

<https://doi.org/10.32735/S0718-22012026000623862>

167-185

**IMAGINARIOS, EXPERIENCIAS Y AFECTOS EN MARCHA: LA
IDENTIDAD NACIONAL Y EL TREN EN CHILE EN
LA DÉCADA DE 1940**

*Imaginaries, experiences and affections on the move: national identity and the
train in Chile in the 1940s.*

JUAN CARLOS SKEWES

Universidad Alberto Hurtado (Chile)

<https://orcid.org/0000-0001-9902-7550>

jskewes@uahurtado.cl

SILVINA SOSA VOTA

Universidad de Santiago de Chile (Chile)

<https://orcid.org/0000-0003-3962-1595>

silvina.sosa.vota@gmail.com

MARISELA PILQUIMAN VERA

Universidad Austral de Chile (Chile)

<https://orcid.org/0000-0001-9851-9668>

mariselapilquiman@uach.cl

ISIDORA MORA

Universidad de Chile (Chile)

<https://orcid.org/0000-0002-3224-0119>

isidoramora@uchile.cl

Resumen

Las evocaciones de la experiencia de viajar en ferrocarril narradas en publicaciones de circulación masiva dan cuenta de los matices con que se encuentra la redefinición de la identidad nacional en el contexto de crisis del régimen oligárquico (1930). Las perspectivas aportadas por las producciones culturales, particularmente, audiovisuales y crónicas de época, junto con dar cuenta de las contradicciones del período, subrayan la importancia del tren como un forjador de afectos que trasciende su propia historia constituyéndose en uno de los ejes del sueño de una sociedad moderna. La propuesta que nace de las lecturas de estas crónicas y de aquellas producciones culturales invita a pensar procesualmente tanto la configuración de la identidad nacional como el papel del Estado en su activación.

Palabras clave: modernidad; nación; ferrocarril; identidad nacional; Chile; afecto.

Recibido: 5 marzo 2025

Aceptado: 2 septiembre 2025

Abstract

The evocations of the experience of traveling by train narrated in mass circulation publications reveal the nuances of the redefinition of national identity in the context of the crisis of the oligarchic regime (1930). The perspectives provided by the cultural productions of the time and, mainly, by three-period chronicles, give an account of the contradictions of the period, underlining the importance of the train as a forger of affections that transcends its history, becoming one of the axes of the dream of modern society. The proposal that arises from the readings of these chronicles and those cultural productions invites us to think processually about both the configuration of national identity and the role of the State in its activation.

Keywords: Modernity; nation; railway; national identity; Chile; affections.

1. EL TREN EN EL IMAGINARIO NACIONAL

En un período como el actual en que las redes sociales y los imperios de los medios remodelan el imaginario global valiéndose de las nuevas tecnologías de las comunicaciones conviene remontarse a épocas en que, a través de un ejercicio análogo, se procuró remodelar la autoimagen de un país e impregnar afectivamente a la ciudadanía en su adhesión a un proyecto nacional. Aquí argumentamos que este ejercicio cobró vida en la remodelación de la nacionalidad tras la crisis del régimen oligárquico en los años treinta del siglo pasado (Correa et al., 2002; Subercaseaux, 2007). La consolidación del ferrocarril como columna vertebral del país y su difusión en los medios de comunicación de la época provee las bases para edificar un nuevo imaginario que se socializa a través de las revistas, el cine y las crónicas que traducen para la subjetividad colectiva el papel del tren en el encuentro de mundos dispares bajo el alero de un mismo proyecto unificador: la nación moderna. El Estado encuentra en el tendido ferroviario una expresión simbólica de unidad y también las bases materiales que promueven una adhesión afectiva al orden que adviene con este nuevo sistema de transporte, al tanto que el imaginario colectivo se nutre de las escenas, anécdotas y relatos de la experiencia del viaje. La máquina como símbolo de progreso es una constante desde fines del siglo XIX hasta nuestros días y más allá de su carga simbólica, crea circunstancias por medio de las que su condición objetual lo convierte en generador de poder y agente del colonialismo interno, que las producciones culturales recogen y multiplican mediante sus audiencias. Su poder radica en la doble condición de ser un objeto móvil contenedor y creador de vida, y puente entre mundos desiguales, en el contexto de nuevas alianzas que están a la base del Estado de compromiso.

La fuerza simbólica del tren adquiere reverberación y logra infiltrar la conciencia del país más allá de su influencia directa en las y los usuarios. Así se

logra captar la profundidad del encuentro y generar un conocer la experiencia del tren de manera colectiva, pero sobre todo compartida. En este sentido, el conocimiento, basado en las experiencias, es un conjunto de prácticas subjetivas individuales y colectivas, que se encarnan (Escobar, 1999). Es la imaginación del colectivo, alimentada por la prensa, el cine y, sobre todo —atendiendo a la época—, por las revistas de variedades que van multiplicando su incidencia en la subjetividad de la época (Rojas y García, 2014). Las imágenes, anotaciones, rumores, noticias y crónicas van cautivando la ensoñación colectiva. Tales fragmentos permiten, a través de su lectura, reconocer a este medio de transporte como un agente de doble vía en la construcción de una identidad colectiva, que va desde la urbanidad/modernidad hacia la ruralidad y viceversa. Estas lecturas, a su vez, convocan a tensionar algunos supuestos acerca de la formación del Estado y a elucidar la pervivencia de mundos que, de una parte, son tenidos como obstáculos al progreso, y, de la otra, como resistentes a la acción transformadora de su expansión (Salazar y Pinto, 1999, ver también: Sorensen y Carman, 2009). Cabe, no obstante, subrayar que la perspectiva dominante de la época es masculina: los textos y producciones artísticas y cinematográficas dan cuenta de una perspectiva patriarcal que no puede ser obviada. La identidad nacional, a su vez, es un objeto de un gobierno masculino.¹

