



## Circos Tradicionales y Ferrocarriles en Chile

Extracto tesis de pregrado Ilan Oxman  
U.A.H.C  
2010

El circo se define como un espectáculo itinerante y en ese sentido se encuentra íntimamente ligado a algún medio de transporte. Una aproximación antropológica del tema implica un análisis sobre el modo de vida que involucró el uso de los ferrocarriles como medio de transporte considerando sus ventajas y desventajas.

A nivel mundial, los ferrocarriles fueron los que le dieron el gran empuje al circo en la época previa a la Segunda Guerra Mundial y en la pos-guerra a nivel internacional. Ahí el circo se comenzó a movilizar más rápido, tanto en Europa como en Estados Unidos y después en Latinoamérica y Chile<sup>1</sup>.

El inicio de la relación entre los circos y Ferrocarriles del Estado en Chile se remonta a la primera mitad del siglo XX, cuando el ferrocarril comienza a tomar más presencia en el territorio nacional. Desde alrededor de 1935 o 1940<sup>2</sup>, e incluso antes, los circos ya se desplazan por medio de los ferrocarriles, lo que implicó una transformación radical de la actividad en base al enorme potencial que ofrecieron los trenes a un gremio itinerante como el circo. Desde ese momento los circos comienzan a trasladarse con más fuerza a lo largo del territorio nacional, introduciéndose en una nueva dinámica de transporte que se mantendría vigente hasta aproximadamente 1973.

Los circos pasaron a acoplarse a los vagones de ferrocarriles, lo que les abrió la posibilidad de recorrer todo el país en la red ferroviaria. Los antiguos miembros de la tradición circense ya venían recorriendo la nación desde la segunda mitad del siglo XIX, sin embargo el

---

<sup>1</sup> Bernstein, Gustavo. 2000

<sup>2</sup> Entrevista Benedicto Gonzales. 10/08/2007

proceso de modernización que implicó el desplazamiento por ferrocarriles los llevó a intensificar la actividad de acuerdo a los itinerarios y recorridos de la red ferroviaria.

El impacto que tuvieron los ferrocarriles en los circos tradicionales transformó el modo de vida que llevaban hasta ese momento las compañías circenses. Se acabaron, o disminuyeron notoriamente, los cortos trayectos realizados en las carretas que iban al ritmo de la tracción animal, para pasar a recorrer grandes distancias en la red ferroviaria. El paso de la carreta al vagón de tren implicó la ampliación de la zona de cobertura a la que podía acceder un circo, dándole acceso a la red ferroviaria en su totalidad.

El cambio desde las carretas y otros medios de transporte implicó un cambio fundamental en el modo de vida de los artistas circenses y sus familias. Las carretas y otros medios de transporte de tracción animal imponían un ritmo lento en el desplazamiento y una selección acotada de los materiales de trabajo así como objetos personales. El peso transportado no podía exigir demasiado a los animales de carga por el riesgo a agotarlos y/o quedar atrapados con las carretas en alguna de las numerosas dificultades que imponían los caminos.

Antiguamente la acotada selección de objetos personales hacia bastante sacrificada la vida de las familias circenses que llegaban a montar sus pequeñas carpas familiares dado que muchas veces los terrenos disponibles se encontraban húmedos o convertidos en barriales. Los catres para elevarse y evitar la humedad del suelo eran bastante escasos, al igual que muebles y cajones para ordenar los diferentes objetos personales.

Ya en la década de 1950 los circos comienzan a desplazarse principalmente mediante ferrocarriles, lo que consolidó un inmenso potencial de desplazamiento y brindó un marco de protección al alero de una de las principales empresas del Estado<sup>3</sup>. Anterior a eso algunos circos habían utilizado el transporte en ferrocarriles de manera discontinua, sin incorporarse de manera masiva a la red estatal.

---

<sup>3</sup> Entrevista Benedicto Gonzales. 10/08/2007

Los circos tradicionales se inscriben como un gremio y una cultura particular dentro del esquema de transporte de Ferrocarriles del Estado durante la década de 1960, coexistiendo con una serie de segmentos sociales a los que Ferrocarriles dio acceso privilegiado. Las políticas estatales de subvención a la actividad circense dejan entrever la capacidad política del gremio para haber instalado sus necesidades al respecto, así como el interés y respaldo institucional que implicó dicha subvención.

Interés y respaldo hacia una actividad cultural popular que se caracteriza por trabajar en todo tipo de ciudades y poblados; pasando por las grandes metrópolis, capitales provinciales y pequeños pueblos en todo el país. Las compañías de circo nacional son culturas móviles que han llevado su forma de vida de lugar en lugar, los que para la década de 1960 constituían prácticamente la única forma de entretenimiento que se aventuraba en llegar a lugares apartados donde aún hoy suelen trabajar los circos.

El acceso a estas zonas era calurosamente reconocido por la población, quienes recibían afectuosamente a los artistas circenses con regalos y todo tipo de complementos. Para los artistas esto era motivo de una gran alegría y determinaba una forma particular de relacionarse con la población de los diferentes pueblos donde trabajaban. Debido al carácter cíclico de las giras las compañías circenses tenían la oportunidad de visitar los mismos lugares durante varias temporadas seguidas, estableciendo lazos de amistad con la población de una manera muy cercana y recibiendo su caluroso apoyo al momento de llegar a las estaciones.

Benedicto González, ex-funcionario de EFE que estuvo en servicio por más de 40 años nos da testimonio de la década de 1960 y la participación de los circos en la red ferroviaria. Con respecto a la rebaja de tarifas y/o políticas especiales para los circos nacionales plantea que posiblemente debe haber existido algún tipo de convenio entre la empresa y las compañías, gracias a la cual obtenían rebajas similares a las establecidas a partir de 1957 con la promulgación de la Ley 12.525 que será examinada en el próximo capítulo.

