

VIDAS FÉRREAS



RELATOS DE MAQUINISTAS FERROVIARIOS DE SANTIAGO

VIDAS FÉRREAS

Relatos de maquinistas ferroviarios de Santiago

Edición

Eduardo Cabello



Vidas férreas. Relatos de maquinistas ferroviarios de Santiago

Primera edición

Endemia Ediciones

Colección Aurinegra

Santiago de Chile, 2022

Edición: Eduardo Cabello

Diagramación: Sofía Prado

Corrección de textos: Felipe Aburto

Grabados de portada y portadillas: Pedro Fuentealba

Investigación: Eduardo Cabello, Michel Meza y Pablo Briceño

ISBN: 978-956-09894-0-6

D.R. 2022, Endemia Ediciones

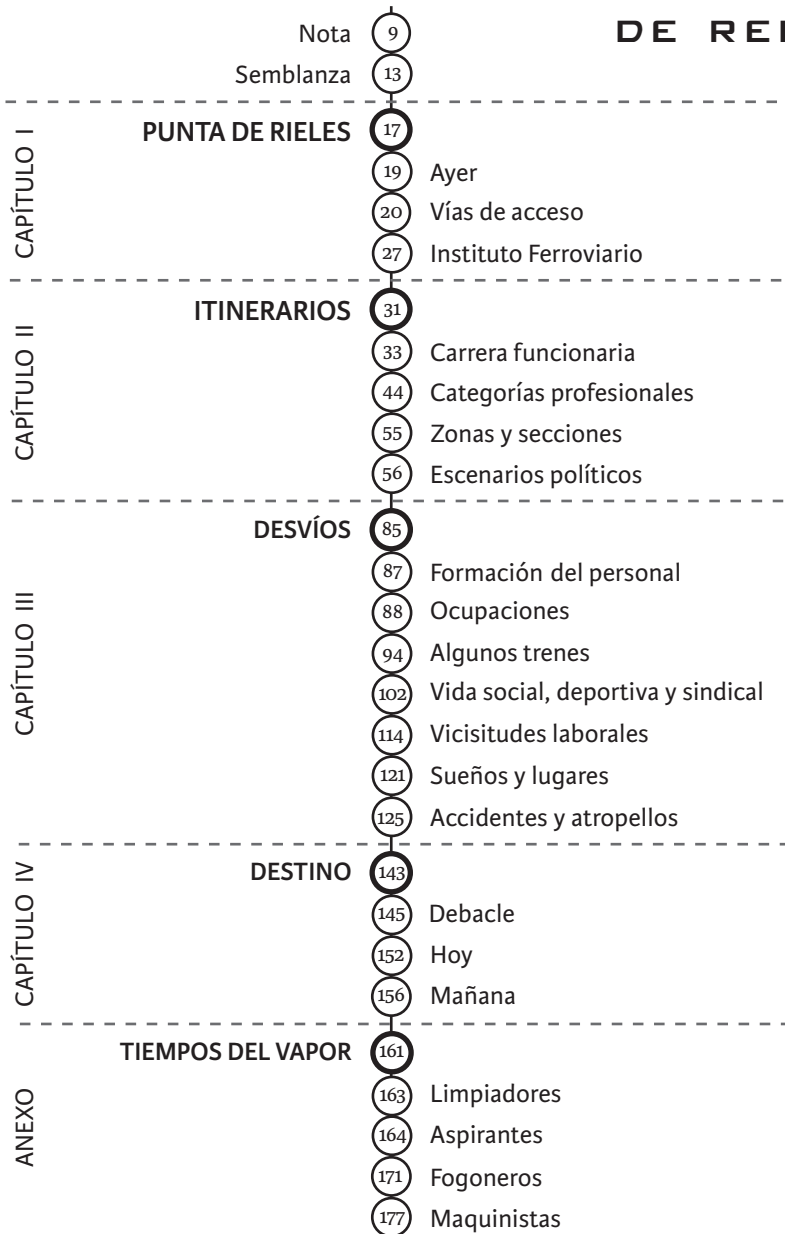
Impreso en Chile

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra –incluido el diseño tipográfico y de portada–, sea cual fuere el medio, electrónico o mecánico, sin el consentimiento por escrito del editor.