En la literatura, la presencia del Estado nación en el cotidiano de la ciudadanía ha sido analizada tanto desde la reiteración de símbolos y actuaciones que reafirman su vigencia como en su encarnación en objetos de uso diario, en discursos y narrativas, tradiciones y rituales, y en subjetividades compartidas (Anderson, 1983; Merriman y Jones, 2016). No obstante, la presencia del Estado dista de ser monolítica o permanente y, por lo mismo, cabe hacerse cargo de la circulación de los signos que dan cuenta de su presencia como de los ritmos con que se hace presente en el diario quehacer (Palmeira y Heredia, 2010). La fuerza del entramado simbólico del Estado gravita intermitentemente en la vida de las personas mediante su materialidad y, particularmente cuando tal presencia entraña protección, genera vínculos y sentimientos afectivos asociados a la nación a la que da forma (Merriman y Jones, 2016): un estado espasmódico, como lo hemos denominado en otra parte, demanda de una nación igualmente espasmódica (Skewes et al., 2024). La estación de trenes, en este sentido, es el nodo donde se enmarañan el cotidiano de viajeros y residentes con la voluntad pública que transita entre rieles. De aquí la observación de Arnold Harberger (2000), en su visita al país en 1956, cuando comenta que:

¹ Además de ser la industria ferroviaria una institución inveteradamente masculina (Pavez y González, 2020).

Los pasajes de ferrocarril también son muy baratos, pero la mayoría del servicio del ferrocarril está en manos del Estado ... [U]no observa un continuo déficit en el presupuesto de los FF. CC., que refleja la imposibilidad de cubrir sólo los costos de operación con las tarifas vigentes ... He oído un argumento bastante interesante para justificar el subsidio del transporte, a saber, que crea un sentido de cohesión dentro del país. (Harberger, 2000).

El aplauso y los pañuelos blancos con que la gente saluda la llegada del tren simboliza el fervor popular que suscita, de modo análogo pero inverso a la ira que provoca su ineficiencia. La gira presidencial de Arturo Alessandri Palma en 1935 es un vivo testimonio de la pasión con que el pueblo recibe a su abanderado (Fig. 1). El poema de Neruda “Oda a los trenes del sur” evoca la tensión que nos interesa abarcar aquí: la que se da entre el mundo moderno que legitima al Estado y que configura la identidad nacional, y los espacios rurales objeto de la acción pública. Al tiempo que la fuerza motriz facilita la colonización del interior, el mundo campesino e indígena queda entregado al dilema de someterse a este colonialismo interno o a pervivir en los márgenes del país moderno (Salazar, et al., 1999). “Cuando el dominio colonial se extiende y fortalece es porque se extiende y fortalece el monopolio económico y cultural”, afirma González (2006, p. 192). El tren tiene esta condición de un ser trepidante, animado por la inversión pública, que accede al corazón de las residencias encarnadas en la lana, los piñones, las telas recién tejidas, con olor a oveja y lluvia. ¿Hasta qué punto la máquina logra su propósito? ¿Hasta qué punto su carga de chilenidad se asienta en los corazones de sus pasajeros y pasajeras?



Figura 1: Llegada de Arturo Alessandri Palma a la estación de Bulnes (1935). Fuente: Museo Histórico Nacional.

La irrupción del tren en el mundo rural es, de acuerdo con lo señalado, la conquista afectiva del pueblo anexado a través del riel. O, por lo menos, la posibilidad de así serlo.

Para avanzar en tal análisis es preciso abordar el Estado nación desde una perspectiva procesual, tal como sugieren Merriman y Jones (2016), lo que permite dar cuenta del interjuego continuo de las fuerzas y relaciones que alternadamente se despliegan en el escenario y en el trasfondo de una determinada situación histórica, propulsando de modo arrítmico expresiones identitarias nacionalistas e instigando los sentimientos y sensaciones que se le asocian, generando sentimientos significativos, que conllevan a una redistribución de quién se es, de gestos entre un devenir de acción y percepción, en donde cada práctica es un despliegue de agencia (Bardet, 2012). Esta perspectiva teórica trasciende los enfoques deterministas que buscan establecer el cómo y el por qué surgen los sentimientos nacionalistas, para avanzar hacia una comprensión de las condiciones bajo las cuales irrumpen tales sentimientos, para revelar la existencia de otros afectos relegados al trasfondo de una determinada situación histórica y cuyo papel puede diferir del sometimiento al ideario hegemónico. Cuando se habla de afectividad, con relación a lo cultural y a lo político, es porque los afectos se encuentran en ambas dimensiones, estriando el espacio y las memorias de su gente en relación con algo, en este caso al tren.

Cermeño et al. (2022) invitan a considerar cómo la instalación del ferrocarril permite expandir el alcance del Estado y de su capacidad para implementar sus políticas. Primmer (2021), a su vez, encara la relación del ferrocarril con el nacionalismo en un contexto tensionado tanto por las fuerzas del imperialismo como por los intereses regionales, tema que adquiere especial relevancia en el caso chileno, toda vez que, mientras su origen en manos privadas nace con la industria de los nitratos en el norte, su desarrollo ulterior, hacia fines del siglo XIX se asocia a una inversión pública que busca, por una parte, favorecer la agricultura de la zona centro-sur, y, por la otra, avanzar en la integración nacional (Guajardo, 2007, 2015; Thomson y Angerstein, 2000).

2. LAS FUENTES Y PERSPECTIVAS PARA EL ANÁLISIS

Las producciones culturales analizadas corresponden a dos obras cinematográficas que encarnan el espíritu de la época: un documental oficialista dirigido al público nacional y un romance destinado al consumo popular. Por la otra parte, se consideraron narrativas literarias presentes en periódicos y revistas chilenas de la década de 1940, entre las que se destacan la perspectiva de la

modernidad expresada a través de las anotaciones de un pasajero del tren, su contraparte en los escritos sentimentales de un viajero, y el afán pedagógico de una publicación para la infancia. Al analizar los paisajes de la cordillera a partir de la obra de Gabriela Mistral, Lacoste, et al. (2012) llaman la atención respecto del uso de este recurso documental para la comprensión del fenómeno del tren y su valoración, No obstante, las comunicaciones generadas en torno a la figura del tren en los medios masivos de la época —y, por lo tanto, su impacto en la subjetividad pública— no han sido suficientemente exploradas para la elaboración de reflexiones sobre el fenómeno, en una época —los 1940s— que coincide con la reconfiguración de la identidad nacional asociada a un proyecto moderno. El ferrocarril continuaba con gran vigor como transporte de pasajeros, manteniendo su vigencia protagónica, en el período posterior al *boom* de construcción de infraestructura para su funcionamiento.

