciones hayamos hecho de los acontecimientos, qué significados les hayamos atribuido y qué potencialidad o alcance le hayamos asignado” (2001, p.40). De este modo se seleccionarán recuerdos y se obtendrá una enseñanza, consecuencia y relaciones que pueden derivar y pueden incidir o prevenir en las acciones cotidianas de este grupo de personas.

Comenta Vázquez (2001) que recuperar la memoria para que algo no vuelva a ocurrir, olvidar para producir una transformación, revisar para negar u omitir, hablarían de qué se dice y qué se olvida, apareciendo relaciones de sentido de

pertenencia, a partir de las cuales los sujetos por medio de su lenguaje van construyendo sus realidades.

Al respecto, Jelin (2002) indica que al relevar lo acontecido se pueden entender las causas y consecuencias de un acontecimiento, pudiéndose profundizar en el mismo, pero solo en la medida que la memoria sirva para ampliar el horizonte de expectativas o experiencias y no se restrinja únicamente a un acontecimiento determinado. Es decir, en cuanto a que la memoria construya nuevos significados.

Por una parte el testimonio de una entrevista puede convertirse

en un proceso de enfrentar una pérdida, que lo perdido no va a retornar `solo que esta vez, con una sensación de que uno no sigue estando solo –que hay alguien que acompaña- ... alguien que dice... Yo soy tu testigo´ (Jelin, 2002, p.85)

Por otra, las condiciones del presente y las interpretaciones del pasado generarían utopías como herramientas simbólicas que actúan sobre el imaginario social, relacionando la experiencia con la expectativa, lo que es con lo que puede ser, ya que es en la utopía que se alberga la identidad narrativa (Vázquez, 2001).

La memoria se construye entonces a través de lo que se hizo, lo que se vivió, pero también a partir de lo que se pudo hacer y se pudo vivir, siendo eficaz como “influencia sobre la modificación significativa del presente favoreciendo intercambios comunicativos y otorgando a las personas un protagonismo en cuanto a agentes y sujetos en acción” (Vázquez, 2001, p.156), permitiendo dar sentido a múltiples posibilidades.

La memoria según Vázquez (2001) –al hacer alusión a Halbwachs– “siempre se refiere a una persona que recuerda algo y que, mediante el lenguaje, puede establecer con otros y otras una comunicación que permita dar cuenta de la construcción de ese pasado que recuerda” (2001, p. 80). A partir de ello el lenguaje es fundamental en el relato de memoria, ya que a través de él es que se genera la relación con el otro, produciéndose la comunicación. En el caso del archivo oral sería fundamental, puesto que es a través de las fuentes orales –junto con el contexto– que los recuerdos van tomando significado.

La historia oral de los extrabajadores ferroviarios, según lo que Vázquez (2001) llama ‘historia de un grupo subordinado’, posee un hábitat narrativo y una construcción de formas significativas distinta, ya que si bien es atravesado por

relaciones de poder, no es planteado por intervención de individuos en función de instituciones dominantes, pero siempre se refiere a un entorno relacional propio donde estas instituciones pudieran ser parte de él. Los recuerdos de estas personas se albergan en la temporalidad que vincula el pasado con el presente y el futuro, y que se articula a través de la existencia histórica que ha incidido sobre su imaginario social. Esto ha permitido la elaboración de relatos que se resignifican a través de los procesos de relevamiento de la memoria oral, como forma de transferencia patrimonial desde un grupo de personas que comparten una forma de vida en común. Asimismo, refleja cómo ella los ha expuesto a experiencias que los mantienen vinculándose a través de organizaciones mutuales hasta el día de hoy, y que gracias al trabajo del AOMBV los ha motivado a buscar un reconocimiento del valor cultural de su construcción narrativa.

La memoria es acción social y opera a través de la palabra en eventos de rememoración (personal y colectiva). Como todo discurso la memoria tiene una doble condición:

Por una parte es una versión del mundo. A través de ella el mundo se nos presenta de un modo particular: perspectivado por la forma que asume la memoria que tenemos de él. En este sentido, el discurso -incluida la memoria- es aquello por lo cual hay un mundo. Por otra parte, el discurso ,y por ende la memoria, es un objeto en el mundo. Es decir, la memoria (y el resto de los discursos) forma parte del mundo como cualquier otro objeto. Como tales, memorias y, en general, discursos, establecen relaciones de causalidad y sentido con los demás objetos del mundo.

Como versión de mundo, la memoria es el lugar en el que hoy se nos aparece discursivamente la forma de vida mutual de los (ex)trabajadores ferroviarios de Valparaíso. Como objeto en el mundo, la memoria es, también, parte de la forma de vida mutual que los extrabajadores ferroviarios recuperan discursivamente en sus actos de rememoración.

4.4. Formas cooperativas

El sentido del relato mutualista se construye desde la cooperación, siendo esta el motor de dicha relación. Sennett (2012) señala que la cooperación “requiere de los individuos la capacidad de comprenderse mutuamente y de responder a las necesidades de los demás con el fin de actuar conjuntamente” (2012, p. 10), lo

cual como forma de cooperación es efectivo para ciertos modos en los que se establecen profundos lazos de fraternidad.

En cuanto a las relaciones de reconocimiento recíproco, Honneth (2010) señala que estas se vinculan con tres modelos: aquellas de amor, las de derecho y las de solidaridad, relatando además que cuando se es partícipe de un entorno social donde estas formas de reconocimiento positivo son efectivas, el individuo adquiere autoconfianza, autorrespeto y autoestima, respectivamente. El reconocimiento en sentido negativo es llamado por el autor como menosprecio.

El intercambio cooperativo implica por un lado un esfuerzo personal, y por el otro, el desarrollo de vínculos sociales y códigos culturales compartidos. Según Sennett (2012), la cooperación puede aparecer junto a la competencia, como ocurre en cualquier tipo de negociación. También puede convertirse en un valor en sí mismo en los rituales, o dentro de la socialización de un bar o una conversación que toma carácter de formal o informal; o, por ejemplo, cuando en democracia grupos políticos distintos tienen formas de interpretar este sistema político.

La profundización democrática es indispensable para pensar la vida que tenemos, en cuanto a vínculo agonista-adversarial, el cual exige diálogo, pero para el proyecto de uno implica la destrucción del otro, porque las identificaciones básicas no son las mismas. El desafío en la cooperación vinculada a formas fraternas estaría en el poder responder a los demás y aceptarlos tal cual son, como un aprendizaje constante en el cual se va aprendiendo a colaborar y, al mismo tiempo, se va logrando ser más consciente de sí mismo. En aquellas que se vinculan a formas asociativas y cómplices, el reconocimiento y aceptación del otro se establece a través de un contrato de mutuo beneficio (recíproco o no recíproco); por ejemplo, el aceptar y mantener o no las reglas y/o acuerdos, o en si se está dispuesto o no a combatir con otro, etc.

La cooperación sería entonces “un intercambio en el que los participantes obtienen beneficios del encuentro” (Sennett, 2012, p. 18), intervenido por el lenguaje como medio de comunicación, que permite superponer creencias y deseos compartidos entre personas que establecen lazos que pueden ser, según señala Correa (s/f), de asociatividad, complicidad y fraternidad, entre otros.

En el tiempo, los lazos de confianza con extraños podrían irse tramando con aquellos de carácter más familiar, generando así nuevas identificaciones y ampliando las lealtades (Rorty, 1998), al promover la construcción de comunidad

(Correa, s/f). Estas se formarían mediante los lazos de confianza que surjan de cada una de sus formas de relación.

Los lazos que los extrabajadores ferroviarios puedan establecer, se pensarán entonces desde la idea de que a través de sus vínculos fueron desarrollando formas de reconocimiento recíproco positivo. Según Cortina (2005), el reconocimiento parte de la compasión, entendida esta como el “padecer con otros el sufrimiento y la alegría que nace al saberse parte suya” (2005, p.20). Con ‘saberse parte suya’, la autora se refiere a la conciencia de un ser humano de estar unido a otro por una alianza, un sentido de lealtad, obligación no contractual, y reciprocidad.

La alianza, según Cortina, guarda obligaciones: “quien reconoce al otro como parte suya y es consciente de estar unido a él por una alianza, no rompe el vínculo en los tiempos difíciles, sino que es justamente en esos tiempos cuando lo defiende con mayor ímpetu” (2005, p. 20). Se establecería la alianza a partir de una relación de reconocimiento recíproco positivo que ampliaría los lazos de lealtad entre las personas, en este caso los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso. Sin embargo, es necesario considerar que en ocasiones estas lealtades pueden entrar en conflicto con lealtades alternativas (Rorty, 1998), pudiendo estrecharse algunas lealtades y debilitarse otras.

Asimismo, esta alianza dentro de la forma de vida mutual ferroviaria partiría del reconocimiento mutuo, lo que Ricoeur (2006) señala como “interpretación de la mutualidad del don fundada en la idea de reconocimiento mutuo” (2006, p. 278), estableciendo el don como una forma de dar y recibir, que es pacífica, y que dialoga entre formas de amor y justicia. Es un estado fraterno que media entre la distribución de derechos y los afectos comprometidos en ello, pensando en que “la relación de reciprocidad no puede reducirse a un intercambio entre dos individuos. Emerge siempre un tercero trascendente, aunque este tercero no sea más que la relación misma que se impone, de pleno derecho como actor” (Anspach cit. en Ricoeur, 2006, p. 286). El don tendría entonces un contradon, el que actuaría a través de un intercambio trascendente entre dos o más partes, y que posiciona al don como un dar sin esperar a cambio, pero comprometiéndose siempre a devolver y recibir, de forma cíclica.

La alianza, construida por el reconocimiento mutuo, partiría de una mezcla entre lo asociativo y lo cómplice del contrato social (Cortina, 2005) para desde ahí dialogar con las formas ceremoniales de intercambio (Ricoeur, 2006), que hablan de la

obligación del contradon o el devolver, refiriéndose a los actos recíprocos que no tienen un precio mercantil, lo que se puede denominar lo fraterno. Aquí radicaría la clave de la mutualidad, ya que no se pensaría sobre quién da o quién recibe algo, sino en el reconocimiento mutuo como operación, que es compartida, y que tiene como canal de reciprocidad a la confianza que las personas puedan establecer entre sí (Ricoeur, 2006).

El entendimiento entre lo fraterno, asociativo y cómplice se podría encontrar en los modos de coexistencia de los extrabajadores ferroviarios, expresados en sus formas de vida mutua y rememorados en sus relatos. Esto dependerá de la fuerza en las relaciones y sentimientos involucrados en ellas, lo que según Ricoeur (2006) parte del ritual de lo festivo:

la experiencia del don, además de su carácter simbólico, indirecto, raro, incluso excepcional, es inseparable de su carga de conflictos potenciales vinculada a la tensión creadora entre generosidad y obligación; son aporías suscitadas por el análisis ideal- típico del don las que la experiencia del don aporta en su acoplamiento con la lucha por el reconocimiento. (2006, p.307)

Todo queda mediado por las formas de intercambio que se puedan establecer en los recuerdos de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso. Estas formas de intercambio establecidas en los recuerdos de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso podrían responder a cierta percepción aumentativa de sí mismos, en cuanto relato favorable, aquello que Myers (2008) denomina 'sesgo de autoservicio', identificándolo "como un derivado del modo en que procesamos y recordamos información referente a nosotros mismos" (2008, p. 37), y que está directamente relacionado con la autoestima, favoreciendo procesos adaptativos y desadaptativos de las personas dentro de un grupo o comunidad determinada.

4.5. Comunidad y ciudadanía

El relato de este grupo de extrabajadores ferroviarios se estructuraría a partir del otorgar sentido a su vida mediante la construcción de comunidad. Señala Krause (2001) que una necesidad guarda relación con su condición de ser social en las cuales "se va desvaneciendo la noción de territorio físico de las comunidades, estableciéndose redes y agrupaciones de personas que no comparten una ubicación geográfica común, es más, algunas de las cuales ni siquiera tiene contacto cara a cara" (2001, p. 53). Esta definición se desmarca de aquellas que

vinculan a la comunidad solamente con un territorio determinado, pensando más bien el concepto desde la pertenencia a una cultura común.

Según Martínez (2006-2010), la comunidad “no es tampoco una esencia de todos los individuos. Pues la comunidad no es otra cosa sino la comunicación de `seres singulares` separados, que no existen como tales más que a través de la comunicación” (2006-2010, p. 46). Estos `seres singulares` se comunican a través del lenguaje, de sus acciones, relaciones y adaptaciones a un entorno, generando un sentido de interrelación y pertenencia.

El recuerdo de vida mutualista contenido en los relatos de los extrabajadores ferroviarios de la Maestranza Barón, es un relato entre aquellos que establecen un fuerte lazo de lealtad a partir de sus formas de relación y afectividad, aquellos considerados “dignos de confianza”. Rorty (1998) comenta que

cualquier acuerdo no forzado entre individuos y grupos sobre lo que crea una forma de comunidad construye, si hay suerte, el punto de partida de la expansión del círculo de aquellos a los cuales cada parte del acuerdo ha considerado previamente `gente como nosotros. (1998, p. 120)

Es así que los lazos colaborativos contenidos en estas relaciones de confianza se transforman en un concepto moral fundamental para este grupo de personas.

El relato podrá ser sobre el aporte a una comunidad que se piensa desde su interior, vinculándose a lo que Rorty (1996) denomina un deseo de solidaridad: “esta comunidad puede ser la histórica y real en que viven, u otra real, alejada en el tiempo o el espacio, o bien una imaginaria, quizás compuesta de una docena de héroes y heroínas elegidos de la historia, de la ficción o de ambas” (1996, p. 39). Es, entonces, una experiencia compartida que forma parte de un nosotros a través de la cual las personas se sienten parte de una comunidad y con ello otorgan sentido a su vida².

Ahora bien, Krause (2001) señala que se tiende a pensar la comunidad desde su concepto ideal, a partir del cual se determina a un grupo como tal por la percepción de distintas características, como el trabajo en común, apoyo social,

² Por otro lado, Rorty (1996) hace alusión a lo que denomina deseo de objetividad. Este deseo nos distancia de la comunidad, para concebirnos como parte de una causa mayor que la propia o la de un grupo cercano. Es el deseo de subordinación a algo más poderoso que un grupo o comunidad determinada: la realidad, la naturaleza, la Historia, plan de Dios, etc.

consenso, participación, cooperación, vida colectiva, fraternidad, solidaridad, entre otros. Esta autora señala que no se puede definir una comunidad solo a partir de conceptos ideales, ya que sin duda hay un sinnúmero de factores negativos que son parte de la misma y que la hacen finalmente humana, por lo que se hace necesario considerar todos los aspectos señalados (conceptos ideales y negativos) para establecer qué es considerado como comunidad y qué no.

Lo propio y lo diverso, la identidad social y la identidad individual, se fundirían en el relato ferroviario, guardando relación con lo que Krause define como 'sentido de comunidad', "sensación o sentimiento de pertenencia, de seguridad, interdependencia y confianza mutua, incluyendo el compromiso de satisfacción de las necesidades entre los miembros de una comunidad" (2001, p.53), lo que estaría mediado por la voluntad de mantener esta interdependencia a través del sistema de símbolos que entre ellos son compartidos y que les otorgarían pertenencia e identificación. Si bien y según lo que plantea esta misma autora, hoy las comunidades no son de por vida, ya que responden a temporalidades más reducidas en cuanto a continuidad y permanencia. para conformarse como tal. En relación con los extrabajadores ferroviarios, estos tendrían que cumplir con tres elementos imprescindibles: pertenencia, interrelación y cultura común. La primera alude al "sentirse parte de"; la segunda, a la existencia de "contacto y mutua influencia entre sus miembros", y la tercera, a "la existencia de significados compartidos" (Krause, 2001, p. 55).

La red social que se establezca dependerá, entonces, de las múltiples relaciones – desde lo igual o lo diferente– que de ello surjan y de cómo estas les permiten y han permitido construir una idea de ciudadanía. Esta parece guardar relación con la necesidad de organizarse y luchar activa y pasivamente, como visión de libertad común, tal como plantea Walzer (2002). Según este autor, esta idea de ser parte de una sociedad civil

también es un ámbito de cooperación, un espacio donde los ciudadanos aprenden a trabajar juntos en pos de intereses comunes. Y esa procura compartida de sus intereses les fuerza a entrar en el terreno político en el más amplio sentido; les prepara y les pide, al menos de vez en cuando, que desempeñen el papel de ciudadanos. (2002, p.166)

Así es entonces que toman responsabilidad cívica respecto de la ciudad donde habitan y de las relaciones de poder que en ella surgen, haciéndose parte de las mismas en pos de un bien individual y colectivo.

5. MARCO METODOLÓGICO

5.1. Perspectiva epistemológica

La incorporación de un determinado enfoque teórico y/o metodológico en el desarrollo de una investigación es una decisión independiente de cualquier reflexión o comprensión epistemológica que busque interpretar el modo en que funciona ese estudio como práctica de producción de conocimiento. En otras palabras, asumimos aquí que los enfoques teóricos y metodológicos que organizan las investigaciones científicas no implican posiciones epistemológicas.

En este sentido, no existe una relación necesaria ni exclusiva entre posiciones epistemológicas y diseños de investigación científica. Cualquier diseño de investigación es siempre compatible con múltiples puntos de vista sobre el proceso de construcción de conocimiento, es decir, puede ser comprendido desde posiciones epistemológicas disímiles y, muchas veces, contradictorias.

En esta línea, si el autor de una investigación científica realiza una interpretación epistemológica particular del modo en que ha desarrollado su investigación, esa lectura suya no tiene *a priori* ventajas o privilegios al compararla con interpretaciones alternativas.¹⁴ En el caso de esta investigación, por ejemplo, los enunciados que se plantean en el estudio son sostenidos empleando argumentos que incluyen afirmaciones referidas a material empírico. Este proceso de construcción de conocimiento puede ser comprendido empleando el punto de vista del racionalismo crítico, del empirismo lógico, del socioconstruccionismo, etc. No es tarea de quien realiza esta investigación elegir una perspectiva epistemológica específica para entender o *fundamentar* el modo en que se construye el conocimiento en este o en cualquier otro trabajo.

En un sentido más general, el proyecto de las ciencias –incluidas las ciencias sociales– no requiere de opciones epistemológicas para desarrollarse. De la misma manera, el desarrollo de una investigación en ciencias sociales no necesita, por lo general, de una vinculación con la investigación en, por ejemplo, física o biología, ni obtiene fundamento en lo que se piensa o hace en cualquiera de esos campos. Sería extraño un apartado titulado ‘perspectiva física’, ‘perspectiva literaria’ o ‘perspectiva estética’ de la investigación en una tesis de

¹⁴ Por otra parte, no parece posible zanjar discusiones entre posiciones epistemológicas alternativas, pues estas se construyen circularmente a partir de supuestos no contrastables sobre el proceso de construcción del conocimiento.

ciencias sociales. Lo mismo ocurre con la exigencia de incorporar un apartado titulado 'perspectiva epistemológica' en un trabajo científico. Esto no supone, por supuesto, desconocer el aporte de muchas reflexiones y discusiones desarrolladas en campos (géneros) como la epistemología, la teoría literaria, la estética o las ciencias naturales, al desarrollo de la investigación en las ciencias sociales, pero se trata de un asunto distinto a buscar una relación de implicación entre las mismas:

[...] los críticos no necesitan ni más ni menos una 'teoría general de la interpretación' que los poetas necesitan de la estética, o los químicos de la filosofía de la ciencia.[...]

Cada lenguaje nuevo crea o modifica un género –es decir, una secuencia de textos, cuyos últimos miembros tienen en cuenta a los anteriores-. Estas secuencias pueden entrelazarse –como lo hacen, por ejemplo, la poesía y la crítica, o la ciencia y la historia de la ciencia, o la crítica y la filosofía, o la crítica y la historia de la crítica-. Pero no hay reglas sobre si deberían o no entrelazarse –no hay necesidad alguna subyacente a la naturaleza de una materia o método-. No puede decirse nada epistemológico o general sobre la manera en que deben comportarse los colaboradores a los diversos géneros. (Rorty, 1996, p. 129)

En la práctica, y sin que tuviera necesidad alguna de actuar de esa manera, la investigación desarrollada en este estudio se orientó, al mismo tiempo, por los supuestos y las reglas de operación de dos géneros metodológicos, a veces opuestos, a veces complementarios: la hermenéutica y el análisis del discurso. Ninguno de ellos constituye una perspectiva epistemológica, no obstante, su desarrollo se ha realizado en diálogo constante con la epistemología.

Supuestos hermenéuticos como “el ser que puede ser comprendido es lenguaje” (Gadamer, 2005, p. 567) o el todo ha de ser comprendido a partir de las relaciones entre sus partes (Quintás, 2002), han formado parte del *andamio* en el que se ha apoyado la construcción de este trabajo, no obstante –tal cual ocurre con la construcción de una obra arquitectónica- el andamio no está implicado en la obra final ni, tampoco, la fundamenta. Ni la hermenéutica ni el análisis del discurso realizan en forma exclusiva una comprensión acabada de los procesos de construcción de conocimiento desarrollados en el estudio. Tanto la epistemología como la filosofía de la ciencia (en sus diferentes versiones) pueden realizar esa misma tarea.

Solo podemos reconocer, en algunas ocasiones, algo así como un 'aire de familia' entre algunas posiciones teóricas, metodológicas y epistemológicas, pues las mismas comparten algunos supuestos muy generales sobre el mundo y el

conocimiento. Compartir esos supuestos, sin embargo, no genera algo así como una conexión *interna* y, mucho menos, exclusiva entre ellas. Con o sin 'aire de familia', las distintas posiciones epistemológicas buscan dar cuenta del modo en que se construye el conocimiento *en general*, no están referidas a construcciones teóricas ni metodológicas específicas en determinados campos de saber. Más aún, como dice Richard Rorty (1996), si abandonamos todo supuesto esencialista en nuestra interpretación de los objetos y sus relaciones, ni siquiera podremos realizar una distinción productiva entre explicación y comprensión, o entre explicación e interpretación:

¿Qué se pierde en este nivel de abstracción cuasiskinneriano –este nivel en que concebimos toda indagación como cuestión de responder a la incoherencia entre creencias producidas por estímulos nuevos? Lo que se pierde es todo lo que hace posible establecer una distinción filosóficamente interesante entre explicación y comprensión, o entre explicación e interpretación. Esto es, por supuesto, lo que nosotros los antiesencialistas *deseamos* perder. (Rorty, 1996, p. 151)

La invitación de Rorty es a comprender las distintas formas de indagación como un proceso de recontextualización de creencias. Proceso que forma parte tanto de la experiencia como de la acción humana, en una dirección tal que no nos resulta posible renunciar al mismo. Querámoslo o no, es todo lo que podemos hacer en la medida en que no podemos evitar relacionarnos con los objetos del mundo. En este sentido, tener creencias no es distinto a desarrollar hábitos de acción; esto es, disposiciones a actuar de determinada manera en ciertas situaciones.

Planteadas las cosas de este modo, el 'método científico' puede ser concebido como un conjunto de virtudes que nos permiten construir y desarrollar dialógicamente –en una comunidad de justificación de creencias– un proyecto de apropiación del mundo. En palabras de Rorty (1996), el método científico puede concebirse como una forma colectiva de hacer trabajar el mundo para nosotros. Al pensarlo de esta manera no necesitamos asignarle el carácter de un procedimiento estandarizado para comprender o explicar una condición del mundo (o de partes del mismo) que, eventualmente, trascendieran nuestra relación con él:

Al liberarnos de la idea de 'métodos diferentes adecuados a la naturaleza de diferentes objetos' (por ejemplo, uno para objetos constituidos por el lenguaje y otro para objetos no constituidos por el lenguaje), se desplaza la atención desde 'las exigencias del objeto' a las exigencias de la finalidad que supuestamente tiene una indagación particular. Esto tiene por efecto

desplazar el debate filosófico desde una clave metodológico-ontológica a una clave ético-política. Pues ahora estamos discutiendo qué fines vale la pena molestarse en cumplir, cuáles valen más que otros, en vez de qué fines nos obliga a tener la naturaleza de la humanidad o de la realidad. Para los antiesencialistas, todos los fines posibles compiten entre sí en pie de igualdad, pues ninguno es más 'esencialmente humano' que los demás. (Rorty, 1996, p. 152)

En este sentido, el proceso de interpretación opera conforme a las distintas funciones del lenguaje, constituyendo al mismo tiempo una lectura del mundo y un guion para las prácticas sociales.¹⁵

A partir de lo anterior cabe señalar que la presente investigación es de carácter cualitativo –dado que no emplea procedimientos explícitos de medición- no obstante desarrolla un esfuerzo de comprensión del discurso del otro a través de sus relatos, los que serán observados, codificados y traducidos (Canales, 2006).

Es entonces esta tesis un ejercicio interpretativo – comprensivo referido a las condiciones en que se desarrolló la forma de vida social compartida por los trabajadores ferroviarios de Valparaíso en el período inmediatamente anterior al golpe de estado de 1973, así como en los primeros años posteriores a ese mismo hecho. Con esta finalidad se analizan los relatos de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso contenidos en el archivo audiovisual del AOMBV.

La interpretación del momento histórico y el actual es algo imprescindible de entender, señala Vasilachis de Giardino (1993), ya que la interpretación correcta no es verdadera por sí, sino que es correcta si logra dar con el significado del *interpretandum*, que quien interpreta debe captar.

¹⁵ "Supongamos que somos siempre antiesencialistas. Diremos entonces que *toda* indagación es interpretación, que *todo* pensamiento consiste en recontextualización, que nunca hemos hecho ni haremos otra cosa. No admitiremos que exista un contraste útil entre materias en las que hay una verdad objetiva y materias en las que no. No admitiremos que hay ámbito *alguno* de la cultura en el que tenga razón el esencialista. Así pues, si lo utilizamos, tendremos que ampliar el término 'interpretación' para incluir lo que hacen los agentes de cambio y bolsa, los geólogos, los actuarios y los carpinteros. Una noción tan ampliada, privada de fuerza de contraste y polémica, pierde su razón ser. Si todos hubiésemos sido educados desde la cuna como antiesencialistas, el término 'interpretación' nunca se habría inscrito en los estandartes de un movimiento filosófico. Dilthey, Gadamer y Charles Taylor habrían tenido que encontrar un tema diferente.[...] Mi fantasía es la de una cultura tan profundamente [anti]esencialista que sólo realice una distinción sociológica entre sociólogos y físicos, no metodológica o filosófica" (Rorty, 1996, p. 143).

5.2. Enfoque teórico-metodológico

El enfoque teórico metodológico será el de análisis del discurso de la construcción narrativa, el cual como proceso de comprensión de procesos identitarios busca, según señalan Martínez-Guzmán y Montenegro (2014), estudiar y concebir el lenguaje a través del entramado, interconexión, asociación y vinculación de elementos, informando no solo sobre el contenido de un texto, sino también sobre el cómo se cuenta una experiencia, otorgando así un rol importante a quien narra,

siendo el relato el logro de una actividad narrativa del sujeto. En el relato se integran los aspectos `encarnados´ de una explicación, se incorporan en un punto de vista diferentes aspectos de la vivencia de un individuo con respecto a un tema. (Martínez-Guzmán & Montenegro, 2014, p. 114)

Con ello se posibilita acceder al imaginario social y cultural del sujeto, buscando dar cuenta de cómo se articula lo biográfico, histórico y social. Asimismo, esta forma de análisis es útil para mostrar el carácter contextual de los discursos, situando el relato de diferentes actores (Martínez-Guzmán & Montenegro, 2014).

En definitiva, la aproximación narrativa permite comprender de forma simultánea a la narrativa como objeto de estudio, método de investigación y producto de investigación, fusionando –en la investigación de la experiencia a través de una lógica recursiva– identidad, individualidad e ideología (Martínez-Guzmán & Montenegro, 2014).

5.3. Método, técnicas de producción/recolección de información

Las técnicas utilizadas para la producción, recolección de información son las siguientes:

5.3.1. Análisis de documentos, para su recolección, selección y transcripción

Para efectos de esta investigación, en primer lugar se recolectaron y analizaron documentos audiovisuales pertenecientes al Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (AOMBV) como fuente secundaria. Cabe considerar que “el término documento se refiere a la amplia gama de registros escritos y simbólicos, así como a cualquier material y datos disponibles” (Valles, 1999, p. 120). Se utilizó

como estrategia metodológica de asociación de información la investigación documental.

Los testimonios son dispositivos de observación acerca de un testigo narrador o participante de un hecho, pudiendo señalarse que “la historia oral atañe a grupos de individuos que pertenecen a categorías sociales concretas y comparten características étnicas, raciales, ocupacionales o de otra índole, pero cuyas vidas no figuran en las fuentes escritas” (Barela, Miguez & García, 2004, p. 14). Es así que mediante el registro de relatos es posible contar lo que estas personas vieron o vivieron. Para ello se seleccionaron seis entrevistas individuales semiestructuradas, pertenecientes al AOMBV. Cabe señalar que las entrevistas fueron realizadas en un período que comprende desde el 2009 hasta el 2013, por lo que las preguntas directrices fueron cambiando, manteniendo el sentido original de indagación en torno a la memoria oral de los extrabajadores ferroviarios de la Maestranza Barón.