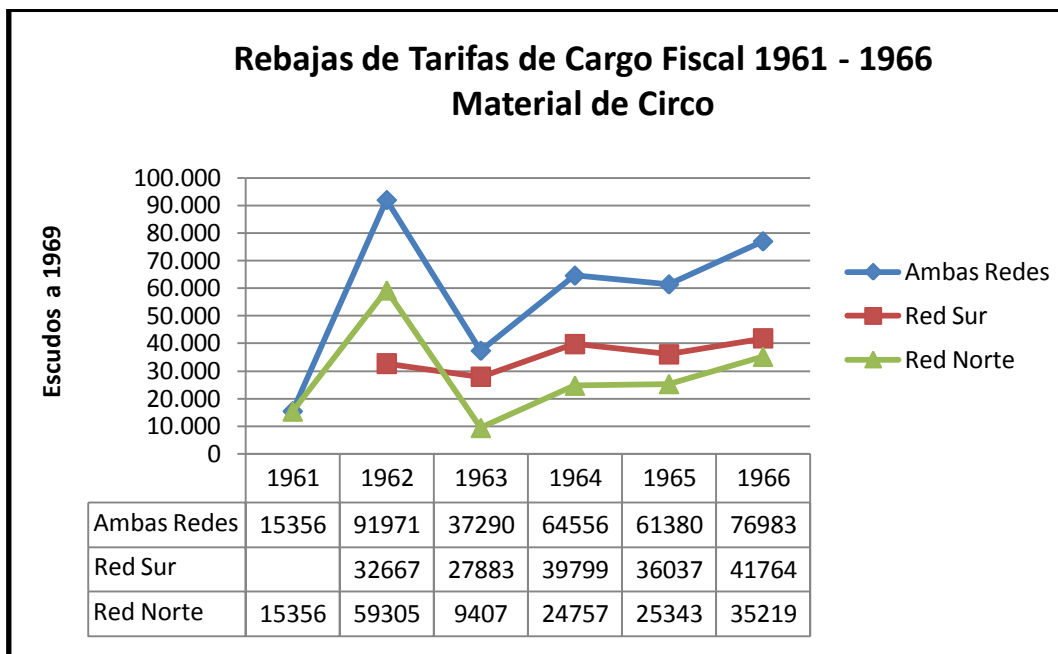
Sergio Antinao, actual funcionario de EFE plantea que:

*“Si no hubiera sido por esta rebaja el circo no se hubiera desarrollado de la misma manera. Hubieran tenido que comprar camiones y no se habrían solventado de la misma manera. En ese tiempo los camiones eran carísimos, no como ahora que se puede arrendar un camión o acceder a créditos para transportar sus cosas.”*

EFE en el contexto nacional estuvo a cargo del transporte en su sentido amplio, en términos productivos y recreativos. Transportando carga y pasajeros en tanto movilizados de la producción nacional. Bajo esta lógica es que los circos nacionales se incorporaron a dicho esquema al igual que una serie de otros actores sociales, utilizando la infraestructura estatal a bajos precios para acceder al territorio nacional.

Recopilando antecedentes en el archivo de EFE se encontraron los aportes realizados por el fisco a la empresa por concepto de traslado de material de circo. En el gráfico que se muestra a continuación podemos apreciar la actividad circense en cada una de las redes ferroviarias, con un total de 178.149 Escudos para la red sur y 154.031 Escudos para la red norte en el periodo comprendido entre 1961 y 1966.

Sin embargo a partir de esta información se hace difícil determinar con exactitud en qué zona hubo más actividad circense a relacionada a los ferrocarriles, especialmente porque en la zona norte existían algunos ferrocarriles privados que prestaban servicios a mineras y poblaciones mineras, lugares a los que llegaban las compañías circenses sin subvenciones estatales, y es posible que la actividad pasara encubierta.



**Fuente: Elaboración propia en base a Memorias Anuales EFE<sup>4</sup>**

En el gráfico sobre rebajas de tarifas de cargo fiscal para el material de circo se aprecia una variación de un 500% entre los años 1961 y 1966. Sin embargo al considerar el aumento del aporte fiscal entre los años 1961 y 1962 nos encontramos con una variación de un 599%, con alrededor de 60% de participación correspondiente a la red norte. El año 1962 marca el punto más alto de la serie tras lo cual esta desciende bruscamente en 1963 para comenzar a aumentar gradualmente hasta 1966.

Comparado con las bonificaciones por rebajas de tarifas totales, lo otorgado para subvencionar el transporte del material de circo corresponde a un porcentaje bastante bajo en el periodo examinado. A continuación se encuentra una tabla de datos con las bonificaciones por rebajas de tarifas de cargo fiscal para el año 1962. En ella se aprecian los diferentes rubros favorecidos por los subsidios estatales, presentados en términos absolutos y relativos de acuerdo a la Red Sur, Red Norte y Total.

<sup>4</sup> El criterio de corrección monetaria utilizado ha consistido en convertir los valores de cada año a Escudos de 1969, basándose en una tabla de datos encontrada en la memoria anual de 1969 donde figuran los aportes fiscales del periodo 1960 – 1969, actualizados a 1969.

<b>Bonificaciones por rebajas de tarifas 1962</b> <b>Escudos del año</b>						
<b>Rubros</b>	<b>Red Sur</b>	<b>%</b>	<b>Red Norte</b>	<b>%</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Trigo	1641208	35,2	23469	7,4	1664676	33,4
Harina	304673	6,5	80225	25,2	384898	7,7
Papas	337724	7,2	23958	7,5	361682	7,3
Fréjoles	9727	0,2	1447	0,5	11175	0,2
Animales en pie	1205426	25,8	51251	16,1	1256677	25,2
Carne fresca y frigorizada	21167	0,5	293	0,1	21460	0,4
Salitre	284389	6,1	9437	3,0	293826	5,9
<b>Material de circo</b>	<b>5373</b>	<b>0,1</b>	<b>9754</b>	<b>3,1</b>	<b>15127</b>	<b>0,3</b>
Carbón	583767	12,5	--	--	583767	11,7
T.E. 01-A	1504	0,0	9149	2,9	10652	0,2
T.E. 032-B			82231	25,8	82231	1,7
T.E. 01-B	271707	5,8	5226	1,6	276933	5,6
Cooperativa ferroviaria y otros	855	0,0	838	0,3	1694	0,0
T.E. 013	--	--	21586	6,8	21586	0,4
<b>Total</b>	<b>4667520</b>	<b>100</b>	<b>318864</b>	<b>100</b>	<b>4986383</b>	<b>100</b>

Fuente: Elaboración propia en base a Memoria Anual EFE 1962.

Para el año 1962 el material de circo correspondió a un 0.3% del total anual, la cifra más elevada durante el periodo analizado. Asimismo la participación porcentual en el total de la Red Norte para ese año corresponde a un 3.1%, cifra record en el periodo que va desde 1961 a 1966.

El promedio de la participación porcentual de las rebajas otorgadas al transporte de material de circo para el periodo analizado corresponde a un 0.16%, lo que a pesar de su mínima incidencia en el presupuesto de EFE logro generar un alto impacto en la población beneficiaria, perdurando en la memoria colectiva del gremio como uno de los hitos históricos que marco el desarrollo de las compañías de circo.

Si consideramos el sueldo de \$2.400 percibido por Grimilda Olave en 1976 y lo recalculamos al año 1962 de acuerdo a la información entregada por el INE, obtenemos una cifra aproximada de \$8 pesos mensuales como salario de una artista circense. Si consideramos los \$20.500 escudos aportados por el Estado en 1962, estos equivalen a alrededor de 2560 salarios mensuales. Aproximadamente la totalidad de los salarios de la época.

Estos \$20.500 escudos aportados por el Estado correspondieron al 50% del gasto total efectuado por los circos en los ferrocarriles del Estado, alcanzando una suma de \$41.000 para ese año. Además hay que considerar una serie de irregularidades perpetradas por las compañías circenses y algunos funcionarios de EFE con motivo de rebajar aún más las tarifas cobradas por la empresa.