La primera de las producciones cinematográficas consideradas concierne a la expresión interna de la emergente identidad: es el documental *¿Qué es la chilenidad?* (1939), creación de Emilio Taulis, que condensa esta impronta y la época de la que es parte. Se trata de una producción de la revista *Vea*, y que se inicia con la imponente llegada del tren a la Estación Central de Santiago. En reversa con respecto a la movilidad que ofrece el documental, la película de ficción *El hechizo del trigal*, de 1939, construye la versión rural de la identidad nacional en el período. La película abunda en tonadas criollas que definen el clima afectivo que envuelve el drama (Farías, 2021). En este filme, el segundo sonoro hecho en el país es un romance que coloca a una joven, hija de hacendado, en la disyuntiva de elegir entre un pretendiente urbano y un modesto campesino. El tren, donde viene el joven ingeniero al pueblo a levantar una presa para mejorar los sistemas de riego que permitirán hacer florecer estos “campos inútiles”, al decir del hacendado, anuncia el advenimiento de una modernidad amenazante frente a la cual la imagen del campo idealizado constituye un antídoto. El contrapunto entre ambas películas permite contextualizar los matices que dan cuenta de un proyecto incompleto de asimilación nacional.

Las narrativas seleccionadas para ser analizadas corresponden a la columna *Crónicas de Viaje*, publicadas de manera anónima en el periódico santiaguino satírico *Saca-Pica* (1942-1944), las *Impresiones de un viajero sentimental* firmadas por Pedro Mortheiru², publicadas en la revista *En Viaje* (1933-1973), medio de difusión oficial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, a finales de

² Pedro Mortheiru fue un dramaturgo, arquitecto y académico chileno, ganador del Premio Nacional de Arte en 1978.

1939 y la novela infantil titulada *Juanito Suárez: aventuras de un niño chileno*, publicada en la revista *El Cabrito* en 1942 y de autoría de Eudilio Guzmán.

Los tres textos tienen diferentes intencionalidades, estéticas y públicos objetivos. Las de *Saca-Pica* se enmarcan en un contexto de una publicación humorística y jocosa. Fue un periódico opositor al presidente Juan Antonio Ríos, que reunía a caricaturistas como Percy (Percy Eaglehurst Ramos), Pepo (René Rodolfo Ríos Boettiger) y Jorge Christie Mouat (Rojas y García, 2014). Este periódico era de frecuencia semanal y contenía notas políticas, económicas, deportivas y culturales. Uno de sus mayores atractivos eran las caricaturas de gran tamaño que se incluían en su portada y contraportada y adelantaba la intencionalidad discursiva de la publicación. *Saca-Pica* tuvo 126 ediciones y su último número data de septiembre de 1944 (Hasson, 2017, p. 60). Por su parte, las narrativas consideradas de *En Viaje*, medio de difusión de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, coexistían en las mismas páginas con discursos que buscaban promover el turismo y los viajes a través de Chile. Se publicó entre 1933 y 1973, pero para los fines de este estudio fueron considerados los números de la década de 1940. Por último, la revista *El Cabrito*, dirigida a un público infantil, publicada entre 1941 y 1948 por la editorial Zig-Zag que tuvo una fuerte orientación a enseñar a niños y niñas chilenos sobre el territorio y la cultura de Chile (Montealegre, 2008), alcanzando un total de 362 volúmenes publicados con una aparición semanal. Con contenidos locales en esta revista se enaltecen los valores nacionales de la época, como un complemento a la formación escolar. Aquí se publica la novela “Juanito Suárez”, centrada en una gran aventura por la región sur, dentro de la cual, el protagonista aborda el tren en la estación de Chillán y cuenta de las estaciones y ramales de Monte Águila, Yumbel y San Rosendo, además de Concepción, Temuco, Valdivia, Antilhue, Osorno y Puerto Montt.

A pesar de las evidentes diferencias entre los textos considerados, todos comparten la particularidad de constituir relatos generados desde la hegemonía en los que se presentan experiencias sensitivas a bordo de un vagón de tren o en estaciones, a través de las vivencias de personas usuarias de este transporte como medio de tránsito en un mismo período de tiempo. Las historias y experiencias relatadas pertenecen al ámbito de la ficción. Sus referencias, entendidas como representaciones, son entendidas como parte del universo simbólico compartido de las sociedades a las que iban dirigidas. Las representaciones dan cuenta de la imagen de sus autores acerca de las identidades sociales, al ordenar la forma de percepción que un grupo hace de sí mismo y de los otros (Chartier, 1992, 2011). Utilizando referencias propios de su coyuntura y desde su posición de poder, agrupan valorizaciones entendidas como propias y como ajenas. Al publicarse en

un medio con las características del periódico, que se espera que sea entendido por sus lectores, los textos manejan los referenciales del universo al que se remite, debido a que el proceso de comunicación es sistemático y sus partes están interconectadas (Darnton, 2008, p. 274).

Las representaciones son los signos visibles que posibilitan observar cómo se le dio forma y fue organizada la realidad social, identificando jerarquías y sentidos de lo representado. Al investigar sus huellas es posible comprender cómo fue moldeado lo que en aquella época se percibía como posible. Según Darnton (2010), particularmente la literatura es capaz de esto y, al utilizarla como fuente de indagación posibilita el entendimiento de una cultura y la sociedad en la que se enmarca, puesto que los textos operan dentro de las convenciones de una época (Darnton, 2008). Entonces, si bien las narrativas a examinar en este artículo no buscan dar cuenta de la relación de verdad con la realidad descrita, analizan un imaginario creado a partir de una perspectiva de poder e inspirado en una materialidad objetiva. En este sentido, las narrativas y las producciones cinematográficas son una puerta para reflexionar al respecto de la identidad, en sus permanencias y alteraciones. Sin embargo, no debe olvidarse que tales construcciones entrañan omisiones que ameritan una revisión crítica.