Las entrevistas se seleccionaron y analizaron utilizando:

a) Recolección y selección de documentos. Se realizó una selección y recolección a partir de los documentos audiovisuales existentes. Según Unesco (1986),

la entrevista tiene por objeto utilizar varias preguntas que susciten recuerdos y reflexiones meditadas, francas y exactas sobre el pasado que ha experimentado directamente el encuestado. La memoria de una persona puede compararse con las fuentes escritas en el sentido de que contiene mucha información sobre el pasado. (1986, p. 26)

Para la construcción de los documentos audiovisuales se utilizó el formato de entrevista en profundidad. La entrevista es un proceso comunicativo que se haya contenido en la biografía del interlocutor, entendida esta como “el conjunto de las representaciones asociadas a los acontecimientos vividos por el entrevistado” (Canales, 2006, p. 223). En este caso corresponde a una selección de los relatos registrados en las entrevistas realizadas por el AOMBV.

b) Transcripción de documentos audiovisuales. La selección y recolección implicó también una transcripción de las entrevistas audiovisuales en las que

el transcriptor debe escribir precisamente lo que se dijo, limitando su interpretación parcial o totalmente a la puntuación y la división en párrafos. El lugar que ocupe una coma en una oración puede variar su significado, por lo que el transcriptor debe poner sumo cuidado en su labor. (Unesco, 1987, p. 49).

Es por ello que se elaboró una pauta sencilla de transcripción³ que permitió homogeneizar el material documentado en el texto.

5.3.2. Análisis de fuentes secundarias a partir de narrativas

El análisis sobre la memoria de los extrabajadores ferroviarios fue abordado a través de sus propios relatos como elaboración secundaria de datos primarios, es decir, es un acto de rememoración que quedó grabado en documentos audiovisuales. En este sentido es necesario señalar que “normalmente los investigadores sociales no explotan todos los datos obtenidos y puede avanzarse notablemente en el conocimiento de su realidad social a base de analizar informaciones recogidas de estudios sociológicos realizados previamente con otros fines” (Valles, 1999, p. 121). Estos documentos audiovisuales son esencialmente cultura material y la principal fuente de información. Al tratarse de entrevistas individuales semiestructuradas y dispositivos de observación, estas traen “por definición, la perspectiva del otro” (Canales, 2006, p. 22), situándolos como ‘testigos’, según señala Canales.

A partir de lo anteriormente expuesto, se ha buscado como estrategia de análisis de las narrativas construir un relato único elaborado por diversas voces que mantienen su autonomía, considerando las características diversas de la muestra seleccionada como objeto de estudio (extrabajadores que pertenecían a distintos talleres dentro de EFE), buscando con ello mostrar distintos o similares puntos de vista según cada vivencia.

5.3.3. Revisión bibliográfica

Se realizó una revisión de la bibliografía respecto de los conceptos de asociatividad, cooperación, fraternidad, alianza, memoria social y memoria oral para poder contrastar material teórico con estadísticas locales.

5.4. Instrumento de producción y/o uso de datos

Se trata de una lectura de segundo orden mediante la cual se da “la posibilidad de registrar las formas y distinciones no reconocidas por quienes las aplican, pero

³ Ver cuadro nº 4, pág. 49.

sobre las cuales basan su construcción de realidad” (Canales, 2006, p. 339). Se utilizó como primer instrumento una pauta de observación, construida a partir de la matriz muestral⁴.

Canales (2006) comenta que la observación de registros se utiliza como técnica en investigaciones relacionadas con comunicaciones lingüísticas, como en las referidas a “historias orales que condensan la memoria colectiva de sistemas sociales locales [...] ofreciendo enormes posibilidades para identificar conectividades de sentido” (Canales, 2006, p. 343). Posibilidades que serán organizadas según los planteamientos teóricos de la presente investigación.

5.5. Estrategia de producción/recolección de información

5.5.1 Configuración de las unidades de investigación

a) Universo de estudio. El objeto de estudio de esta investigación es la forma de vida mutual compartida por los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso. Se trata de un objeto elaborado semánticamente por la misma investigación para dar cuenta de un conjunto de distinciones realizadas por los extrabajadores ferroviarios en su trabajo de rememoración para el AOMBV. El universo de estudio lo constituye la memoria de los extrabajadores ferroviarios de la ciudad de Valparaíso entrevistados y registrados en documentos audiovisuales por la iniciativa del AOMBV. Este archivo comprende las cinco primeras de las de siete sociedades mutuales listadas a continuación:

1. Asociación de Jubilados Ferroviarios y Montepiadas de Valparaíso (Montepiados)
2. Sociedad Mutualista Santiago Watt del Estado de Valparaíso (Watt)
3. Sociedad de Profesionales y Jefes de Servicio en Retiro de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (SOMUTAR)
4. Corporación Mutual Ferroviaria de Salud (COMURFESA)
5. Corporación Mutual Wattina de Valparaíso/Corporación Mutual Santiago Watt (Wattina)

⁴ Ver anexo n°3.

6. Sociedad de Socorros Mutuos de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (Socorros Mutuos)
7. Corporación Mutua de Exfuncionarios de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (Corporación)

El AOMBV se compone de aproximadamente 50 entrevistas, entre individuales semiestructuradas y entrevistas colectivas, ambos tipos de registro dirigidos y realizados a cinco de las siete sociedades mutuales. Son relatos filmados en audiovisual, cuyos testimonios traen “por definición, la perspectiva del otro. Es aquella condición a la que refiere como modo de hablar” (Canales, 2006, p. 22). De estas existen 18 entrevistas individuales semiestructuradas a integrantes de cinco organizaciones; cada entrevista dura entre una y dos horas.

b) Tamaño muestral. Para efectos de esta investigación se ha realizado un muestreo intencional no probabilístico, ya que en él los elementos dependen de las condiciones que permiten realizarlo. Entonces, primero se llevaron a cabo conversaciones con Erick Fuentes, informante clave, para luego consolidar la elección del material audiovisual del AOMBV a investigar según cinco criterios:

1. Se determina seleccionar para efectos de esta investigación entrevistas individuales excluyendo entrevistas colectivas con el fin de homogeneizar el tipo de relato analizado.
2. El universo de entrevistas abarca el total de sociedades mutuales entrevistadas hasta el momento con el fin de obtener un relato diverso sobre lo investigado.
3. Asimismo, se consideró que las entrevistas fuesen heterogéneas en cuanto a las vivencias y acciones de las que dan cuenta los entrevistados, atendiendo la organización a la que pertenecen y el rol laboral que ocuparon dentro de ella.
4. La muestra debe contener entrevistas realizadas en distintos años para abordar el total del tiempo de existencia del AOMBV, como otro factor de heterogeneidad.
5. El tiempo y la accesibilidad fueron decisivos a la hora de seleccionar la muestra, ya que cada video dura en promedio entre una hora y dos horas, a las que hay que sumar tiempos de análisis y transcripción, por lo que un número mayor se haría inabordable, tomando también en consideración el escaso tiempo disponible de la investigadora.

De modo, entonces, que se seleccionaron seis entrevistas, realizadas entre el 2009 y el 2013. Los motivos que determinan la decisión muestral guardan sentido con lo que comenta Canales (2006), quien señala que “la muestra cualitativa también pretende la representatividad [...] los participantes en un grupo de

conversación, o los entrevistados, se seleccionan a través de una representación del colectivo como un espacio ordenado internamente como `relaciones`” (2006, p. 23). Se opta por la diversidad de casos según el material disponible para abrir la posibilidad de encontrar relaciones que otorguen representatividad a la muestra.

La decisión muestral se estructura y organiza, entonces, a partir de variables de inclusión y exclusión, resumidas en la siguiente tabla de criterios:

Cuadro N° 1. Variables de inclusión y exclusión muestral

Variables generales de inclusión	Variables internas de inclusión	Variables de exclusión
<ul style="list-style-type: none"> • Pertenecer a una sociedad mutual y ser entrevistado por el AOMBV • Entrevista individual en profundidad • Entrevistas realizadas en distintos períodos para abordar el total de años de existencia del archivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Abarcar el total de sociedades mutuales entrevistadas (5) para obtener un relato diverso sobre lo investigado • Heterogeneidad en cuanto a las vivencias y acciones de las que dan cuenta las entrevistas, atendiendo el rol laboral dentro de la organización ferroviaria de cada entrevistado 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrevista colectiva • Grabaciones ambientales • Entrevista breve menor a una hora de duración

Fuente: elaboración propia.

Al respecto es necesario señalar que se consideraron variables de exclusión a aquellas grabaciones y/o entrevistas colectivas que al tener muchas voces relatando al mismo tiempo, impedían profundizar en temáticas; también, las entrevistas breves que no lograban profundizar, y las grabaciones ambientales, ya que la autora de esta investigación conoce y hoy vive en el barrio.

5.5.2. Procedimientos y secuencia metodológica en el trabajo de campo

El proceso de trabajo de campo se elaboró del siguiente modo:

a) Acceso a los informantes. En una primera instancia se conversó con informantes claves, elaboradores del archivo, y se los acompañó –como observante– a hacer dos entrevistas con el fin de obtener preliminarmente la

información necesaria para caracterizar y comprender el objeto de estudio, en cuanto a tipos de relatos, contexto mutual, estado presente y proyección futura de los entrevistados.

b) Acceso al material documental. Se solicitó el permiso correspondiente al AOMBV para la utilización del material audiovisual y documental necesario con fines exclusivos de esta investigación.¹⁶

Asimismo, se elaboró una carta de compromiso de utilización de testimonios en soporte audiovisual y en otros materiales de apoyo que se requirieran, según la Ley N° 17.336 de Propiedad Intelectual y la Ley N° 20.120 sobre Investigación Científica en el Ser Humano, y respondiendo a la norma de citación anexa a la autorización de uso.¹⁷

c) Obtención de material de campo/producción y recolección de información. La transferencia de documentos audiovisuales en una primera instancia se realizó a través de entrega de dvd's, pero los archivos al estar en alta resolución pesaban demasiado, por lo que todo el proceso era muy lento: entrega, grabación, e intercambio de dvd's. Durante esta primera etapa se tuvo acceso a entrevistas individuales, grupales y grabaciones ambientales:

Cuadro N° 2. Primera etapa de acceso a unidades muestrales. Basada en tabla gentileza del AOMBV.

TIPO DE MATERIAL	AGRUPACIÓN MUTUAL /PERSONA / LOCACIÓN	FECHA DE ELABORACIÓN	Nº DE DVD'S
Grupo de conversación	SOMUTAR	04-03-2013	5 DVD's
Grupo de conversación	SOMUTAR	18-03-2013	7 DVD's
Entrevista en profundidad	Darío Muñoz (Agrupación Mutua)	07-08-2012	6 DVD's
Ambiental	Aniversario N°97 Santiago Watt	16-10-2010	1 DVD
Ambiental	Forum, Maestranza	04-12-2010	1 DVD
Ambiental	Yolanda, Portales, Zenteno	S/F	1 DVD
Ambiental	Maestranza San Francisco	S/F	1 DVD n°
Ambiental	Maestranza Diego Portales	S/F	1 DVD (cinta 2 mini dv)

Fuente: elaboración propia.

¹⁶ Ver Carta de autorización en Anexo 1.

¹⁷ Ver Carta de compromiso y formato de citado anexo a ella en Anexo 2..

Se decidió grabar en un disco duro externo 25 entrevistas del archivo, grupales e individuales, según revisión de casos en conversación con Erick Fuentes, director del AOMBV, las que pasaron a poder de la investigadora.

d) Elaboración de pauta de observación y categorización. A partir de los objetivos se elaboró una pauta con categorías previas basadas en las observaciones de campo hasta ese momento.

e) Revisión y selección del material. En conversaciones con Erick Fuentes, informante clave, sumado a la revisión del material audiovisual documental entregado en memoria externa, entre otros criterios muestrales previamente indicados, se determinó cuáles serían las entrevistas seleccionadas, según las razones descritas en tamaño muestral. A partir de esto la población de estudio quedó constituida del siguiente modo:

Cuadro N° 3. Población de estudio.

Fecha	Objetivo	Organización	Tipo de trabajo en ferrocarriles	Locación	Características	Duración
01-oct-09 /17-oct-09	Manuel Gómez (1)	Somutar	Electricista, laboratorio eléctrico	Muelle, población Zenteno, exterior día	Exterior, día	60 m
1-oct-09	Manuel Gómez (2)	Somutar	Electricista, laboratorio eléctrico	Muelle, población Zenteno, sin imagen /interior, día	Sin imagen/interior, día	30 m
7-abr-10	Rubén de la Fuente	Comufersa	Administrativo, casa de piedra	Patio Watt, exterior, día		60 m
28-abr-10	Rubén de la Fuente	Comufersa	Administrativo, casa de piedra	Patio Watt, exterior, día	Exterior, día	60 m
7-ago-12	Darío Muñoz	Corporación	Herrero	Oficina corporación, interior, día		64 m
9-abr-13	Alejandro Guerrero	Watt	Maquinista	Salón Watt, interior, día		
23-abr-13	Roberto Ramos	Wattina	Maquinista	Salón Wattina	interior, día	
6-may-13	GREGORIO Fernández	Wattina	Maquinista	Oficina Wattina	interior, día	

Fuente: elaborado a partir de la base de datos del AOMBV (gentileza de Erick Fuentes).

Es necesario señalar que se agregó un nuevo criterio de selección, ya que se seleccionaron entrevistas de trabajadores pertenecientes a distintas ramas

laborales (como se observa en el cuadro) y, por lo tanto, oficios dentro de las distintas organizaciones. Esto para generar mayor heterogeneidad de la muestra.

Es necesario señalar que los datos de los informantes se presentan con el nombre y función de estos en común acuerdo con el profesor de tesis, a partir de los permisos de utilización de documentos de archivo que otorga el AOMB, y considerando que en los mismos relatos los entrevistados hacen alusión a la necesidad de transmisión de su memoria la cual al ser individual y colectiva no es anónima. Finalmente parte de estos y otros relatos ya han sido publicados con identificación de nombre en el libro: Archivo Oral de la Maestría Barón de Valparaíso.

f) Transcripción de documento audiovisual a documento de texto. Luego se procedió a realizar la transcripción de los documentos audiovisuales, determinándose los siguientes criterios básicos:

Cuadro N° 4. Formato transcripción de entrevistas

<p>Nombre: de cada video según registro del archivo consignado en bibliografía, ej.: AOMBV, 2013b.</p>
<p>Tiempo: se registró del segundo de inicio al de término de cada interlocución entre entrevistador y entrevistado, en continuidad hasta llegar al final de la entrevista, quedando del siguiente modo:</p>
<p>00:00-00:26 Erick Fuentes: Yo le voy a ir comentando algo y vamos conversando. ¿En qué año comienzan a trabajar usted en ferrocarriles, qué edad tenía y cómo estaba su familia en ese momento, digamos? O sea, que me hable un poco del origen de cómo usted llega a ferrocarriles X, y en qué trabajo se empieza a desempeñar poh. Démosle nomás.</p>
<p>00:26-00:27 Darío Muñoz: ¿Vamos?</p>
<p>Solo se indicó el nombre de entrevistador y entrevistado al comienzo de la entrevista; luego, solo se identificaron con iniciales de nombre y apellido respectivos.</p>
<p>Acciones como risa o carraspeo se describirán entre paréntesis, ejemplo: (ríe), (carraspea). Las pausas serán indicadas según corresponda: pausas largas con punto aparte, pausas breves con puntos suspensivos.</p>

Fuente: elaboración propia.

5.6. Estrategia de análisis y /o interpretación de la información

El análisis exige comparar y comprobar los diferentes documentos entre sí para seleccionar los más pertinentes. Luego se forman estructuras teóricas, se sintetizan datos y se comprueban hipótesis hasta que la tesis pueda sobrepasar los exámenes críticos (Unesco, 1986).

Cabe considerar que las entrevistas se realizaron en un plazo de cuatro años, de lo que se infiere que el grado de conocimiento sobre la materia por parte de los realizadores del archivo fue incrementando, ello porque si bien se aborda en cada entrevista el tema ferroviario, las preguntas específicas van cambiando según el desarrollo del relato.

Las distintas voces que se estudiaron en esta investigación han sido analizadas a través de la lógica recursiva de las narrativas, las cuales permiten “poner en plano la subjetividad presente en el proceso de producción de conocimiento y, en este sentido, los vectores políticos que se ponen en juego (...), la indagación narrativa privilegia la posicionalidad y la subjetividad de toda enunciación y todo relato” (Martínez-Guzmán & Montenegro, 2014, p. 116), lo que permite generar preguntas como desde dónde y desde quién se cuentan los acontecimientos, considerando para ello su contextualidad a partir de la vivencia particular.

En este sentido a través de las narrativas se ha indagado sobre el “proceso de producción de sujetos y subjetividades a través del discurso. [...] construyendo través de la propia actividad narradora un *self* parcial, dialógico y situado a partir de los elementos discursivos y dialógicos disponibles” (Martínez-Guzmán & Montenegro, 2014, p. 117). Lo anterior ha sido útil para caracterizar la forma de vida mutua que a través de los relatos videados por los autores del AOMBV ha sido analizada en la presente investigación, testimonios que hablan de autodefiniciones de identidad que permiten generar comprensiones posicionadas respecto de dos abordajes simultáneos:

a) como un abordaje que busca acceder a la subjetividad, a la posición de un sujeto que da sentido a sus experiencias y da cuenta del contexto social en que se desenvuelve.

b) Como abordaje de la performance discursiva, como un espacio de interacción discursiva que genera ciertas posiciones de sujeto.

Así la producción de narrativas como instrumento metodológico permite transitar en vía de dos direcciones: el actor construye un relato, y el relato construye una posición identitaria. (Martínez-Guzmán & Montenegro, 2014, p. 12).

Para lo cual se ha procedido como se señala en el punto a continuación.

5.6.1 Procedimiento

a) Observación y primeros análisis para elaborar categorías. A partir de las transcripciones y la observación conjunta de videos se procede a escribir conceptos e ideas preliminares sobre lo observado, escuchado y leído.

Se utilizó una pauta de análisis, con el fin de obtener categorías y citas asociadas a ella. Esta pauta se alcanzó a aplicar a dos entrevistas.¹⁸ Tomando en consideración la extensión de relatos, se descartó continuar utilizando dicha pauta, ya que más que aportar, su formato entorpecía el avance de la investigación.

Entonces, y por sugerencia del profesor guía, se observó, conceptualizó y comentó cada una de las tres entrevistas, agregando comentarios sobre el documento de Word. De esto se generó una primera tabla categorial,¹⁹ asociando categorías a cada objetivo de la presente investigación.

b) Primer ejercicio de análisis. A partir de aquí se elaboraron los primeros resultados preliminares, luego de los cuales y producto de los hallazgos se decide modificar la pregunta de investigación.

c) Categorización. Se elaboró una tabla de categorización a partir de las primeras observaciones y análisis del material transcrito. Esta se realizó en documento Word, y se indicó también –en los casos que correspondió hacerlo según contenido del relato– los tonos de voz, así como los gestos del rostro y otros que complementaban el texto, considerando que el material es audiovisual, por lo que la imagen complementa el análisis del contenido.

d) Nueva observación y categorización de todas las entrevistas. Al terminar de transcribirse el total de la muestra,²⁰ se realizó una primera lectura de observación, comentarios y categorización de cada una de ellas. En el proceso se elaboraron cuatro tablas distintas de categorías que se fueron superponiendo y modificando en conceptos y estructura según avanzaba la lectura.

La siguiente tabla explica el tiempo que abordó cada una de las etapas descritas:

¹⁸ Ver Anexo 3.

¹⁹ Ver Anexo 4.

²⁰ Seis entrevistas individuales semiestructuradas que suman un total de 102 páginas de transcripción.

Tabla N° 1: Tiempos de etapas de trabajo de campo

ETAPA DE TRABAJO DE CAMPO	DURACIÓN
1. a) Acceso a los informantes	3 meses
1. b) Acceso al material documental	2 meses
2. Obtención de material de campo/producción y recolección de información	2 meses
3. Elaboración de pauta de observación y categorización	1 mes
4. Revisión y selección del material	1 mes
5. Transcripción de documento audiovisual a documento de texto	8 meses
6. Observación y primeros análisis para elaborar categorías	2 meses
7. Primer ejercicio de análisis	1 mes
8. Nueva observación y categorización de todas las entrevistas	3 meses

Fuente: elaboración propia.

e) Tabla de estructuración de contenidos. Esta elaboración pasó por diversos borradores²¹ hasta que finalmente se obtuvo el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5. Tabla categorial

CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA
El taller y la cooperación en el trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto obrero • Asociatividad alienada y el aprendizaje de un oficio • Sentido de pertenencia, utopía y sentimiento de seguridad laboral • Sentido de pertenencia en el aprendizaje de un oficio y rol dentro de la empresa de ferrocarriles • Socialización y trabajo en equipo: proyectos cooperativos de desarrollo laboral y personal • Estrategias de sobrevivencia dentro del rol laboral.
Organizaciones mutuales y sindicales en el trabajo	<ul style="list-style-type: none"> • Formas de organización mutual-sindical • Reivindicaciones laborales a través del diálogo entre organizaciones ferroviarias de carácter mutual-sindical con EFE • Reivindicaciones laborales a través de la huelga entre organizaciones ferroviarias de Valparaíso con EFE • Reivindicaciones laborales a través de la huelga entre la Corporación Unión de Trabajadores y el Estado • Reivindicaciones a través de la alianza política con Salvador Allende

²¹ Dos de ellos compilados en anexos 4 y 5.

Cooperación para hacerse cargo en conjunto de las necesidades comunes	<ul style="list-style-type: none"> • Organización asociada al mundo laboral: la salud y el hospital ferroviario • Organización asociada a la familia: las cooperativas de vivienda • Organización asociada a la colaboración en otros aspectos de la vida
El barrio y las prácticas socioculturales	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de una identidad colectiva al compartir la vida en común • Identidad colectiva y proyectos de familia a través del deporte • Sentido de comunidad ampliada a otros proyectos culturales de integración familiar
Quiebre y transformación de una forma de vida	<ul style="list-style-type: none"> • La llegada de la dictadura a EFE • Desarme y cambio de EFE y el fin de la carrera ferroviaria • Diferencias políticas y desconfianza • La pérdida de un hito asociativo: el hospital ferroviario • Resistencia, ahorro, confraternización. Resignificación de la vida mutua en el trabajo durante el contexto de dictadura • Paso de EFE a Merval
Condición presente y futuro compartido	<ul style="list-style-type: none"> • Condición presente • Proyección de un futuro compartido

Fuente: elaboración propia.

6. ANÁLISIS Y RESULTADOS

6.1. Un proyecto obrero

A continuación se presentan los resultados del proceso de investigación. El relato rememorado en los archivos audiovisuales estudiados en la presente tesis habla de las características y funciones de un proyecto cooperativo realizado por los extrabajadores ferroviarios durante el tiempo en que trabajaron en la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), la cual es parte de su vida hasta hoy de diversos modos, los que serán desarrollados en el presente documento. Dichos modos establecieron formas de vinculación, cooperación y transmisión mutualista, caracterizando estrategias de intercambio cooperativo que trascendieron a la empresa ferroviaria, pasando esta a tener distintos grados de vinculación social y familiar, lo que conformará aquello que durante el análisis se denomina: 'forma de vida mutual'.

La forma de vida mutual es caracterizada a la luz de esta investigación como una forma de actuar y activar colectivamente, una manera de vivir la vida en conjunto con otras personas. Idea de comunidad de acuerdo con las tres formas de cooperación social (fraternidad, asociatividad y complicidad),²² que supone un sentido de comunidad, construcción identitaria con marca de clase y proyecto sociopolítico mediante más de una forma de reciprocidad.

Un nosotros que guarda relación con un deber ser, deberes que han de ser cumplidos para formar parte del ser ferroviario, obligaciones que van más allá de las obligaciones humanas básicas, una cultura ferroviaria que organiza un modo de entender la relación con otros. El ser ferroviario es una identidad que establece una equivalencia entre ferroviarios, por lo que la forma de vida mutual constituye una forma de reciprocidad propia que es exclusiva de ella.

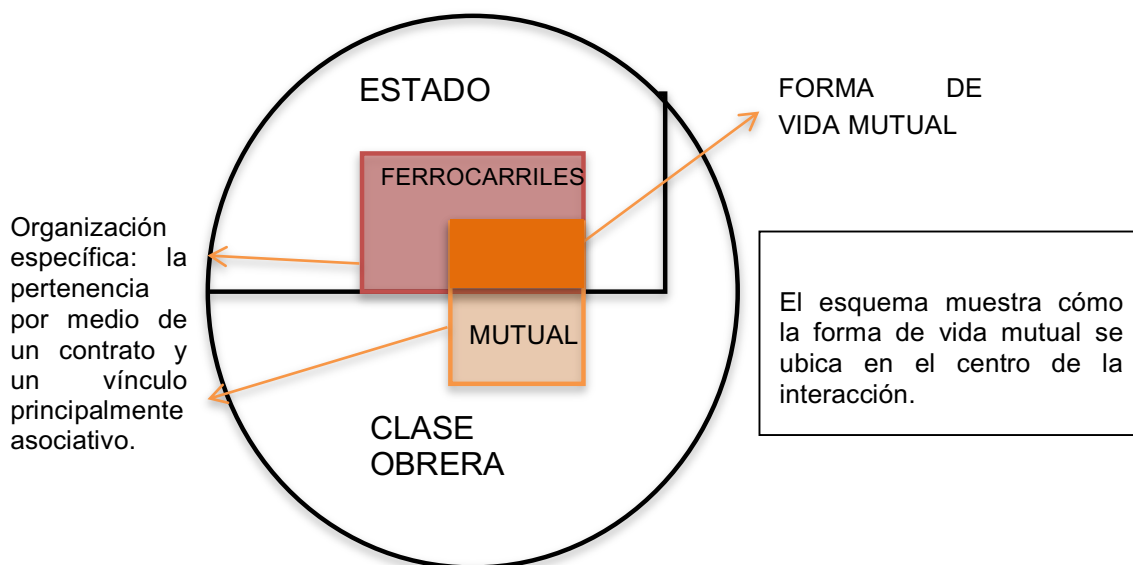
Se caracteriza además por una noción de autorrespeto e identidad moral, que se inculca desde el momento de entrar a trabajar a la empresa de ferrocarriles, cuando se les enseña un oficio, cuando en sus prácticas socioculturales se integra por ejemplo a los niños a la cultura común, propia de su forma de vida mutual, siendo la socialización un elemento fundamental de esta forma de vida, ya que permite entender cuáles son las formas de relación entre ellos como comunidad y cuál es su cultura mutual.

²² Identificadas en el marco teórico.

Se manifiesta, asimismo, a través de lo cotidiano en el deporte (fútbol), en la ayuda a quien lo necesita, en su vínculo familiar, pero también en la ampliación de ese vínculo con aquellos que no conocían, surgiendo una idea de solidaridad en la que el grupo se hace cargo de la necesidad de uno de sus integrantes cuando este está muy necesitado. Es así como se organiza, poniendo a la familia en el centro.

La forma de vida mutual, al estar sujeta a una pertenencia organizacional, es de por vida, proyecto cooperativo que a través de la rememoración de un pasado – hoy cuando quedan más que nada recuerdos– les permite conservar aspectos centrales que subsisten de su forma de vida y que serán identificados en el análisis, a la vez que mantener el vínculo con otros y proyectar lo que desearían que sucediera en un futuro compartido.

Figura N° 1: Espacios de interacción de la forma de vida mutual.



Fuente: elaboración propia.

Teniendo presente lo anterior, el análisis se desarrolla en seis subsecciones.

La subsección 6.2 aborda el taller y la cooperación en el trabajo, profundizando en las formas de asociatividad alienada y en el aprendizaje de un oficio, sentido de pertenencia, utopía y sentimiento de seguridad laboral; en la construcción del

sentido de pertenencia en el aprendizaje de un oficio y rol dentro de la empresa de ferrocarriles; en la socialización y el trabajo en equipo en proyectos cooperativos de desarrollo laboral y personal; y en las estrategias de sobrevivencia dentro del rol laboral.

La subsección 6.3 analiza las organizaciones sindicales en el trabajo, abordando las formas de organización mutual-sindical presentes entre los extrabajadores ferroviarios; algunos antecedentes a las causas reivindicativas; la búsqueda de reivindicaciones laborales a través del diálogo entre organizaciones ferroviarias de carácter mutual sindical, aquellas que operaban a través de la huelga entre las organizaciones ferroviarias de Valparaíso con la Empresa de Ferrocarriles del Estado; y las que buscaban reivindicaciones laborales a través de la huelga entre la Corporación Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile con el Estado, así como aquellas que buscaban reivindicaciones a través de la alianza con Salvador Allende.

La subsección 6.4 profundiza en los intercambios cooperativos para hacerse cargo en conjunto de las necesidades comunes, relevando la organización asociada al mundo laboral: la salud y el hospital ferroviario; la organización asociada a la familia: las cooperativas de vivienda; y aquellas asociadas a la colaboración en otros aspectos de la vida cotidiana.

La subsección 6.5 caracteriza el barrio y las prácticas socioculturales de los extrabajadores ferroviarios entrevistados por el AOMBV, en cuanto a construcción de una identidad colectiva al compartir la vida en común; a la identidad colectiva y los proyectos de familia a través del deporte; y el sentido de comunidad ampliado a otros proyectos culturales de integración familiar.

La subsección 6.6 aborda el quiebre y transformación de la forma de vida de los extrabajadores de la Maestranza Barón, a partir de los relatos consignados en las entrevistas. Aquí se analizan las relaciones de antagonismo y dislocación producidas por la llegada de la dictadura a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE); el desarme y cambio de EFE y el fin de la carrera ferroviaria; las diferencias políticas, el antagonismo y la desconfianza que surge a partir del régimen dictatorial; la pérdida del hospital ferroviario, y las formas de resistencia, ahorro y confraternización que resignificaron la forma de vida mutual en el trabajo durante el contexto de dictadura; y finalmente algunos antecedentes relatados por los extrabajadores ferroviarios que contextualizan la privatización de EFE.