Los gastos en servicios ferroviarios dependían del tamaño de la compañía y la cantidad de carros de carga que arrendara, los mts<sup>2</sup> que utilizara en la estación y los pasajes que comprara. Un circo mediano por lo general arrendaba 2 carros de carga, comprando por separado los boletos para los pasajeros. Un circo grande, en cambio, podía llegar a utilizar dos carros de carga más un plano, un coche de pasajeros y un carro especial para los animales si correspondía el caso.

Sergio Antinao, antiguo funcionario de EFE que aún trabaja en la empresa nos explica un poco el funcionamiento del transporte ferroviario con los circos:

*“El circo contrataba los carros de 30 toneladas y esos tenían una tarifa alta. Pero con la rebaja y todo lo demás quedaba como una tarifa social. Arriba del carro llevaban el mástil mayor, que era el más complicado de transportar. Y por lo general la mayoría de la compañía circense se iba adentro de la bodega, donde tenían sus cosas instaladas, además de que no tenían que pagar la tarifa de pasajeros aparte. Esos eran los circos más o menos regulares, habían otros*

*como el “Águilas Humanas” que ocupaban muchos más carros. Las “Águilas Humanas” ocupaban por lo menos unos 4 carros de 30 toneladas. Además que ellos tenían más animales por lo que iban con unos carros especiales para ganado, y ahí los transportaban.”*

Para el sur se estilaba mucho que los circos arrendaran 2 ó 3 carros de carga y 1 de pasajeros para las compañías más grandes, comenzando una gira desde Estación Central hasta llegar a Puerto Montt que era el último punto de la red ferroviaria. Además se bajaban en los terrenos de la empresa, que eran los patios de maniobra de las estaciones, donde montaban sus carpas y hacían los espectáculos.

Las compañías circenses viajaban de preferencia en los carros de carga denominados B.C, los que no tenían modificación alguna en relación a la función que desempeñaban transportando a las personas de circo. Se conocen casos de circos en otros países, principalmente europeos y norteamericanos, que adquirieron trenes propios para movilizar sus espectáculos<sup>5</sup>. Ello incluyendo la locomotora, vagones de carga, coches de pasajeros y toda la serie de carros necesarios para movilizar la compañía.

En el contexto chileno se tiene antecedentes de una adaptación de ferrocarriles a un rubro específico, caso que no se dio con los circos. Por una ley especial, los correos del Estado viajaban de forma gratuita sobre ferrocarriles desde fines del siglo XIX. Esta situación había llevado a que la superioridad del servicio de correos mandara a construir carros “TPO” acondicionados especialmente para las ambulancias de mayor movimiento.

En el caso de los circos chilenos se generó una adaptación cultural bastante específica al transporte en ferrocarriles, aunque esta no llegó al punto de modificar la infraestructura existente (como sucedió con correos del Estado) o adquirirla (como el caso del circo Ringling Brothers). Ello se debe a que la demanda por parte de las compañías de circo no adquirió una magnitud tal como para haber modificado vagones especialmente para el

---

<sup>5</sup> [www.ringling.com](http://www.ringling.com)



gremio. Además se debe tener en cuenta que en el mejor de los casos los recursos canalizados por parte de las compañías circenses alcanzaba solo para cubrir necesidades de subsistencia y no de reinversión o acumulación de capital.

Se debe recordar que muchas veces los ingresos de las compañías circenses entraban bajo la forma de bienes de consumo como quesos, leches, animales o al intercambio por fichas en los pueblos mineros del norte, ambas situaciones que impedían los ingresos monetarios. Esta situación era beneficiosa en términos de asegurar a las familias de circo el acceso a ciertos bienes básicos de consumo, impidiendo que fueran gastados por los hombres adultos para dirigirse a prostíbulos, bares y otros espacios asociados a la *bohemia*, aunque también disminuía considerablemente la capacidad de ahorro de las empresas circenses, recurriendo a una serie de astucias en orden de acceder a ciertos servicios.

Era común que cuando la compañía de circo viajara compraran tan solo 2 pasajes debido a que no tenían los medios económicos para adquirir más. Por norma, la empresa de ferrocarriles no permitía que hubiera personas en los carros de carga, por lo que sellaba los vagones por fuera antes de que partieran de la estación. Como algunos circos llevaban animales ellos se encontraban obligados a mandar un cuidador en el vagón para que los alimentara y diera agua, por lo que el carro no podía ir sellado con un candado exterior.

*“El vagón B.C. destinado para carga era el que utilizaban ellos, entonces cuando llegaban a la estación se descargaba y el tren seguía con sus vagones. Para cuando ellos terminaban de trabajar y lo necesitaban nuevamente, lo solicitaban y nosotros lo disponíamos para ellos. Cada carro era solamente para carga, los artistas y las familias se iban independientes después de haber cargado. Además que la empresa no permite que pasajeros viajen en los trenes de carga. Se cerraba la compuerta con los candados correspondientes que eran de ellos, y la empresa le ponía un sello y ahí partía el tren. Pero nunca se ha*

*llevado público en un B.C. porque es demasiado peligroso, además de que quedaría encerrado el hombre porque eso se sella por fuera.”<sup>6</sup>*

La artimaña que hacían los circenses consistía en que se compraba el pasaje para el cuidador y todas las demás personas iban escondidas entre las tablas y materiales de la carpa. Incluso cuentan que al momento de cargar los carros se preocupaban de dejar espacio entremedio del material para poder esconder a las familias enteras si es que llegaba a pasar algún inspector.

*“A nosotras nos gustaba mucho todo eso ya que parábamos en las estaciones y salíamos a correr y a jugar en los vagones desocupados. Y cuando venían los inspectores todos los cabros chicos en absoluto silencio para que no nos pillaran ya que viajábamos sin el pasaje. A veces íbamos en plena pampa corriendo al lado del tren que iba lento, pero lento, lento. Era una aventura. También nos íbamos arriba de los carros tomando sol...”<sup>7</sup>*

Saber los momentos oportunos para esconderse y mantener a los niños pequeños sin hacer ruido era fundamental ya que los inspectores de la empresa realizaban controles sobre los carros para evitar irregularidades, por lo que había ocasiones en que no bastaba con esconderse entre los materiales sino que se hacía necesario bajar del carro a cierta distancia de la estación para volver a subirse una vez que el tren retomara su marcha.

Diferentes miembros de circo recuerdan que el hecho de que las personas de las compañías fueran en los vagones B.C., era un “*secreto a voces*” conocido por los operarios de EFE. Había que agarrar teteras y otros implementos domésticos para que no se volcaran cuando acoplaban los vagones a la locomotora ya que los funcionarios de ferrocarriles sabían que estaban escondidos en los vagones y acoplaban bruscamente los vagones para molestarlos.