De la misma manera como las instituciones de poder (. . .) son subvertidas por los grupos desposeídos para acceder a la historia, al poder y a los recursos, así también lo son los paradigmas narrativos y su autoridad textual al ser transformados por la articulación histórica y literaria de aquellas demandas (Harlow 1986, pp. 502-503).

En ello radica el poder transformador del relato oculto que por medio de la historia de vida subvierte los dominios hegemónicos (Guerra y Skewes, 1999).

A través del análisis del material recogido se han dilucidado ciertos tópicos respectivos al viaje en ferrocarril en función de su reiteración y centralidad y que remiten a una reconfiguración subjetiva de la identidad nacional, a la vez que a la creación de un clima afectivo que envuelve la relación entre lo rural y lo urbano y entre las clases sociales. Las dimensiones que evidencian la instalación de esta nueva subjetividad son los recorridos y los desplazamientos y las sensaciones, emociones, impresiones y evocaciones que provoca el tren entre sus pasajeros. El escenario en el cual se enmarcan las narrativas destaca a partir de la propia especificación que los locales hacen en ellas. De esta forma se reconstruyen los recorridos espaciales de los personajes de las historias que pautan las geografías y paisajes por ellos transitados.

3. TREN HACIA LA CHILENIDAD

El contexto histórico en que se instala esta nueva versión de la chilenidad se corresponde con la crisis del régimen oligárquico que “trae un nuevo imaginario identitario, de igualdad, trabajo, industrialización y participación política de las clases medias y obreras auspiciadas desde el estado” (Larraín, 2010, p.21). Se trata de una inacabada modernidad en su relación con las tradiciones vernáculas. De particular relevancia, tal como se desprende de la “Oda a los trenes del sur”, es el ferrocarril como un espacio en movimiento por medio de los que se intercambian tanto productos –incluyendo una gastronomía provincial que buena parte de las y los poetas chilenos han alabado en sus escritos– como sueños de modernidad.

La película *¿Qué es la chilenidad?* define el marco de referencia al proyecto de una chilenidad remozada e identifica la Estación Central de Santiago como el punto de llegada a que se convoca al país. La cámara se enfoca en las piernas apresuradas de una multitud que baja del ferrocarril, confundiendo los calzados lustrados, los pantalones y las faldas con trajes campesinos y cestas de campo: es el desborde de lo rural hacia el mundo urbano, cuyos íconos, de acuerdo al mismo documento visual, son los edificios en plena construcción, los anuncios comerciales en las calles, las luminarias y el movimiento inveterado de peatones, tranvías y góndolas, contrastadas en unas pocas imágenes con patios interiores, la iglesia de San Francisco y las casas coloniales. Campesinos, obreros, mineros y capitalistas son los protagonistas que el film muestra como artífices de la chilenidad. No hay mujeres, niños ni indígenas en este retrato de la sociedad hacia fines de los años cuarenta. Sin embargo, lo que el documento fílmico pone de relieve es, justamente, el encuentro entre lo urbano y lo rural y entre las clases sociales.

El espacio de evocación es, pues, el sur de Chile y, atendiendo a que el lugar de origen de todas las publicaciones analizadas es Santiago, la capital de Chile, debe destacarse que la mirada respecto a estos territorios tiene una fuerte impronta centralista evocadora de la colonialidad interna que se despliega en la época (González, 2006). En efecto, la direccionalidad de los relatos es siempre rumbo sur, esto es, desde el centro político hacia su periferia, esquema que se reproduce regionalmente. La novela *Juanito Suarez* establece su propia trayectoria, partiendo desde Chillán describe el paisaje e hitos históricos de las ciudades y pueblos atravesados por el tren, destacando los íconos que mejor representan al país, incluyendo a los “araucanos”, en una versión idealizada de sus costumbres y formas de vida en sus territorios históricos, reforzada su anexión, tras la ocupación militar, por medio del tren (Fuentes-Hernández et al., 2024; Flores, 2012).

La primacía moral del centro se encarna tanto en aquellos hitos paisajísticos que mejor sirven a los propósitos de un ideario nacionalista, como los personajes que encarnan dicho proyecto. En *El Hechizo del Trigal* se encuentran el tren, donde viaja el joven ingeniero, con la carreta, guiada con manos campesinas, que se pone a su disposición para transformar el mundo rural. La muchacha rural es tenida como una ingenua soñadora. Su imagen contrasta con otra protagonista de la película que representa a la mujer moderna presentada como a una persona ambiciosa, en quien no se puede confiar. La modernidad a la chilena reclama a una mujer sumisa, el patriarcalismo colonial se reinventa en una época de transformaciones. Igualmente, en las crónicas analizadas los personajes femeninos tendieron a ser representados a través de roles de cuidados, encargadas de comidas o con vínculos familiares. En cambio, los hombres se presentan en situaciones más lúdicas, contando historias, tomando vino, por ejemplo. Por último, es importante señalar que el conjunto de estas narrativas ofreció una representación de las distintas formas en que las personas mencionadas, consideradas como arquetipos, interactúan, subrayando la idea del ferrocarril como un espacio de interacción social.

Al final, los narradores eran personajes masculinos e imprimieron en sus relatos su forma de estructurar su realidad social.

4. TRÁNSITO ENTRE LO URBANO Y RURAL

Siguiendo una tradición inveterada de las elites criollas, se filtra en los textos una mirada peyorativa hacia las expresiones culturales de las clases populares. Las crónicas publicadas en *Saca-Pica* son paradigmáticas en este sentido. El relato, “De Santiago hasta Valdivia con un poncho que no entibia”, queda trunco en Parral, habiendo partido de la estación Alameda, pasando por San Bernardo, Espejo, Nos, Rancagua, San Fernando, y Tinguiririca, no sin antes haber testimoniado la primacía urbana sobre el mundo rural³.