El proyecto cuenta con financiamiento del Fondo del Patrimonio Cultural, administrado por el Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

DIAGRAMA DE RED



NOTA

Los textos que componen las páginas que siguen, corresponden en su totalidad a testimonios de maquinistas ferroviarios nacidos entre los años 1935 y 1950, quienes desempeñaron sus funciones en la sección de Tracción —que reúne a los operarios de las locomotoras, es decir, maquinistas y ayudantes— entre los años 1954 (el primero de ellos en ingresar) y 2008 (el último de ellos en retirarse). Nacidos en distintos puntos del país e iniciando sus carreras también en distintas ciudades, todos ellos confluyeron —por distintas razones— en Santiago, ciudad donde radican hasta la actualidad. No obstante, por la naturaleza de su ocupación, los testimonios aquí contenidos hacen referencia tanto a sus lugares de origen como a los que transitaron y conocieron en el ejercicio de sus funciones.

Sin excepción, los relatos fueron obtenidos por medio de entrevistas individuales y conversaciones grupales, en las que se abordaron diversos tópicos consignados en una pauta elaborada para tales fines. Estas instancias fueron registradas para su posterior transcripción; en dicho proceso, se han respetado casi íntegramente las expresiones emanadas en el curso del diálogo. Sin embargo, se han normalizado para su escritura algunas pronunciaciones y usos fonéticos coloquiales, con el único objetivo de dar fluidez a la lectura.

Dichas conversaciones —por cierto, numerosas y extensas— tuvieron lugar en la ciudad de Santiago entre los años 2021 y 2022,

y en ellas se abordaron múltiples temas, tan amplios como la vida laboral de estos trabajadores. Para estructurar el cúmulo de asuntos expuestos, estos se han organizado como sigue: una breve semblanza introductoria de los propios maquinistas sobre su trabajo y experiencia de vida; un primer capítulo que bosqueja el pasado de la ciudad de Santiago (principalmente el entorno de la Estación Central), los motivos que llevan a algunos de estos trabajadores a comenzar sus carreras y su formación inicial como ferroviarios; un segundo capítulo que da cuenta del tránsito laboral, las categorías profesionales de su área y una caracterización de los cambiantes escenarios políticos que enfrentaron durante su vida laboral; un tercer capítulo de corte misceláneo, donde se abordan aspectos formativos, la caracterización de otras ocupaciones obsoletas, ámbitos tangenciales (vida social, sindical y deportiva; dificultades, sueños y añoranzas) y relatos sobre accidentes en la vía; un cuarto capítulo que entrega perspectivas sobre el ocaso de la empresa, su situación actual y su eventual resurgimiento; y, por último, un anexo dedicado al trabajo en locomotoras a vapor, en las que sólo algunos de estos maquinistas iniciaron su vida laboral y cuyas prácticas asociadas, por su singularidad, no fueron incorporadas en los capítulos precedentes. De modo complementario, se incorporan fotografías, imágenes y documentos de distinto origen, cuya procedencia se consigna en cada caso.

Respecto a lo anterior, cabe expresar desde ya, sinceros agradecimientos a los ferroviarios Manuel Cabello, Hernán Contreras, Gonzalo Espinoza, Miguel Espinoza, Hernán García, Eladio Madariaga, Fernando Manríquez, Héctor Morales, Norberto Muñoz, Sergio Naranjo, Armando Saavedra, Wenceslao Salgado, Dante Salinas y Carlos Yáñez, por su colaboración, tiempo y disposición para entregar sus testimonios. De igual manera, a Guillermo Burgos, Jorge Cabello, Alicia Foxley, Sergio González, Pablo Moraga, Enrique Rivera, Marco Sandoval y Hernán Venegas, por su respaldo y generosa colaboración con material fotográfico. Por último, a Constanza Silva y Nicolás Troncoso, del Parque Museo Ferroviario,

y a Jaime Migone, representante en Chile del The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, por respaldar esta idea.