---

<sup>6</sup> Entrevista Carlos Guerra. 08/08/2007

<sup>7</sup> Entrevista Patricia y Susana Olivares. 17/08/2007

El carácter de la relación entre funcionarios ferroviarios y las compañías circenses se puede analizar de acuerdo a los diferentes niveles de autoridad comprometidos, los que establecieron una serie de dicotomías y complicidades. La primera corresponde a la pobreza manifiesta de muchos circos, visible en sus materiales de trabajo como las carpas maltrechas y ropajes rotos; o deducible de sus peticiones por rebajas a los jefes de estación. En este nivel encontramos a los circenses en una situación dependiente respecto al jefe de estación, quien era la máxima autoridad dentro de la estación y en muchos casos una figura prominente dentro de los pueblos. Así como en la educación del liceo fiscal de la década de 1960 el profesor constituía una gran autoridad y en muchos casos la *presencia* del Estado frente a la ciudadanía, se plantea un paralelo con respecto a los jefes de estación, quienes ejercieron un rol bastante similar durante el periodo analizado.

Un segundo elemento corresponde a los circenses en tanto “*pillos*” del mundo popular, hábiles en burlar a la autoridad para acceder a servicios que de otra forma estarían fuera de su alcance. Burlar a la autoridad se convierte en una estrategia para minimizar los costos de traslado de la empresa circense, la que además responde a la necesidad de apropiación de un espacio doméstico por parte de las familias circenses. Visto como lógica economizadora la burla a la autoridad fue un recurso para no pagar el transporte de pasajeros, aunque como apropiación del espacio fue la manera en que las familias circenses prefirieron viajar y hacer *suyos* los vagones del ferrocarril.

La marcada preferencia que los circenses tenían por viajar en los vagones se debía a que estos constituían su espacio doméstico durante gran parte del periodo de gira sobre los ferrocarriles. Además de ahorrar dinero en la compra de pasajes, las familias circenses instauraron un espacio doméstico en los vagones B.C. haciendo uso constante de ellos, oponiéndose a las políticas de seguridad de EFE y con ello entrando en conflicto con los funcionarios de la empresa encargados de fiscalizar.

Un cuarto elemento estaba dado por la simpatía que tenían los operarios de ferrocarriles por los circenses, respetando su labor y haciéndose partícipes de la alegría general de la

población ante la llegada de los circos. Las responsabilidades propias de los funcionarios ferroviarios y el jefe de estación, encargados de velar por la seguridad de las operaciones y el cumplimiento de las normativas de la empresa, establecía una dicotomía en la relación con los circenses. Esto atravesaba los diferentes niveles de autoridad comprometidos, involucrándolos en relaciones de complicidad con las prácticas de los artistas y familias circenses.

Para todo el funcionamiento que implicaba transportar los circos en tren y montar las carpas en los terrenos de las estaciones era necesario recurrir a los jefes de estación, quienes en determinados pueblos eran autoridades máximas. La Empresa de Ferrocarriles del Estado en esa época era un gigante a nivel nacional, a lo que se asociaba una gran prosperidad y abundancia en sus instalaciones.

La artista circense Patricia Olivares recuerda con bastante cariño a los jefes de estación y sus labores con la gente de circo:

*“Y siempre el jefe de estación era el que te convidaba el agua caliente, los baños, ayudando en todo lo que más podía porque había un convenio con ferrocarriles del Estado. Existía una entidad que hacía una rebaja que se llamaba, que era un papel donde ponían a todos los del circo y hacían un descuento para viajar en los trenes. Entonces esa era la única manera de viajar más económicamente. Pero era una odisea porque de un lugar a otro te demorabas 4 a 5 meses. Y cada parada era una historia diferente, una vivencia diferente. Y siempre estaban involucrados los jefes de estación, de una manera u otra porque eran los amigos, los que te ayudaban a conseguir el terreno, la luz y todas esas cosas.”*

Un rasgo que hasta el día de hoy mantienen las estaciones de ferrocarril es su ubicación privilegiada en los centros urbanos, característica que se correspondía con la centralidad del servicio ferroviario y su importancia en relación a las economías y comunidades locales.

Benedicto González recuerda que en ese tiempo la estación de ferrocarriles lograba concentrar una serie de actividades y servicios complementarios al ferrocarril en sí mismo, siendo el lugar de entrada/salida de los servicios de correos y periódicos, entre otros.

El trabajar en los patios de las estaciones permitía ahorrar considerablemente en los costos de traslado ya que no tenían que contratar pequeños camiones u otros medios para transportar la carpa y el material a otros puntos de la ciudad. Ello además permitía un ahorro de tiempo, que compensaba de cierta manera la lentitud de los ferrocarriles, ya que apenas descargaban los carros podían comenzar a montar la carpa.

La espacialidad del espectáculo circense cambio radicalmente en el contexto de los ferrocarriles. La centralidad de las estaciones con respecto a los pueblos donde pasaban los ferrocarriles implicaba que los circos pudieran trabajar en el centro de las ciudades aprovechando la infraestructura existente además de los circuitos locales que vinculaban a la población y el comercio con la estación de trenes. Todo lo anterior con costos de arriendo rebajados en un 50% y en muchos casos modificados para que se les cobraran menos mts.<sup>2</sup> de los que realmente se encontraban utilizando.

Anteriormente se señaló que hasta mediados del siglo XX los fundos fueron un lugar común para los artistas circenses, adonde eran invitados por los dueños para ofrecer funciones a los trabajadores de la hacienda. Con el ferrocarril los circos salieron definitivamente de las haciendas y fundos, montando sus espectáculos al alero de un espacio estatal al centro de los conglomerados urbanos y rurales de la época. Con ello se estableció un giro respecto a la naturaleza del espectáculo circense, en términos de quiénes eran sus *patrones* y la relación establecida con el público.

El público no cambió en cuanto a su origen social, las personas que iban a las estaciones rurales seguían siendo en su mayoría campesinos, aunque afuera de las haciendas y en relación directa con la empresa circense en calidad de *consumidores*. Los circenses cambiaron radicalmente la naturaleza de la autoridad con la que dialogaban, pasando del

sector privado con los dueños de fundo al sector público con los jefes de estación y otros funcionarios del Estado.

La estación contaba con todos los servicios básicos como agua, luz eléctrica y servicios sanitarios por lo que los circos pedían autorización al jefe de estación no solo para las operaciones básicas como desenganchar los carros y reservar los terrenos sino que para los servicios básicos de agua y electricidad. Además de lo anterior el jefe de estación se encontraba en condiciones de otorgarle un “fiado” a los circos, permitiéndoles llegar a la estación y trabajar un tiempo para juntar dinero y pagar los servicios y arriendos correspondientes.