El viajero se toma la libertad de burlarse de las y los pasajeros que se suman al tren en su peregrinaje hacia el sur. Se puede citar, a modo de ejemplo, el trato respecto a quien aborda el tren en San Fernando, quien es presentado como un “huasito con 13 paquetes y una canasta, además de una enjalma de montura y un pavo retobado” (*Saca-Pica*, 6/6/1942). Lo que hoy se conoce como patrimonio del mundo rural —la canasta, la gastronomía y la enjalma, la base de la albarda

³ Este diario de viaje lleva dos firmas: las cinco primeras jornadas (9, 16, 23 y 30 de mayo de 6 de junio de 1942) son firmadas por Carlos Kimba, mientras que las diez restantes (16, 22, y 30 de junio; 4, 11, y 18 de julio; 14 y 24 de agosto, y 17 y 26 de septiembre de 1942) las suscribe Pancho Poblete, ambos seudónimos de cronistas cuyos nombres desconocemos.

que sirve para la carga de los caballares— es parte de aquello de lo que el autor se burla. Y, junto a ello, el narrador se autoriza para mofarse de su interlocutor y de su habla —quien entra al vagón preguntando: “¿Por aonde va este tren ñor?” ante lo cual el cronista responde: “Por la línea, pues”— (*Saca-Pica*, 6/6/1942).

Las *Impresiones de un viajero sentimental* no solo se resisten a seguir la misma pauta de tránsito territorial, debido en parte, a la propia estructura del texto, sino que aportan el contrapunto a la perspectiva colonialista de las crónicas de *Saca Pica*. Cada uno de los fascículos de esta sección, a lo largo de un número acotado de ediciones de *En Viaje*, representa evocaciones fragmentarias que conforman un mosaico de la cultura de viaje en ferrocarril en la época. Cada breve apartado condensa una impresión o apreciación respecto a algún aspecto de un viaje en tren, pero no necesariamente están concatenados espacial ni temporalmente. En sus escritos, Pedro Mortheiru compara los mundos urbano y rural, y, a ratos, añora la estación que queda atrás en el curso de la historia. La entrada a una de sus crónicas la inaugura un hombre que, con amargura, va a diario a la estación. “No he venido a esperar a nadie”, dice. “Me he venido a despedir, a desearme un buen viaje”. Y continúa: “Me he ido en ese tren que acaba de partir. En un pueblecito del sur me espera una mujer cariñosa en las neblinas de la madrugada” (Mortheiru, 1939b, p. 61). En cada uno de los recortes de Mortheriu, hay emoción, la sensación y las rememoraciones respecto a viajar en tren. Lo que une a todos los fragmentos es el viajero sentimental, como bien lo sugiere el título de la columna.

A través de la ventanilla que conecta el interior del tren con el exterior que le sirve de plataforma de desplazamiento, los viajeros observan marcas del paisaje, principalmente rural, el cual se ve atravesado por esta gran máquina veloz.⁴ El ferrocarril irrumpe en la cotidianeidad de las personas que habitan esos espacios y deja al descubierto la ropa tendida en el campo, que forma parte del paisaje (*En Viaje*, 1/2/40), las “estaciones, puentes, cerritos y casas con varas de topear” (*Saca-Pica*, 23/5/42), “los álamos del camino, los postes con sus pajaritos encima de sus débiles alambres telegráficos” (*Saca-Pica*, 20/7/1942), los sembrados, las viñas y los regadíos (*Saca-Pica*, 16/5/42), “la vaca con tres terneros, al huaso, a la trilla dorada, y al cerro demasiado puntiagudo” (*En Viaje*, 1/11/39) o referencias a toponimia “Collipulli, tierras coloradas, en idioma araucano” (*El Cabrito*, 16/12/1942) o al patrimonio industrial de Chile “Vamos a atravesar uno de los puentes más altos que existen. Es el puente construido sobre el río Malleco” (*El Cabrito*, 16/12/1942). La inmensidad de la obra es una de las

⁴ Se entiende el paisaje como un proceso donde moldean y son moldeados los múltiples agentes que lo constituyen. El paisaje nunca se queda quieto, sugiere Bender (2002).

conquistas que enorgullecen al país en su ruta hacia la modernidad. A través de la misma abertura de la máquina que va “tragándose los kilómetros” (*Saca-Pica*, 27/7/42), los pasajeros descubren las particularidades del territorio. Al pasar la localidad de San Rosendo, Juanito, por ejemplo, en conversaciones con la “señora” que lo acompaña en el viaje conoce el río Laja y aprende sobre el puente ferroviario que lo atraviesa, manifestando sorpresa ante la magnificencia de la obra y de la corriente de agua o evocaciones acerca de los atractivos que distinguen ciudades (*El Cabrito*, 2/12/1942).

En este contexto, los escritos despiertan la imaginación industrial que fermenta en la subjetividad del país. “La provincia de Concepción encierra los más ricos depósitos de carbón que hay en Chile; que tiene en Penco una gran refinería de azúcar y que es una zona de grandes industrias” (*El Cabrito*, 16/12/1942). Como contrapunto se destacan los animales y árboles originarios de esta región.

Me dijo que el avellano produce una excelente fruta... La harina de avellana es exquisita. Me habló del canelo, diciéndome que era el árbol sagrado de los araucanos; que el maqui da fruto, sus hojas son un buen remedio; que el litre hace producir erupciones en la piel y que el roble y el lingue son maderas muy estimadas para la construcción de muebles finos (*El Cabrito*, 16/12/1942).

Ya vamos a llegar a Antilhue —dijo uno de ellos—. De aquí se aparta el ramal que va a Valdivia. Dicen que Valdivia es una ciudad bonita. Es una ciudad muy progresista superior a Temuco. Es un puerto fluvial. Con más de 40.000 habitantes. Es un centro industrial de primer orden. Tiene fábrica de calzado, astilleros, maestranzas, fábricas de cecinas y la mayor fábrica de cerveza del país. Además, tiene preciosos alrededores, lindas quintas y cerros cubiertos de abundante vegetación. Es una ciudad pintoresca, llena de preciosos jardines. Todas las casas tienen el techo pintado de rojo y sus murallas con tonos vivos, pero armoniosamente combinados (*El Cabrito*, 30/12/1942).