La subsección 6.7 profundiza en la condición de presente y futuro compartido del grupo de extrabajadores ferroviarios estudiados en la presente investigación, analizando cómo se piensan a sí mismos hoy los extrabajadores ferroviarios y cómo a partir de ello reflexionan sobre lo vivido y aprendido de su forma de vida mutual, enfrentan el presente y se proyectan al futuro.

6.2. El taller y la cooperación en el trabajo

6.2.1. Asociatividad alienada y el aprendizaje de un oficio

Los primeros lazos asociativos que vivieron quienes entraron a trabajar en la organización guardan relación con el proyecto de Ferrocarriles del Estado, asociatividad alienada,²³ generada a partir del rol laboral de cada trabajador, aquello que cada cual tenía que producir en cada taller y que era apropiado durante el aprendizaje y ejecución, y luego se traspasaba a otro al ascender de cargo, o cuando su rol terminaba y otro continuaba con la labor.

La inserción en el trabajo implicaba desde cada rol la comprensión y aprendizaje de códigos laborales, lazos asociativos de transmisión de un oficio que actuaban como articulador de la experiencia de trabajo en un taller ferroviario. Desde ahí surgían proyectos en común que partían de estos vínculos laborales dentro de la institución a la que se habían unido.

Se observaba la comprensión y aprendizaje del rol y los códigos laborales en el momento de entrar a trabajar a la empresa. Quien ingresaba al taller partía desde el cargo más bajo para luego ir ascendiendo, construyendo de este modo una carrera,²⁴ estructurada jerárquicamente al interior de la empresa. En ese camino no se estaba solo, sino que la tarea era compartida con otros, acorde a la división del trabajo entre pares. Esto se advierte en el siguiente relato:

A mí me tocó con un aspirante más antiguo. “Ya, esto es lo que hay que hacer”. Me pasó una espátula, me acuerdo. “Tení que sacar toda esta grasa que hay aquí, tení que hacer esto”, y él me iba enseñando lo que había que

²³ Alienado viene de *alieno*, que es una expresión latina que significa ajeno, extraño u otro. Entender una forma asociativa como alienada es entenderla como definida desde otro.

²⁴ Se llamó carrera ferroviaria al proceso de enseñanza-aprendizaje de códigos en cuanto a oficio y compromisos conductuales, a partir del cual se tomaban cursos que, al ser aprobados, permitían un cambio de rol dentro de un taller determinado y con él, un ascenso laboral se concretaba.

hacer. Siempre el más antiguo le iba enseñando al más nuevo. Gregorio Fernández (AOMBV, 2013d, ext.: 05:52-06:09)

Entrar a trabajar a la empresa ferroviaria implicó primero el cumplimiento de los compromisos pactados con esta, y dentro de ella el trabajo con otros en los distintos talleres, una función que a partir de una instrucción/enseñanza es apropiada por cada cual durante la realización, y luego objetivada al terminar la labor. Se trataba de un acuerdo común practicado individualmente, que aseguraba un vínculo asociativo:

Sí puéh, el taller nuestro era un taller muy sacrificado, ¿pero sabe?, usted pasaba el día; mire, nosotros trabajábamos, habían (sic) treinta fraguas, treinta fraguas cuando yo llegué y ahí trabajábamos. En cada fragua trabajaba una pareja –el maestro y el ayudante– y los maquinistas. Todos los jóvenes que llegábamos... llegábamos a ser maquinistas. Darío Muñoz (AOMBV, 2013a, ext.: 11:25-12:09)

Cuando uno logra entender eso, ya cuando te enseñan la locomotora, cuando viene, como contábamos al principio, te empiezan a enseñar en forma muy básica. Te siguen avanzando en ella, después te pasan unos tremendos planos los viejos, ah. Los instructores que eran los mismos maquinistas, y cuando te empiezas a dar cuenta que... que ese fenómeno se empieza a desarrollar en las mismas locomotoras, el... el mismo efecto, magnetismo está controlado a la distancia por el maquinista. Roberto Ramos (AOMBV, 2013c, ext.: 00:06-02:03)

El proceso de enseñanza-aprendizaje dentro de un taller laboral y la socialización contenida en él aportaron a asegurar una integración pautada en el aprendizaje de roles y funciones vinculados a un contrato laboral, y con él, a los objetivos de la empresa de los que el trabajador se va haciendo parte, integrándose como uno más. El vínculo que aquí se desarrolla horizontalmente, se construye desde formas contractuales que se adquirían a partir de la inserción y el posterior ascenso laboral. Esta superación laboral implicó ir aprendiendo un oficio e ir ganando confianza, tal como relata el señor Alejandro Guerrero:

Y el... el más fácil era el... el de aspirante ayudante de patio. Después otras preguntas más o menos y de... de ayudante de patio pasaba a ayudante de carga. El tercer examen, como ayudante, era de segunda para pasar a ayudante de primera para los trenes de pasajeros, y después dar el examen ya más, más firme, para ascender a maquinista; ahí se ascendía a maquinista. AG (AOMBV, 2013b: ext: 04:38-05:36)

para poder avanzar es necesario ehh, hacer cursos de capacitación y empiezan a enseñarte la locomotora de una forma simple y básica. Yo a eso lo llamaba curso de capacitación, de formación. Después esa misma locomotora con el tiempo para seguir avanzando en el escalafón, te la volvían

a enseñar, pero ya en un detalle más, más técnico, digamos, ya no tan básico, sino que ya te empezaban a, a darte, digamos, una capacitación más a fondo, más de fondo. Y al final, de esa misma locomotora que te enseñaron cuando entraste, después de varios cursos terminabas ya especializándote. Ese es el tema final que tenía el maquinista ya, conocimiento ya cabal de la locomotora. Roberto Ramos (AOMBV, 2013c, ext.: 04:11-06:59)

En los relatos, la cooperación desde un rol laboral aparece fuertemente vinculada al trabajo y aprendizaje de un oficio, el que implicó la coparticipación de distintas partes en torno a un fin común, tal como la habilidad de comprenderse mutuamente y actuar en conjunto. Era importante, entonces, entender el rol cooperativista para con ello tomar responsabilidades dentro del grupo.

La división del trabajo implicó compartir una labor. Cada uno fue parte conformante de un equipo de trabajo que en conjunto llevó adelante una tarea determinada en su escala laboral.

6.2.2. Sentido de pertenencia, utopía y sentimiento de seguridad laboral

El relato ferroviario parte cuando es posible la unión a una construcción económica y social más poderosa que les permitió a los trabajadores ser parte de una institución que transformó su forma de vivir, EFE, lo que fue un `regalo de pascua', por cuanto significó el paso a una nueva vida.

El vínculo laboral de los trabajadores ferroviarios con la empresa de ferrocarriles surge del momento en que son contratados como obreros, que trabajan para el Estado y que se vinculan a través de experiencias y procesos de sociabilización y capacitación.

Bueno mi llegada a ferrocarriles fue el año 1956, el día 26 de diciembre. Fue un regalo de Pascua, lo que recibí de muy buena forma porque en ese momento estaba sin trabajo, eee..., yo no tenía ningún pariente ferroviario, pero por el deporte llegué a ferroviario, llegué a ser ferroviario y llegué al taller mecánica de mastranza, DM (AOMBV, 2013a, ext.; 00:28-1:18)

El relato de cómo se accede a ser trabajadores ferroviarios alude a la Pascua, simbolizada como la celebración de la resurrección luego de pasar por la muerte, como pasaje oscuro en la vida. Entonces fue una transformación, ya que ser parte de Ferrocarriles del Estado les permitió alcanzar ciertos logros, los que recuerdan de forma utópica.

permitía a los trabajadores proyectarse dentro de la empresa a través del aprendizaje de un oficio que será relatado en el siguiente subapartado (6.2.3.).

El cumplimiento de los compromisos pactados relatados en estos dos primeros apartados, iniciados desde el momento de entrar a trabajar a la empresa, hacían formar parte a los trabajadores de un grupo que desarrollaba una relación de interacción fraterna-cómplice, en la cual se reemplaza el confiar por el conocer donde el conocer ocupa el don relatado por Honneth, tensión entre generosidad y obligación.

6.2.3. Construcción del sentido de pertenencia en el aprendizaje de un oficio y rol dentro de la Empresa de Ferrocarriles del Estado

La relación fraterno-cómplice que se observa a través de los relatos de los trabajadores entrevistados, también implicó poner la confianza en los demás promoviendo intercambios cooperativos que beneficiaran a quienes más lo necesitaran. Por ejemplo, un trabajador que recién ingresaba a trabajar a EFE no era remunerado igualmente que los que llevaban más tiempo y que eran trabajadores de planta. Para ello debían transcurrir dos años, en los que tenían que trabajar como jornales, tiempo en el que se sentían explotados.

El hecho de entrar a la empresa era por entonces una promesa de mejor vida, relacionada con el ascenso laboral y con el progreso social, que aunque implicase sacrificio, auguraba un mejor futuro y las condiciones cambiarían. Fue un sacrificio aceptado, y el asociarse guardaba relación con formar parte de la empresa por medio de un contrato y en función del mérito.

El primer tiempo en la empresa era un período de prueba que se superaba en conjunto. Es interesante en cuanto surge el entendimiento de un uno con un otro, de lo que le ocurre a ese otro que quizás en ese momento laboral inicial es un desconocido/extraño, pero que con el solo hecho de haber entrado a trabajar a la empresa, significaba que ya era parte del grupo/conocido/amigo, por lo que era acogido, permitiendo dar curso a un ejercicio de vínculo cómplice-fraterno. Es así que una vez que entraba un obrero a trabajar a un taller ferroviario de EFE, este era considerado parte de su familia ferroviaria.²⁵

²⁵ Familia ferroviaria es un término usado por los entrevistados en diversas oportunidades. Por ella se entenderá al grupo de trabajadores ferroviarios que interactúa a través de diversos intercambios cooperativos y que son parte del grupo vinculado laboralmente a EFE, y de los otros vínculos que entre ellos se puedan

La solidaridad entre pares surge como respuesta a la precariedad laboral. Es un logro asociativo que opera como forma de reconocimiento recíproco positivo, construyéndose desde la cooperación fraterna y como forma de intercambio cooperativo, que en este caso podría ser el enseñar una estrategia de reciprocidad que en algún momento les tocará llevar a cabo con otros que entrarán a la empresa y que no serán necesariamente ellos mismos.

Asociarse en torno a beneficios y responsabilidades compartidas requiere de la habilidad para ponerse en el lugar de otro, en este caso a partir de la identificación con un trance que todos pasaron, relaciones espejo (Cortina, 2005) vinculadas a la cooperación fraterna, como aparece en la narración del señor Darío Muñoz:

estábamos de de... jornales, teníamos un sueldo menor y.. lo que recuerdo si de mis compañeros eee la parte... era muy... como le explicaba era muuyyy... solidario. Yo entré a trabajar así, todos los que entrábamos (...) Se hacía correr una lista y nos daban unos pesitos más. Nosotros trabajábamos a parejitas con él. Ellos ganaban mucho más que nosotros, entonces se sentían poco casi explotándonos a nosotros y nos hacían una lista y nos daban unos pesitos más, lo cual servía mucho y era muy solidario. Todo el taller nuestro el ferroviario siempre fue solidario, solidario..., yo no puedo decir que en la maestranza conocí a compañeros egoístas, deben haber ahí, pero menores. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 04:40-06:13)

La identificación y solidaridad con el otro respecto de desigualdades económicas internas se proyectó por identificación al grupo –obreros respecto de una institucionalidad mayor con la que debieron mediar constantemente. Lo asociativo en el trabajo contempla formas contractuales vinculadas al contrato laboral y la organización del trabajo (equipos), generándose intercambios cooperativos que combinan colaboración y competencia cuando en el relato aparecen compañeros ‘egoístas’, quienes no participan de esta interacción simbólica de los miembros del grupo, quedando fuera del vínculo generado a través del ejercicio de donación de dinero, al no querer involucrarse en este acto.

Entre quienes cooperan se genera un tipo de intercambio bajo el cual todos ganan, reciprocidad abierta que como medio de cooperación identifica lo que pueden y deben hacer los miembros de un grupo en beneficio de todos. Surge así el donar como don (Honneth, 2010), con un contradon que pudiera estar

establecer. Es utilizado por los entrevistados para referirse no solo a aquellos trabajadores de Valparaíso, sino también a los trabajadores ferroviarios de Chile.

identificado en la fidelidad y cohesión de grupo que este acto podría haber generado.

La contribución individual de cada uno en aras de un fin común no es compartida por todos, definiéndose un límite entre quienes cooperan y quienes no.²⁶ Un comportamiento ya conocido en el que quien no coopera no es el centro del relato, sino que se asume como otro diferente con el cual la relación no es del mismo orden fraterno que con quienes se genera este tipo de intercambio cooperativo.

6.2.4. Socialización y trabajo en equipo, proyectos cooperativos de desarrollo laboral y personal

Se identifican distintos niveles de confianza, partiendo de aquella vinculada al trabajo. Confiar en un compañero de labor implica que se puede entregar a este la tarea. Entre los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso muchas veces esto significó coordinación en equipo. La confianza fue recíproca, pudiendo no ser retribuida a la misma persona, sino al grupo al que se pertenece, señal de cohesión, tal como se observa en el siguiente testimonio:

el centro era Barón, pero, pero había casa de máquinas en Loa, Los Andes, Llay Llay y Yungay, pero allá era más familiar la cosa porque era más relajado si se quiere en la forma de trabajar, en el aspecto que había más arre...te podía arreglar turnos, hacer... para poder venir a la casa uno le hacía el turno al otro y así para poder estar más en la casa. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 03:45-04:18)

Sobreponerse al desgaste físico y emocional de un trabajo extenuante y de equipo, implicó aprender a estar juntos, a trabajar y sobrellevar la pesada carga, apareciendo un vínculo asociativo para organizar la vida en común, lo cual se mezcla con la familia, es mutual y también un acuerdo asociativo, bajo el cual las reglas del trabajo se construyen según necesidades familiares. La reciprocidad familia-trabajo es entonces fundamental en la organización de la vida.

Estas distintas instancias involucraron enfrentar en conjunto dificultades comunes mediante formas de cooperación cómplices y fraternas. Por ejemplo, todos tenían

²⁶ Cooperación que genera o no lealtades, las que guardarían relación con lo que en el marco teórico (p. 32) señala Rorty (1998) respecto de la identificación y ampliación de lealtades a partir de la generación de lazos de confianza.

que organizarse en turnos para ordenar tiempos de trabajo y estudio con el fin de ir ascendiendo laboralmente, lo que se puede apreciar en el siguiente relato:

En Santiago me tocó estudiar con otro compañero también. Entrábamos a estudiar a las 6 de la mañana y estábamos como hasta las 12, 1, y en la tarde teníamos que hacer el turno correspondiente en el patio porque no había gente. Era la única forma que pudiéramos estudiar, era que hiciéramos el curso en la mañana y en la tarde trabajábamos. Y así hicimos el curso para ayudante de máquina, y ahí, bueno, me tocó trabajar con diferentes compañeros. GF (V, 2013d, ext. 02: 49-03:42)

La tarea que describe el relato fue una que requirió de cada uno que el otro involucrado también se superara, de modo de avanzar en la carrera ferroviaria, un deseo común de logros personales dentro del rol laboral, proyectos cooperativos de desarrollo personal y grupal como el estudiar para ascender en el cargo dentro de la empresa ferroviaria, aspiración de superación laboral y mejora en la condición de vida. El ascenso implicó entonces un esfuerzo personal que fue impensable sin el lazo fraterno para mejorar las condiciones de vida, y asociativo, establecido por el contrato laboral y el compromiso recíproco a partir de él.

El esfuerzo es multiplicado a través de la cooperación y transformado en parte conformante de aquel hacer en común dentro de los tiempos laborales establecidos en cada taller, lo que da cuenta del formar parte de un equipo.

La superación laboral era un proyecto a largo plazo, ya que desde el momento de entrar a trabajar a EFE comenzaban los trabajadores a desarrollar una “carrera ferroviaria”, entendida como una serie de cursos y pruebas formativas junto a procesos de enseñanza-aprendizaje dentro de los talleres, instrucción que les permitía ascender de cargo, progresión que duraba toda la vida laboral. El aprendizaje de un oficio era un trabajo de equipo, de taller, cada uno poseía un rol que iba aprendiendo, en el que se capacitaba para ascender en cargos. Pero era un trabajo arduo y agotador, y los tiempos libres escasos, por lo que la única forma de lograr estudiar, dar exámenes para ascender laboralmente y sobreponerse era actuando en equipo, siendo cómplices en el deseo de superación.

Al respecto comenta el señor Alejandro Guerrero:

No recuerdo la escala que había de valores para que nos cobraran por la construcción. Era administración directa y administración delegada, eran varios ramos, entonces nosotros fuimos tomando de a uno por uno; donde podíamos economizar lo hacíamos nosotros algunas cosas y después

pasábamos a otro de otro nivel. Ahí nosotros me acuerdo que nos conseguíamos permiso en la empresa y los mismos compañeros a veces nos daban facilidades para... hacíamos cambios para que los dirigentes pudiéramos estar en la construcción. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 00:24-02:17)

El deseo común de logros se tradujo en un proyecto de desarrollo laboral a largo plazo. A partir de un vínculo cómplice-fraterno implicó un ejercicio de reciprocidad, en el que la dominación generada por el mismo sistema laboral ferroviario podía ser subvertida a través del ponerse de acuerdo en redistribuir los tiempos laborales según fuera necesario para lograr equilibrar el esfuerzo y el beneficio que significaba a cada uno el superarse laboralmente. Esto dio pie a que surgiera este tipo de cooperación en la que todos ganaban, una forma de entendimiento mutuo, de cooperar y ponerse en el lugar del otro. Es así como todos los que estaban en el mismo ciclo laboral por medio de la cooperación van colaborando en posibilitar que todos se capaciten.

Dentro del taller, además de la organización laboral existían acuerdos que generaban una 'política' de comportamiento y sociabilización no vinculada con proyectar una organización, sino con celebrar la idea en común. Cualquier desafío emprendido por más difícil que fuere se hizo más agradable: la carga se hace más liviana si la llevamos juntos. Ello implicó integrarse, formar parte del grupo, crear lazos, sentirse parte de algo; ese algo se hizo propio y se emprendió en conjunto. Al respecto comenta el señor Darío Muñoz:

a la serie para hacer los materiales y los repuestos para todo lo concerniente a las máquinas, a los carros, a los coches y, bueno, el trabajo nuestro era muy sacrificado, pero había una, había una política en el taller que era pasarlo lo mejor que se podía eh... bueno pa` la talla, muy buenos pa` la talla. Era el taller en que en que el día no se sentía por el ambiente que reinaba en el taller nuestro, pese a que era el taller más sacrificado que había en cuanto a la elaboración del trabajo. DM (AOMBV, 2013a, ext: 01:17-01:52)

De esa manera se fortalecieron las relaciones sociales, contexto del que surgió la camaradería. El generar un acuerdo implícito mediante el cual se promueve un buen ambiente de trabajo pareciera ser fundamental para sobrellevar lo sacrificado de la carga laboral. Lo fraterno irrumpe entonces de lo convivencial, lo que como acuerdo social cumple una función que es estratégica, ya que permite sobreponerse a las dificultades de la vida laboral.

Esta camaradería fue surgiendo a partir del proceso de formación técnica dentro del taller, en el trabajo con otros, entre los compañeros con sus pares y con quien o quienes enseñaron a los primerizos a realizar las diversas tareas

encomendadas. Como se observa, conversar y conocerse en el trabajo se constituyó en una forma de construir lazos de familiaridad:

¡¡Ah!!, lo que pasa es que esa relación se daba más bien ya cuando, cuando tú empezabas a trabajar de ayudante. Ahí empezaba a conocer al compañero y de una forma de ser amigo de él y había mucha comunicación. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 06:21-06:46)

Me acercaba a ellos y hacíamos comentarios. Tengo una experiencia muy bonita ahí que, uno de los últimos instructores, antes que él se decidiera ser instructor, nos sentábamos y conversábamos estos temas, ah... ehh y él me preguntaba, porque él no tenía conocimiento eléctrico, entonces él como que se alimentaba de los que yo podía, ehh, traspasarle a él. Bueno, y eso después lo hizo un muy buen instructor, ehh, nos enseñó muchísimo después. Roberto Ramos (AOMBV, 2013c, ext.: 02:10-03:57)

Procesos de socialización y aprendizaje entre pares y también con los compañeros que ascendían de rol laboral y que después agradecían lo aprendido, retroalimentando la relación de reconocimiento recíproco positivo con otros conocimientos. De esta manera se manifiesta nuevamente una forma de intercambio bajo la cual todos ganan, en la que hay valoración de la contribución individual de cada participante del intercambio; en este caso, dos personas que aprenden de sí mismas y del otro como ritual de reconocimiento entre miembros, no solo por un rol asignado por la empresa ferroviaria, sino principalmente por conocimiento del trabajo e intercambio de saberes a partir de ello, incluso luego de acceder a roles laborales de jerarquía diferenciada.

6.2.5. Estrategias de sobrevivencia dentro del rol laboral

Cada trabajador desarrollaba tareas específicas que eran parte fundamental en el funcionamiento del sistema de ferrocarriles, sistema que implicaba además un arduo trabajo físico y la sincronización de tiempos y labores. La forma de trabajo ferroviario se constituyó sobre la base de la complicidad de cada uno de ellos acorde a la labor que le correspondía realizar. La vida estaba puesta en las manos del compañero o del grupo, como vínculo fraterno, identificándose una forma de cooperación cómplice y fraterna, siendo este modo último el que impidió que sucediera una gran cantidad de accidentes.

Había que estar atento y trabajar en equipo, ya que muchas veces de ello dependía la vida del compañero, como comenta Alejandro Guerrero:

Nosotros somos tracción, lo que llevamos, movemos el tren y hay otra, otro estamento, que son de maestranza: los obreros, y hay otras dos también, la línea aérea que son, escapan a lo nuestro, la línea aérea que tiene un carrito que daba con todos los elementos para reparar el trole, entonces, y la otra era vía y obra; vía y obra era, los conejos le decíamos, saltaban pa` trás cuando pasaba el tren (se ríe). Teníamos que pasar con precauciones; nos avisaban en qué kilómetro tanto estaban trabajando, entonces uno pasaba lento ahí, suave. (AOMBV, 2013b, ext.: 01:57-03:18)

La vida estaba puesta en el buen desempeño del grupo, de ahí que dentro del ámbito laboral fue una confianza arraigada en lazos fundamentales de sobrevivencia. Sin lazos duraderos esto hubiera sido imposible. En el vínculo cooperativo formal de carácter cómplice se observa un deseo de aprender y realizar, tal como se indica, una tarea dentro del trabajo, ya que esta era individual pero también de colaboración. Trabajo en red del cual surge una complicidad que no era con algún compañero en particular, sino con todos los que estaban en el mismo proceso.

Se concebía la vida del compañero como una gran responsabilidad, y era asumida como tal, así como la propia vida dependía de los demás, cada uno haciéndose cargo en conjunto de las necesidades básicas de todos. En particular, de aquellas vinculadas a la sobrevivencia, en este caso la seguridad dentro de la línea férrea. De hecho, el peligro siempre estaba presente en la vida de cada uno, por eso es que los relatos de los extrabajadores ferroviarios no están exentos de situaciones que hablan de la ocurrencia de accidentes fatales:

Y ese día fue fatal para él. Resulta que estaban haciendo maniobra... con... sacando coche de la maestranza; sacaban y ponían coche. O sea que estaba el camino para allá, para acá... es trabajo deeee... de de la sacá de coche. Y este niño era delgaito, muy buena persona el cabro... le decíamos Canito... y este niño... ehh... va, va hacia la casa de piedra, y era muy, muy estrecho el... el... el paso, habiendooo... haciendo la maniobra. Y él eligió la peor parte, porque en vez de irse por el lado derecho, se fue por el lado izquierdo, entonces en, en esa línea, el tren, digamos el coche, se tambaleaba un poco, al costado, y este niño no alcanzó a pasar, y lo arrastró... y lo mató... eso es lo único que he sabido yo en cuanto a, a la seguridad; que falló ahí, pero por culpa de él. Ahí no hubo, porque se cuidaba mucho esa parte... mucho. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 13:04-14:23)

El gran riesgo de la labor ferroviaria ayuda a comprender el por qué el vínculo cómplice-fraterno en el trabajo era transmitido entre compañeros. Esa transmisión de una forma de vida dentro del taller ferroviario implicaba tiempo y guardaba normas estrictas de responsabilidad y obligación con el oficio. La capacidad de

enfrentar en conjunto peligros que amenazan la sobrevivencia aparece en sus relatos como una confianza estratégica.

6.3. Organizaciones mutuales y sindicales en el trabajo

En este apartado se abordan las formas de reconocimiento recíproco que caracterizan el modo en que los extrabajadores ferroviarios recuerdan su vida en EFE. El modo en que se integran y organizan en torno a organizaciones mutuales y sindicales, valiéndose de los derechos que otorga el ser ciudadano, para desde ahí encontrar soluciones conjuntas a distintas situaciones y necesidades, y asumir responsabilidades que beneficiasen a sus distintas ramas laborales.

6.3.1. Formas de organización mutual-sindical

Si bien EFE organizó a sus trabajadores en distintas ramas laborales (talleres), estos se agruparon en torno a organizaciones mutuales fuera de la empresa de ferrocarriles, con el fin de defender sus intereses y obtener logros principalmente en cuanto a reivindicación de sus derechos laborales y sociales.

Tal cooperativismo los agrupó en federaciones como la Sociedad de Socorros Mutuos de Maquinistas y Fogoneros, fundada en 1889, llamada en 1893 Federación Santiago Watt. Esta cumplía funciones mutuales principalmente vinculadas a la organización de un sistema de economía solidaria financiada a base del ahorro colectivo. A partir de dicha federación, luego se creó la Federación Santiago Watt de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los FF.CC. de Chile. Sección Primera Zona Valparaíso, la cual cumplía un rol sindical: organizarse para solicitar mejoras en salarios, jornadas de trabajo y días de descanso, entre otros asuntos vinculados al trabajo en EFE. Estaba compuesta por distintos grupos representantes a lo largo del país, desde Arica hasta Puerto Montt. Ambas entidades antes nombradas fueron antecesoras de la actual Corporación Mutual Santiago Watt Muirhead.

Para mí la Watt, la federación, siempre fue más laboral, llamemos sindical que mutual. Porque lo mutual lo tenía la Sociedad: los compañeros jubilaban y se iban a la sociedad, a la mutual, pero la federación era lo laboral, lo sindical. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 03:27-04:02)

Lo que Gregorio Fernández relata, guarda relación con la Federación Santiago Watt de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los FF.CC. de Chile. Sección Primera Zona Valparaíso. Asimismo, por ese entonces los trabajadores

ferroviarios se agrupan a través de organizaciones de sindicalismo político, como la Corporación Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile. Así lo describe en su relato don Darío Muñoz:

De la Unión de Obreros de Valparaíso, nosotros teníamos una Asociación Ferroviaria de Obreros Ferroviarios, donde participábamos la gente de maestranza, la gente de vías y obras, los talleres de conservación, eeeh, la parte de transporte participaba ahí de esa asociación; participábamos todos los ferroviarios que tuviéramos que ver con la parte laboral, lo administrativo era... otra cosa. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 07:05-07:38)

La Asociación Ferroviaria de Obreros surgió de la modificación hecha a la Corporación Unión de Obreros Ferroviarios de Chile (1941), de carácter mutual, vinculada a la economía solidaria y a funciones sindicales de carácter reivindicativo- laboral (hoy no sindical).²⁷ Esta agrupaba a mecánicos, eléctricos y obreros de la maestranza en general (UTF, s/f).

6.3.2. Algunos antecedentes a las causas reivindicativas

Los ex trabajadores ferroviarios relatan dentro de su experiencia laboral situaciones de precariedad, como por ejemplo la falta de seguridad en el trabajo, que queda evidenciada en el deterioro físico. Afloran traumas acústicos –como hiperacusia²⁸ y/o hipoacusia–,²⁹ daños irreparables, como queda evidenciado en el siguiente testimonio:

Y la cantidad de decibeles era superior a la que soporta el cuerpo humano sin que lo dañe; me lo explicó eso un otorrino, y es un daño que se va produciendo y no tiene, no tiene vuelta. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 07:43-10:13)

La precarización del trabajo genera angustia y deseo de cambio. En algún momento pareciera ser que la empresa ya no era la promesa de un futuro mejor. Comentan al respecto Alejandro Guerrero y Roberto Ramos:

Cuando estaba con licencia, uno por ejemplo, salía mal, salía con el puro sueldo, a veces era la mitad de lo que ganaba. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 04:54-05:03)

²⁷ Cabe señalar que en cuanto a la modificación de su rol sindical no se establece ni en los relatos ni en el sitio web de la corporación el por qué o la fecha del cambio.

²⁸ Disminución de la tolerancia a sonidos habituales del ambiente.

²⁹ Pérdida auditiva.