En ciertas estaciones había jefes de estación reconocidos por su temperamento, por lo que muchos circos preferían o bien saltarse dichas estaciones en su recorrido o llegar a ellas una vez que cambiara el jefe de turno. Ello se justificaba debido a la gran influencia que tenía el jefe de estación y el poder para ayudar o entorpecer a las compañías de circo en su trabajo.

Debido a diferentes razones la Empresa de Ferrocarriles del Estado desarrolló una burocracia bastante compleja, existiendo una gran cantidad de normas y papeleos para cada uno de los procedimientos que involucraba la estadía de un circo en la estación. Ello hacía que en ciertos casos a un jefe de estación le resultara engorroso recibir a los circos debido a todo el papeleo asociado, a lo que se sumaban las rebajas de un 50% para todos los servicios que utilizaban por lo que significaban un gasto de tiempo que no representaba mayores beneficios económicos.

Un aspecto que puede ilustrar las diferencias de personalidades entre distintos jefes de estación está dado por la manera de medir el terreno arrendado por el circo, el que era cobrado según los mts.<sup>2</sup> que este ocupara. Una forma era darles 300 mts.<sup>2</sup> pero ponerles en el papel que eran solo 100 mts.<sup>2</sup> para que pagaran menos. Otra posibilidad correspondía a esperar que terminaran de montar la carpa para después medir el terreno utilizado contando

hasta los tensores de las carpas, lo que aumentaba notablemente la cantidad de mts.<sup>2</sup> cobrados.

Los jefes de estación no otorgaban regalías automáticamente a las personas de circo, sino que los representantes iban a conversar con el jefe de estación para “suavizarlos”, buscando que les entregara un poco de agua gratis y les cobrara lo menos posible por el resto de los servicios. En base a eso es que los circos calculaban y trataban de llegar a las estaciones cuando no estuvieran los jefes más estrictos, para lo cual demostraban un conocimiento agudo al respecto. Los cirqueros se manejaban con precisión respecto a las estaciones donde estaban los jefes más complicados y se anticipaban a ello bajándose del tren antes de que llegara a la estación, para volver a subir una vez que hubiera pasado el control.

Otra forma de suavizar las relaciones con los jefes de estación, y en general con todo tipo de autoridades, es y sigue siendo la repartición de entradas gratuitas para asistir al espectáculo junto a la familia. Durante un trabajo de terreno realizado con un circo en el sur de Chile nos tocó un control de carabineros a la entrada de Osorno, situación ante la cual se estableció una conversación casual que terminó con el chofer del camión regalándole 4 entradas al carabinero para que fuera a ver el circo. Los jefes de estación eran invitados a ocupar los palcos junto a jefes de bomberos, policías y políticos; quienes en suma eran las principales autoridades y figuras del Estado en muchas de las localidades trabajadas.

En general la llegada de circos a los pueblos constituía un verdadero hito, especialmente en los más pequeños de los interiores y ramales. Los circos también constituían un motivo de orgullo para las comunidades asentadas al borde de las líneas del tren ya que generalmente iban a todas las estaciones, salvo las que eran muy pequeñas y contaban con solo 10 casas. Pero la gente llegaba de todos los lugares apartados, incluso de otros pueblos donde no pasaba el ferrocarril.

Los circos se bajaban en una estación, desenganchaban el carro, hablaban con el jefe de estación, trabajaban y después volvían a acoplar el carro para partir a la próxima parada. En

los ramales era bastante fluida la comunicación entre las diferentes estaciones, por lo que si entraba un circo la gente de todo el ramal se enteraba y lo esperaba hasta que llegara a su estación.

El funcionario de EFE Carlos Guerra relata:

*“La llegada del circo venía anunciada en la composición de los trenes. Se avisaba que en tal vagón venía carga del circo que había que desenganchar. Y con eso nosotros sabíamos que llegaba en tal día el circo, entonces nosotros les preparábamos la línea donde los íbamos a sacar. Además llegaba la gente, que ya sabía que el circo venía con el tren, por lo menos en los pueblos de menos habitantes ya sabían que venía el circo cuando venía el tren.”<sup>8</sup>*

Tanto era el cariño al circo que la población, en su mayoría campesina, se movilizaba en camiones desde pueblos y caseríos cercanos para poder ver el espectáculo circense. La llegada de los circos a las estaciones del ferrocarril representaba la única forma de entretenimiento y los pueblos pequeños tomaban cierta importancia debido al hecho de ser considerados por la gira, diferenciándose socialmente de las estaciones pequeñas donde no se detenían los circos.

La artista circense Silvia Olivares recuerda que:

*“Toda la gente de los pueblitos de alrededor iba a ver al circo a la ciudad en que estuviera. La gente llegaba en camiones, en micros, vehículos, se despoblaba.”<sup>9</sup>*

Una de las grandes atracciones de los circos en ese tiempo eran los animales amaestrados con los que trabajaban en sus funciones. Los circos utilizaban los corrales para ganado que

---

<sup>8</sup> Entrevista Carlos Guerra. 08/08/2007

<sup>9</sup> Historia de Vida Silvia Olivares Núñez. 10/03/2006



tenían las estaciones, solo que para animales exóticos. Lo mismo ocurría con los vagones, donde se utilizaban los carros para el traslado de ganado.

Testigos de la época indican que lo más común era ver a animales más mansos como las cebras, camellos y similares, aunque de vez en cuando se veían leones y ahí llegaba bastante gente a mirar y conocer los ejemplares. El cuidado con los corrales no era tema menor debido a que en ciertas ocasiones se les escapaba un animal a los del circo y duraba bien poco hasta que era atropellado por un tren, momento en que la compañía circense perdía parte importante de su patrimonio.

Al incorporarse al transporte en ferrocarriles el circo se adaptó de manera bastante específica al contexto de las estaciones, los ferrocarriles y la estructura organizacional de la empresa. Sin embargo esta adaptación mantuvo constantemente la idiosincrasia cultural de los artistas circenses y su gran capacidad para ir improvisando soluciones a los problemas a medida que se presentan.

Atributos como la *bohemia* o *ir marcando el paso* dan cuenta de la cultura circense en términos de los esquemas que manejan para resolver situaciones y los criterios que en muchos casos le dan curso a sus vidas. En el cuidado de los animales se deja entrever una situación paralela a las de la *bohemia* o *ir marcando el paso* desarrolladas en la caracterización cultural de los circos durante la década de 1960. Cuando se escapa un animal es un accidente pero cuando numerosos operarios de EFE recuerdan animales sueltos en las estaciones da cuenta de cierto desorden e improvisación en la manera de cuidar a sus grandes atracciones.

Surgen contradicciones al momento de analizar la operación de los circos a nivel general así como en relación a su inserción en el sistema de transporte de los ferrocarriles del Estado. Por un lado notamos la gran capacidad de organización sindical con la capacidad para establecer demandas específicas del gremio, las que se tradujeron en una ley de beneficio fiscal para el transporte en ferrocarriles en el año 1957 y posteriormente la

aprobación para la incorporación de los artistas y trabajadores circenses a un fondo de retiro previsional, en el año 1966 y en la cual tuvo gran participación Abraham Lillo más conocido como “*Tony Caluga*”.