El patrimonio culinario que se atesora en torno a las estaciones ferroviarias queda de relieve en el relato de Pancho Poblete, quien queda rezagado en una estación intermedia, tras extraviar sus maletas. El jefe de estación le invita a un jolgorio en el pueblo. El solo listado de los manjares que traen los participantes da cuenta del repertorio culinario de la comunidad local Engañitos para la fiesta: “una docena de huevos, molde de dulce, docenita de hallullas con chicharrones; dos gallinas negra o castellanas que dan mejor caldo” para la cazuela de medianoche; ramitas de culín de donde las Zurita para hacer un ponche de esos “a lo ciudad”, todo bajo el calor de un brasero “pal frío pero que sea de carbón de

espino”, alimentos que suelen ser mirados con desdén por la cultura urbana (*Saca-Pica*, 18/7/1942).

5. SENSACIONES, EMOCIONES Y EVOCACIONES

El viaje en tren es objeto de múltiples evocaciones. Las sensaciones de transitar en el territorio sobre sus vagones generaron una serie de impresiones y sensaciones en sus pasajeros que se ven plasmadas y reflejadas en las narrativas de los periódicos, configurando el mundo, entendiendo que estos se materializan a través de la repetición de las normas, y así también se produce “el efecto de frontera, permanencia y superficie” (Ahmed, 2015, p. 38). La velocidad, los sonidos, los olores, los paisajes, y otras series de percepciones parecen haber llegado a los sentidos de los viajeros ganándose un lugar privilegiado en el sentir de la experiencia del ferrocarril. “Antes eran los alimentos que estaban en la tierra firme, tranquilos, jugosos ... Ahora el mozo viene con una sopa completamente indómita, con un oleaje de fideos y una presa enloquecida que quiere varar en las costas de aluminio” (Morthieur 1939, p. 56)

Una de las sensaciones que más se destaca en las narrativas es la de la velocidad. Esta idea se refleja en una serie de marcas visuales descritas por los narradores, que dan cuenta del ritmo del tránsito a bordo del ferrocarril. Mientras que al interior de los vagones se desarrollaban conversaciones, se comía, se dormía, se discutía, el ritmo del mundo exterior se desarrollaba en otra velocidad. El ferrocarril se describe como “una flecha intensa” (*En Viaje*, 1/2/40) a cuyo paso se hacen sonar las campanas, respondiendo desde las estaciones con pitazos (*En Viaje*, 1/2/40). Al detenerse en ellas se percibiría un chirrido detonante y un silbido (*Saca-Pica*, 16/5/42). Los sonidos forman parte intrínseca de su movimiento y desplazamiento, constituyendo una parte importante de la experiencia. En su transitar, la locomotora lanza gritos metálicos “como si hubiera visto un enorme ratón”, este “eterno ruido de los rieles” sería aquel que acompaña la cotidianeidad del viaje, convirtiéndose en algo de “nosotros mismos” y de esta forma, de la propia identidad del viajante (*En Viaje*, 1/1/40).

Así, el silencio no forma parte del viaje, el constante traqueteo, las puertas, las ruedas, los pequeños saltos son parte del paisaje sonoro. Todo este conjunto de ruidos constantes, forman parte de la monotonía del viaje en tren que va irrumpiendo la pasividad del espacio que atraviesa (*Saca-Pica*, 23/5/42). Esa monotonía de chirridos, silbidos y vaivenes, acaban construyendo una melodía en la regularidad del pasaje; una melodía que se acaba haciendo familiar (*Saca-Pica*, 16/5/42).

Al interior del tren, en el vagón comedor, por ejemplo, se destacan igualmente las sensaciones y sonidos propios de aquel lugar: “rumor de vasos,

tintineo de cuchillos y cucharas, suave sonido gorgoteador de vino rojo que injurjita un agente viajero junto a mí. Humillo oloroso y aperitivo de un congrio menier...” (C. 13/7/1942). Mientras que en los carros de pasajeros los vendedores se “infiltran” al tren con mercaderías tanto locales como nacionales. La suspicacia es la imagen que prevalece acerca de ellos en *Saca-Pica*. “Me golpea por la espalda un muchacho con una gran bandeja de substancia legítima de Chillán, procedente de la Gran Fábrica de substancia de Chillán, ubicada en Avenida Matta 1946, Santiago”, escribe Pancho Poblete (*Saca-Pica*, 16/6/1942). “De repente penetra un fuerte olor a arrollado por una ventana. Es San Fernando que se acerca”, escribe Carlos Kimba (*Saca-Pica*, 30/5/1942). La gastronomía –y particularmente el olor de los alimentos– da fisonomía propia a las estaciones y a los carros. “Atravieso tres vagones que semejan recetas de cocina pues tienen ‘toda clase de olores’”, ironiza Pancho Poblete (*Saca-Pica*, 16/6/1942). Se destaca la elegancia y el servicio ofrecido por los garzones vestidos “con smoking y pollera de lienzo” que pasa con una bandeja de manera airosa con pollo fiambre y lechugas (*Saca-Pica*, 13/7/42). En otra ocasión el servicio brinda “bife a lo pobre con sus consabidos huevos en andas” (*Saca-Pica*, 13/7/1942). Mientras que en los vagones de pasajeros de los cestos se sacaban apetitosos pollos y fiambres (*El Cabrito*, 16/12/1942). La alimentación en el vagón comedor y la que se realizaba en los vagones de pasajeros con alimentos subidos a bordo de manera individual en canastas, por ejemplo, marcan un parámetro de estatus.

6. REFLEXIONES FINALES

Este artículo pone de relieve cómo el tren, sus vagones y andenes hacen su ingreso en la conciencia nacional no solo a través de sus pasajeros, sino que también a través del imaginario que las producciones cinematográficas y crónicas procuran instalar en la subjetividad colectiva. Lo cual ocurre en un contexto histórico en que se forja una nueva arista de la identidad nacional y a la que el transporte ferroviario nutre articulando la noción del progreso con la nostalgia de un orden pretérito encarnado en el campo.