Siempre buscó la... las mejoras reivindicativas, digamos económicas, ehh, todo se centró allí y en mejores condiciones, digamos laborales, que era el otro tema muy importante. Ehh, habían sí temas de seguridad y mucho más que eso; yo creo que se volcaba el tema a lo que era ehh, tanto en el tema de seguridad, de mejoras, condiciones laborales, por ejemplo; habían turnos muy largos o turnos, qué sé yo, que ameritaban, digamos, demasiado tiempo arriba de la locomotora. Estos viejos lucharon mucho. RR (AOMBV, 2013c, ext: 01:29-02:35)

Un sueldo que era precario cuando se entregaba completo, significaba que al descontarse los incentivos al trabajo en caso de enfermedad y quedar solo el sueldo básico no alcanzara para cubrir las necesidades primarias de una familia. Junto con buscar mejoras en sus condiciones salariales y derechos laborales respecto de las mismas, aparecen en el relato temas como seguridad laboral, cansancio y desgaste por excesivos tiempos de trabajo.

La precariedad laboral provocó inseguridad y desgastó las relaciones con EFE y a partir de ello con el Estado de Chile, motivo que los impulsó a dialogar con ambos a través de sus organizaciones. Cuando el diálogo no funcionó, la huelga fue una estrategia para ser escuchados, un grito colectivo, intercambio entre quienes obtuvieron beneficios de ella y el deseo de tomar parte de las decisiones políticas. Ambas aristas se desarrollan a continuación.

6.3.3. Búsqueda de reivindicaciones laborales a través del diálogo entre organizaciones ferroviarias de carácter mutual-sindical y la Empresa de Ferrocarriles del Estado

Los trabajadores buscan mejorar el acuerdo que establecen como grupo con la empresa que los acoge, una obligación personal y con el colectivo. En los tiempos difíciles, el grupo se unió y defendió su causa reivindicativa con fuerza, presionando, instaurando una relación política con la empresa ferroviaria. Esta dimensión solidaria de la práctica social está relacionada con la lucha de la clase obrera de Chile, que buscó insistentemente salir de la precariedad en la que estaba sumida desde mediados del siglo XIX. Se advierte un sentimiento de reivindicación de los derechos, que implicó acuerdos primero por la vía del diálogo para mejorar las malas condiciones laborales en las que se encontraban. Esta situación se señala en el siguiente relato:

Se daban algunas peleas, ya por exceso de jornada, ponte tú, ah que claro yo estaba allí limpiando arena, pero resulta que estos viejos estaban peleando en esa época dura, ya se estaba luchando ya por temas, digamos, de temas de

jornada de... de trabajo demasiado extensas, y no le pagaban, porque era un tema, y después logran, claro, después logran los viejos de, pero fue como te digo, eran las luchas que habían, reivindicativas. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 02:36-02:41)

Los compromisos establecidos por EFE no estaban siendo cumplidos. No se les estaba remunerando según tiempo trabajado, lo que significó una 'pelea' con la empresa, según señalan don Roberto Ramos y Gregorio Fernández. El medio para lograr este derecho guardaba relación con una responsabilidad moral por parte de EFE como forma de reconocimiento recíproco con sus trabajadores a partir del vínculo asociativo que los unía laboralmente: es decir, EFE exigía a través de su normativa y estructura laboral, y los trabajadores esperaban que se les remunerara de acuerdo con lo establecido en ella. El no hacerlo implicaba una forma de explotación laboral, identificada en la desposesión del derecho a ser remunerados, situación que afectaba la integralidad social de los trabajadores ferroviarios, ya que significaba no tener ni derecho al descanso ni al dinero que se merecían por contrato, según el tiempo trabajado.

Como comenta don Gregorio Fernández, la Federación y los sindicatos eran la vía para llegar a acuerdos a través del diálogo:

En ese tiempo el presidente de la Federación era Fernando Navarro. Ellos estaban de acuerdo con lo que estábamos haciendo nosotros. Para que nos llegara luego la plata, teníamos que presionar de alguna forma, si nos estaban usando de ayudante. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 00:00-02:42)

Esta disputa con la empresa significó que los obreros de los distintos talleres buscaran el cumplimiento de sus derechos laborales a través del diálogo que establecía su federación sindical con EFE, queriendo con ello modificar cada aspecto en el que no se estaban respetando los acuerdos pactados. La Federación de Trabajadores se transformó entonces en el agente contenedor de una relación asociativa y cómplice de carácter sindical entre los trabajadores ferroviarios, quienes establecieron a partir de ello y en busca de soluciones un vínculo de alteridad con EFE, ya no desde una relación contractual de asociatividad, sino desde su alteridad colectiva, viéndola como un adversario o enemigo con quien había que establecer un acuerdo.

6.3.4. Búsqueda de reivindicaciones laborales a través de la huelga entre organizaciones ferroviarias de Valparaíso y la Empresa de Ferrocarriles del Estado

La falta de regulación salarial y el exceso de trabajo era un problema compartido por todos. Surgió por entonces el reconocimiento mutuo desde la identificación con los pares. Se unieron los trabajadores para actuar como uno, para conducir acciones encaminadas a conseguir un propósito mayor, común a todos.

Ser leal con quienes se encontraban en las mismas condiciones, con quienes pasaban por lo mismo, fue una complicidad estratégica y una forma de sobrevivencia, como se advierte en el siguiente relato:

La mayoría de las huelgas eran de un día, dos días, tres días a todo reventar, pero ahí tuvimos 29 días, un mes, y todos los estamentos, ¿ah?: maestranza, transporte. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 01:57-03:18)

La alta convocatoria de las huelgas guardaba relación con el cumplimiento de compromisos establecidos en su alianza, y descansaba en la confianza y promesa mutua. En un contexto antagonista con EFE donde la asociatividad cómplice pone a prueba la reciprocidad entre pares, la huelga rompe con el orden normativo de la empresa. Las posiciones ya no se resuelven dialogando, por lo que se hacen incompatibles, transformándose las partes involucradas en contendientes, una pugna de fuerzas.

La huelga pone en crisis los principios básicos de funcionamiento de EFE en cuanto organización laboral, ya que genera una crisis institucional. Para lograr un objetivo común era necesario contar con la solidaridad y lealtad de todo el grupo de trabajadores, y aun así no todas las luchas por reivindicación laboral fueron ganadas, como se desprende del testimonio a continuación:

Salario, claro, porque nosotros siempre aspiramos y luchamos por ello, pero nunca se, se logró; era que todos los anexos que teníamos, porque nosotros ganábamos hora extraordinaria. Ganábamos nocturno y ganábamos viático, entonces lo que nosotros queríamos era que todo eso se involucrara en una sola cantidad y ese que fuera nuestro sueldo, porque de ser así todo eso era imponible; para salir jubilado nos servía, en cambio, muchas de esas cosas se pierden cuando uno jubila. No lo logramos nunca. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 00:59-01:42)

El tono es de resignación por las luchas perdidas. Aun por sobre ellas siguieron luchando a partir del sentimiento de obligación con el compañero. En este momento dentro del grupo ferroviario no se distinguió color político ni diferencias internas. Lograr mejorar su situación laboral era un deseo individual, pero también una obligación colectiva mayor, un acto de lealtad con aquellos que atravesaban situaciones similares, el cumplimiento más radical de los vínculos sindicales que

establecieron. Un proyecto político complejo que era posible más allá de sus vínculos sindicales y/o políticos, y que partía de la base de obtener una satisfacción directa de las necesidades compartidas por todos. Comenta Roberto Ramos sobre este tema:

Póngale calza a al automotor que no vamos, tamos en huelga. Nos fuimos a donde estaba la sede, digamos, de la Watt allá en Los Andes. Entonces yo encontré en ese minuto como que había explotado algo, como que había ocurrido algo muy grande, y ahí sentí esa... esa cosa, o sea yo seguía al hombre, si él era el jefe mío en ese minuto, pero vi cómo el resto de la gente a un llamado, bien ordenado, bien disciplinado, acataron. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 03:11-04:04)

Fueron momentos en que las estrategias aprendidas de la organización asociativa-cómplice dentro del trabajo ferroviario: formas contractuales vinculadas al contrato laboral y la organización del trabajo, al desarrollo de trabajo en equipo y estrategias de sobrevivencia dentro de ese rol en el desarrollo de tareas específicas, entre otras, constituyeron una estrategia fundamental para lograr sus objetivos. Entonces, la identificación con el grupo tuvo relación también con un orden dentro de su forma asociativa, donde se observó a los líderes –aquellos más antiguos en la empresa ferroviaria– guiando las acciones a seguir.

6.3.5. Búsqueda de reivindicaciones laborales a través de la huelga entre la corporación Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile con el Estado

Hasta ahora lo relatado acerca de las formas de cooperación de los trabajadores ferroviarios implicó un proceso de reconocimiento entre pares, que se ubicaban geográficamente en un territorio y que trabajaban en los mismos talleres o talleres cercanos. Allí la lucha reivindicativa a través de la huelga se llevó a cabo mediante el llamado de sus organizaciones sindicales, como la señalada corporación mutual Santiago Watt, pero también ocurrió por el llamado que hiciese la que fue la organización obrera que los congregó como gremio ferroviario a lo largo del país, la corporación Unión de Trabajadores Ferroviarios (UTF) de Chile.

Responder al llamado de huelga de una organización nacional implicó para los trabajadores la habilidad de hacer cosas con extraños, ya que, si bien formaban grupos fraternos y se conocían entre ellos por localidad y a veces entre regiones, las grandes batallas possibilitaban la asociación con desconocidos unidos con un compromiso mayor. En esta lucha, quienes se sumaron saliendo a la calle a protestar promovió el sentido de pertenencia al grupo, otorgando una forma de

reciprocidad basada en la confianza: la causa se justificaba por identificación (poseían una cultura en común) y por ir en beneficio de todos:

En las bases, vale decir, Valparaíso, Santiago, Temuco, teníamos organizaciones locales. Esas organizaciones locales eran la Unión de Obreros, donde nos agrupábamos todos los obreros. Teníamos la Asociación de Empleados a nivel local, que todavía existen, pero ahora son totalmente de tipo mutualista, diría yo, y... y ellos eso eehh, laaas asociaciones gremiales tenían como principio eeel defender los intereses de los trabajadores, porque los patrones nuncaa han, le han entregado los eeehh mejora a los trabajadores, sino hay que estar peleando contra ellos; entonces casi todos los años se presentaba un pliego de peticiones a la... ese es el fin que tenían las organizaciones gremiales: llevar ante la jefatura nuestras inquietudes y mejoras de salario. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 02:00- 06:13)

El actuar cooperativamente con personas a las que no se conocía fue posible por la identificación que cada uno tenía con su gremio obrero-ferroviario, cultura común basada en el reconocimiento recíproco (Honneth, 2010) como regla, bajo la cual el don y el contradón guardan un sentido comunitario en el que todos pasan por la interacción sin necesariamente generar reciprocidad entre quienes dieron de forma directa.

Esta estrategia cooperativa se transforma en una red de intercambio e interacción, en la que una de sus formas se hacía efectiva a través de la huelga. Esta forma organizacional fue en primer lugar reivindicativa, algo que había que pelear. Pero no todas las batallas fueron ganadas, pues hubo algunas, como aquella de 1956 durante el gobierno de Alessandri, que duró 54 días y que unió a todos los ferroviarios de Chile como gremio, tal como narra don Darío Muñoz, y que derivó en una gran batalla perdida:

Fue por reivindicaciones económicas y porque se hablaba de que la maestranza, ya se hablaba en esa época que la maestranza no era... eeeh... rentable para el Estado. Y tengo entendido que en todo el mundo los ferrocarriles no son, no han sido nunca rentables para el Estado porque son servicios de utilidad pública, están para servirle al pueblo. Entonces tuvimos esa huelga grande de 54 días que la perdimos entre paréntesis, la perdimos, no logramos absolutamente nada en esos 54 días de de... de, esa fue comandada, fue organizada por la Federación Ferroviaria de Chile, que era la más grande en lo gremial. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 04:22-05:24)

En la historia de nuestro país la fuerza obrera se ha caracterizado por lograr reivindicaciones sociales por medio de la protesta y la huelga activa, uniéndose y paralizando la nación para ser escuchados y así obtener lo solicitado, una lucha para lograr derechos, con sentido político. En este panorama se advierte la

búsqueda de un reconocimiento recíproco entre dos instituciones: el Estado y los trabajadores ferroviarios, ya que el trabajo de este grupo de personas es considerado un servicio público para el pueblo, tensión que requiere un contradón desde la comunidad, personificado en sus derechos sociales como trabajadores.

Aquel momento consagró el ensanchamiento de sus objetivos y confianzas, involucrando no solo a los ferroviarios como grupo, sino resignificando el sentido de lucha obrera del que también eran parte y que los impulsó a unirse a un desafío mayor vinculado a la condición de clase obrera. Es lo que ocurrió en la década de 1970, cuando el general Viaux quiso derrocar el gobierno de Frei Montalva, según comenta Darío Muñoz:

A la calle salimos todos: salimos los comunistas, salieron socialistas, salieron radicales, los demócratacristianos y todos los partidos que existían. Salieron todos a la calle los trabajadores. No miramos colores para salir a la calle a defender la democracia. Salimos de la maestranza, me recuerdo muy bien, a las 11 de la mañana marchando por Valparaíso hasta llegar a la intendencia (...) salimos los trabajadores a la calle, estuvimos todo ese día en la calle repudiando el golpe que las fuerzas militares de Chile pretendían dar y derrocar el gobierno del presidente Frei. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 05:25-09:28)

La democracia es vista como algo mayor a un partido, algo que había que defender, un bien común. Sin la democracia su lucha estaba perdida, ya que era ella la que les permitía desarrollar la mutualidad. Implicaba ciertas libertades y derechos que solo la república y democracia podían garantizar, como el derecho a organizarse gremial y sindicalmente para llevar adelante sus luchas.

Aparece entonces el repudio a la posibilidad de un país en el que ellos no pudieran participar de las decisiones más importantes, por lo tanto, era una responsabilidad el luchar por la continuidad de la democracia. Había complicidad en la relación con el otro, era una complicidad de guerra con enemigos a quienes enfrentar, un caso especial ya que en otras oportunidades se trató de una competencia agonista, adversarial, en la que había adversarios, no enemigos. Se trataba de reivindicaciones laborales ante EFE, y de carácter reivindicativo ciudadano ante el Estado.

El orgullo ferroviario surge del entramado de relaciones que logran las formas de cooperación asociativa, fraterna y cómplice en el contexto de una forma de vida compartida de carácter mutua, comenta Roberto Ramos:

Una de las cosas más que me recuerdo con dolor, diría yo, haber visto, por ejemplo, en esta ventana aquí afirmado a un compañero, Julio Orrego, que era uno de los muchachos que quedó, que era de mi generación, que habíamos entrado juntos y quedaba afuera, digamos, quedaba, digamos, no lo reintegran a la empresa y queda fuera. Eso yo creo que para mí fue uno de los hechos más más fuertes haber vivido, mmm. Claro, ¿por qué? Porque era parte de mí, nosotros arriábamos arena juntos, jugábamos a la pelota juntos, íbamos a mariscar juntos, entonces quedaba fuera. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 04:07-05:16)

La fraternidad en la huelga era una entrega por la causa común, en la que se daba la vida, de ser necesario –literal o metafóricamente–. La causa sindical, que buscaba reivindicar desventajas laborales, era fuente de identificación; el despido era un riesgo que guardaba relación con el compromiso de vida adquirido, y desde él vivir y observar situaciones que eran un golpe para todo el grupo, un daño que se hacía a todos. La relación entre cercanos que compartían trabajo y vida fuera de él era algo personal, no admitía reemplazos, la pérdida dejaba vacío y dolor.

6.3.6. Búsqueda de reivindicaciones a través de la alianza política con Salvador Allende

Los trabajadores ferroviarios organizados en corporaciones ven la posibilidad de ejercer un real cambio en su relación con EFE y finalmente con el Estado de Chile a través de la promesa e idea política de Salvador Allende, con la cual se comprometieron. Si bien la persona contiene la promesa, ellos se sintieron identificados con las ideas planteadas y con ser parte de un cambio que no solo los beneficiaría como grupo particular, sino a todos los obreros o clase trabajadora de Chile. Se trataba de una promesa de un futuro mejor, aquello que por generaciones habían anhelado.

La presencia de Allende implicaría la concreción de su forma de vida mutual ideal contenida en la promesa política institucionalizada, una lucha heredada y dolorosa contra el Estado y EFE, que llevaba ya más de un siglo. Entonces, no solo se presentó como posibilidad de cumplir sus sueños reivindicativos, sino el de sus padres y abuelos, los de una clase social. Darío Muñoz comenta:

Lo tuvimos en la Maestranza y conversábamos con él. Nos planteó lo que él quería para el país y lo apoyábamos porque teníamos claro, tenía claro él lo que quería para el país, y a los trabajadores nos gustó, nos interesó y nos logró convertir en eeenn... en seguidores de lo que él pensaba de lo que él quería. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 09:41-10:05)

Existió un intercambio entre la promesa de Allende y la de los ferroviarios, cuestión que selló un compromiso de apoyo a una causa con la que se identificaron. Fue una alianza entre la figura de una persona que reconocía las demandas obreras y quienes las ejercían. Participaron los trabajadores ferroviarios de la alianza política promovida por la Unidad Popular, con el fin de formar un gobierno y generar un cambio social. Se hicieron parte de este proyecto en cuanto a vínculo laboral y ciudadano con el Estado, cada ámbito con carácter distinto: por un lado, fue laboral- económico y, por el otro, un proyecto político.

La forma de vida mutual de los trabajadores ferroviarios articulaba un componente mutual en el vínculo con sus compañeros y otro sindical en la lucha organizada. Ambos formaban parte de su vida a través de las corporaciones a las que estos pertenecían, que determinaba una identidad colectiva que dentro de su rol laboral les permitió buscar mejoras sociales ya relatadas en apartados anteriores. Dinámica estratégica de relación antagonista con respecto de EFE y el Estado que operó mediante la cooperación recíproca, de forma asociativa y cómplice.

Eeeeh nos hicimos, eeehh allendistas, las ideas de Allende eran muy claras. Lo primero que hizo Allende cuando llegó al poder fue nacionalizar el cobre, y eso nos dio la pauta de que el hombre quería que el país saliera adelante. Creíamos en él, creíamos en lo que él nos daba a conocer, en lo que quería, lo encontramos muy sincero. Tuvimos el honor de tenerlo en una en una reunión aquí en la Maestranza Barón, lo tuvimos a Allende. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 08:24 -09:24)

Allende llevó la lucha de clase a una disputa por la obtención del gobierno. Por otro lado, los ferroviarios sabían que su poder radicaba también en la posición estratégica del tramado ferroviario a lo largo del país: eran capaces de parar Chile. Fue así que se sintieron identificados con la promesa allendista, transformándose en aliados políticos del programa de la Unidad Popular. La figura del presidente era alguien en quien se podía creer y de quien esperaron obtener una respuesta a su búsqueda de años por mejorar sus condiciones de vida, reivindicaciones que apuntaban a un reconocimiento de lo que consideraban sus derechos laborales como búsqueda de derechos ciudadanos.

Ser ferroviario era de algún modo una forma particular de ser ciudadano, por lo que la forma de vida mutual es una forma de ciudadanía como proyecto sociopolítico socialista.

6.4. Intercambios cooperativos para hacerse cargo en conjunto de necesidades comunes

La forma de vida mutual ferroviaria aparece como un proyecto con marca de clase. La vida obrera no solo se da en el trabajo, también opera en la familia, el barrio, las organizaciones asociadas al mundo laboral (por ejemplo, las organizaciones mutuales). Surge como un proyecto intraclase que supone formas de reciprocidad que son abordadas a continuación.

6.4.1. Organización asociada al mundo laboral. La salud y el hospital ferroviario

EFE descontó por planilla de las fichas de pago de cada trabajador durante generaciones un porcentaje con el fin de construir un hospital ferroviario, hecho que se consumó el año 1928. La construcción de este hospital –especializado en traumatología–, ubicado en el cerro Barón de Valparaíso, fue un hito, logro que se obtuvo con el esfuerzo colectivo de generaciones. Al respecto comenta Alejandro Guerrero:

El personal empezó a aportar un día de trabajo; no recuerdo por cuánto tiempo, para ir haciendo un capital y construyendo; y se construyó el hospital con aporte del personal. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 05:56-06:36)

De funcionamiento público, único en su tipo en el país y uno de los mejores en traumatología, destinado a ofrecer prestaciones gratuitas a los trabajadores ferroviarios, familiares y pasajeros accidentados, el Hospital Ferroviario era el lugar al que eran derivados pacientes de centros médicos de Coquimbo, Santiago, Concepción y Temuco (Hospitalaria, s/f).³⁰

El descuento que se les aplicaba a los trabajadores ferroviarios era de carácter obligatorio, por lo que se enmarcaba en la relación contractual asociativo-cómplice entre EFE y sus empleados, quienes continuaron luego de su fundación, y mientras fue un hospital público, aportando mensualmente a su mantenimiento a través del descuento mensual en su remuneración. La consecución de este hospital también podría consignarse como una obra mayor dentro de las prácticas mutuales de carácter cooperativo en nuestro país. Este intercambio cooperativo era visto por los trabajadores como un logro mayor al coste económico que implicó

³⁰ Si bien es un hecho posterior al relato de este apartado y con el fin de contextualizarlo, es necesario señalar desde 1928 hasta 1986 este hospital tuvo un carácter público, pasando en 1985 a manos de la isapre Ferrosalud, y luego de 2003 a 2008 al Hospital Clínico de la Universidad de Chile, institución que crea la Clínica Barón (Hospitalaria, s/f).

su construcción, al sacrificio que significó un descuento monetario en el sueldo, tal como comenta Alejandro Guerrero:

Seguramente la empresa también debiera haberse puesto con algo también. Y después lo tomó el Departamento de Bienestar de Ferrocarriles; a su cargo tuvo el hospital, entonces ellos administraron el hospital. Me imagino que habrán contratado médicos, cosas así que tuvieran especialistas para dirigir un hospital; no es lo mismo que dirigir los trenes, y había buena atención. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 06:56-07:44)

Se trataba de una obra mayor dentro de las prácticas mutuales, como antes se dijo. El hospital fue una lucha ganada, constituyó un logro social, toda vez que en él podían ser atendidos por una enfermedad y sabiendo además que desempeñaban un trabajo riesgoso. Fue un beneficio enorme que los ayudó a ellos y a sus familias, y compensó la precariedad del sistema de salud vigente hasta esa fecha. Asimismo, les permitió continuar con vida, afrontar los desastres personales y familiares. En el relato siguiente se advierte lo importante que pasó a ser en sus vidas:

Nos dolía la cabeza, partíamos al hospital. Nos accidentábamos... el mismo hospital, ambulancia. ¿Cuántas veces no llegó ahí abajo? O estaba el alumbrado de coche, accidentes grandes, ¡grandes! Uno de ellos... ehh... Tamoy se llama un... una máquina chiquitita, y ese reemplazaba a las locomotoras a vapor, las eléctricas o diésel. Y ese como era para trasladar un coche, por ejemplo, para allá y para acá, o un carro para allá o para acá. Y ese día estaban haciendo maniobras en el patio en, alumbrados de coches, y el palanquero se cayó... y le cortó las dos piernas... ehh, y nosotros ahí, helao', ¿qué hacíamos? Así que yo llamé al Hospital Ferroviario, llamé a la ambulancia. Menos mal que en 10 minutos teníamos al... al enfermo, no sé si en la asistencia o aquí en el hospital. Funcionaba muy muy bien. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 00:48-02:37)

En este proyecto no operaron las organizaciones mutuales, pero el intercambio cooperativo que de él se desprendió –al ser construido con el descuento de las fichas de pago de cada trabajador–, generó un sentido de pertenencia respecto del inmueble, a la vez que una identificación –al sentirlo parte de ellos–, una vez que se activó y consolidó su estrategia de funcionamiento y función social. El hospital les concedió esa seguridad de tener un lugar donde acudir y obtener respuesta en caso de algún accidente traumatológico, considerando la precariedad laboral en la que se encontraban, señalada en apartados anteriores.

Este hospital fue parte de la construcción de su forma de vida mutual. Constituyó un orgullo y una responsabilidad compartida por todos/as. Este intercambio cooperativo se vincula a las relaciones basadas en el reconocimiento recíproco (Honneth, 2010), en el que se manifiesta un contradón comunitario, en el que

pasan todos por la interacción, surgiendo una tensión entre la generosidad de sentir que el hospital es un logro compartido y, por lo tanto, es aceptado el descuento de dinero por planilla, y la obligación y sacrificio que implicaba el mismo descuento. Es probable que ni siquiera pudieran opinar al respecto, pero era parte conformante de su cultura mutual, por lo tanto, de su forma de vida mutual.

6.4.2. Organización asociada a la familia, las cooperativas de vivienda

Si bien el entrar a trabajar a EFE era considerado el paso a una nueva vida, en parte por la posibilidad de hacer carrera y con ello mejorar las condiciones de vida, la disminución de salarios y precarización del trabajo no permitían suplir las necesidades básicas. Conseguir estas a través de la cooperación pareciera ser el modo en que enfrentaron las vicisitudes cotidianas y buscaron dar una solución en grupo.

La asociación cooperativa emerge como forma organizativa que busca dar respuesta a distintos problemas que de otra forma no habrían sido resueltos. Estrategia que radica en escucharse mutuamente y organizarse, proyectando sus intereses hacia objetivos en común. El señor Alejandro Guerrero comenta:

Sobre todo el sistema nuestro, el sistema de cooperativa, yo diría un sistema perfecto, ese, y no tan solo para construcción, cooperativa de vivienda, hay cooperativa de ahorro y préstamo, cooperativas eléctricas, cooperativas de distintos, eeh de distintos niveles y de distintas especificaciones. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 05: 07-05:29)

La cooperativa como parte de la forma de vida mutual vinculada a la familia era una estrategia mediante la cual se gestionaban fondos de ahorro colectivo para satisfacer las necesidades compartidas, las que mediante el ahorro permitían acceder a una vivienda. Cooperación social que buscaba mejorar la vida de quienes participaban de ella y para ese fin realizaban acciones concretas. Partía de un esfuerzo personal, para luego generar vínculos cooperativos-asociativos que buscaban dar respuesta a necesidades básicas y cómplices como las de vivienda. El cooperativismo era de este modo una característica transversal dentro de su forma de vida mutual, ya que les permitía identificarse y buscar solución conjunta a distintos aspectos de la vida.

La fundación INVICA,³¹ de carácter privado y sin fines de lucro, creada en 1959 por el cardenal Raúl Silva Henríquez con el fin de apoyar la construcción de viviendas colectivas a través del sistema de cooperativas, fue el organismo que apoyó técnicamente a los trabajadores ferroviarios en la década de 1960 durante el gobierno de Frei Montalva. El relato siguiente da cuenta de este hecho:

Él, creo, que le dio mucho auge al cooperativismo, y se empezaron a formar cooperativas por todos lados a través de Chile, y cuando nos interiorizamos nosotros que llegó aquí al conocimiento nuestro, yo tenía la... la experiencia de mi padre, porque fue ferroviario también. Fue maquinista y nunca pudo comprar casa, siempre vivió toda la vida en casa de la empresa y después cuando jubiló, andar pagando arriendo, entonces yo no quería eso, quería una casa propia antes y cuando supe, ingresé de inmediato sin tener mayores conocimientos. Después ya me fui metiendo y salí elegido de director en la primera directiva, y nos empezamos a meter de lleno en lo que es el cooperativismo, y ahí en INVICA nos prepararon bien, porque nos hacían charlas, nos hacían cursos, entonces íbamos a todas. Nos empapamos de cooperativismo (risas), como quien dice. Entonces, todos ya lo estábamos viendo por excelente. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 06:56-08:22)

La Cooperativa de Villa Real, que era dirigida por el señor Alejandro Guerrero, se formó a partir del vínculo del Hospital Ferroviario con la Iglesia católica, y a través de ella con la fundación INVICA:

El organismo que empezó a formar la cooperativa fue INVICA, dependiente de los curas (carraspea). Ahí se formaron gran cantidad de cooperativas. Sobre todo en el sector en que estábamos nosotros habíamos nueve cooperativas, y de distintos gremios. Habíamos dos cooperativas de ferroviarios, habían otras que eran de la Armada, otras que habían del EMPORCHI, que era la cooperativa EMPORCHI. Todo el sector ahí que comprende desde el fin del cerro Esperanza hacia arriba y tomando hacia el lado de Viña, toma Recreo, todos esos lados también. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 00:03-00:48)

El cooperativismo mediante el ahorro para la vivienda se extendió por los cerros y gremios de trabajadores, formando barrios con viviendas que fueron gestionadas colaborativamente y que una vez entregadas dieron pie a formas relacionales cotidianas que contribuyeron a afianzar lazos comunitarios, como las mejoras que realizaron a sus casas utilizando material restante de la construcción de las mismas:

³¹ <http://www.invica.cl/quienes-somos/>

Oye, después cuando nos entregaron las casas, al lado de cada casa había montones de ladrillos, que eran los que iban rechazando. Claro que nosotros lo aprovechamos ahí para hacernos así, una artecita a la salida del patio. Teníamos una llave, entonces hacíamos una artesa para que la señora lavara ahí. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 04:20-05:55)

Estas formas de intercambio cooperativo, de asociarse y colaborar para ir mejorando las condiciones de vida de unos y otros, son maneras de reconocimiento recíproco positivo de carácter cómplice-fraterno que operan por regla de reciprocidad comunitaria, en la cual se reproducen donaciones para que cada uno pueda recibir lo que necesita, un fondo común en el que entran en tensión la generosidad y la obligación, un esfuerzo colectivo basado en el sacrificio mutuo.

6.4.3. Organización asociada a la colaboración en otros aspectos de la vida cotidiana

En la dimensión fraterna del contrato emerge la sensación de una responsabilidad compartida, que no es tan estratégica en cuanto pertenece al ámbito de la contingencia. Puede ocurrir en cualquier momento, de forma inesperada, poniendo a prueba los lazos y compromisos adquiridos.