Si bien todos los textos se presentan aquí bajo un aspecto unitario, algunos segmentos son el resultado de conversaciones grupales y diálogos fragmentarios. En dichos casos, las ideas surgidas al fragor de la conversación fueron organizadas siguiendo la misma lógica en que estas se expresaron, con leves variaciones que permiten comprender mejor los temas en cuestión. Como en todo ejercicio de recuerdo y memoria, se valora aquí más la perspectiva que la exactitud, entendiendo —como premisa básica— que hechos y testimonios corren por carriles distintos; sin embargo, la construcción colectiva y la experiencia común de los participantes respecto de los hechos graficados, permite dar cuenta de una mirada igualmente común respecto de los hechos relatados. Por esta razón, no se individualiza al emisor en cada caso: en un tránsito común, cada individuo se reconoce también en la experiencia del otro.

Por su propia naturaleza, se trata de testimonios parciales y fragmentarios, en un ejercicio que es siempre ampliable y nunca conclusivo: lo que aquí se plasma son momentos y miradas, cuya fugacidad inherente queda suspendida al convertirse en documento. Se trata, además, de miradas que se remontan en el tiempo hasta mediados del siglo anterior, sin lamento ni exaltación, sino testimoniando en retrospectiva un contexto en que las cosas ocurrían de otro modo, lo que podrá —o no— revestir utilidad para imaginar algún futuro. Como en todo viaje, conocer la ruta permite proyectar —con meridiana certeza— las detenciones y el arribo, o bien saberse extraviado, ya sea para revertir los pasos o para entregarse a la deriva.

Con todo, se espera que estos relatos permitan ilustrar —desde su propia perspectiva— las vivencias y formas de vida de aquellos

ferroviarios que pusieron en marcha y tuvieron a su cargo esas moles metálicas que en otro tiempo dibujaron los contornos del país. No es fortuita su elección: se trata de las generaciones de maquinistas que, junto con experimentar el paso del vapor al diésel y a la electricidad, vivieron drásticos cambios en el escenario político nacional y, con ello, fueron también los últimos protagonistas del fulgor del ferrocarril y los primeros testigos de su ocaso. Sus testimonios podrán dotar de voz, recuerdo y experiencia a los numerosos espacios, edificios y vehículos ferroviarios que, con o sin protección patrimonial, persisten silentes en el entorno de innumerables pueblos a lo largo y ancho del país, en la memoria de quienes conocieron su auge y caída, y en la añoranza de quienes —aun sin haberlos conocido— esperan con ansias su retorno

Capítulo I



PUNTA DE RIELES

AYER

Antes todos se movilizaban en caballo. En los pueblos chicos no había micros. De niño viví en un fundo cerca de Santa Cruz y la estación de Palmilla debe haber quedado a diez kilómetros, íbamos hasta allá a comprar el diario y teníamos que ir a caballo, porque a pie era imposible, era muy lejos. Para ir al médico, que estaba a diez kilómetros hacia el otro lado, también a caballo. Donde está el terminal de Santa Cruz hoy día, ahí había unas pensiones para los campesinos, que tenían varas para que amarraran el caballo mientras iban a hacer las diligencias.

Por la Estación Central, en la esquina de Jotabeche, también había un bebedero, y había otro en la esquina de 5 de abril con General Velásquez. Eso desapareció cuando construyeron la catedral evangélica, aunque ya no se usaban, pero estaban ahí; era un cubo grande de cemento. Atravesando la calle Jotabeche hacia el sur partían las carretelas hasta la Central de Leche, entonces los caballos tomaban aguüita ahí.

La basura también se recogía en carretones con caballo. Donde ahora está el terminal de buses, hay unas calles largas que son como *cités* para adentro, ahí se guardaban los carretones de la basura, parece que queda una de esas calles con entrada por Thompson.