Este monumental medio de transporte se incrusta en la memoria del país no solo por su capacidad integradora y su geografía, o por la demostración tecnológica que representaba su desplazamiento y el potencial económico y comercial derivado de su uso, sino que también por ser un lugar de convivencia social, en el cual personas de proveniencias diversas, hombres, mujeres y niños compartían experiencias y prácticas entrelazados con el tiempo y espacio del viaje.

El tren no es, pues, un mero medio de transporte de pasajeros y mercaderías, sino un espacio de vivencias, convivencias y creación de

subjetividades. Los relatos a que da origen y la imaginación que estimula dan cuenta de experiencias intensas vinculadas a este tránsito y a sus espacios, donde el clima afectivo y emocional cobra precedencia. Así, pues, el entrelazamiento de personas, costumbres y experiencias a bordo de los vagones, dinamizado por la subida y bajada de pasajeros a lo largo de las diferentes estaciones y su tránsito constante a través de la geografía, convirtieron al ferrocarril en un espacio particular de creación de experiencias sociales. El flujo de personas a lo largo del recorrido se contrastaba con la constancia del espacio del medio de transporte que les daba coherencia a las experiencias vividas. El tren como movimiento encuentra su contrapunto en las estaciones como lugar de reposo y de encuentro. “No será esta la estación de Chillán donde va a salir mi prima a saludarnos y a traernos unos huevos cocidos?”, anota en su crónica Carlos Kimba (*Saca-Pica*, 30/5/1942).

La organización de la alimentación, los alimentos y bebidas y los tipos sociales a bordo son ejemplos de hábitos culturales propios de ese tiempo y de ese espacio en tránsito. Pero también testimonian acerca de los deseos y contradicciones que marcan la vida de los pasajeros, al igual que del país en general. La citada frase que sugiere que los mozos, con smoking y pollera de lienzo, pasan con una bandeja de manera airosa el pollo fiambre y las lechugas, es una ironía que documenta la contradicción de un país que aspira a ser algo que no es y que reniega de algo que es. El ferrocarril fue entonces un espacio en movimiento que simbólicamente constituye una cápsula cultural de Chile en la década de 1940, en la cual se reproducen jerarquías, vinculaciones y afectividades de las cuales el presente texto es apenas una muestra.

“Digan lo que digan, con esto del modernismo se ha alcanzado mucha felicidad”, concluye Pancho Poblete en sus crónicas de viaje. Es la imagen que, no sin grietas, se consolida en los medios de la época. La idea de un país moderno impregna la producción de los medios. El tren ha servido de vehículo para popularizar, por una parte, la idea de una unidad nacional que se construye en torno al progreso y, frente a la cual, las prácticas campesinas se tornan obsoletas y hasta ridículas. La ironía con que se describe, por ejemplo, la cultura culinaria es un testimonio de aquello. Sin embargo, esta adhesión a la modernidad no está exenta de contradicciones. Por una parte, se teme que las transformaciones de la sociedad chilena conduzcan a una suerte de bancarrota moral. La sospecha de una modernidad traicionera alcanza su máxima expresión a través de la imagen de una mujer emancipada, descrita en *El hechizo del trigal*, lo que remite a la promoción patriarcal de la nación moderna. Son los hombres quienes, en definitiva, han de conducir el carro del progreso, aun cuando, en su horizonte se constata la creciente presencia de la mujer y de los niños y niñas en los espacios

públicos. A bordo de los trenes, la relación se define jerárquicamente: son los hombres quienes conducen la maquinaria y, de no hacerlo, se apoderan del coche comedor que es donde expresan y mantienen sus prerrogativas. Las mujeres, en cambio, quedan a cargo de su prole y de los cuidados que brindan a los viajeros.

En este escenario, la ruralidad, de acuerdo a las producciones culturales analizadas, conserva la dualidad de, en su atraso y subdesarrollo –desde la perspectiva dominante–, es depositaria de los valores que habrán de conservar inalterable el alma nacional, valores que están radicados no en las prácticas culturales del mundo rural sino que en los atributos de la subordinación que se dan al interior de la unidad productiva: la inocencia de la mujer, la obediencia al patrón, la lealtad a la hacienda. Desde esta perspectiva, la subordinación colonial se preserva más allá de las alianzas que puedan forjarse en la construcción de un Estado de compromiso, alianza que excluye a las poblaciones indígenas y subordina a mujeres y niños como lo evidencia el documental “¿Qué es la chilenidad?”.

La paradoja en esta redefinición del ser nacional radica, precisamente, en la renuncia y el desprecio de aquello que le da vida, esto es, de las prácticas cotidianas del ser campesino, para arropar con las formas desprendidas del imaginario elitista del campo la vida de la ciudad. Queda la lección de revisar críticamente la producción cultural asociada a las prácticas de vida de las clases populares. Al cabo, en el contexto actual de revalorización de los haceres y saberes tradicionales –de la recuperación del patrimonio– se constata la profunda erosión que la riqueza cultural del país sufre en su precario tránsito a la modernidad y en el limitado servicio que los medios de comunicación prestaron para fortalecer a grupos sociales que solo fueron considerados para reafirmar un ethos nacional en el que no estaban incluidos. A partir del presente artículo, queremos concluir que la socialización de las memorias del ferrocarril invita a reconocer el papel que distintos grupos sociales jugaron no solo en la construcción de un tren sino que de un país. Las narrativas aquí consideradas merecen ser subvertidas a fin de responder a los reclamos de identidad de las y los protagonistas omitidos o denostados en ellas. Recuperar su memoria es activar un patrimonio que puede constituirse en una fuerza influyente en la sociedad.