Se advierten relatos que hablan de la asociatividad para ir en auxilio de algún compañero que pasaba por un trance personal, una ayuda inesperada que no era parte de lo regulado, sino que aparecía en la contingencia y en los lazos que se establecían en el cotidiano. Nos cuenta sobre esto Darío Muñoz:

Tuve la solidaridad de los compañeros en la Maestranza. Me hicieron una colecta (...) se ocurrió hacer una colecta y ayudar. Llegaron a mi casa y con el dinero que ellos mee... mee... me me llevaron a mi casa; fueron al velorio, me acompañaron al cementerio, pude pagar el funeral de mi hija, y pude pagar otras de... contratar dos micros que yo con el dinero de..., existía mucha solidaridad entre nosotros, eso era algo que no, era imborrable; los recuerdos que yo tengo de la Maestranza. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 07:15-08:52)

Ello no significó exclusivamente un intercambio comercial, sino que sentó sus bases en la experiencia convivencial. Cuando algo grave acontecía los compañeros acudían en ayuda. Esta se basaba principalmente en el principio de solidaridad: acompañar, estar ahí y ser parte, padecer con, ese era el sentido de comunidad que se manifestaba, lo fraterno que se hacía presente.

La comunidad entendida como aquellos lazos de confianza que en el tiempo se traman con aquellos de carácter más familiar, que generan nuevas identificaciones y amplían las lealtades (Rorty, 1998), promoviendo la construcción de lazos de confianza a partir de cada una de sus formas de relación y construcción de identidades.

Una comunidad que surge de lo propio y diverso de su cooperación recíproca y que en el relato ferroviario guarda relación con lo que Krause (2001) denomina el 'sentido de comunidad': "sensación o sentimiento de pertenencia, de seguridad, interdependencia y confianza mutua, incluyendo el compromiso de satisfacción de las necesidades entre los miembros de una comunidad" (2001, p. 53), lo que estaría mediado por la voluntad de mantener esta interdependencia a través del sistema de símbolos que entre los exferroviarios es compartido, y que les otorgarían pertenencia, interrelación y cultura común.³²

La comunidad es un componente fundamental de la forma de vida mutua, en cuanto idea de solidaridad que lleva al grupo a hacerse cargo de la necesidad de uno de sus integrantes.

6.5. El barrio y las prácticas socioculturales³³

En los relatos, se rememoran intercambios cooperativos fraternos que promueven el desarrollo de lazos de confianza y amistad que tuvieron su origen dentro de la empresa y que, junto a la convivencia entre pares, se proyectó hacia los lugares donde comenzaron a vivir, caracterizando las prácticas socioculturales propias de su vida asociativa de barrio.

Surge entonces entre ellos el sentido de comunidad,³⁴ como construcción de identidades compartidas que generan prácticas socioculturales, las que

³² Krause (2001, p.55) identifica:

_pertenencia como "sentirse parte de".

_interrelación, la existencia de "contacto y mutua influencia entre sus miembros"

_cultura común, "la existencia de significados compartidos".

³³ Sociocultural, según Tylor (cit. en Liceus, s/f, parr.6), es: "aquel todo complejo que incluye el conocimiento, las creencias. El arte, la moral, el derecho, las costumbres y cualesquiera otros hábitos y capacidades adquiridos por el hombre en cuanto miembro de la sociedad".

³⁴ Identificado en el apartado anterior.

conformarían el tándem de integración personal y organización compartida, típico de su forma de vida mutual.

6.5.1. Construcción de una identidad colectiva al compartir la vida en común

El vínculo afectivo entre los trabajadores ferroviarios se fue tramando al conocerse. Ser ferroviario fue una elaboración personal y colectiva que se expresó en distintos tiempos. En su transcurso emergen elementos de convivencia externa al ámbito laboral, los que cimentaron la confianza y la confraternidad entre colegas. Hacer vida en común constituyó una pausa a las labores ferroviarias y una oportunidad para reconocerse y profundizar lazos fuera del trabajo. Comenta al respecto Darío Muñoz:

Teníamos muchas picadas, que se llamaban. Los ferroviarios éramos muy famosos por las picadas que teníamos, y éramos solidarios en todo sentido y no faltaba el motivo. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 06:14-07:01)

Ser solidario en esta dimensión de la vida significaba primero compartir la vida en común. Para construir un lazo afectivo fue fundamental conocerse, y para ello el compartir fuera de instancias laborales se tornó fundamental. La construcción afectiva se fortaleció en el tiempo libre, instancia que promovió el encuentro social, aquel distinto al laboral. Fue un tiempo propio, lapso fundamental para compartir las vicisitudes de la vida. Nos cuenta de esto Darío Muñoz:

Habíamos otros que nos gustaba lo sociable, nos conocíamos más. Conversábamos nuestras penas de la vida, pero... la vida de ferroviario para mí ha sido lo más grande que pude tener. Yo fui ferroviario y voy a morir siendo ferroviario, porque la solidaridad entre nosotros... DM (AOMBV, 2013a, ext.: 07:15-08:52)

El ser parte del grupo guardaba relación con participar de actividades sociales, momentos en los que era posible conocerse con mayor profundidad, afianzando lazos. El florecimiento de amistades dentro y fuera del espacio laboral aportó a la construcción de una identidad colectiva y con ello al sentido de comunidad, el que estaba presente en distintos ámbitos de su vida mutual, vinculado desde lo fraterno y que se manifestaba en acciones tales como dar consejos, apoyar la resolución de algo o simplemente escuchar.

Es en este momento en el que la identidad colectiva de ferroviario se hace patente: el 'ser ferroviario', lo cual refuerza lo tratado en la sección 6,³⁵ que aborda cómo el entrar a trabajar a EFE transformó la forma de vida estos trabajadores. Es entonces que nace esta identidad de ser ferroviario, manifestada en los testimonios, y que asimismo permite observar esta identificación como parte de la construcción de un relato utópico, sentimiento de pertenencia a un grupo particular y a una forma de vida mutual que no solo se circunscribe al grupo de taller dentro de EFE, sino que trasciende ese ámbito y se proyecta a sus prácticas socioculturales.

6.5.2. Identidad colectiva ferroviaria y los proyectos de familia a través del deporte

En la forma de vida mutual, el deporte era un eje socializador a partir del que se comienza a conformar una red que en algunos casos traspasa el barrio y la familia, se integran amigos y se hacen nuevos conocidos. El ferroviario es protagonista de su cambio: de un espacio entrópico, convertido por su actuar, pasa a uno de encuentro social, de superación y solidaridad en torno al deporte, lo que es un aporte a la mejora de sus condiciones de vida.

Esta ampliación de vínculos afectivos fue la consecuencia de proyectos iniciados dentro de EFE, donde existían diversos clubes de fútbol, denominados según la rama laboral. Fue asimismo una característica mutual heredada de la Maestranza Barón, que al ir poblando sus trabajadores los cerros y asentándose en ellos, se hace parte de su inclusión barrial, diversificando su red socioafectiva. Esta característica se observa en el siguiente relato:

El deporte y la cultura arrastraban a nuestros hijos también; nuestros sobrinos o hermanos si queríamos los integrábamos. Teníamos la posibilidad de integrarlos al deporte sobre todo, porque en el deporte no éramos tan solo los ferroviarios, los equipos las, laas... diversas ramas de... deportivas que tenía la... la empresa, se vinculaban con nuestros hijos y ahí empezó a nacer. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 03:38-04:10)

El deporte brinda una afectividad fraterna que, a través de la integración y construcción de alianzas, propias de la vida mutual, va generando una mirada colectiva de la vida, construida por distintos aspectos individuales y colectivos que buscan entablar diálogos para la obtención de un estado de bienestar.

³⁵ Para más información, ver subsección 6. El taller y la cooperación en el trabajo, específicamente en el punto 6.2.2., Sentido de pertenencia, utopía y sentimiento de seguridad laboral.

El salir de lo doméstico para promover una red afectiva interfamilia surge de la necesidad de comunicarse, de salir del espacio laboral y llevar su forma de vida a otras esferas de relaciones, ampliando el círculo de personas que conforman la familia ferroviaria.

Los amigos son entonces aquellos que son parte de su familia, parte de su espacio de desarrollo doméstico. Llámese doméstico a aquel espacio social más íntimo y familiar, que en el caso de este grupo de personas es una domesticidad que parte del espacio laboral para luego ampliar confianzas y con ello lealtades. Para esta construcción afectiva de comunidad el deporte fue fundamental –siendo el fútbol, el principal–, así como también las actividades culturales y recreativas, tal como se expresa en este relato:

Pero eeehh, nosotros los ferroviarios, aquí el Deportivo Ferroviario era muy completo: tenía rama de futbol, basquetbol (masculino–femenino); tenía rama de atletismo, ciclismo, box. Eran como siete, ocho disciplinas deportivas que tenían, lo cual era muy sig... ehhh importante para nosotros, porque nosotros salíamos en la tarde a las 5 de la tarde, partíamos al estadio, al estadio a entrenar con nuestros compañeros y a prepararnos para participar, y ferroviarios fueron una institución deportiva como lo fue de prestigio aquí en Valparaíso, en la provincia. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 04:36-05:28)

Si bien la confianza se ganaba desde el momento de ingresar a la empresa y crecía a medida que el lazo se iba fortaleciendo con el tiempo en la empresa, fueron las actividades sociales y deportivas las que reforzaban en gran medida el vínculo social, y eran concebidas como estrategias de integración (ser parte del grupo), como puente para conocerse entre trabajadores y familias.

Reunirse a la salida del trabajo, entrenar junto a los compañeros de taller, o en Ferroviarios como institución deportiva, eran prácticas sociales que surgían de una serie de reglas y condiciones de la vida ferroviaria. Estas conductas estaban determinadas por el modo en que se organizaban colectivamente y atañían a sus vidas fuera de la empresa, expresión de la construcción de la forma de vida mutual.

Un ejemplo de lo anterior se advierte en el relato del señor Manuel Gómez, quien cuenta acerca de cuando a fines de 1975 el alcalde de Valparaíso les entregó un comodato por cincuenta años para utilizar un terreno cercano a sus hogares como cancha de futbol:

Un club era de acá, de los portuarios, y el otro club era uno del otro cerro, del otro lado del cerro Polanco. Ahí formamos ya seis clubes y empezamos a jugar; y todos los sábados partíamos sacando un poco de basura hasta que limpiamos y nos dimos cuenta que había un bonito muro de piedra debajo de la basura, y lo pintamos el muro con pintura, carburo solamente; una pintura que conseguíamos gratis por ahí, y ya la casa fue tomando color. MG (AOMBV, 2009, ext.: 00:33-02:00)

La cooperación asociativa rememorada se estructura entonces a partir de lograr un objetivo en conjunto y gestionar los recursos para que ello sea posible, expresión de una forma de organización de la producción. Se destina el terreno a ser ocupado y compartido con sus familias, trabajando juntos por algo para todos. Es entonces asimismo un acto de cooperación fraterna que se manifiesta en la autogestión y el mejoramiento de espacios de uso común, que posibilitaron la construcción de una cancha de fútbol y la formación de ligas de fútbol. Al respecto comenta Manuel Gómez:

De esa forma ya la cancha fue tomando otro cariño, ya parecía un pequeño estadio: pequeñas graderías, estaba bien cerrada, pusimos puertas, pusimos rejas de fierro encima de los muros, y la cerramos bien. Así que ya era, era un estadio, estadio en miniatura, pero estadio, y empezaron a llegar los niños después, el Wanderers se interesó y también trajo equipos para jugar, para participar. El Everton, que es el otro equipo de Viña, también se interesó y también participó en... en quería la competencia de que teníamos organizada nosotros. Así fue como, ehh, organizamos nosotros el primer campeonato a nivel de liga, porque ligas había aquí en todas partes: en los cerros, en los cerros que tenían cancha, también tenían ligas parecidas, pero jugaban adultos, jugaban niños, entonces no como aquí que solamente niños, y los invitamos a participar y formamos una selección. Bueno, la selección en ese tiempo me... me dieron a mí la responsabilidad de ser el director técnico. Ganamos el campeonato poh. Entonces, con eso la gente se entusiasmó mucho más todavía. MG (AOMBV, 2009, ext.: 00:33-09:37)

La liga crece con la colaboración de todos. Fue creada por los ferroviarios, pero tuvo una convocatoria abierta. No solo se integró el barrio, sino que se desarrolló con otros cerros de Valparaíso, vinculándose a otras organizaciones ciudadanas, para de esta manera ampliar su proyecto a la sociedad civil (no del Estado) y trascender las organizaciones laborales y sus familias.

Se implementó la cancha a través de distintos procesos de autogestión, como trueques o solicitudes al municipio. Con ello lograron cercar, instalar graderías, muros, además de limpiar constantemente, entre otras tareas. Estas gestiones posibilitaron también mejorar las condiciones para quienes formaban las ligas, además del cuidado de los niños participantes. Se trató de una identidad colectiva distinta a la laboral y que era parte conformante de su propia forma de vida:

Fuimos de a poco juntando más y más niños, y ahí, ya dijimos: “Formemos una liga poh”, y jugamos todo el año. Aunque juguemos tres o cuatro ruedas (risa), como éramos cuatro, cuatro clubes nomás, claro, ya poh, y el año 75 empezamos a jugar así. Manuel Gómez (AOMBV, 2009 ext.: 00:33-00:40)

Esta iniciativa fue un esfuerzo colectivo que tuvo proyección y fue creciendo, aumentando los clubes de distintos cerros, así como las edades de los jugadores, y los niños que se integraban. Fue un proyecto que tuvo presente a los hijos:

Todos, todos los años, nosotros mejoramos las reglas con que fundamos la liga. Le agregábamos más artículos, después le agregamos un artículo de esos que decía: “niño con malas notas no juega”. Pero para eso tuvimos que nombrar comisiones integradas por los distintos clubes, y a los colegios de acá de la zona a los alrededores, varios colegios importantes en el otro cerro igual, entonces cuando veíamos que habían niños con malas notas, especialmente los del club de nosotros que se llamaba Los Tigres, donde el hijo mayor ayudaba, el Víctor también que está ahí en la foto, el Andrés también ayudaban a entrenar a los niños, y... y a los que tenían malas notas ellos le hacían clases, le hacían clases en la semana. Eso fue importante porque todos los clubes hicieron lo mismo después (risa); les gustó la idea. MG (AOMBV, 2009-2013, ext.: 11:32-12:52)

Existen reglas y normas de convivencia, que se observan en la frase “niño con malas notas no juega”. A la educación se le confiere valor por ser una forma de superación, práctica asociativa-fraterna que se da también en su formación ferroviaria, en su “ser ferroviario”. De esto dan cuenta los relatos de los extrabajadores de la Maestranza Barón registrados por la AOMBV en sus alusiones al esfuerzo y la lucha cuando recuerdan el taller y la cooperación en el trabajo que ahí se daba entre ellos. Esto se extiende a sus recuerdos sobre sus organizaciones mutuales y sindicales.

La lucha es a través del trabajo y en este caso la obligación de los niños es estudiar. Asimismo, contiene la preocupación y el afecto, muestra la alta valoración de la infancia, un tema moral que aborda la teoría del reconocimiento de Honneth (2010), acerca de la construcción de sujetos moralmente responsables, dotados de autorrespeto. Relata el señor Manuel Gómez, electricista perteneciente a la Sociedad de Profesionales y Jefes de Servicio en Retiro de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso, quien participó activamente en las agrupaciones deportivas:

Fue creciendo la liga. Ya al año siguiente o dos años después, ya no eran seis clubes, eran 10. Hasta que llegamos a 14 clubes. Y 14 clubes organizados en tres series cada uno, ehh; cada club tenía niños de los 6 hasta los 12 años,

dos años jugaban en serie C; de 6 a 8, 9 a 10 y 11 a 12 en las series que habían para participar en la competencia. MG (AOMBV, 2009, ext.: 00:33-01:00).

Modos de sociabilizar que fueron construyendo afectos y formas organizacionales que fortalecieron su noción de comunidad desde una construcción cómplice que guarda relación con la sobrevivencia, con mejorar su forma de vida en conjunto y con lo fraterno en cuanto a el gusto de estar juntos y profundizar sus lazos de comunidad, promoviendo espacios para el desarrollo de una forma de vida mutual dentro de los barrios, donde la familia y la extensión de vínculos con otros a través del deporte eran importantes dentro de la vida compartida.

Ferrocarriles es un espacio donde se puede construir autorrespeto e identidad moral, donde así como en el momento de entrar a trabajar a EFE se les enseña un oficio, en sus prácticas socioculturales se integra, por ejemplo, a los niños a la cultura común propia de su forma de vida mutual, siendo entonces la socialización un elemento fundamental, ya que permite entender cuáles son las formas de relación entre ellos como comunidad, y cuál es su cultura mutual en cuanto a prácticas y procesos que la sustentan.

6.5.3. Sentido de comunidad ampliado a otros proyectos culturales de integración familiar

Esta ampliación del sentido de comunidad es parte de su herencia mutual, que buscó construir una sociedad más inclusiva entre quienes tienen las mismas necesidades y son considerados parte del grupo. Se reflejan entre ellos *tú en mí, yo en ti*, apareciendo la vida en común, la amistad como base de las relaciones sociales y reconocimiento entre pares. Con el tiempo se establecieron lazos que (incluidos los puntos a y b de este apartado) ensancharon ese sentido, ampliándolo a la familia como característica del grupo ferroviario:

Había un centro cultural muy importante en la Maestranza, el cual lo componían distintos compañeros, eehh, grupos musicales, humorísticos yyy y era la parte cultural en el fondo en la que participábamos con nuestras familias. Se hacían fiestas muy bonitas, sobre todo para el 18 de septiembre y pal día de la Pascua. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 03:39-04:19)

Es un recuerdo valorado, ya que si bien por un lado se trató de la ampliación de confianzas locales, por otro fue la base de la construcción mutual ferroviaria a nivel nacional. Al respecto nuevamente comenta Darío Muñoz:

Recuerdo cosas muy bonitas de Ferrocarriles, eeehhh, salidas que hacíamos, eeehhh, al resto del país invitado por Temuco, por Concepción, por club deportivo, por asociaciones culturales, y viajábamos constantemente a esas partes. Todo pagado por Ferrocarriles, inclusive se nos permitía estar una semana por ahí y sin hacer nada, pero... siempre haciendo algo relacionado con Ferrocarriles y siendo útil, tanto yo creo en lo personal como para la familia, porque recuerdo unos viajes que hicimos a Portillo, el bienestar. Nos conseguimos un automotor y partíamos a Portillo, a la nieve, cosas imborrables para uno y nuestros hijos. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 07:37-09:08).

La institución fomenta espacios de convivencia fraterna entre las familias de los ferroviarios, promoviendo dentro de las prácticas socioculturales el desarrollo de la organización colectiva de sus vidas, lo cual se expande a sus formas de autoorganización, siendo parte de su forma de vida mutual.

Este reconocimiento y sentido de pertenencia a un grupo se observa además desde la diversidad de expresiones gestuales durante las entrevistas: en el rostro, al hablar, hay momentos en que la velocidad del relato aumenta, denotando gusto por el relato. Es una parte de su historia que les es agradable.

Es fundamental entender los vínculos afectivos de este grupo de personas como un “nosotros”. No se es uno ni el otro, sino que se es un ‘somos en la medida en que estamos juntos’. Se es en la medida en que se sienten parte de un grupo que se organiza fuera del tiempo laboral desarrollando una cooperación recíproca en la cual todos ganan. Esta reciprocidad fomentaría el vínculo de comunidad y con ello su forma de vida ferroviaria, siendo esta forma de vida su propia construcción de comunidad.

Como individuos que pertenecen a una comunidad asumen responsabilidades para el beneficio de todos, y estas como alianzas en torno a un fin común que fue compartido a través de distintas prácticas cooperativas que partieron de instancias laborales y se expandieron a otras esferas, como el barrio y la familia, desarrollándose en espacios de confraternización (celebración de la vida en común):

En los aniversarios se juntaba mucha gente para cuestiones sociales con sus señoras, sus hijas, etc. Y como una cosa bien así, que me marcaba a mí en cuanto a, a como era esa gente. Estaban bailando y de repente decía: “Paren la música, reservado con pasteles”, así que el que estaba bailando con la dama, tenía la obligación de comprarle un pastel a su dama. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 07:30-09:33)

Es la construcción de sus identidades colectivas lo que les permite sentirse parte de una comunidad. Identidades que se estructuran sobre la base de acuerdos comunes como forma de condicionar su pertenencia, y validadas a través del reconocimiento social, del contrato fraterno-asociativo. Más allá de su práctica local, su barrio o su ciudad, ser ferroviario significaba entonces una práctica país, el vínculo con personas que no conocían, pero que también eran ferroviarios, por lo que compartían su identidad colectiva.

Lo cotidiano es fundamental en su forma de vida, ya sea a través del fútbol (deporte), de la ayuda a quien lo necesita, de su vínculo familiar, pero también de la ampliación de ese vínculo con aquellos que no conocían.

6.6. Quiebre y transformación de una forma de vida

La forma de vida mutual de los trabajadores ferroviarios y que les permitió relacionarse del modo que se ha observado hasta ahora en la presente investigación, a partir de los relatos filmados por la AOMBV, se vio truncada, dislocada por una fuerza mayor.

Fue la violencia del golpe de Estado que el martes 11 de septiembre de 1973 como fuerza fáctica irrumpió y destruyó las formas de vinculación comunitaria, redes sociales y todo lo que significó la organización ciudadana, desde la base social.

El presente apartado contextualiza el quiebre de la forma de vida mutual que dio sentido y fuerza a los obreros ferroviarios, lo que en esta investigación se denominará como 'dislocación', y se entenderá como la pérdida de la articulación asociativa, cómplice y fraterna que sucede como causa de un trauma grave, separación y rotura de sus formas articuladoras, y que en este difícil contexto se tradujo en la toma de decisiones individuales que repercutieron en cómo comenzaron a relacionarse como grupo, dado el contexto político-social, y que derivó en la disolución de gran parte de su forma de vida mutual que llevaban hasta entonces, tales como la pérdida del Hospital Ferroviario, logro colectivo intergeneracional.

A partir de lo vivido en este período entre los exferroviarios y entre quienes fueron parte del contexto en el que compartieron dentro de sus talleres, recordado en las entrevistas realizadas por el AOMBV, surgieron estrategias de resistencia y

cambio que provenían de la misma forma de vida mutual relatada en apartados anteriores. Hay aquí en esta subsección nuevos relatos que nos hablan de este nuevo panorama social-político.

6.6.1. Antagonismo y dislocación. La llegada de la dictadura a EFE

Las formas de intercambio cooperativo y construcción de sentido de comunidad que hasta principio de los años setenta caracterizaban la forma de vida mutual de los extrabajadores ferroviarios, coincidió con un proyecto político más amplio identificado con la figura de Salvador Allende. Cansados de ser explotados, creían encontrarse *ad portas* de sentir que la promesa de cambio se haría realidad. Se observa este anhelo en el relato de Darío Muñoz:

Nos sentíamos explotados todavía, nosotros éramos explotados. Nosotros queríamos algo mejor para nosotros, para el país, para nuestros hijos. Entonces, aquí en Valparaíso el presidente Allende sacó la primera mayoría... aquí en Valparaíso... y, como le digo, los cerros impregnados de lo que era. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 10:05-11:35)

Sin embargo, en un momento todo cambió. La forma de vida mutual practicada hasta entonces se vio amenazada por una nueva fuerza que paralizó, ordenó y se expandió en sentido contrario a los valores y formas aprendidas. Se trataba de una fuerza antagonista:

Llegar el día martes 11 aquí a la Maestranza y vimos lo que pasó, y tuvimos que devolvemos para la casa. El día viernes fuimooos, el día viernes se nos llamó por radio en un bando militar, porque eran bandos, se nos reglamentaron el hasta el modo de andar, se nos reglamentó en la Maestranza. Llegaron bandos, se nos prohibió hasta la palabra 'compañero'. Se nos prohibió andar más de dos en la Maestranza, no podíamos andar de a tres, teníamos que andar de a dos, vigilados por los militares. A nosotros se nos colocó gente del regimiento Maipo. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 10:05-11:35)

La relación contractual con la empresa cambió. Pasó a ser administrada por los militares, quienes tenían nuevas reglas que implicaban dejar de lado algunas formas de relacionarse a las que estaban acostumbrados, y además comenzaron a vigilar y limitar la conducta de los ferroviarios. Los ahora exferroviarios sienten en lo más profundo este cambio, tal como comenta Darío Muñoz:

Los que vivimos esa época de terror, yo creo que no nos enorgullece para nada esa, esa época negra de la dictadura, porque la vivimos en carne propia. Me recuerdo yo que el día 15 fuimos llamados para integrarnos a la

Maestranza, y se nos pasó por un cedazo. Íbamos entrando y en base a una lista que tenía un militar ahí en un escritorio, iban dando los nombres de la gente. Nos pusieron en una fila, íbamos entrando, y ese compañero que estaba con tiqueado como marxista no entraba. La gente de la Unidad Popular no entraba. Fueron muchos los compañeros que fueron exonerados ese mismo día, tomados presos y llevados a los centros de tortura. Fue una época que... aunque uno no la quiera recordar, en algún momento sale a flote, porque esto pasarán generaciones, generación tras generación, y esto no se va a borrar. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 00:10-03:57)

Época de terror, trauma y humillación. Silencio de lo colectivo y lo social, competencia antagonista en tanto confrontación con y amenaza a la identidad que habían construido los ferroviarios: su forma de vida mutual dentro del espacio laboral. Es un recuerdo que queda en la memoria, y al rememorallo se mantiene vivo, lo cual implica activar una coyuntura que no se quiere olvidar. La posibilidad de transformación y resignificación del trauma guarda relación con dar testimonio, sacar el relato y compartirlo.

Recuerdos dolorosos que sobreviven para ser contados, discursos que no quieren ser callados y que como traumas buscan ser canalizados a través del relato y el diálogo generado por la construcción de un recuerdo y la reproducción de su memoria a través de las entrevistas registradas en formato audiovisual por el AOMBV. Voluntad de ser testigo y dar testimonio de una catástrofe, la suya, la de sus compañeros y la de su forma de vida. Relata Rubén de la Fuente, perteneciente a la organización Mutual Santiago Watt, una de las primeras mutuales de Chile:

Se consolidó todo eso hasta el año 1973, fuerte, fuerza, dinámica, todas esas cosas, pero desgraciadamente vino un movimiento que fue mucho más, más potente, más poderoso, que fue la dictadura. Entonces la dictadura... la dictadura fue el queee asfixió a toda la clase trabajadora, no sólo ferroviaria de todo Chile hasta desde de, de su conducta, entonces esos movimientos fueron dejando, ehh... cosas inconclusas, como por ejemplo el Hospital Ferroviario” RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 10:05-11:35)

El horror no se puede borrar y en el presente busca salir a la luz a través del relato. El narrador se convierte en testigo de la experiencia dolorosa, del horror vivido y/o presenciado colectiva e individualmente. Es un relato agitado, que habla de un desarme no solo de los ferroviarios de Valparaíso, sino de la desarticulación de los trabajadores ferroviarios y obreros de Chile.

Las Fuerzas Armadas se instalaron como una potencia antagónica a la forma de vida mutual que llevaban los extrabajadores ferroviarios (observadas en las

distintas dimensiones analizadas hasta ahora). Comenta sobre esto Alejandro Guerrero:

Y antiguamente como que hubo un esbozo de cortar la zona norte, y salieron los jefes de las Fuerzas Armadas y dijeron que no podían cortar el tren porque era estratégico, en caso de cualquier cosa el tren es el que transporta más rápido y más cantidad de gente. Le ponen buses, le ponen avión, un poquito así nomás, en cambio el tren le pueden poner un tren súper largo, entonces se mantenía desde el punto de vista estratégico, pedido por las Fuerzas Armadas. Y cuando salió el simpático, él mismo cortó el tren pal norte. No sé cuánto se habrá echado al bolsillo en eso. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 03:21-04:22)

EFE a través de sus ferrocarriles como medio de transporte tenían presencia geopolítica, por lo que las Fuerzas Armadas actuaron sobre él, modificando abruptamente hasta hoy el cómo se pensaba y administraba el territorio. El sistema de abastecimiento del país fue modificado, promoviendo el desarrollo de vías terrestres y el transporte por medio de camiones.