A esto se suma la capacidad efectiva de cada una de las compañías de circo para gestionar el convenio con EFE y acceder a las rebajas tarifarias. También debemos mencionar la efectividad al momento de evadir a los fiscalizadores ferroviarios para continuar su desplazamiento en los vagones B.C. y en general la sorprendente capacidad de sacar sus pequeñas empresas adelante con completa autonomía y recursos escasos.

Los puntos anteriores destacan dentro de una serie de aspectos en los que las compañías circenses en general se desarrollaron con gran eficacia para acceder a beneficios económicos y mayores comodidades en la manera de viajar sobre ferrocarriles. Esto contrasta con aspectos en donde los circos no presentaban tal eficacia para lograr sus fines en cuanto a la cobertura de sus necesidades básicas, el mejor equipamiento de sus empresas y el buen cuidado de sus materiales de trabajo.

Las dificultades para canalizar los ingresos al ámbito familiar y productivo, debido a la *bohemia*, constituyó un problema grave durante el periodo analizado debido a la transversalidad y consecuencias de este. El fenómeno de la *bohemia* destinó gran parte de los recursos generados por las compañías circenses hacia bares y casas de prostitución, privando a los familiares de los jefes de hogar el acceso a bienes de consumo básico y mayores comodidades en la vivienda. En el ámbito productivo dificultó en gran medida la reinversión de los ingresos para el mejoramiento, mantención y adquisición de nuevos materiales de trabajo, punto central en relación a la seguridad laboral dentro de los circos y la gran tasa de accidentes que sufren los artistas.

La mejor alternativa al problema de la orientación de los recursos estuvo representada por los ingresos mediante trueque en las localidades rurales, asegurando el consumo de una

serie de productos agrícolas utilizados por la población como medio de pago para entrar a los circos.

Las contradicciones que encontramos en los diferentes comportamientos nos dan cuenta del interés en la planificación y ordenamiento de ciertas actividades en contraste con el relativo abandono de preocupaciones y aspiraciones relacionadas al bienestar de los circos en tanto familias y empresas.

Frente a esto surge la pregunta de la diferenciación al interior de la comunidad circense, con grandes circos capaces de solventar plantas de 80 o más personas y pequeñas empresas de no más de 10 personas. En el caso del circo “Águilas Humanas” del empresario Enrique Venturino Soto uno de los elementos centrales para su triunfo fueron sus excelentes contactos a nivel nacional e internacional, los que le permitieron reclutar a excelentes artistas y administrar el teatro Caupolicán de manera exitosa. Por otro lado encontramos pequeños circos como en los que trabajaba Grimilda Olave, con serias dificultades para mostrar su espectáculo durante todo el año debido a las lluvias y la falta de una carpa apropiada resistente al agua.

Sin duda que existe heterogeneidad al interior de la cultura circense, expresada en las diferentes visiones de mundo y del circo que tienen cada uno de los integrantes del gremio. Dentro de los elementos más rescatables de los testimonios orales de los circenses de la época se encuentra el énfasis en los procesos de sociabilización y aculturación presente en los circos, caracterizados por una rica vida social llena de encuentros y espacios comunes contextualizados en el espacio social definido por el transporte en ferrocarriles.

Vivencias sobre los rieles

A continuación se encuentran una serie de testimonios de la época orientados a mostrar con mayor claridad las vivencias y modo de vida sobre los ferrocarriles desde la perspectiva de sus propios protagonistas.

Una situación común a la serie de entrevistas realizadas con personas de circo fue su emoción manifiesta al momento de ser consultados respecto al circo y los ferrocarriles, despertando un sinfín de recuerdos y nostalgias de antaño. Ello se traduce en que la totalidad de los entrevistados considera que dicha época fue esencial para el circo y sus integrantes, articulando una forma de vida memorable en torno a los constantes viajes y el modo de vida que se daba en torno a los ferrocarriles del Estado.

La artista circense Patricia Olivares recuerda con alegría las formas de vida de antaño:

*“Y con quien tú hables, uno añora esa época por más que hubiese sido más oprimida, con más necesidades, era más bonito. Si yo incluso me emociono cuando siento los ruidos del circo, tales como cuando clavan una estaca, porque es un sonido familiar que he escuchado toda la vida. Uno sabe que el solo hecho de clavar una estaca significa tanto. Los cabros de ahora en cambio no tienen idea de ese sentimiento que uno tenía. Por ejemplo el ruido de cuando armaban las galerías, que eran diferentes a las de ahora. Todo eso quedó en el libro de los recuerdos para contarlo, y los cabros ni siquiera te entienden.”<sup>10</sup>*

En una serie de aspectos la red ferroviaria tuvo el mismo impacto sobre los circos que sobre otros grupos sociales y realidades nacionales. Abrió e integró al país a sí mismo y a sus productos, fomentó la interacción entre grupos arraigados territorialmente y en general permitió un mayor desplazamiento de todo tipo de bienes y personas. Sin embargo lo más

---

<sup>10</sup> Entrevista Patricia y Susana Olivares. 17/08/2007

relevante de los circos con respecto a los trenes radica en que prácticamente pasaron a vivir sobre los rieles, bien en los carros de carga o en los patios de maniobra de las estaciones.

Las condiciones de vida en ferrocarriles se articularon en torno a los vagones del tren y los terrenos en las estaciones trabajadas, lugares en donde a pesar de no existir demasiadas comodidades se generaban espacios de una rica convivencia social entre los artistas así como entre los circenses y las comunidades locales y funcionarios ferroviarios.

Cuando la compañía ocupaba el tren de pasajeros iban todos juntos jugando a las cartas, comiendo todo tipo de cocavi y escuchando historias que contaban los miembros más antiguos.

*“El tren servía para ir más asociado y unido todo el grupo. Entonces cuando se viajaba nos tomábamos todos los asientos medios juntos e íbamos jugando a los naipes, tomando algún copetito, comiendo sándwiches, huevos duros. Todo el cocaví. Lo otro era que viajar en los trenes era un espectáculo, por los vendedores que suben, las paradas que hace en la estación y uno disfrutaba del viaje en tren.”<sup>11</sup>*

Era común que las personas de más edad fueran contando sus propias aventuras e historias de las diferentes giras que habían tenido y los lugares a los que habían llegado. Ello constituía un espacio de suma importancia en el proceso de socialización de los jóvenes, quienes accedían a un relato de su propia identidad contextualizado en años anteriores.