Este artículo es fruto de la investigación financiada por ANID-ATE 220008 “Mestizo cultural heritage and appreciation of the local culture. Forgotten Lessons from the Cold War”

OBRAS CITADAS

- Ahmed, Sara (2015). *La política cultural de las emociones*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Anderson, Benedict (1993). *Comunidades imaginadas: reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Fondo de Cultura Económica.
- Bardet, Marie (2012). *Pensar con mover: Un encuentro entre danza y filosofía*. Cactus.
- Bender, Bárbara (2002). Time and Landscape. *Current Anthropology*, 43(54), S103–S112.
- Cermeño, Alexandra L., Enflo, Kerstin, y Lindvall, Johannes (2022). Railroads and Reform: How Trains Strengthened the Nation State. *British Journal of Political Science*, 52(2), 715-735.
- Chartier, Roger (2011). Defesa e ilustração da noção de representação. *Fronteiras*, 13(24), 15-29.
- (1992). *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*: Gedisa.
- Correa, Sofía; Figueroa, Consuelo; Jocelyn-Holt, Alfredo; Rolle Cruz, Claudio; y Vicuña, Manuel (2002). *Historia del siglo XX chileno: Balance paradójico*. Sudamericana.
- Darnton, Robert (2010). *El beso de Lamourette. Reflexiones sobre historia cultural*. Fondo de Cultura Económica.
- (2008). *Los best sellers prohibidos en Francia antes de la revolución*. Fondo de Cultura Económica.
- Escobar, Arturo (1999). *El final del salvaje: naturaleza, cultura y política en la antropología contemporánea*. Cerec.
- Farías, Martín (2021). *Identidad y política en la música del cine chileno (1939-1973)*. Ariadna Ediciones.
- Flores, Jaime (2012). La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y Vías de transporte. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea], XVI(418), 12. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-412.htm>.
- Fuentes-Hernández, Pablo; Barría-Catalán, Tirza; y Flores-Chávez, Jaime (2024). Estado, ferrocarril y territorio: las estrategias gubernamentales para la ocupación de La Araucanía a fines del siglo XIX. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 46 (91-114).
- González Casanova, Pablo (2006) Sociología de la explotación. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires, Argentina. 240 pp. Disponible en: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/secret/gonzalez/intro.pdf>

- Guajardo, Guillermo (2015). “Chile”. En Kuntz, S. (Coord.). Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina y sus consecuencias económicas. pp. 317-344. El Colegio de México.
- (2007). *Tecnología, Estados y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. UNAM.
- Guerra, Debbie y Skewes, Juan Carlos (1999). La historia de vida como contradiscurso: Pliegues y repliegues de una mujer. *Revista Propositiones*, 19, 1-20.
- Harberger, Arnold (2000). Memorándum sobre la economía chilena. *Estudios Públicos*, 77, 399-418.
- Harlow, Bárbara (1986). From the Women’s Prison: Third World Women’s Narratives of Prison. *Feminist Studies*, 12(3), 501-524.
- Hasson, Moisés (2017). *Sátira política en Chile (1858-2016)*. Catálogo de 150 años de publicaciones, humor y sátira. Nauta Colecciones.
- Lacoste, Pablo; Aranda, Marcela; y Cussen, Felipe (2012). Paisajes de montaña: el ferrocarril trasandino y la captura estética de la cordillera de los Andes en la poesía de Gabriela Mistral. *Alpha*, 35, 9–22.
- Larraín, Jorge (2010). Identidad chilena y el bicentenario. *Estudios Públicos*, (120). <https://estudiospublicos.cl/index.php/cep/article/view/388>
- Merriman, Peter y Jones, Rhys (2017). Nations, materialities and affects. *Progress in Human Geography*, 41(5), 600-617.
- Mortheiru, Pedro (1940a). Observaciones de un viajero sentimental. Tercera parte. En *Viaje (enero)*, N° 75, p. 16.
- (1940b). Observaciones de un viajero sentimental. Cuarta parte. En *Viaje (febrero)*, N° 76, p. 81.
- (1939a). Observaciones de un viajero sentimental. Primera parte. En *Viaje (octubre)*, N° 72, p. 56.
- (1939b). Observaciones de un viajero sentimental. Segunda parte. En *Viaje (noviembre)*, N° 73, pp. 61-62.
- Montealegre, Jorge (2008). *Historia del humor gráfico en Chile*, Editorial Milenio.
- Museo Histórico Nacional. Llegada de Arturo Alessandri Palma a la estación de Bulnes (1935). Disponible en: <https://www.fotografiapatrimonial.cl/Fotografia/Detalle/49862>
- Palmeira, Moacir y Heredia, Beatriz (2010). Introdução. Em *Política Ambígua*. Relume-Dumará (Introdução). pp. 7-14.
- Primmer, Andrew Thomas (2021). Railway Nationalism and “railway Imperialism”. In *Colombia And The Economic Decline Of Santander*,

- 1907-1918. *Revista de Historia Económica / Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 39(2), 355-389.
- Rojas, Jorge y García, Mauricio (2014). Humor, magia y política en el Diario Ilustrado: el caso de Chu Man-Fú (1938-1950). *Mapocho*, 214, 219-242.
- Salazar, Gonzalo; Fonck, Martín; y Irrarázaval, Felipe (2017). Paisajes en movimiento: sentidos de lugar y prácticas interculturales en ciudades de la región de la Araucanía, Chile. *Chungará (Arica)*, 49(2), 251-264.
- Salazar, Gabriel y Pinto, Julio (1999). *Historia contemporánea de Chile I. Estado, legitimidad y ciudadanía*. LOM ediciones.
- Skewes, Juan Carlos; Espinoza, Gabriel; Guerra, Debbie; Blanch, Benjamin; e Isla, José Andrés (2024). ¿Conoce la ruta q 699? La arritmia del estado y la vida soterrada de los caminos en el territorio Pewenche. *Antropologías Del Sur*, 11(21), 167-194.
- Sørensen, Marie Louise, Carman, John (Eds.) (2009). *Heritage studies: Methods and approaches*, Routledge.
- Subercaseaux, Bernardo (2007). Literatura, nación, nacionalismo. *Revista Chilena de Literatura*, 70, 5-37.
- Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich (2000). *Historia del ferrocarril en Chile*. DIBAM.



Esta obra está bajo licencia |internacional
Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0.