Este choque de fuerzas provocó una dislocación en la vida y memoria de los extrabajadores ferroviarios, los que fueron inmovilizados y desmembrados desde sus bases. Esta difícil situación se advierte se advierte en el relato siguiente:

Llegada la dictadura, los trabajadores fuimos inmovilizados totalmente. Nuestras agrupaciones mayores, federaciones, asociaciones de trabajadores y sindicatos de trabajadores fueron totalmente hechos tira, totalmente. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 00:01-02:14)

Las organizaciones mutuales y sindicales que buscaron reivindicaciones laborales a través del diálogo y/o la huelga³⁶ ya no tenían un espacio social común para manifestarse. Fueron inmovilizadas, por lo que desaparecieron. El entrevistado continúa relatando:

Tuvimos cuatro días sin trabajar y (carraspea) el golpe nos marcó para siempre, yy... nos dimos cuenta de que íbamos a desaparecer, que es lo que hizo. Empezaron a dismantelar la Maestranza, empezaron a echar gente para afuera, y la mayoría si tengo que reconocerlo salimos jubilados, pero con sueldos míseros. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 00:04-01:11)

La dislocación producida por el golpe de Estado y la entrada de militares a dirigir la empresa ferroviaria fue un trauma, que es recordado como un tiempo de privación de derechos, un tiempo de humillación y maltrato, en el que tuvo lugar el dismantelamiento de su espacio laboral. Junto a los despidos y jubilaciones, los

³⁶ Para volver a profundizar, ver el punto 6,3, Organizaciones mutuales y sindicales en el trabajo.

militares modificaron la forma convivencial que hasta ahora conocían los ferroviarios dentro del trabajo:

Exacto, bueno, alguno lo echó de la empresa y a otro no lo echó, lo mató. Entre ellos un compañero nuestro, maquinista, el presidente mártir le decimos, porque era el presidente de la federación en el período en que, en que se dio el golpe de Estado. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 00:07-00:28)

Esta nueva administración no solo significó despidos y jubilaciones, sino también la muerte de quienes pensaban distinto. Fue el desarme de su proyecto obrero con marca de clase, que conectaba los principales componentes de su vida; entre ellos, el trabajo, el sindicato –a través de la organización de ferroviarios de Valparaíso-, y la acción colectiva en el trabajo, elementos estratégicos de la forma de vida mutual

El relato sobre este pasaje significó descomprimir emociones ligadas al dolor y la pérdida, aflorando la nostalgia, la rabia, la impotencia. El volumen de la voz en el relato baja, se ralentiza y el brillo en la mirada se apaga. El rostro del entrevistado muestra gran emoción al recordar a su compañero asesinado, le tiritan la voz, y los pámulos se enrojecen. Aquí el relato de Alejandro Guerrero:

Es el caso que más recuerdo yo, que nos toca muy directamente a nosotros. Fue el presidente de nuestra federación aquí, y hay otros compañeros de otras partes que también cayeron, en otras secciones, en otras casas de máquinas y en otras regiones, porque en Santiago, creo que en la maestranza también hicieron la, dejaron la escoba ahí. Aquí en Barón también, se llevaron a varios. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 00:31)

Con la muerte y desaparición –como se señala en los relatos– del líder de su federación de trabajadores y otros compañeros en regiones, se buscaba silenciar la articulación que tenían con las organizaciones sindicales a lo largo del país -la Unión de Trabajadores Ferroviarios de Chile- las que hasta ese momento adherían abierta y utópicamente a la Unidad Popular. Nos cuenta Darío Muñoz:

Esto duró aproximadamente seis meses, ocho meses. Una vez que ellos consideraron que estaba todo desarticulado, sacaron a los militares de la Maestranza, y esto fue a través de todo el país. Y no tan solo a la Maestranza, a todos los sindicatos, empresas privadas y todo lo que tenía relación con la Compañía Chilena de Tabaco, la mejor fábrica que hay aquí en Valparaíso, privada, dueños los ingleses de esa fábrica. Mi padre trabajó más de cuarenta años (...) desarticulaban todas las industrias, empezaron a llevarse las industrias, aquí existían, aquí estábamos llenos de industrias. Yo no sé Valparaíso cómo sobrevive, porque aquí teníamos la Chilena de Tabacos, teníamos la Costa, teníamos la Hucke, teníamos la imprenta, grandes

imprentas modernas, teníamos el astillero Asaba; que el astillero Asaba no eran todos militares, trabajaba mucha gente deeee eee del sector, ehhh, ¿cómo se llama? eeehh privado. Luego todos eran contratados en esos años por la Fuerzas Armadas yyy los ferroviarios, portuarios, portuarios que era un gremio tan grande desarticulado totalmente; los ferroviarios por otro lado. Se llevaron todas las empresas de aquí de Valparaíso. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 00:01-02:14)

Desarticulación de la fuerza obrera en Valparaíso, desarme de los cordones industriales a lo largo del país, dislocación de una clase social que fue en el mejor de los casos silenciada. Se estableció una relación negada, sin intercambio, en la que el ganador se lo llevaba todo (Sennett, 2012). Un quiebre que generó un cambio irreparable en su forma de comprender y enfrentarse al mundo hasta el momento. Entonces afloró la desmoralización.

El relato es en este punto una forma de sacar a la luz lo vivido, de buscar dar a conocer el trauma, como forma de prevenir y evitar, así como también de lavar heridas y encontrar cierto consuelo.

Hay nostalgia de lo que para ellos significó la pérdida de varios proyectos conectados, pero diferentes, como por ejemplo:

- La organización ferroviaria y el esfuerzo por unificar el país a través del ferrocarril.
- La organización sindical de los ferroviarios y sus esfuerzos por mejorar su vida laboral.
- La carrera ferroviaria y su relación con el mejoramiento del bienestar personal y familiar.
- La construcción de identidad colectiva a partir de la ampliación de su forma de vida mutua hacia los barrios y sus familias.
- El proyecto político que conectaba la forma de vida mutua de los ferroviarios con la utopía socialista.

6.6.2. Desarme y cambio de Ferrocarriles del Estado y el fin de la carrera ferroviaria

Hay impotencia por ser testigos silenciosos de todo lo que estaba sucediendo, de ver cómo desmembraban los trenes, disminuían los recorridos, se reducían los

horarios laborales. Poco a poco fueron acabando con cada elemento conformador del trabajo ferroviario:

Cuando se empieza a socavar el sistema ferroviario, ehh, vivo la experiencia de haber trabajado en una locomotora, ponte tú del turno de las 7 hasta las 15 horas, y nos piden: "Oiga, tráigame esta locomotora, déjemela aquí en la tornamesa". Y estaba un señor ahí con un con un equipo de oxígeno y empiezan a cortarla en chatarra. Una locomotora que había servido en el curso de la mañana, haciéndole la pega en el patio y después de haberla dejado puesta allí, ehh, viene un soldador y empieza a cortarla con oxígeno. Y eso creo que marca el inicio de... de esta feroz, digamos, ehh, manera de destruir esta empresa. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 05:00-09:17)

Los trenes fueron destrozados, signo de la violencia de la época. Asimismo los sindicatos y gremios que existían en todo el país fueron aniquilados, incomunicados, desarmados. Esta acción represiva fue expresión de cortar en partes aquello que estaba unido, como lo era la forma de vida mutual. La empresa, producto de esta nueva administración ligada a la dictadura, ya no concebía posible esta forma de vida mutual, junto con que tampoco los ferroviarios podían practicarla en su trabajo.

El cambio en la organización laboral modificó su construcción asociativa, su sentido de pertenencia, socialización y las estrategias colaborativas de sobrevivencia, alejando la posibilidad de ascenso, terminando con su sentimiento de seguridad laboral.³⁷ Nos relata Manuel Gómez:

Hicieron servicios de trenes, claro; corría uno o dos trenes nomás en el día, pero por lo menos corría algunos trenes, trenes de pasajeros, ehh, y así empezaron a organizar, a organizar ellos y con la gente que ellos tenían, pero que eran de ferrocarriles, porque ellos jamás iban a poder organizar o administrar ferrocarriles si no tenían idea de cómo funcionan, las señales, por ejemplo, las locomotoras. ¿Quién las iba a manejar? ¿A caso sabían manejarlas ellos? No poh, entonces se valieron de esa gente que era adicta a ellos y esos manejaban los, las locomotoras. Y los automotores, los automotores que corrían también acá. MG (AOMBV, 2009 ext.: 09:56-11:18)

El ser conductor de ferrocarril, logro cúlmine de la carrera ferroviaria, fue visto como algo distante. La forma de vida mutual se redujo y con ello su forma de organizar la vida en torno al trabajo. Al cambiar su regulación surgió una competencia abierta que no era compensada por la anterior forma de vida mutual, en la que los trabajadores tenían la posibilidad de mejorar sus condiciones de vida a través del ascenso laboral. Quienes recién llegaban a EFE y que eran partidarios

³⁷ Para volver a profundizar, ver punto 6.2: El taller y la cooperación en el trabajo.

de la administración militar, jerárquica e impositivamente tuvieron más posibilidades de mejora de condiciones laborales, desesperanzando a quienes ya trabajaban en EFE, trabajadores que estaban acostumbrados a ascender laboralmente con el tiempo y a través del aprendizaje (enseñanza de un oficio). Lo anterior sumado a la disminución en el servicio de trenes, generó un estancamiento en la carrera ferroviaria, parte fundamental de la promesa de cambio con la que llegaban quienes se integraban a trabajar a EFE. Comenta al respecto Gregorio Fernández:

Y después ya vino una época en que, en que después del 73 empezó a reducirse el trabajo, ya. Yo ya estaba puntero para andar en carga y todo eso, ascendí a ayudante de primera, me acuerdo, pero en el escalafón, no en el trabajo, como ayudante de primera después del 73 el trabajo empezó a... se iba gente, se iba gente jubilada, pero en la, en mayor proporción se disminuían los servicios, por lo tanto nadie avanzaba, se retrocedía. Y después que éramos ayudante de primera, volvimos a lo que habíamos comenzado, a limpiadores. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 04:21-05:49)

Quienes se mantuvieron en la empresa fueron testigos del cambio de esta. El cortar la locomotora (hecho narrado en un testimonio previo) fue cortar el corazón de su función ferroviaria, de su identidad, de su lucha por superarse por llegar a ser maquinista.

Ya no hay carrera ferroviaria porque la empresa ya no participa en esta forma de vida mutual, ya que los trabajadores no pueden integrar sus diversas ramas: no entrega seguridad laboral, tampoco la posibilidad de ascender socialmente a través de la acción conjunta en el trabajo, aspecto fundamental que potenciaba la carrera ferroviaria de todos y que se traducía en mejoras sus condiciones de vida:

A medida que iba pasando el tiempo más trenes eliminaban, medios recorridos había entonces, empezó. Yo no tenía espacio pa' arriba. De hecho, de hecho hay algunos, parte de mis compañeros ahí que llegaron, y jefes, los mismos jefes: "Oigan, cabros, váyanse que esto no tiene futuro, váyanse, están en tiempo de marchar para encontrar otras pegas", y muchos de mis compañeros partieron. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 00:07-02:52)

Los trabajadores observan y constatan cómo se comienza a desarmar su oficio, la Maestranza, el sistema de trenes, y la oportunidad laboral que significó alguna vez EFE.

6.6.3. Diferencias políticas, desconfianza y antagonismo

Durante la dictadura, la sobrevivencia de Valparaíso guarda relación con el sobreponerse a su desarme como puerto industrial. En el caso de los trabajadores ferroviarios, con el desarme de las formas de vida y organización que históricamente habían conformado, practicado y les había conferido sentido. Este proceso de horror generó en quienes se mantuvieron trabajando en EFE desconfianza, la que se comienza a vislumbrar en el relato del señor Roberto Ramos:

Llego acá en septiembre, los primeros días de septiembre del 73 antes del golpe y no me conocía nadie, negro, nadie nadie... No tenía idea que yo era Roberto Ramos. Los únicos que me conocían eran los jefes que iban a reemplazar a Los Andes, pero de ahí para adelante yo no tenía, digamos, y ahí parte un problema serio para mí porque no era conocido: no se sabía quién era Roberto Ramos. Entraba a los lugares yo y la gente se quedaba callada, pensaba que yo era un soplón, que era un gallo de la Armada, que era un gallo que estaba metido, infiltrado ahí dentro de ellos. Me costó muchísimo sacarme ese ese puntito en que aparezco, como te digo, yo la primera semana previo al golpe acá en Barón, y de ahí vino para mí un... un tema largo pero muy largo de muchos años. Yo te diría fácilmente el 73, ¡uf! pasamos el 80 con, y yo seguía ahí limpiando, no había espacio para mí, RR (AOMBV, 2013c, ext.: 00:07-02:52)

Las formas de integración y fraternidad se ven silenciadas. No hay nuevas oportunidades, el grupo busca sobrevivir. Es un momento difícil para quienes llegan a Valparaíso y necesitan integrarse a trabajar. Aparece la desconfianza impulsada por el temor, momento en que se enmarca el traslado de quien aquí deja su testimonio, quien se siente distante y discriminado, y que a partir de esa desconfianza no logra ser parte de lo que esperaba sería un proyecto de cooperación que le permitiría ascender laboral y personalmente. Cuenta que se mantuvo “limpiando”, primer trabajo al que accedían quienes entraban a EFE.

El antagonismo y dislocación que generó la llegada de la dictadura a EFE restringió las lealtades entre distintos grupos políticos:

Mucha tensión, muchos de nosotros llegábamos, muchos compañeros después de ser tomados detenidos y torturados dejaron... murieron muchos de ellos a los seis, ocho meses. Yo era testigo del taller mío, era uno de los talleres dee, el 90% éramos de izquierda, teníamos democratacristianos que en el momento de la dictadura no compartían mucho con nosotros, que se marginaron. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 03:29-05:51)

Quienes antes convivían y se relacionaban dentro de cada taller laboral, modificaron a contar de entonces el modo de relacionarse, surgiendo las diferencias de posición y división en cuanto discurso político, o el temor que producía la falta de reconocimiento entre quienes alguna vez construyeron lazos profundos dentro del tiempo como ferroviarios:

Sí, sí, habían, habían muchos, y otros que lo peor que hacían era que vendían a sus compañeros diciéndole a los militares: este es comunista, este es socialista, este es demócratacristiano. MG (AOMBV, 2009, ext.: 11:25-15:00)

La experiencia narrada aquí resulta contraria a los relatos anteriores de compañerismo y camaradería, característica esencial de su forma de vida ferroviaria. El quiebre producido por los distintos procesos de cambio a los que fueron sometidos los ferroviarios durante la dictadura, generó una separación profunda entre los miembros de la empresa.

El vender a sus compañeros fue una traición al grupo, que se caracterizaba por ser una fuerza ferroviaria, una institución que aceptaba a las personas en su diversidad, desde sus diferencias.

6.6.4. La pérdida de un hito asociativo: el Hospital Ferroviario

La modificación en la forma de vida de los trabajadores de la Maestranza Barón se expresó en la desarticulación de un hito en la lucha por la reivindicación en salud: el Hospital Ferroviario.

El hospital fue un logro intergeneracional que se consiguió mediante la asociatividad y sacrificio de años mediante el descuento en la remuneración de cada ferroviario, relación contractual-asociativa entre EFE y los trabajadores. En su historia mutual se erigió como un hito, una obra mayor dentro de las prácticas mutuales de carácter cooperativo.

Hasta 1986 el hospital dependió del Departamento de Salud de EFE, luego de lo cual pasó a manos de la Isapre Ferrosalud (Hospitalaria, s/f), por lo que cambió su modo de funcionamiento, se desconoció el aporte de los trabajadores y se les comenzó a cobrar por salud. Fue una gran pérdida, de la que no se recuperaron nunca.

El hospital funcionó bien también en su tiempo, o sea en su período, bastante bien, pero vino el golpe militar. Y en el golpe militar vieron el hospital como la

falacia. Aquí nos vamos a hacer ricos, pero... porque recién venía, ehh, implantándose la cuestión de las isapres. Y eso fue una isapre, también la convirtieron. Ah y... y movimientos por aquí por acá, porque los capitales que estaban presionando por entrar al hospital eran muy altos. Se habla y se dice, pero no pueden meterse en eso... en eso... en esas conclusiones, se sacan conclusiones no má, pero personas influyentes hubieron muchas. Entonces, ¿qué le pasó con el hospital? De que el hospital, ehh...ferrocarriles también ya no era parte de los gobiernos populares, sino que ya de la dictadura. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 04:50-07:10)

La asistencia en salud era fundamental y el hospital fue la promesa hecha realidad, puesto que era un beneficio para todos. Intercambio cooperativo que era visto por ellos como un logro mayor al sacrificio que implicó el descuento monetario mensual de su sueldo. Se identificó como una obra mayor dentro de las prácticas mutuales. Fue una lucha ganada, una forma de recibir atención médica gratuita ante enfermedades y ante un trabajo que era riesgoso. Era un beneficio que recibían ellos y sus familias y que compensaba la precariedad de su sistema de salud. Pero esto con la dictadura se terminó. Se produjo un incumplimiento del contrato que establecieron, les cambiaron su sistema de salud y ahora debían pagar. Comenta uno de los entrevistados:

Nosotros nos atendíamos ahí, hasta los medicamentos nos daban. Nos daban los medicamentos, las operaciones, y si había que pagar en 10, 12 cuotas, el pago, y no se usaba la hotelería. Por supuesto que habían recargos, es natural en todas partes del mundo, pero no hacer abuso de lo que se tiene, y aquí se hizo abuso. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 08:34-12:07)

Como sucedió con el sistema de trenes, el desarme de la fuerza obrera ferroviaria también implicó derrumbar sus logros asociativos. No solo se buscó destruir la empresa ferroviaria, sino todo lo que ella implicaba, las formas mutuales de construir comunidad.

Engaño, desilusión y abuso, le llaman el “Hospital Forradero”, ironía que alude a la especulación de precios en atenciones médicas y hospitalizaciones. Expresión manifiesta del uso y abuso practicado por el nuevo sistema de isapres de un bien construido por todos, fruto de una convicción mutua.

Porque ahora si el médico decía: “Bueno, este dolor de cabeza es originado por usted, está enfermo del estómago, usted tiene un problema intestinal y hay que operarlo”, entonces cuando venía esa parte, esa esa... parte en que se vinculaba el, el... la actuación del médico ante el paciente de operarlo, por ejemplo y la hotelería, entonces cuando se juntaban las dos cosas, la hotelería echaba por tierra el, el... la aspiración del ferroviario porque era demasiado

onerosa, demasiado cara la hotelería del hospital. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 03:41-06:14)

La construcción cooperativa del hospital, como actuar colectivo que se replicó en distintos aspectos de su forma de vida, obtuvo con el hospital un símbolo tangible, un logro, y con ello un orgullo. Pero junto con su desarme y la aparición del nuevo sistema de isapres, se modificó la forma de relación que tenían con la institución: ella ya no los representaba.

La forma de vida mutual que construyeron a partir de su trabajo en EFE, en este caso mediante el acceso a salud, la atención en el hospital ferroviario que generó sentido de pertenencia con el inmueble y es el sentirlo parte de ellos, identificación con su estrategia de funcionamiento y función social, desapareció. Fue cambiada por un sistema en el que les siguen descontando del sueldo pero además tienen que pagar para ser atendidos, forzando la tensión entre la obligación y el sacrificio que significaba el descuento de dinero por planilla.

Se produce una falta de reconocimiento del trabajo de aportar a la construcción y mantención de este hospital, el cual se les expropia. La relación con el Estado a partir de la destrucción de este hito asociativo pasa a ser antagonista, ya no lo sienten un logro compartido, ya no es parte de su forma de vida mutual, la cual tenía como uno de sus elementos estructurantes el intercambio cooperativo asociado a la salud dentro del mundo laboral.

A modo de cierre de este apartado cabe señalar que al privatizarse el área de carga de EFE, a mediados de la década de 1980, el personal de la empresa disminuyó de 27 mil trabajadores en 1985 a 1.700 en 2001, lo que habría repercutido en Ferrosalud, generando fuertes pérdidas, hecho que externaliza la gestión del hospital. En 2003 se estableció una alianza estratégica con la Universidad de Chile, institución que arrendó el ex Hospital Ferroviario durante 15 años, creando la Clínica Barón, la cual finalmente fue cerrada el año 2008, ya que no respondió al propósito de tener una red autosustentable³⁸ (Hospitalaria, s/f).

³⁸ Hoy en el sector se construye Mirador Barón, “la mejor vista de Valparaíso”, edificio de lofts, dúplex, estudios y departamentos diseñados por el arquitecto Matías Klotz. Proyecto que sin estar terminado aún ya ha significado el deterioro de la vida del barrio, no incluyéndose a las organizaciones, aún presentes en el cerro (como juntas de vecinos, organizaciones ferroviarias como la Santiago Watts, entre otras), en su diseño ni respetando aspecto histórico alguno ni siendo cuidadosos en lo constructivo, provocando más de un accidente. Al ser vecina del cerro he podido presenciar los problemas provocados por la constructora a cargo del proyecto, como el deslizamiento de tierra en la zona en construcción que provocó cortes de calle, luz y agua en el sector.

6.6.5. Resistencia, ahorro y confraternización. Resignificación de la forma de vida mutual en el trabajo durante el contexto de la dictadura

En los apartados anteriores se identificaron distintas experiencias y testimonios que a partir del golpe de Estado dislocaron la forma en que el grupo de extrabajadores ferroviarios concebía la vida mutual en el trabajo. A partir de ello y como forma de estructurar el análisis en este apartado, se abordará el cómo durante este período de tiempo la forma de vida mutual que los caracterizó hasta el momento se modifica, planteándose a partir de lo aprendido otros modos de enfrentar distintas situaciones que fueron viviendo.

a) Confraternización ante despidos

Fue un grupo que tuvo arraigada su forma de vida mutual y se negó a abandonarla, a dejar que muriera. Utilizaron la donación de una cuota de su sueldo como estrategia cooperativa para acudir en ayuda de quienes eran despedidos. Esta estrategia se observa en el relato:

Una de las cosas más lindas que yo he vivido como hombre, que cuando se quedaron fuera los muchachos, se forman grupos para ir en ayuda de ellos, y yo me recuerdo que formé parte de esa, de esos grupos que recolectábamos, eh, mercadería, ponte tú, y se diseñó tan bien hecho todo que cada uno tenía la, por ejemplo, lo dejaba llevar un tarro de jurel, ponte tú, al otro un kilo de azúcar y también se metía la mano al bolsillo, eh, para poder hacerle la renta más o menos parecida a lo que teníamos todos, te das cuenta, y eso era impresionante porque un muchacho que ganaba –nosotros que ganábamos muy poco dinero, pero colocábamos igual que el otro que ganaba más lucas–, si era ponte tú 100 pesos, 100 pesos era pal que ganaba menos lucas y 100 pesos colocaba el otro, entonces era parejito. Y después se le entregaba a cada uno de ellos como que tenían una una más menos parecido del sueldo y esa etapa duró los dos años. Y después cuando regresan los muchachos y dicen: “Ya, compadre, usted estaba aquí y aquí vuelve”, o sea, volvió al mismo lugar de su escalafón. Claro, eh, o sea, yo te digo, eso eso es lo más bonito, diría yo, entre todo, entre el dolor, y las cuestiones. Es bonito, es una cosa que recuerda uno con agrado, ah, esa esa manera de ser solidario. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 05:19-06:50)

Acción de sobrevivencia que recuerda cuando –anterior al 73– nuevas personas se integraban a la empresa, y los más antiguos daban parte de su sueldo para aminorar lo precario del de los más nuevos, ejercicio de vínculo cómplice-fraterno entre quienes eran considerados parte de su familia ferroviaria.

Logro asociativo que opera como estrategia de confraternización con quienes fueron despedidos y pertenecían a su misma corriente de pensamiento, lo que dura dos años, por lo que –según el relato– se infiere que luego de ese tiempo las personas fueron recontratadas. Al ser despedidas, no dejan de ser parte del grupo, por lo que aparece la solidaridad entre pares como forma de reconocimiento mutuo, en cuanto mutualidad del don como acto de amor-justicia, manifestándose la forma de vida mutual vía fraternidad.

Fue también la reproducción de la forma de vida mutual en el contexto del golpe de Estado que se evidencia en el relato, en sus relaciones, el compromiso con quienes formaban parte de su familia ferroviaria, por lo que el hacer un sacrificio era parte de su forma de lucha y resistencia, de justicia e identificación con sus compañeros de lucha, trabajo y vida.

b) Ahorro y acceso a artículos de necesidad básica

Se generaron asimismo grupos que se organizaron para el ahorro y acceso a artículos de necesidad básica. Se trataba de una articulación de carácter económico, orientada al consumo de determinados bienes, relacionados con necesidades básicas de la población. Una búsqueda por compensar colectivamente aquello de lo que se carecía individualmente.

La unidad de nosotros nos llevaba hacer cosas juntos. Formamos un grupo... El primer grupo para comprar se nos ocurrió buscar una juguera Sindelita 2000 en ese tiempo. Yo te hablo del año 70 y tanto, 74 y 75, por ahí, y elegimos ese grupo. Entonces todos compraban. Éramos diez, entonces, todos... todos estábamos comprometidos a pagar la cuota si el otro se la sacaba. Después seguimos con una tele... Costaba un mundo comprarse un televisor Antu de 12 pulgadas. Ese era el valor que teníamos que juntar. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 00:00-05:27)

Intercambio cooperativo en el cual se estableció una forma de reconocimiento recíproco por regla comunitaria, bajo la cual el dinero que cada uno daba para un fin común implicaba que el contradón era comunitario, pasando todos por la interacción.

Algunas necesidades básicas que sus remuneraciones no podían costear por el hecho de trabajar en EFE, sumadas a las restricciones relatadas durante el período de dictadura, aumentó el estado de precariedad entre los trabajadores. Fue entonces una forma de organizarse y salir adelante en conjunto.

Estos grupos desarrollaron intercambios cooperativos vinculados a lo estratégico de un acuerdo, basado en un esfuerzo común con miras a un bien material determinado, y cuyo sustento era la construcción de pequeñas comunidades, como las de libre asociación posibilitadas por la forma de vida mutual ferroviaria.

c) Solidaridad intrafamiliar

Para quienes se mantuvieron trabajando en EFE la vida tampoco fue fácil, tal como se señala en el relato:

La pasamos dura ahí, y estuve a punto de irme porque no me alcanzaba para subsistir. Claro, yo tenía tres hijos y mi señora se preocupaba de ellos porque estaban chicos, no podía trabajar. Estaba súper difícil. Yo me recuerdo que estuve a punto de irme a trabajar afuera, pero por ahí me aconsejó mi padre y me dijo: “No, no te vayas, aguántate un poco”. Así que seguimos poh, pero esa etapa fue dura, yo me acuerdo, porque después que estuvimos en el taller, nos sacaron de ahí y fuimos nuevamente al patio. Pero en el patio era lo mismo. Yo me acuerdo de que cuando nació mi hija (...) después creció poh, y resulta que no cabía en la cuna y no podía dormir con nosotros porque teníamos otro niño; había nacido el hijo menor. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 00:00-05:27)

La disminución de los salarios, la precarización del trabajo, conllevó la precarización de las condiciones de vida familiar, que se tradujo en angustia y en el deseo de cambiar todo eso por algo mejor. La empresa ya no era la promesa de un futuro mejor. La resistencia que relata don Gregorio consistió en esperar, en mantenerse trabajando aún en condiciones que repercutían fuertemente en su familia. Ahí, a pesar de todo, afloró la solidaridad intrafamiliar.

La construcción de sentidos del pasado al recordar una época pasada nos habla de la sobrevivencia. Se hace presente el deseo de comunicar un gran sufrimiento colectivo de antaño, la experiencia se activa y vuelve en las palabras de quienes cuentan pasajes vivenciales o fueron testigos de esos hechos, pero quizás hay vacíos, silencios en la memoria narrativa.

Los intereses y lealtades se concentran en la vida familiar. Primero en la familia ferroviaria de la que eran parte como trabajadores y luego en su familia nuclear, ambas conformaban parte de su forma de vida mutual.

Ante la catástrofe se prioriza a los más necesitados, a aquellos que tienen familias. El beneficio se traspasa a los que aún esperan ayuda. Esta forma de dar fue colectiva. Se manifiesta en el relato de Roberto Ramos:

A medida que eran las posibilidades, iban mejorando a los que estaban más mal, mejorando a los más mayores y ahí se da un tema porque, claro, había, los más mayores ya tenían hijos mayores que estaban estudiando y los más jóvenes no teníamos esa, esa urgencia, esa necesidad de... de, digamos, de... de tener esas lucas para poder tener los cabros, por lo tanto iba bien; o sea, la organización en ese tiempo se preocupó de darle a los que realmente tenían más necesidades que los que estábamos más jóvenes que teníamos menos necesidades. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 03:54-04:57)

La exposición a situaciones extremas puede llevar a cuestionarse los procedimientos del grupo, pero los valores transmitidos por su forma de vida mutual les permitieron sobreponerse y comprender las estrategias fraternocómplices de ayuda al compañero que pusieron en práctica. Su forma de vida se adaptó.

d) Resistencia ante la desinformación

Otra forma de resistencia surgió a partir del silencio obligado: la desinformación de los medios sobre lo que ocurría en el país. Sienten necesario saber, salir de ese silencio forzado. Esta situación se aprecia a continuación:

Todo se empezó a dar en la clande... clandestinidad, y como lográbamos estar arriba de la situación que vivía el país, porque aquí estábamos todos ciegos, no sabíamos nada de la situación que pasaba, era escuchando en las noches en forma clandestina, *Escucha Chile*, un programa hecho por chilenos en el exilio, y que lo escuchábamos por medio de las radios rusas. Lo grabábamos en la noche en forma clandestina y las Fuerzas Armadas lle... llegó un momento que se... se detectaron algunas radios en la noche y salían a... a buscarla. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 02:50-03:29)

La clandestinidad surgió de la urgencia por saber sobrevivir y confraternizar. Fue un intento desesperado de salir del silencio impuesto. He aquí el nuevo contexto de la vida ferroviaria después del golpe: la escucha de radio fue una forma de oposición y resistencia ante el enemigo, asimismo, una forma de mantener en parte la forma de vida mutual que antes habían desarrollado, conociendo para desde ello resolver cómo actuar en conjunto.