Al respecto Julio Romero recuerda que:

*“cuando yo tenía 22 o 23 años le ponía atención a lo que nos contaban los antiguos. Entonces contaban las mismas anécdotas de ahora pero contadas por*

---

<sup>11</sup> Entrevista Julio Romero. 16/08/2007

*los viejos, de que salían arrancando, que se hacían los lindos con las minas y todo eso. Y tenían una chispa especial que le ponían para contar el cuento.”<sup>12</sup>*

Al momento en que el tren llegaba a la estación los circenses que viajaban en el carro de pasajeros rápidamente se pasaban al vagón B.C. donde estaban sus cosas y el resto de los artistas del circo. En ese sentido se debe comprender que la práctica común de irse en los carros de carga no se explica completamente por la falta de recursos, sino que en relación a la apropiación del vagón como espacio doméstico. Si bien el vagón llevaba los materiales de la carpa, también transportaba los objetos de uso personal como sus camas, enseres de cocina, ropas y otros.

En varias de las conversaciones, los artistas circenses recordaban la larga duración de los viajes en ferrocarril, especialmente para el norte, y las actividades que realizaban para “matar el tiempo”. Compartían tomando té y yerba mate mientras jugaban a las cartas, mientras los hombres iban tomando vino “como locos de la cabeza” como recuerdan 2 de las hermanas Olivares<sup>13</sup>.

Los niños por su parte iban inmersos en su mundo, jugando e inventando mientras recorrían Chile. Patricia Olivares y sus hermanas se subían sobre los vagones y comenzaban a caminar entre ellos y cuando la locomotora enganchaba con una cremallera ellas se bajaban del tren y caminando lo iban a esperar al final de la cuesta.

Patricia Olivares junto a su hermana recuerdan la impactante soledad del norte Chileno y su noche estrellada, en una ocasión que el ferrocarril quedó parado en una estación que consistía solamente en la casa del jefe de estación.

*“Los víveres se comenzaban a agotar y ahí estaba el jefe de estación que nos comenzaba a ayudar con el té, el café, el azúcar y todas las cosas que nos iban*

<sup>12</sup> Entrevista Julio Romero. 16/08/2007

<sup>13</sup> Entrevista Patricia Olivares y Susana Olivares. 17/08/2007

*faltando. Eso si que era una forma de vida itinerante, totalmente. Y bastante nómada. Nada que ver como ahora que tenemos otra forma de vida, con las casas, las casas rodantes, las casas americanas el que puede. Y vivíamos de lo que había, en pleno contacto con la naturaleza, porque esas noches estrelladas del desierto son algo maravilloso.*”<sup>14</sup>

Ahí estuvieron alrededor de 1 semana hasta que pasó el próximo tren, días durante los cuales el jefe de estación les fue suministrando diferentes víveres y alimentos ya que no existían lugares donde comprarlos. Cada día era igual al otro pero se sumaba una aventura nueva, las hermanas Olivares eran niñas en ese entonces y recuerdan de cómo jugaban en el desierto y se entretenían jugando al circo.

En pueblos más grandes como Victoria y Lautaro se quedaban más días para aprovechar la afluencia de público. En las ciudades más grandes la estadía podía durar un mes, o incluso se internaba esperando que pasaran los peores meses del invierno. Uno de los beneficios que tenía el transporte por ferrocarriles es que cuando estaba bueno el tiempo podían hacer la función y cuando se ponía malo el clima podían ir al carro del tren hasta que pasara la tempestad.

Al interior de los vagones B.C. los artistas circenses encontraron resguardo de condiciones adversas como los fuertes vientos, el sol del desierto, la humedad del sur y el frío nocturno. Las múltiples ventajas de haber establecido el espacio doméstico sobre los vagones del tren eran el mayor resguardo frente al clima, protegiendo de las comunes lluvias en el sur del país o aminorando las variaciones térmicas en las zonas más secas del norte además de protegerlos de la humedad del suelo que de otra manera era inevitable en sus pequeñas carpas.

Otra ventaja de los carros B.C. consistió en la protección general sobre los bienes de las familias circenses, las que ahora no debían preocuparse de la misma manera sobre sus

---

<sup>14</sup> Entrevista Patricia Olivares y Susana Olivares. 17/08/2007

objetos personales. Los vagones quedaban al interior de las estaciones de ferrocarriles y las familias circenses les ponían un candado para evitar que robaran sus pertenencias, lo que les daba mayor tranquilidad a la hora de salir al pueblo a comprar o hacer diferentes diligencias.

La vivienda en los vagones estableció una organización diferente del espacio familiar, en el que todas las familias pasaron a vivir juntas en un mismo vagón. Antes de ingresar a ferrocarriles, e incluso en la década de 1960 cuando se encontraban trabajando en áreas sin cobertura ferroviaria, las familias circenses vivían en carpas de lona que montaban en el suelo alrededor de la carpa del circo. Cada familia nuclear contaba con su carpa propia y había otras carpas para los solteros o artistas que estaban contratados pero que no pertenecían a la familia principal que formaba la compañía.

Con los vagones B.C. la totalidad del grupo de artistas pasó a convivir en el mismo espacio, especialmente durante los largos viajes del ferrocarril que podían llegar a durar más de una semana. Este espacio común fue cuna de una serie de eventos y anécdotas propias de la vida cotidiana, en donde se jugaban naipes, se “mataba” el tiempo con el alcohol y se contaban historias sobre el circo y otros temas.

El principal elemento que ha quedado en el discurso de los artistas circenses apunta a la importancia que tuvo la convivencia al interior de los ferrocarriles durante la década de 1960, donde se gestó un modo de vida rico en experiencias sociales vinculadas al grupo en un espacio que fomentaba la transmisión de vivencias y aventuras relacionadas al circo. Un segundo elemento de gran importancia en el análisis del discurso de los artistas circenses entrevistados corresponde a la gran importancia que le dan a la posibilidad de protección que brindaron los vagones B.C., protegiéndolos de la lluvia y el mal tiempo en general.

Uno de los reverses de la mayor protección y comodidad brindada por los vagones B.C. estuvo dado por el relativo hacinamiento de los integrantes de la compañía, incluidos los matrimonios, quienes difícilmente podían encontrar privacidad al interior de los mismos.



Sobre esto no se encuentran referencias en la serie de entrevistas realizadas y se desconocen los motivos para obviar una situación como esta. Se cree que puede deberse a una idealización de las experiencias vividas sobre los ferrocarriles, las que se comparan constantemente con el modo de vida actual y en ese sentido se pasa por alto la situación de hacinamiento. Especialmente si consideramos que el patrón de asentamiento de hoy en día ha evolucionado hacia los carromatos, los que son utilizados preferentemente por la familia nuclear y cuentan con televisores y otros medios que desalientan la transmisión de experiencias al interior del grupo.

Al momento de llegar a las estaciones había ocasiones en que las familias circenses debían devolver el vagón a la compañía de ferrocarriles para luego armar sus campamentos con las carpas y todos sus enseres. La situación de todas maneras les permitía protegerse en caso de lluvias ya que estando dentro de la estación se encontraban una serie de vagones vacíos en los que podían tomar resguardo.