En ese tiempo se veían muchas fábricas en los barrios. En el entorno de la Estación Central eso era notorio, porque a las doce del día todos tocaban la sirena para que los viejos se fueran a almorzar, ¡era un bullicio que había! En esos barrios había harta industria,

mucha. Cerquita de donde yo vivía habían dos tintorerías grandes, llegaban unos rollos grandes de géneros en blanco y ahí los estampaban o los teñían. Había una maestranza grande donde arreglaban tractores, una fábrica de aceite, como tres fábricas de llaves de *fitting*. Estaba la maestranza de San Bernardo, la de San Eugenio, la fábrica de coches en Renca. Y así, un montón de fábricas. Hoy día no hay nada.

Al costado de la estación, donde está hoy día el Santa Isabel, eso antes no existía. Por ese lado de Borja estaba el Departamento de Arquitectura, más al sur estaba la imprenta de Ferrocarriles. Cuando se hizo la modificación de la estación y se hizo ese edificio, desapareció todo de Borja al sur, pero dejaron un pedazo de muralla donde está la animita, porque nadie se atrevió a sacarla. Está siempre patente cuando un sargento de carabineros que iba a caballo quiso sacar todas las velas de la animita, porque se podía ocasionar un incendio, le pasó el sable que usaban en ese tiempo y el viejo se cayó del caballo y quedó inválido. Cuando chico escuché esa historia que contaban los viejos. Por eso nadie se atreve a sacarla. Es bien curioso, porque ya estamos hablando de gente del siglo xx.

VÍAS DE ACCESO

ANDÉN 1

Mi abuelo trabajaba en Ferrocarriles. Él debe haber nacido en mil ochocientos y tanto. En esa época Ferrocarriles tenía choferes de autocarriles y él manejaba uno de esos. Los usaban para transportar a los administrativos, a los ingenieros, a todos los que andaban inspeccionando la línea. Mi abuelo nació en el campo, cerca de Las Cabras, El Durazno se llamaba el lugar; de allá era toda su familia, de San Fernando hacia la cordillera. Trabajó en Ferrocarriles toda su vida.

Mi taita era de Curicó, era maestro herrero, hacía trabajos en fierro, fragua, todo eso. Trabajaba en un taller donde reparaban partes de máquinas y hacían herramientas que ocupaban los viejos que trabajaban en la vía. Era funcionario de Ferrocarriles, el taller era de la empresa, taller de Vía y Obras se llamaba. Ahí trabajaba un montón de viejos. Mi mamá siempre vivió en Santiago, en las casas que están al lado del puente Melipilla. En esa época mi taita tenía casa por el zanjón de La Aguada, al lado de la línea habían unas casas que eran ferroviarias, ahí vivíamos nosotros. Hoy día no existen esas casas, las botaron.

ANDÉN 2

Mi tío trabajó en máquinas a vapor, esa era la especialidad de ellos. En ese tiempo él era instructor y me dijo que postulara a Ferrocarriles. ¡Pero nunca pensé entrar a esa pega! Yo había trabajado en el campo, arando, regando, eso me gustaba; después en la tarde ir a sacar las lechugas, cargar la carretela y partir al mercado a venderlas. Estaba trabajando en una reparadora de calzados cuando me dijo mi tío que diera el examen para ingresar a Ferrocarriles. Yo no tenía ganas, pero por no decir que no, lo hice. Así que vine a Santiago, di el examen y me devolví a Curicó. Como a los tres meses me llegó un telegrama a la pega.

Nos vinimos de Curicó con mi mamá y mi hermano, a la población Pedro Montt, en calle Fucsias, casi al llegar a Centenario, después viví en los departamentos que estaban en Bascuñán con San Dionisio. Mi tío me hizo clases después, yo le tenía más miedo que la cresta, porque era medio gruñón. Una vez me tocó dar un examen con él, yo llegaba a transpirar. Volví a la casa y me dijo: «Diste un muy buen examen, hombre». Fue lo único que me dijo.

ANDÉN 3

Mi papá era ferroviario por adopción. Fue bodeguero de la Cooperativa Ferroviaria, pero la cooperativa no era de Ferrocarriles. Él estaba a cargo de recibir las mercaderías en la primera bodega de calle Exposición, al lado de la cancha de básquetbol, donde hoy día está el correo.