La señal de radio se posicionó como una bengala para quien captara y escuchara, quien quisiera entablar una comunicación en la emergencia, una o más voces anónimas que hacen coro para dar testimonio del horror. Se transforma en denuncia y rogativa al mismo tiempo, para y según quien escuche:

Salían prácticamente a investigar en forma donde estábamos clandestinamente sabiendo lo que vivía el país, porque aquí llegó un momento en que ellos, ellos tenían el control de todo las radios; para qué hablar de la

televisión. La televisión se convirtió en el arma eee... predilecta de ellos. Ellos nos pintaban la pomada a la pinta de ellos, entonces los momentos que vivimos fueron imborrables y... no lo vamos a olvidar. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 03:29-05:51)

La situación del control de medios de comunicación ejercida por la dictadura los mantenía en una constante ceguera y desinformación. El trauma fue tan violento que arrasó con el diálogo, dejando todo en silencio. Una situación de angustia que buscó una manera de resistir, de saber, de reconstruir lo que estaba sucediendo, lo que conllevó a arriesgar la propia vida. Ellos saben que hay más gente escuchando, por lo que es un vínculo que trasciende el cara a cara.

6.6.6. De EFE a Metro Regional de Valparaíso: algunos antecedentes relevados por los extrabajadores ferroviarios

El proceso de la dictadura militar fue un cambio violento que quedó grabado en la memoria de los extrabajadores de la Maestranza Barón, cuya expresión manifiesta fue el plan de sabotaje para disminuir el número de trenes. Ello aconteció como parte del llamado Plan de Racionalización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado iniciado por José Luis Federici en 1975, cuando asume como director general de EFE. El plan consideraba la privatización de empresas estatales como estrategia de tránsito al sistema neoliberal que sería implantado por la dictadura cívico-militar. Esto significó que de tener 27.029 trabajadores en 1973, EFE pasó a tener 9.238 en 1981 y 7.159 en 1987, disminución producto de los despidos y jubilaciones, fomentados por la ley D.L.F 74, legislada en septiembre de 1973 para reestructurar todo el sistema público según principios de mercado³⁹ (Svejnar & Terrel, 1993).

El desarme de ferrocarriles ya entraba en proceso. Cambió la administración de EFE, institución que se privatiza, transformándose desde 1993 en MERVAL, Metro Regional de Valparaíso. Este apartado aborda cómo los extrabajadores ferroviarios observan este proceso de transformación y privatización de lo que fuera EFE.

a) Sabotaje, transformación y privatización

En este contexto de destrucción planificada de la empresa, el conjunto de lealtades que durante su carrera ferroviaria adquirieron fue dislocado, dividiendo intereses e identificaciones, silenciando expectativas y formas relacionales. Al respecto el siguiente relato:

³⁹ Subsidios reducidos, alza de precios y reducción de costos.

Un automotor salía tipo 06:30 a 07:00, cuando cierto tipo de trabajadores ya había terminado su labor y regresaban a sus casas. Entonces esos trenes se iban abarrotados. Después cuando salían los empleados de las tiendas, todo eso también a otro horario habían trenes que llevaban a toda esa gente, entonces de repente empezaron a adelantarle 15 minutos la salida sin avisarle a nadie, salvo al personal nuestro (...) así que salía el tren obviamente vacío, porque no llegaba nadie; pocos sabían que se había adelantado y tomaban el tren por ahí. Después cuando llegaba la gran masa no había tren. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 00:00-00:56)

La disminución de recorridos, que justificaba también en parte la gran cantidad de desvinculaciones por la baja demanda del servicio, parece haber sido provocada desde adentro de la empresa, cambio que no es conocido desde afuera. Los extrabajadores ferroviarios son testigos privilegiados del engaño a la población. Don Alejandro Guerrero nos cuenta al respecto:

Era una forma tan, tan burda para hacer sus, sus enjuagues, que hacían que apenas salía el tren de aquí en Viña se subía un inspector para controlar los pasajes, no el inspector que..., que iba picando el boleto antes, sino que un inspector del departamento para ver el rendimiento del tren. De Puerto a Viña el tren salió vacío. Llegaba allá el informe: "Tren vacío, no se justifica el tren, suprimido". Una forma totalmente, no sé, por no decir un garabato, pero cochina, digamos, porque no le notificaban a nadie esos cambios. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 01:03-01:56)

Fue un engaño planificado que significó el desmantelamiento de los automotores y la disminución de los recorridos. Es necesario comentar que el estudio realizado por Svejnar y Terrell (2003) señala como justificación para la gran cantidad de despidos realizados en EFE la existencia de un exceso de empleo no justificado, según la operatividad de la misma empresa. Uno de sus antecedentes es que en 1973 el tráfico total de pasajeros era de 35 mil millones-km, disminuyendo en 1987 a 1.200 millones de pasajeros-km.

Asimismo este estudio releva los criterios que se consideraron para hacer efectivos los despidos:

- Personal que se retiraba voluntariamente.
- Personas que hayan sido clasificadas como lista especial entre 1965 y 1970.
- Individuos que hayan entrado a la administración pública después del 31 de diciembre de 1969, los cuales no poseían un cargo directivo superior o eran jefes de familia.
- Personal apto para jubilación que no poseía un cargo superior.

- Personal que entró al sector público antes de enero de 1974, sin cargas familiares, empezando con los más jóvenes. (Svejnar & Terrell, 1993, p. 108).

Al respecto comenta Alejandro Guerrero:

Querían privatizar ferrocarriles, entonces creo que una empresa japonesa querían hacerse cargo, no recuerdo bien si, si estoy en la verdad, pero eran una, eran capitales extranjeros. Tenían que tenerle una empresa que gastara poco y que ganara mucho (risa), como la empresa, la empresa que tiende a hacer su negocio para ganar plata, nada más. No hay un fin de servicio, sino que la ganancia económica y para eso empezaron a disminuir personal y para disminuir personal empezaban a cortar la cantidad de trenes que salían en el día. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 09:14-11:10)

El surgimiento de las flotas camioneras como competencia directa de ferrocarriles se acrecentó después del golpe de Estado, ya que al desarmarse la Maestranza los camioneros toman el control de la distribución de insumos para el país. Svejnar y Terrell (1993) citan un estudio de Brown, que señala que el número de empleados y servicio de camiones aumentó radicalmente en las décadas de 1970 y 1980. Relata don Manuel Gómez:

La carga que salía, preferentemente antes la sacaba Ferrocarriles para llevarla. La mercadería que llegaba por barco, llevarla a las distintas ciudades donde se iban ocupando los materiales. Después ya empezaron los camiones, y y, hacerle la competencia a ferrocarriles. Y hoy día ya, Ferrocarriles prácticamente no saca nada de, de esa mercadería, toda sale, se va en camiones a distintas partes, y llega también en camiones. MG (AOMBV, 2009, ext.: 05:02-05:40)

Los relatos filmados por la AOMBV dan cuenta de cómo Ferrocarriles fue perdiendo la competencia del transporte, de cómo el sistema ferroviario se transformó privatizándose y, como consecuencia de ello, su espacio laboral pasó a ser uno muy diferente del que habían conocido hasta el 73. Es entonces que deciden actuar al respecto:

Y decidimos que íbamos a empezar a dejar botados los trenes por ocho horas, y ahí hubo compañeros que les costó estar afuera por este motivo, porque fueron los primeros; tomaron represalias en contra de ellos. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 05:31-06:01)

Estrategia de sobrevivencia que consistió en generar pequeños paros en el servicio de ferrocarriles, dejando botados los trenes. Esta disposición significó hacer peligrar sus empleos. El riesgo que asumieron surgió a partir de la amenaza reiterada a su identidad y a su precaria seguridad laboral, una competencia antagonista con su empleador.

Si bien históricamente ya buscaban reivindicaciones laborales a través del diálogo y huelga, el contexto en el cual esta se realizó cambió con la dictadura militar. Antes existía una fuerte identificación con EFE, lo que durante gran parte de la investigación se evidencia a través de un relato utópico que atraviesa gran parte de los capítulos que le anteceden. Asimismo dentro de EFE, entre otras características ya relevadas, se les permitía construir su forma de vida mutual a partir del trabajo. Ahora parecía que era un trabajo en el que debían sobrevivir a una relación antagonista.

b) Integración de la mujer al trabajo ferroviario

En la forma de vida mutual existían elementos masculinistas, patriarcales y machistas que respondían a su forma que tenían de organizarse y trabajar dentro de EFE, una empresa que era fundamentalmente masculina. A la luz de lo analizado por esta investigación hasta ahora, se observa que las decisiones las tomaban los hombres, pero el proyecto era familiar (para la familia). Asimismo el trabajo no es intergénero, es masculino, pero producto de los cambios que sufrió la empresa ocurrió un hito en su historia:

La necesidad de cuando empieza a salir la gente indemnizada, van quedando los puestos y había que llenarlos, entonces ya empezaron a sacar las niñas que habían ingresado a las boleterías al del pasaje, y ellas después pasan a ser, digamos, parte de la tripulación del tren como conductoras, o como jefe del tren, que se puede decir en esa época, y eso es una experiencia diferente de haber vivido conduciendo un tren donde iba de compañera una niña, una mujer, y y eso hace: cambia la historia realmente de, de la vida anterior del maquinista del ferroviario, en donde ya se está incorporando la mujer a a digamos al tema laboral. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 00:02-03:39)

La integración de las mujeres al trabajo en Ferrocarriles tuvo que ver con la expulsión de muchos hombres de la organización y los cambios de las condiciones laborales asociadas a transformaciones en la economía nacional y global. La empresa ferroviaria era ahora un espacio no solo para hombres, sino también para mujeres, integración del género femenino a ámbitos laborales que antes se daba exclusivamente para hombres. Esto conllevó un período de adaptación.

c) Jubilación y cambio del sistema de pensiones para la vejez

En 1980 mediante decreto de ley N° 3.500 se estableció un nuevo sistema de pensiones, el cual señalaba la creación de un sistema de pensiones de vejez, invalidez y sobrevivencia, derivado de la capitalización individual, el cual se

efectuaría por medio de organismos que se denominarían Administradores de Fondos de Pensiones (AFP) (Ministerio de Trabajo y Previsión Social, 1980).
Relata el señor Darío Muñoz:

Tuvimos que pasar al INP, que era antiguamente la Caja de Seguro Obrero que existía antiguamente. Esa caja, la de Seguro Obrero era una caja, una caja que tenía mucho dinero. Los trabajadores no salían mal pa la época, pero vino este sistema que nos dejó la dictadura y todo cambió para los trabajadores, todo cambió, y lo más lo peor de todo, el malestar que sentimos los que ya estamos jubilados hace tantos años ees... la discriminación que hubo. La primera parte, como le digo, de la previsión comenzó a correr el 31 de marzo del 79, que fue el momento que yoo... presenté mi renuncia. La empresa, o sea, yo pedí que la empresa me echara para afuera porque si yo seguía iba a caer en la nueva previsión y tengo ahora 220 mil pesos de sueldo; a lo mejor tendría 150, 170, entonces fuimos muchos los que en ese momento arrancamos. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 00:09-03:03)

La atención al adulto mayor que terminaba su etapa laboral sufría un revés. Muchos renunciaron, otros jubilaron. Había que irse de esta empresa que ya nada tenía que ofrecerles. Surge entonces el miedo a caer en una precariedad mayor a la que ya tenían, quedándoles pocas opciones: quedarse y/o irse de EFE.
Comenta Gregorio Fernández:

Hubo decaimiento porque gracias a eso que se sacó una, tiene que haberte explicado la ley que de lo indemnizado, que la ley de los indemnizados, no, a nadie se la dieron. O sea, yo te digo, esa ley los compañeros se fueron el año 95 y todavía están indemnizados, todavía no jubilan y se le están pagando el sueldo que se fueron el 95, o sea están, algunos hicieron buen promedio, otros no muy buenos, pero todos se fueron a la casa, se fueron con 40 años algunos, 42 años se fueron a la casa como jubilados, o sea, fue una ley que favoreció a mucha gente, o sea favoreció hartos. GF (AOMBV, 2013d, ext.: 02:14-03:26)

Las generaciones más recientes de ferroviarios pudieron presenciar cómo se transformaba su sistema de pensiones, el que algunos fueron más beneficiados que otros, según el tiempo que llevaban en EFE. Se vivió en la fragilidad de no tener claridad que sucedería con ello.

La modificación de su sistema de pensiones en un período tan corto de tiempo, parte de la gran cantidad de desvinculaciones en EFE, parecía no beneficiar a todos por igual. El sistema de previsión mixto genera desigualdad entre los pensionados.

Cumplíamos 30 años y la empresa nos pagaba 30 meses de desahucio. Hoy

en día están pagando nueve a diez meses de desahucio, después de que el trabajador trabaja hasta los 75 años de edad. Yo salí con 44 años para afuera, el año 79. No alcancé a estar los treinta años en la empresa. Entonces la revisión es tanto lo que ha cambiado, que hoy en día el trabajador no es posible que esté ganando 196 mil pesos de sueldo, nosotros los ferroviarios. yo mi sueldo en este momento después de treinta y... (susurra: salí el 79) después de 33 años de jubilado (...) hoy en día, con un arreglo que me dieron hace poco –el presidente, la, en el gobierno de la Concertación, la presidenta Bachelet– dejó una mejora para los jubilados que habíamos cumplido 65 años de edad: estoy ganando recién 226 mil pesos de sueldo, ridículo porque, pucha, aquí es donde viene la rabia contra los militares. DM (AOMBV, 2013a, ext.: 02:00- 03:13)

Surge un sentimiento de deslealtad producto del vínculo asociativo que los identificaba con EFE, donde desarrollaron un proyecto laboral a partir de su relación contractual: entraban a la empresa con el anhelo de un futuro mejor que se materializaría con la culminación de la carrera ferroviaria. Esta situación generó desilusión –del pasado, pero también de su presente– no solo con EFE, sino también con el Estado de Chile.

6.7. Condición presente y futuro compartido

A la luz de la presente investigación se analizó cómo se piensan hoy los extrabajadores ferroviarios, y cómo a partir de ello reflexionan sobre lo vivido y aprendido de su forma de vida mutua. Se ha estructurado en dos apartados que relatan los sentidos que van dando los extrabajadores de la Maestranza Barón a la rememoración de su historia de vida compartida, y cómo a partir de ello enfrentan el presente y se proyectan al futuro.

6.7.1. Condición presente: recordar y transmitir su forma de vida mutua

Hoy los extrabajadores ferroviarios están congregados en siete sociedades mutuales. Las cinco primeras listadas a continuación, han sido abordadas en esta investigación:

- Asociación de Jubilados Ferroviarios y Montepiados de Valparaíso. (Montepiados)
- Sociedad Mutualista Santiago Watt del Estado de Valparaíso. (Watt)

- Sociedad de Profesionales y Jefes de Servicio en Retiro de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso. (SOMUTAR)
- Corporación Mutual Ferroviaria de Salud (COMURFESA)
- Corporación mutual Wattina de Valparaíso/ corporación mutual Santiago Watt (Wattina)
- Sociedad de Socorros Mutuos de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (Socorros Mutuos)
- Corporación Mutual de Ex Funcionarios de Ferrocarriles del Estado de Valparaíso (Corporación)

Es en el encuentro en estas sociedades mediante actividades sociales como onces, reuniones, celebraciones, entre otras, que las coyunturas de activación de la memoria logran a través del diálogo transmitir un mensaje que habla de la noción de un `nosotros`, construyen comunidad. Se reactiva una fuerza social que busca recordar para dar continuidad a esa visión del pasado. Es la búsqueda de un lugar, de un canal de comunicación para poder ampliar su recuerdo:

Mi abuelo en el año tanto murió y que esas efemérides que en realidad no dejan nada. La memoria ferroviaria es lo que nosotros fuimos. Fuimos como ferrocarriles, que levantamos un país, sustentamos un país, que nosotros éramos pilar de de, de un país. Eso es lo que me sorprende en la dictadura, que eh el el, el caballero, que estaba a cargo de esa, de esa dictadura, hizo desaparecer ferrocarriles a como diera lugar, a como fuera, desaparece. Pero la pregunta mía, de yo no ser un erudito, un un, un versado en ese asunto: ¿qué hubiera pasado en un conflicto bélico? Con, ¿qué se yo?, cualquier vecino nuestro, ferrocarriles, ¿qué conducta tendría en ese minuto, o sea, cuál sería su..., su rol? Como ferrocarriles, cuando no había ferrocarriles, se lo hicieron tira, ¿por qué? RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 10:51-15:30)

En la frase “la memoria ferroviaria es lo que nosotros fuimos”, se evidencia la forma de vida mutua como lo que fueron y que da sentido a su vida hasta hoy a través principalmente de la recordación de su memoria colectiva, es decir, lo que son hoy. Actualmente se reúnen a recordar para ayudar a mantener viva la memoria de esta forma de vida.

Se constata un sentimiento de desaparición, de estar terminando una vida y ver cómo esta fue transformada abruptamente. Los extrabajadores buscan levantar lo positivo de su experiencia ferroviaria. Su memoria idealiza los momentos previos a su situación traumática. Es una memoria utópica y su transmisión, un vehículo de ese recuerdo, que busca ser legado para futuras generaciones. Nos cuenta al respecto Roberto Ramos:

Si a uno le preguntan el porqué, el cómo, y yo diría eso, o sea, hay una... una, es la... la vida que tú llevaste durante todo este período de pasar por la

empresa de ferrocarriles, eh, de encontrarte con una un... un yacimiento, diría yo, de conocimiento de gente mayor que creo que pocos trabajadores tienen la suerte de haber vivido esto que yo viví. (AOMBV, 2013c, ext.: 00:00-00:30)

Están agradecidos, fue un “yacimiento”, una mina de oro que les trajo riqueza en cuanto a reivindicaciones sociales, laborales y también aprendizajes relacionales, como la amistad. Ven como un don lo vivido y aprendido con ese grupo de personas que hasta hoy forman parte de su vida.

Una memoria que comparte las cosas buenas, pero también aparecen aquellos sucesos de su vida de trabajadores que develan un sentimiento de injusticia oculto tras la idealización de su vida como ferroviarios. Son parte de las víctimas del neoliberalismo, tal como se implementó en Chile. Este sistema económico supuso la atomización y anulación de algunas asociaciones, como las que participaron en el mutualismo ferroviario.

Para organizar estas experiencias de vida en común es necesario recordar. La memoria en la medida que es activada mantiene la forma de vida mutua viva y reconstruye el recuerdo colectivo. Este grupo de extrabajadores ferroviarios se reúne hoy –por sociedad mutua– a hablar de su vida mutua, lo que mantiene vigente la memoria; el diálogo activa los recuerdos, los revive. Es el presente que contiene la experiencia pasada. Recordar es el elemento mínimo, lo que queda después de lo vivido durante el período de dictadura que transformó su forma de vida mutua.

La vida sindical como uno... la... la vivió... entonces ahora uno dice... ehh, digamos, con esa mentalidad, en ese tiempo... con la mentalidad de ese... ¿no cierto?... de ese tiempo, éramos todos comunistas... ¿Por qué? Porque... teníamos, por supuesto, pensiones salariales y too... no trataban de dar esa que... pero no esa dictadura, intelectual que hay ahora, en ehh ennn (...) en que, en que el hombre no tiene derecho a pedir, no tiene derecho a reclamar, no tiene derecho a nada. RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 15:25-16:45)

La situación actual les recuerda lo perdido. Confrontan la experiencia pasada con su vivencia de hoy y los sucesos de contingencia, para extrañar, signo de nostalgia por un pasado que no volverá. Al confrontar la experiencia pasada con su vivencia de hoy, tienen nostalgia por un pasado que no volverá. Pero cuando se juntan a recordar, todo tiene sentido: lo vivido les da la proyección que necesitan para sentir que todavía es posible continuar, para ello es necesario transmitir su forma de vida mutua.

Estos extrabajadores crecieron escuchando o aprendiendo sobre el mutualismo, que era parte de la vida en Valparaíso, aprendiendo de sindicatos, gremios y luchas de clase en Chile, por lo que se niegan a olvidar, a dejar que se muera esa concepción comunitaria de vida, tal como se aprecia en el siguiente relato:

Las sociedades mutuales han existido toda la vida. Aquí en Valparaíso, yo me acuerdo que era cabro chico y había, Segundo Caviere, creo, que era un locutor, un dirigente mutualista y él hablaba de las mutuales. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 08:55-09:13)

La transmisión es una forma de educar como los educaron a ellos, lo que requiere de una habilidad que buscan reparar y reconstruir. Es una relación dialógica que busca un interlocutor, al que necesitan contar sobre esta forma de vida que les permitió dar sentido a su existencia, y de la que mantienen vivos recuerdos en reuniones o acciones de ahorro y ayuda en caso de enfermedad a través de sus sociedades mutuales. Roberto Ramos relata:

Uno quiere tanto, porque uno llega a tener ese compañero que es su confidente, que es el hombre que te acompaña, es el hombre que te enseña, es el hombre que te va moldeando. Es como un, es como, es como que te toman a ti, y te van dando forma y... y digamos como que te van tallando estos viejos, te van sacando las cosas malas y te van dejando lo mejor que tú puedes tener. Y eso diría yo que es un poco de lo que ehh... se puede transmitir, y esa es la ausencia que veo yo hoy día en los jóvenes, en la generaciones nuevas que realmente no tienen ese patrón, no tienen ese modelo ehh... van solos por la vida, ehh... los enseñaron ser así, eh, individuales, digamos, no en el tema colectivo. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 03:23-04:05)

El relato por un lado aborda la socialización mutual ferroviaria y el proceso de individualización asociado a la formación de la persona en la interacción del colectivo, en particular con los trabajadores de más edad y experiencia, aquellos que saben más, quienes hacían de maestros. Por otro, releva el aprendizaje de la interacción colaborativa y los procesos de reconocimiento recíproco en las formas de cooperación que admiten y promueven esas prácticas a través de la fraternidad y la asociatividad.

La rememoración de su forma de vida mutual buscan entonces transmitirla como herencia, como el legado que pueden dejar a una juventud en la que observan individualismo y de la que desean logren colaborar y socializar para actuar en conjunto. Señala el señor Roberto Ramos:

Siento un deber, es una obligación mía, es un deber, es una deuda que tengo que pagar, eh... por lo que hicieron los otros viejos por mí. Cuando yo era joven, o tal vez antes que entrara acá, estos hombres ya había hecho, ya tenían esta casona, por ejemplo, ya tenían ya, eran dueño de estos terrenos, ya tenían esta organización, ya tenían esta estructura. Entonces lo único que ellos me entregaron, todas las herramientas para que yo siga. Ahora a diferencia tal vez de... de esta necesidad, digamos de... de servicio que pueda tener uno, también porque es muy importante sentir esta vocación de servicio, porque hay que sentirla poh, hay que querer, hay que sentir, hay que amar esta cuestión para que uno pueda entregar lo que te, lo que tú recibiste. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 01:32-02:28)

La identificación surge a partir de la deuda que don Roberto siente debe pagar por todo lo vivido. Transmitir su memoria es un deber, una responsabilidad y una forma de agradecer. Su deuda alude a un comportamiento de asociación-fraterna fundado en la reciprocidad positiva.

Ese es uno de los grandes valores perdidos, y que se busca resignificar transmitiéndolo. Participar hoy de una organización mutualista ferroviaria es en parte una forma de agradecer y al mismo tiempo una obligación moral, es decir, es una responsabilidad hacia quienes fundaron antes que ellos esta forma de vida, reciprocidad positiva que opera a través de la confianza que las personas establecen entre sí como don y contradón, que por un lado es un acto de fraternidad y por otro, de justicia.

Las prácticas de rememoración de la forma de vida mutual son también entonces una manera de mantener viva una esperanza de que las cosas puedan ser como antes. Así se mantiene el futuro abierto.

6.7.2. Proyección de un futuro compartido

Los extrabajadores ferroviarios, hoy adultos mayores, cooperan a través de sus organizaciones mutuales, aunque quede principalmente el recuerdo también queda en la base de su forma de relación: la asociatividad, la cooperación en torno a la salud:

Seguramente que por temas de... de estatuto ehh... está entrando la, antes estaba que podía entrar la viuda y los hijos, ahora eso se hace un cambio de estatutos en esta última época en el 2012 por ahí, y se permite que ahora ingrese la esposa en vida, (...) Entonces ehh... creo que ehh... la gran misión que tenemos ahora nosotros como dirigentes o los que vengan es seguir en

esa... Claro, ingresando más jóvenes para que esto no termine ahí. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 05:16-06:00)

Sienten la obligación de impedir que su legado muera, que solo quede en el recuerdo el esfuerzo de muchos otros que lucharon por una reivindicación colectiva en torno a derechos laborales y sociales, que se sacrificaron y hoy les ha permitido mantener sus sociedades mutuales, por lo tanto la responsabilidad de ser dirigente de una sociedad mutual es una responsabilidad que deben transmitir a las futuras generaciones. Para ello, y pensando en el futuro de su organización, se han tomado medidas, como cambiar el estatuto para que las esposas se integren a las sociedades mutuales, con miras a que también se integren los hijos, que son vistos como el futuro de la organización.

Hoy necesitan transmitir, evitar el olvido y la desaparición del mutualismo en el sistema imperante. Es el deseo de dejar un legado y un plan para concretarlo. Comenta acerca de esto Rubén de la Fuente:

Yo lamento, lamento bastante de que los ferroviarios hayamos perdido esa memoria, porque esa memoria no debe, no debe por ningún motivo desaparecer, porque estaríamos desapareciendo nosotros como personas. Yo tengo que dejar algo, no a mi familia, porque mi familia sabe que soy ferroviario, pero resulta que a la familia ferroviaria, o sea, las esposas de ferroviarios, hijos de ferroviarios, eso tiene que, esa gente se re...se integrara. Y en memoria de sus abuelos, de sus tíos, de sus padres ferroviarios, ellos tomen esa bandera y digan: "Vamos a luchar por la memoria ferroviaria, la verdadera memoria ferroviaria". RdIF (AOMBV, 2010, ext.: 09:57-10:46)

La transmisión actúa como forma de revertir en alguna medida los silencios de la historia, como forma de contar su versión de ser narrador y testigo. Testigos que relatan desde dentro, desde la experiencia particular de cada situación histórica vivida, situando su memoria en ese lugar íntimo. Es una memoria involucrada, social y políticamente comprometida. La memoria testimonial continúa el proyecto mutual desarticulado por la transformación histórico-política. Los extrabajadores se reúnen para mantener y recordar, para organizarse y asociarse en lo que sea necesario.

Transmitir su memoria es entonces una forma de volver a tramar los sentidos del pasado, de reparar el dolor de la pérdida y el trauma del quiebre de su forma de vida. Buscan así dar sentido a las vivencias, integrándolas con los demás relatos. Es la decisión de representar algo que ya no está. Asimismo, la práctica colectiva de rememoración con aquellos que compartieron una forma de vida mutual es en sí misma una forma de reproducir esa forma de vida parcialmente.

Rememorar es una práctica democrática, cooperativa. Por medio de los recuerdos se reconstruye una experiencia compartida, se reactivan relaciones y vínculos de reconocimiento mutuo. Mantener viva esa práctica es una estrategia de proyección hacia el futuro, evitando el olvido.

Es la construcción del conocimiento que surge a partir de su forma de vida mutual y que se comparte mediante el diálogo, que no solo les pertenece a ellos, sino que tiene el valor de haberles sido transmitido por generaciones anteriores. Este acto de rememoración se transforma entonces en una revelación de un conocimiento cultural compartido.

Se sienten responsables de lo que no hicieron, de lo perdido y del tiempo en el que guardaron silencio, de no transmitir a sus hijos el valor mutual. Hoy con sus relatos buscan hacer algo por transmitir, por resignificar. Sienten nostalgia del pasado:

Me gustaría poder transmitir eso a los más jóvenes, eh... como enseñar, como hoy día nosotros estamos casi ya terminando la eh... la tarea, digamos, de vida en donde uno más que nada aquí estamos dedicados ya netamente al tema de la tercera edad, que es un tema que nos preocupa donde queremos darle al... al, darnos a nosotros mismos algunos... algunos aires digamos de... de... de estar juntos todavía, de ayudarnos mutuamente en la enfermedad, en la alegría también, en la recreación que es lo mínimo que podemos aspirar como adultos mayores, ah, que y también pelear por nuestros derechos como adulto mayor, la salud eh y en lo, en todas las cosas que nos corresponden. Tener un pasar bonito al final de la de nuestras vidas (...) Es un anhelo mío muy personal de que siempre quise como poder tener la manera o la forma de poder recopilar estas mismas conversaciones, estas mismas historias. RR (AOMBV, 2013C, ext.: 09:57-10:46)

Conexión de la vida mutual con la vida familiar y las relaciones intergeneracionales, donde esta vida mutual no solo se ve afectada por los sucesos históricos, sino también por los ciclos vitales. La diferencia –en algunos aspectos– de intereses, necesidades y maneras de llevarlos a cabo entre jóvenes y viejos, culturas distintas, competencias diversas, distintos recursos, entre otros, y cómo a partir de ellos entablar un diálogo que les permita proyectar su forma de vida mutual genera preocupación entre los extrabajadores. Comenta Roberto Ramos:

Lo que miro hoy día y ojalá resulte a estas nuevas generaciones de los estudiantes que lograron de alguna manera eh... esto, esto que vivimos anteriormente nosotros, de volver a buscar a su par, de volver a creer en el de al lado, de tener la confianza de ir a... a cómo te digo yo, a... a pelear por sus

derechos, por sus cosas que le corresponden. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 09:57-10:46)

El observar la acción colectiva de las nuevas generaciones les da fuerza para contar su versión. Es una forma de evitar el olvido, de mantener la forma de vida andando, aunque sea en la memoria y con ello encontrar sentido en lo que queda de ella. Reciprocidad intergeneracional que surge de la dimensión fraterna de la mutualidad. Hay un deseo por darle algo a sus hijos, una herencia tal como lo hicieran con ellos amigos, padres y/o abuelos, como una manera de mantener la esperanza de la vida y con ello el futuro abierto. Esto se aprecia en el relato de Roberto Ramos:

Si pudieran, si pudiera esto tener un resultado, eh, yo sería eh muy feliz, hueón, de que esto pudiese ayudar a los más jóvenes. Creo que eso, esa es la tarea. Cómo, cómo, a ver, cómo los muchachos más jóvenes con esta, con esto que hacen ustedes de poder transmitir... claro la cuestión visual, la cuestión digamos eh... oral donde se están transmitiendo eh... experiencias vividas, eh... es como poder, eh decirle: "Mira así nos podemos organizar, organízate en tu barrio, anda a la junta de vecinos, anda a tu club deportivo vuelve, vuelve a ese tema que es lo que realmente lo que hace que uno tenga estos valores o tenga esto..." Esto digamos, estos estos compromisos contigo mismo, con la sociedad, con el de al lado y no y salirte, salte de esa cuestión que es ser tú, no soy tú, solo hay más gente al lado tuyo. RR (AOMBV, 2013c, ext.: 06:56-08:11)

Hoy ya no está presente el contrato asociativo de antes, en lo laboral, sindical o barrial, y de forma mucho menor continúa presente en el reunir dinero a través de las sociedades mutuales para ayudarse en caso de enfermedad, pero sí se conserva la dimensión fraterna, en cuanto a reciprocidad: dar y recibir, 'me dan y te doy a ti porque me realizo dándote a ti'.