Julio Romero recuerda una gira realizada hacia el norte alrededor del año 1976, cuando la empresa ya había abolido las tarifas especiales de carácter social. A pesar del incremento en los costos aún continuó por algún tiempo el uso de ferrocarriles por parte de las compañías circenses, aunque casi siempre había momentos de la gira en que una compañía circense debía salirse de los vagones para combinar con otro tipo de transportes.

En el norte era común tener que llegar en camiones a ciertos poblados mineros como Inca de Oro, Llanta o Mejillones. Julio Romero recuerda que allí los circos presentaban llenos “de tumbo a tumbo” y se iba corriendo la voz de pueblo en pueblo sobre su llegada a la zona.

Carlos Guerra, funcionario de EFE recuerda:

*“Yo admiraba siempre a los circos porque le daban alegría a la gente, esos eran pueblos que tenían un bus en la mañana y otro en la noche, donde no se*

*podía ir a un pueblo grande. Entonces la principal anécdota es que los circos le daban alegría, y bueno a todos porque nosotros también gozábamos en ese sentido. La gente tiene la imagen de la estación central donde tú tienes todo a la mano, que hay panadería y todo, pero nadie se da cuenta de estaciones donde nosotros teníamos que estar 15 días sin pan y proveérmolo por nosotros mismos.”*

En esos lugares había muchas empresas mineras extranjeras, las que les pagaban a sus empleados con fichas para que fueran a canjearlas por mercadería en sus almacenes. Muchas de las personas que iban a los circos les pagaban la entrada con estas fichas, por lo que al finalizar su estadía en los pueblos la gente de circo iba a canjear mercadería con las fichas recaudadas. Ello era particularmente conveniente ya que había muchos productos importados que no se encontraban en otras partes del país y constituían verdaderas novedades o simplemente eran bienes de uso común a precios más bajos.

La artista circense Patricia Olivares confirma el hecho de que en el norte se trabajaba principalmente en las oficinas salitreras:

*“Uno salía de Calera que era el centro del ferrocarril hacia el norte. Y se demoraba hasta Coquimbo una semana y en cada estación el tren seguía pero el carro o los 2 o 3 carros del circo se quedaban. Lo desenganchaban y ahí bajábamos el circo y nos montábamos en los predios del ferrocarril. Trabajaba el circo y de nuevo se montaba en los carros para continuar con el viaje. En ese tiempo la gente viajaba en los carros del tren, es como si fueran nuestros carromatos de ahora (casas rodantes), aunque una comparación completamente diferente a como se vive ahora con todas las comodidades.*

*Entonces de ahí a Coquimbo uno se iba directo a Copiapó que eran unos 20 a 25 días en llegar por tren. Porque iba parando en Incahuasi, en todos los pequeños minerales que había por ahí, y en cada uno de ellos el tren paraba y*

*nos dejaba ahí. Entonces ahí nos quedábamos esperando hasta una semana para que el tren volviera y nos llevara al otro pueblo. A veces uno quedaba en plena pampa parado ahí y no había casas así que uno tenía que llevar mercadería, anafres a parafina, agua, víveres, lámparas de carburo y todo lo necesario para poder quedarse en esos lugares.”<sup>15</sup>*

Al mago circense Gustavo Caprario le tocó viajar en tren alrededor del año 1961. Había salido del país cuando era pequeño ya que sus padres se fueron en gira hacía Perú y Bolivia. Pasados unos años decidieron regresar bajando desde Bolivia a Calama con el “Royal Dumber Circus”, viajando en tren y haciendo toda la pasada en el F.C. de Antofagasta. El circo no trabajó en Calama sino que en Chuquicamata debido a que la empresa Estadounidense que trabajaba la mina compró alrededor de 12 espectáculos. Durante ese tiempo la estadía fue en cabañas y hoteles, para después bajar en carros especiales que puso la minera para llegar a Antofagasta y proseguir con la gira.

Las poblaciones mineras durante la década de 1960 pasaron a convertirse en uno de los mayores polos de desarrollo del circo en el ámbito privado. Estos espacios se convirtieron en las nuevas contrapartes “privadas” en el esquema productivo de las compañías circenses, tal como lo fueron los fundos durante la década de 1940. Las poblaciones mineras surgen en el imaginario de 1960 como un referente clave dentro de los circos en tanto espacio laboral y espacio de consumo privilegiado.

Los poblados mineros desde el punto de vista laboral fueron una excelente fuente de ingresos para las compañías circenses que recorrían la zona. El público ovacionaba la llegada de los circos y generalmente iba a ver los espectáculos más de una vez. La sensación de los entrevistados al respecto indica que eran tratados como celebridades, caso similar al de los pequeños pueblos en el Sur, entablando relaciones de amistad con los habitantes que eran re-activadas y puestas en juego cada vez que los circos volvían a la localidad.

---

<sup>15</sup> Entrevista Patricia Olivares y Susana Olivares. 17/08/2007

La configuración del espectáculo circense en la década de 1960 estuvo dada principalmente por la distribución del espacio circundante al circo, en el sentido del espacio doméstico, el espacio creado en el transporte y el espacio de trabajo en las estaciones de EFE.

El constante movimiento de las compañías circenses los ha llevado a domesticar diferentes espacios en razón de sus necesidades de convivencia familiar, transformándolos en hogares provisorios usados durante gran parte del año. Los vagones pasaron a formar un espacio privilegiado para los circenses que se transportaban en ferrocarriles, quienes accedieron a una primera versión de lo que son las actuales casas rodantes utilizadas por el gremio. Vagones que brindaron protección del clima y conformaron su solución habitacional durante la década de 1960, proporcionando un espacio común que en la actualidad es altamente valorado en contraste con las pequeñas casas rodantes donde no viven más de 5 personas.

A pesar de que las condiciones habitacionales al interior de los vagones B.C. probablemente implicaron diferentes grados de hacinamiento, la serie de testimonios recopilados dan cuenta de una valoración positiva en términos de los beneficios sociales que estableció en cuanto a la convivencia así como en la protección espacial de la naturaleza.

Las redes de conectividad asociadas a la estación de ferrocarriles permitieron que más gente llegara a ver al circo desde diversos puntos. Al mismo tiempo que aumentó la capacidad de desplazamiento se incrementó la capacidad de convocatoria gracias al montaje de sus carpas y espectáculos al interior de los patios de maniobra de las estaciones de ferrocarriles.

La operación de los circos en el esquema de transporte de EFE constituyó el principal hito durante la década de 1960, estableciendo las condiciones materiales, sociales y culturales para el desarrollo de una serie de experiencias y vivencias altamente significativas para el

gremio circense en cuanto al reconocimiento de los mismos como benefactores exclusivos de la política cultural Estatal orientada a los circos nacionales.