Yo tenía seis años cuando me vine a Santiago, a una pequeña población ferroviaria cerca del Hogar de Cristo, donde vivía mi tío que era ferroviario. Ahí viví como allegado, como tantos de los que emigraban del campo a la ciudad. Mucha gente eso lo mira como algo simple, pero hay que vivirlo, porque llegas a una ciudad extraña, con costumbres extrañas.

El único deseo que tuve cuando chico era ser médico. La verdad es que no tenía otro horizonte en otra pega, no estaba en mi ADN estudiar otra cosa. Hasta que después aterricé y me di cuenta que era un pobre diablo y tenía que buscar pega. Mi papá ya estaba nervioso, porque yo estaba estudiando en el instituto y en el día no hacía nada; me ganaba unos pesos haciéndole clases a unos cabros chicos, haciendo aseo donde una viejita que vivía por ahí, así me ganaba unas chauchas. Pero mi papá quería que tuviera una pega firme. Los viejos antiguos lo único que querían era que uno trabajara para que no estuviera de vago en la calle. Él era amigo de un funcionario de Ferrocarriles y un día le dijo que en la casa de máquinas estaban tomando exámenes para Tracción, que esa pega era buena y se ganaba plata.

ANDÉN 4

Mi papá era ferroviario. Mis hermanos mayores, ferroviarios. Mis primos, mis tíos, todos ferroviarios. Yo estudiaba contabilidad, estaba en tercer año y veía que mi papá estaba muy afligido, porque todavía tenía tres hijos estudiando; él ya estaba jubilado

y no era mucho lo que ganaba. Un día le dije que quería trabajar. Y dejé los estudios.

Trabajé primero en el bufé del tren. Yo vendía la malta, la pilsen, la bebida, el sándwich, todo eso, pero nunca tuve la mente en Ferrocarriles, ¡nunca! Un día estaba paseando por la plaza con un grupo de amigos y mi hermano me andaba buscando:

—Oye, mi papá te anda buscando porque te están ofreciendo una pega en Ferrocarriles.

—Ya —le dije yo—, vamos.

Fui a hablar con un administrativo de la sección de Transportes, porque necesitaban gente. Eso fue en la época que se empezó a trabajar el fierro en el norte, y me dijeron que me presentara al otro día para que me viera el médico. El centro médico lo atendía un doctor que era el médico de cabecera de mi familia.

—¿Y qué estás haciendo aquí? —le pareció raro verme, porque nos conocía a todos.

—Me mandaron a hacerme exámenes porque me ofrecieron pega en Ferrocarriles, «reemplazante ocasional» se llama el cargo.

Como me conocía, ni me revisó. Pescó el papel, pescó el timbre: «Toma, tú estás bien». Volví a la oficina y entregué el certificado: «Apto para los servicios de Ferrocarriles». Timbrado por el médico.

ANDÉN 5

A mí me gustaba la mueblería, eso estudiaba en la escuela industrial. Pensaba trabajar algún día en eso, fabricando cosas. Un compañero me decía que entrara a la Escuela Normal para ser profesor, esas fueron mis opciones en esos años.

Se terminó de imprimir este
tiraje de 1.000 ejemplares en
diciembre de 2022, en los talleres
de Salesianos Impresores S.A.,
Santiago de Chile, mientras el
séptimo tren del día cruzaba el
puente Melipilla en dirección al sur.

Estos relatos ilustran —desde su propia perspectiva— las vivencias y el trabajo de los ferroviarios que pusieron en marcha las moles metálicas que en otro tiempo dibujaron los contornos del país.

No es fortuita su elección: se trata de las generaciones de maquinistas que experimentaron el paso del vapor al diésel y a la electricidad, vivieron grandes cambios políticos en el país y fueron los últimos protagonistas del fulgor del ferrocarril y los primeros testigos de su ocaso.

Sus testimonios dotan de voz, recuerdo y experiencia a los numerosos espacios y vestigios ferroviarios que persisten silentes en el entorno de innumerables pueblos a lo largo y ancho del país, en la memoria de quienes conocieron su auge y caída, y en la imaginación de quienes, sin haberlos conocido, esperan con ansias su retorno.