Al ver la coyuntura nacional sienten que ese pasado que los construyó socialmente debe ser transmitido para aprender lecciones y formas de relacionarse y actuar en el presente. Comenta sobre este punto Alejandro Guerrero:

Hay una sola palabra: 'unión', únense ya sea a través de un sindicato, de una sociedad, de cualquier orden de cosa, que de organismo que lo pueda agrupar y lo pueda educar también para poder defenderse, defenderse ya sea de los patrones de las autoridades, ¿no cierto?, y conversar entre ellos los problemas y tratar de proponer soluciones que sean positivas para los trabajadores. No estar mirando por la ciudad, por el país primero, miremos por nosotros, como seres humanos porque los de arriba no se preocupan de nosotros. Por eso lo primero es unión, unirse como clase para poder dar la pelea por nuestros intereses y evitar lo que hace el gran empresario, el

industrial: dividir para gobernar dijo alguien por ahí, ¿no cierto? Entonces cuando más dividida está la gente hacen lo que quieren, porque o sobornar a uno porque es blando y ese mismo empieza a chicotear a sus compañeros; en cambio si uno está todos unidos, difícil. AG (AOMBV, 2013b, ext.: 06:59-08:31)

Les preocupa transmitir sus formas de organización mutual y sindical, en cuanto estrategias de diálogo y huelga colectiva, por medio de las cuales se unían incluso con desconocidos, con quienes se identificaban a través de una causa. Hacer efectiva esta transmisión es una forma de ser cómplices con otros para lograr deseos comunes.

Buscan proyectar un futuro compartido con otros, con sus hijos y familias, pero también con otros distintos a ellos, y la estrategia para ello es la transmisión de su forma de vida mutual. Estando presente en esta búsqueda además la impotencia de ver lo dividido de la sociedad actual, y la culpa de no haber hecho nada más. Su espíritu mutualista sindical les impide no sentir impotencia y pensar en lo no hecho, en lo perdido y en lo que puede desaparecer.

7. CONCLUSIONES

7.1. Principales hallazgos en función de los objetivos: la forma de vida mutual

Para comprender durante esta investigación la forma de vida mutual que los ex trabajadores ferroviarios de Valparaíso describieron en el trabajo de rememoración que realizaron para el AOMBV, y además entender las funciones que cumple en sus vidas la rememoración individual y colectiva de esta forma de vida mutual, de las cuales heredaron sus principales características a través de generaciones de trabajadores ferroviarios anteriores al grupo entrevistado, y que en muy menor medida es parte de su vida hasta hoy principalmente a través de la rememoración, y considerando que luego de cada apartado se fue elaborando un resumen de los principales hallazgos, cabe señalar las principales características de esta forma de vida mutual.

Partía desde el taller y la cooperación en el trabajo a través de una asociatividad alienada y el aprendizaje de un oficio, de un sentido de pertenencia, utopía y sentimiento de seguridad laboral, de la construcción del sentido de pertenencia en el aprendizaje de un oficio y rol dentro de la empresa de ferrocarriles, de la socialización y trabajo en equipo, de proyectos cooperativos de desarrollo laboral y personal, y de estrategias de sobrevivencia dentro del rol laboral. A partir de este entramado asociativo desarrollaron una cultura fraterno-cómplice de familia que promovió la generación de confianzas a través de la comprensión de los códigos laborales-relacionales que los hacían parte del grupo.

Estos tipos de cooperación que conformaron su forma de vida organizaron su integración personal y la organización temporal de su vida en común. Se caracterizaron, asimismo, por vincularse a causas reivindicativas a través de organizaciones mutuales y sindicales en el trabajo, las cuales buscaron dar respuesta a demandas laborales a través del diálogo y la huelga, agrupados en organizaciones ferroviarias de carácter mutual-sindical y a través de la alianza política con Salvador Allende.

Implantada la dictadura, establecieron un vínculo de alteridad con EFE, ya no desde una relación contractual de asociatividad, sino desde su alteridad colectiva, viendo a la empresa ferroviaria como un adversario o enemigo con el quien había que establecer un acuerdo, y entre ellos mismos –como grupo de trabajadores– establecieron una complicidad estratégica y un modo de sobrevivencia.

Su forma de vida mutual se extendió los barrios a través de intercambios cooperativos para hacerse cargo en conjunto de necesidades comunes, articulados en organizaciones asociadas al mundo laboral, vinculadas a la salud (aporte a la construcción y mantenimiento del Hospital Ferroviario), a la familia, a las cooperativas de vivienda y a la colaboración, en otros aspectos de la vida cotidiana.

Proyecto intraclase que supuso tipos de cooperación identificados a partir de formas de reconocimiento recíproco positivo de carácter cómplice-fraterno que operaron por regla comunitaria, bajo la cual se reprodujeron donaciones para que cada uno pudiera recibir lo que necesitaba, un fondo común por medio del cual entraron en tensión la generosidad y la obligación, un esfuerzo colectivo basado en el sacrificio mutuo, surgiendo además una idea de solidaridad en la que el grupo se hizo cargo de la necesidad de sus integrantes.

La solidaridad se desarrolló mediante de intercambios cooperativos fraternos que promovieron lazos de confianza y amistad: he ahí la convivencia y las prácticas asociativas en sus barrios, en sus prácticas socioculturales, en la construcción de una identidad colectiva al compartir la vida en común y a través de los proyectos de familia vinculados al deporte, y en el sentido de comunidad ampliado a otros proyectos culturales de integración familiar. Afectividad cómplice que a través de la integración y construcción de alianzas generó una mirada colectiva de la vida, construyendo afectos y formas organizacionales que fortalecieron su noción de comunidad.

Pero a partir del golpe de Estado de 1973 esta forma de vida se vio dislocada, quebrándose y transformándose. El desarme y cambio de administración de EFE puso fin a la carrera ferroviaria, generando diferencias políticas, desconfianza y antagonismo, así como la pérdida de un hito asociativo, el Hospital Ferroviario. Se estableció así una relación sin intercambio, en la que el ganador se lo llevó todo.

Por otro lado significó que la forma de vida mutual en el trabajo se resignificara. Los trabajadores ferroviarios de la Maestranza Barón resistieron a través de la confraternización ante despidos, configuraron modalidades grupales de ahorro para acceder a artículos de necesidad básica, pusieron en práctica una solidaridad intrafamiliar y activaron la resistencia ante la desinformación a través de las escuchas radiales clandestinas. De igual modo, significó que fueran testigos del

sabotaje, transformación y privatización de EFE, y de la integración de la mujer al trabajo ferroviario.

En ese período reprodujeron su forma de vida mutual en el contexto del golpe de Estado, que les significó emprender acciones de sobrevivencia y ejercicios de vínculo cómplice-fraterno entre quienes eran considerados parte de su familia ferroviaria. Solidaridad entre pares como forma de reconocimiento mutuo, en cuanto mutualidad del don como acto de amor-justicia. De este modo se manifestó su forma de vida mutual a través de la fraternidad.

El ejercicio de recordar que hoy hacen de esta forma de vida mutual y que les dio sentido a sus vidas antes e incluso durante la dictadura, les permite para mantener viva su memoria colectiva y dar continuidad a esa forma de vida. A la vez representa un canal de comunicación para ampliar su recuerdo y dar sentido a su presente.

Hoy ven la forma de vida mutual como lo que fueron y que da sentido a su vida. Buscan además transmitirla como una herencia, práctica democrática, cooperativa en el recuerdo, al reconstruir una experiencia compartida, por medio de la cual activan relaciones y vínculos de reconocimiento mutuo. Mantener viva esa práctica a través de reuniones u onces –entre otras actividades convivenciales–, junto con ahorrar para apoyarse ante las enfermedades, es una forma de mantener viva la esperanza y constituye una estrategia para evitar el olvido y proyectarse al futuro.

7.2. Los distintos niveles en que se manifiesta la forma de vida mutual

A partir de lo anteriormente expuesto y a la luz de este estudio, cabe señalar que la forma de vida mutual que se construyó durante el tiempo que los extrabajadores ferroviarios trabajaron en EFE, al estar sujeta a una pertenencia organizacional, es de por vida. Estableció formas de vinculación, cooperación y transmisión mutualista caracterizadas por estrategias de intercambio cooperativo que trascendieron a EFE, siendo a partir de ello parte de distintos grados de vinculación social y familiar que en su conjunto se han llamado ‘forma de vida mutual’.

Esta forma de vida mutual es entendida como un modo de actuar y activar en conjunto una manera de vivir la vida con otras personas. Idea de comunidad de acuerdo con las tres formas de cooperación social (fraternidad, asociatividad y

complicidad), que pone al centro de esta la articulación de un proyecto comunitario que, a través de la integración de una complicidad económica (esfuerzo compartido de sobrevivencia en el trabajo y el mercado) con relaciones de reconocimiento recíproco positivo localizadas en el espacio comunitario interfamiliar y en la solidaridad de los integrantes del taller laboral (administración parcialmente comunitaria de la economía familiar), supone un sentido de comunidad, construcción identitaria con marca de clase y proyecto sociopolítico a través de más de una forma de reciprocidad.

Es un proyecto cooperativo que guarda relación con un deber ser. Una cultura ferroviaria que organiza un modo de entender la relación con otros. El ser ferroviario es una identidad que establece una equivalencia entre ferroviarios, por lo que la forma de vida mutua es una forma de reciprocidad propia. Opera exclusivamente a través de la acción colectiva, tiene características fraternas (celebración de la vida en común), cómplices (opera como estrategia de sobrevivencia) y asociativas (implica contratos y compromisos, obedece a una moral particular que puede ser especificada).

Es un proyecto de cooperación social que busca articular las formas de cooperación, orientadas a la sobrevivencia (complicidades), con las relaciones de reconocimiento recíproco positivo a través de las organizaciones sociales (organizaciones mutuales, sindicatos, organizaciones comunitarias, etc.), de la administración comunitaria de la economía familiar, de la celebración de eventos de tipo comunitario-familiar (festejar la vida en común), de la solidaridad en el trabajo, de la valoración social de la propia identidad a través de la reciprocidad en el reconocimiento positivo intraclase, construyendo una o más alteridades colectivas permanentemente a través de las identidades grupales que genera y busca promover.

Se caracteriza por una noción de autorrespeto e identidad moral, siendo la socialización en distintas esferas de la vida un elemento fundamental de esta forma de vida, ya que permite entender cuáles son sus formas de relación en cuanto comunidad y cuál es su cultura mutua. Esta emerge a través del deporte y la cultura barrial, de la ayuda a quien lo necesite en el cotidiano, incluso ampliándose el vínculo con aquellos que no conocían, desarrollando una idea de solidaridad bajo el precepto de que el grupo se hace cargo de las necesidades comunes, o de alguna necesidad que afecte en particular a algún integrante.

Es un proyecto utópico, entraña una idealización. Se construye como un deseo compartido. Es irrealizable, se especifica y lleva a cabo a través de formulaciones parciales. Tiene una existencia cambiante en el tiempo, cambia (muta) de objeto y, además, transforma ese objeto todo el tiempo. Es un proyecto obrero ferroviario, conecta con los componentes fundamentales de la vida obrera, el taller, la acción colectiva, el sindicato. Es un proyecto con marca de clase e intraclase. La vida obrera no se da solamente en el trabajo, también opera en la familia, el barrio, las organizaciones asociadas al mundo laboral. Se articula con las organizaciones mutuales y sindicales, y conecta abierta y utópicamente con los movimientos sociopolíticos de las décadas de 1960 y 1970. En especial con el proyecto político-social de la Unidad Popular.

Es un proyecto intergénero y familiarista. La forma de vida mutual pone la familia en el centro, ya que es un proyecto para la familia, junto con el taller laboral y sus organizaciones (fundamentalmente masculinas). De igual modo integra hoy los géneros y las generaciones en el desarrollo de una forma de vida en común de carácter cooperativo como estrategia de sobrevivencia.

7.3. De lo disciplinar y la propia experiencia en trabajos colaborativos en Valparaíso

La diversidad de estrategias de intercambio cooperativo y reciprocidad que fueron halladas al responder las preguntas que esta investigación planteó, han abierto múltiples dimensiones de análisis. Sin embargo, en esta oportunidad mi opción como investigadora, a propósito además de mi formación previa en Artes Visuales y Pedagogía, me han llevado a reflexionar respecto del vínculo entre la forma de vida mutual ferroviaria y la existencia de diversas formas asociativas que están presentes hoy en Valparaíso en clubes deportivos, centros culturales, organizaciones comunitarias, organizaciones culturales, juntas de vecinos, organizaciones de adultos mayores, organizaciones mutuales, prácticas colectivas de arte, entre otros. Algunos surgidos antes de 1973 y otros más contemporáneos.

Cabe mencionar que tal y como se señala en la introducción y en el marco teórico, a través de su historia Valparaíso ha desarrollado modos de cooperación integrados a un fin común a través del trabajo y por medio de las organizaciones sociales, reproduciendo y resignificando estrategias de producción de este tipo de prácticas, como rasgo estructural en la conformación de la trama social de la ciudad.

Cada organización y/o colectividad podría responder a una o más formas de actuar y activar en conjunto, de vivir la vida en conjunto con otras personas, a una idea de comunidad (ya sean asociativas, cómplices y/o fraternas), a sentidos de comunidad, de construcción identitaria con marca de clase y proyectos sociopolíticos a través de más de una forma de reciprocidad analizadas en el presente documento, lo que llevaría a suponer que esta forma de vida no se ha perdido en Valparaíso, ya que no solo es posible constatarla través de los mismos ferroviarios y sus organizaciones (que existen hasta hoy), sino que aparece en una dimensión mucho más amplia en la vida comunitaria que es la célula conformante de la forma de vida del mismo puerto, lo que hace importante el continuar investigando al respecto dentro del campo de la psicología social.

Durante el proceso de investigación surgieron dudas y deseos de entrevistar a los extrabajadores ferroviarios, las que comenzaron a surgir a partir del proceso de ir conociendo las características de esta forma de vida mutua por medio de sus relatos. Considerando que esta investigación se realizó mediante un análisis de segundo orden, de investigar a partir de un archivo, un material recogido por otros, esto implicó la imposibilidad de interactuar con el objeto de estudio, algo de lo que me di cuenta dentro del estudio mismo y a partir de ir profundizando en los análisis.

Al estudiar contenidos, estrategias y metodologías que han significado un gran aprendizaje en cuanto a posibilidades de cruce disciplinar antes y durante el transcurso de este magíster, los contenidos tratados aquí han significado una ampliación de campo en cuanto a comprender los procesos político-sociales que traspasan disciplinas y que permean hasta hoy la cultura barrial-colaborativa de los cerros de Valparaíso, en gran parte heredadas de los distintos grupos de trabajadores que por generaciones y de forma organizada construyeron modos de relacionarse y generar una noción de comunidad propia y apropiada por cada agrupación, colectivo, sindicato, organización, entre otros presentes y emergentes hasta el día de hoy en el puerto de Valparaíso.

En ese sentido, y a propósito del vínculo investigadora-territorio, durante este proceso me vine a vivir al cerro Lecheros, hecho que ha significado que día a día pueda observar la vida comunitaria del barrio y de su contiguo cerro Barón, apareciendo en el proceso y en mi mente las entrevistas como un coro de voces que resuenan y me hacen imaginar un pasado, presente y futuro para estos cerros y sus habitantes.

A propósito también de cómo el avance de la gentrificación barrial que afecta a Valparaíso compite con estas formas de vida situadas, hecho que provoca poco a poco una nueva transformación del barrio en desmedro de los intercambios cooperativos observados hasta ahora, como por ejemplo, la desaparición de edificios emblemáticos. Estos hechos suponen el negar poder hacer memoria sobre la pasada existencia, específicamente me refiero a lo sucedido con el Hospital Ferroviario. Este edificio fue hace poco demolido por una empresa a cargo de la construcción de un condominio. Se hace importante entonces la construcción de historias a partir del relato de quienes formaron parte de ellas, ya que es una forma de señalar y evitar el olvido de estas prácticas instituyentes que generaron una experiencia organizativa crítica.

Recuerdo que en etapas iniciales de esta investigación tuve la oportunidad de acudir a una reunión que el AOMBV tuvo con el dirigente de una de las organizaciones estudiadas. Estando en medio de la conversación, llegó una señora que acudía a solicitar ayuda por enfermedad. El dirigente tenía el archivo con sus datos y la orientó para que acudiera a atenderse y le señaló cuáles eran sus posibilidades como socia de la organización. Entre medio sonaba el teléfono, más personas preguntaban, alguien llegó a buscar una boleta, y así logré –sin comprender bien en ese momento en el lugar donde me encontraba y sin haber realizado esta investigación– enterarme que existía una forma de organización que había permanecido ahí por un siglo.

7.4. Limitaciones y proyecciones de este estudio

Es necesario señalar que durante el desarrollo de este proceso aparecieron ciertas limitaciones que generaron dificultades en el camino que luego fueron subvertidas. En primer lugar, las características y funciones de la forma de vida mutual que han sido analizadas a lo largo de esta investigación tuvieron como principal limitación el momento de efectuar el análisis y el área del conocimiento del cual provengo: la Pedagogía y Artes Visuales, lo que implicó un doble trabajo en cuanto a estudio y dedicación para adquirir conocimientos en ciencias sociales que me permitieran llevar a cabo esta investigación.

Además, al ser este un estudio realizado de forma individual, implicó ser detallista en un esfuerzo por no sobreinterpretar la información obtenida de los relatos de los entrevistados, ya que es necesario considerar que los extrabajadores ferroviarios se ven a sí mismos como parte de un conjunto particular, generando

un sentido de pertenencia que se establece desde un recuerdo que –como ya se ha señalado– es utópico en cada entrevista analizada.

Otro factor que dificultó el análisis guardó relación con lo vago que en algunos momentos se tornaba el objeto de estudio, lo que implicó una revisión histórica permanente para lograr interpretar a qué se referían los entrevistados cuando hablaba de ciertas cosas.

No obstante, este proceso no se piensa como un objeto cerrado, sino como uno situado en un campo móvil, un documento que es el inicio de un proceso de investigación que espera ser compartido con los mismos extrabajadores ferroviarios y profundizado con los amigos del AOMBV. Y compartido además de forma independiente a través de las herramientas de análisis y contenidos adquiridos durante este proceso, los que permitirán vincular sus resultados a un campo laboral-disciplinar hoy y en el tiempo.

Asimismo, y a propósito de todo lo anteriormente expuesto y de la diversidad de hallazgos que el presente estudio presenta, en cuanto a formas de reconocimiento, memoria y herencia transmitidas, se hace necesario señalar que ha sido un aporte en lo personal para entender los procesos colaborativos y participativos de esta ciudad, los que como autora y luego de analizar los relatos de estas siete personas y relacionar sus hallazgos con lo que día a día observo en las organizaciones y colectivos de los cerros, hacen surgir nuevas hipótesis, que me hacen pensar sobre aquello que tenemos en común y que serán parte y materia de nuevos estudios.

8. BIBLIOGRAFÍA

- Aceves, J. (1998). La historia oral y de vida: del recurso técnico a la experiencia de investigación. En J. Galindo (edit.), *Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación* (pp. 207-276). México D.F.: Addison Wesley Longman.
- Alfaro, J. (2000). *Discusiones en psicología comunitaria. Textos de docencia universitaria*. Santiago: Universidad Diego Portales-RIL Editores.
- Arrate, J. & Rojas, E. (2003). El nacimiento de las organizaciones de trabajadores: la FOCH. *Memoria de la izquierda chilena Tomo I (1850-1970)*. Santiago: Jorge Vergara Editor.
- Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso (Productor) (2013a). *Entrevista a Darío Muñoz* [material de estudio, HD video almacenado en disco óptico]. Disponible en: <http://www.aombv.cl>
- (2013b). *Entrevista a Alejandro Guerrero* [material de estudio, HD video almacenado en disco óptico]. Disponible en: <http://www.aombv.cl>
- (2013c). *Entrevista a Roberto Ramos* [material de estudio, HD video almacenado en disco óptico]. .Disponible en: <http://www.aombv.cl>
- (2013d). *Entrevista a Gregorio Fernández* [material de estudio, HD video almacenado en disco óptico]. Disponible en: <http://www.aombv.cl>
- (2010). *Entrevista a Rubén de la Fuente* [material de estudio, HD video almacenado en disco óptico, dur.: 60 min]. Disponible en: <http://www.aombv.cl>
- (2009). *Entrevista a. Manuel Gómez* [material de estudio, HD video almacenado en disco óptico, dur.: 60 min]. Disponible en: <http://www.aombv.cl>
- Archivo Oral de la Maestranza Barón (s/f). Fundamentación. Recuperado de: <http://archivomaestranzabaron.blogspot.com/>
- Barela, L., Miguez, M. & García, L. (2004). *Algunos apuntes sobre historia oral*. Buenos Aires: Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires-Secretaría de Cultura. Recuperado de: <http://www.historiaoralargentina.org/attachments/article/APUNTES.pdf>
- Bourdieu, P. (2000) Poder, derecho y clases sociales. *Las formas del capital* (pp. 131-164). Bilbao: Editorial Desclée de Brouwer..

- Bourriaud, N. (2006). *Estética relacional*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo Editora.
- Buttazzoni, L. (1998). Sociabilidad y confianza en Chile. *Centro de Estudios Públicos* 198, mayo. Recuperado de: http://www.cepchile.cl/1_1942/doc/sociabilidad_y_confianza_en_chile.html#.UlsLgmRvzHI
- Canales, M. (2006). *Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios*. Santiago: LOM.
- Cortina, A. (2005). *Alianza y contrato. Política, ética y religión*. Madrid: Editorial Trotta.
- Correa, J. (s/f). Proceso de construcción del reconocimiento recíproco positivo en las sociedades liberales contemporáneas. Apuntes de clase en el marco del Magíster en Psicología Social, Universidad Alberto Hurtado.
- Gadamer, H.G. (2005). *Verdad y método*. Salamanca. Sígueme.
- Garretón, M. (2002). La transformación de la acción colectiva en América Latina. *Revista CEPAL* 76, 7-24. Recuperado de: http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/0/19330/lcg2175e_Garreton.pdf
- Grez, S. (2007). *Los anarquistas y el movimiento obrero. La alborada de "la aldea" en Chile, 1893-1915*. Santiago: LOM.
- Grez, S. (1994). La trayectoria histórica del mutualismo en Chile. (1853-1900). Apuntes para su estudio. *Mapocho. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales* N° 35, primer semestre, 293-316.
- Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: Mc Graw Hill.
- Honneth, A. (2010). *Reconocimiento y menosprecio. Sobre la fundamentación normativa de una teoría social*. Buenos Aires: Katz Editores.
- Infraestructura Hospitalaria (s/f). Ex hospital ferroviario pasará a ser hotel con mejor vista de Valparaíso. Recuperado de: <http://www.hospitalaria.cl/portada/noticias/nacional/233-ex-hospital-ferroviario-pasar%C3%A1-a-ser-hotel-con-mejor-vista-de-valpara%C3%ADso.html>
- Iñiguez, L. (2003). El análisis del discurso en las ciencias sociales. Variedades tradiciones y práctica. *Análisis del discurso. Manual para las ciencias sociales* (pp.83-124). Barcelona: Editorial UOC (Universidad Oberta Cataluña).

- Jelin, E. (2002). *Los trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo Veintiuno.
- Krause, M. (2001). Hacia una redefinición del concepto de comunidad -cuatro ejes para un análisis crítico y una propuesta-. *Revista de Psicología de la Universidad de Chile* X(2), 49-60.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Liceus (s/f). La cultura: concepto y estudio. Recuperado de:
<http://www.liceus.com/cgi-bin/aco/ant/01001.asp>
- Martínez, V. (2006-2010). *El enfoque comunitario. Estudios de sus modelos de base*. Santiago: Universidad de Chile-LOM.
- Martínez-Guzmán & Montenegro (2014). La producción de narrativas como herramienta de investigación y acción sobre el dispositivo de sexo/género: Construyendo nuevos relatos. *Quaderns de Psicologia* 16(1), 111-125.
<http://dx.doi.org/10.5565/rev/qpsicologia>
- Memoria Chilena (s/f). El movimiento obrero (1909-1953). Recuperado de:
http://www.memoriachilena.cl/temas/index.asp?id_ut=elmovimientoobreroylasorganizacionesdetrabajadores:1909-1953
- Ministerio de Trabajo y Previsión Social (1980). Decreto Ley 3500. Establece nuevo sistema de pensiones. Publicado en *Diario Oficial* N° 30.814, del 13 de noviembre de 1980. Chile. Recuperado de:
<http://www.diariooficial.interior.gob.cl/versiones-anteriores/>
- Myers, D. (2008). *Explorando la psicología social*. Nueva York: McGraw-Hill Interamericana.
- Paredes, C. y Fuentes, E. (2014). *Archivo Oral de la Maestranza Barón de Valparaíso*. Valparaíso: Perseo Ediciones.
- Putnam, R. & Goss, K. (2003) Introducción. En R. Putnam (ed.), *El declive del capital social* (pp. 9-33). Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- Quintás Alonso, G. (ed) (2002). *Términos y usos del lenguaje filosófico*. Valencia: Publicaciones de Universitat de Valencia-Editorial Máfíl.
- RAE (2016). Sociocultural. Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=YCISWOK>
- Ricoeur, P. (2006). *Caminos del reconocimiento. Tres estudios*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

- Rojas, J. (s/f). Los trabajadores chilenos, desde la colonia hasta 1973.
Recuperado de:
http://www.archivochile.com/Mov_sociales/Doc_gen/MSdocgen0012.pdf
- Rorty, R. (1996). *Objetividad, relativismo y verdad: escritos filosóficos I*. Barcelona: Paidós.
- . (1998). La justicia como lealtad ampliada. *Pragmatismo y política* (pp. 105-124). Barcelona: Paidós.
- Sáez, L. (2004). Valparaíso: guía histórico cultural. Siglos XVI- XXI. Valparaíso: Editorial Bach (Bachillerato-Usach) y Editorial de la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación.
- Salazar, G. (2003). *Historia de la acumulación capitalista en Chile. (Apuntes de clase)*. Santiago: LOM.
- Searle, J. (1995). La creación de hechos institucionales. *La construcción de la realidad social* (pp. 49-74). Barcelona: Paidós.
- Sennett, R. (2012). *Juntos. Rituales, placeres y políticas de cooperación*. Barcelona: Anagrama.
- Svejnár, J. & Terrel, K. (1993). Exceso de empleo en el sector transporte: el caso de Chile. *Estudio de Economía* 20(1), 103-151. Recuperado de:
<http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/128216>
- Unesco (1986). Programa General de Información y UNISIST. Los archivos, la historia y la tradición orales: un estudio del R A M P. PGI-86/WS/2. París, Francia.
- UTF (Unión de Trabajadores Ferroviarios) (s/f). Nuestros estatutos. Recuperado de: <http://www.utf.cl/html/estatutos.html>
- Valenzuela, E. & Cousiño, C. (2000). Sociabilidad y asociatividad. Un ensayo de sociología comparada. *Estudios Públicos* 77, verano. Recuperado de:
http://www.cepchile.cl/1_1220/doc/sociabilidad_y_asociatividad_un_ensayo_de_sociologia_comparada.html#.Ulq29mRvzHI
- Valles, M. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social*. Reflexión metodológica y práctica profesional. Madrid: Editorial Síntesis S.A.
- Vasilachis de Giardino, I. (2003). El análisis lingüístico en la recolección e interpretación de materiales cualitativos. En F. Forni, M. A. Gallart e I. Vasilachis de Giardino, *Métodos cualitativos II. La práctica de la investigación* (pp. 153-203). Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Vázquez, F. (2001). *La memoria como acción social*. Relaciones significados e imaginarios. Barcelona: Paidós.

Walzer, M. (2002). *Guerra, política y moral*. Barcelona: Paidós Ibérica.

9. MATERIAL COMPLEMENTARIO

9.1 Anexos

Anexo 1: Carta autorización de uso de material de archivo

Anexo 2: Carta de compromiso utilización de testimonios

Anexo 3: Pautas de análisis de dos primeras entrevistas

Anexo 4: Primera tabla categorial

Anexo 5: Segunda tabla categorial