



**UNIVERSIDAD AUSTRAL DE CHILE**  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES  
ESCUELA DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES

**TRABAJADORES FERROVIARIOS DE LA COMUNA DE VALDIVIA Y  
LA CONSTRUCCION DE SU IDENTIDAD EN TORNO A LA EMPRESA DE  
FERROCARRILES DEL ESTADO (EFE), 1973-1993.**

POR:  
Ana Karen Polanco Silva

Seminario de Tesis para optar al Título profesional de Profesor de Historia y Ciencias Sociales, al Grado de Licenciado en Historia, Licenciado en Educación y Bachiller en Humanidades y Ciencias Sociales.

Profesor Patrocinante:  
Ricardo Molina Verdejo  
Instituto de Historia y Ciencias Sociales

Valdivia, Chile 2015

## AGRADECIMIENTOS

El primer día de clases iba totalmente dispuesta a aprender, a prepararme para ser una profesional, a encontrarme con distintas personas, en definitiva a conocer un mundo totalmente nuevo para mí. Pero nunca me imagine las maravillosas experiencias de vida que pasaría durante estos cinco años de carrera universitaria, claro que con varias dificultades que fueron más fáciles de sortear gracias al apoyo incondicional de mis seres queridos y desde el cielo mi abuelita Sara y mi hermana Andrea. Por ello debo agradecer en primer lugar a mi hermosa familia, a mi padre Iván que siempre estuvo para entregarme un abrazo apretado cuando lo necesitaba, mi madre Verónica incondicionalmente preocupada de que no me falten energías para seguir, preparando unos ricos chocolates calientes con galletitas. A mi hermana Giovanna por escucharme cada vez que tenía una presentación o debía prepararme para una clase, opinando y criticando lo que le parecía aburrido o felicitándome por lo que aprendía conmigo. A mi hermano Iván por ayudarme cada vez que me veía en algún aprieto electrónico y por sus chistes tan ‘sumbirumbicos’ que me hacía reír. También agradezco a mi tía Jeanette que siempre estuvo dispuesta a prestarme su ayuda en lo que le pedía.

Una mención especial para Francisco, mi pareja que desde el comienzo de este camino me apoyo y ha soportado mis cambios de humor, mis momentos de estrés, mi carácter complicado, transformando cualquier inconveniente en algo positivo del cual aprender y sacar lo positivo de la vida.

También agradezco a mis compañeros y mucho más que eso a mis grandes amigos, a Cristóbal por estar conmigo en momentos difíciles y enseñarme a reírle a la vida, a Matilde por ser mi confidente y mi apoyo incondicional. También a Francisca por su buen humor y sinceridad, a Paulina por sus sabios consejos y a Camila por su divertida forma de ser.

Agradezco al profesor Ricardo Molina por su apoyo, orientación permanente y clara en el desarrollo de esta investigación. Al igual que a los profesores de la Licenciatura que en cada presentación de avances hicieron un aporte a mi escrito.

## ÍNDICE

	<b>PÁG</b>
<b>I INTRODUCCIÓN</b>	<b>5</b>
<b>II MARCO TEÓRICO</b>	<b>9</b>
<b>Discusión Bibliográfica</b>	<b>18</b>
<b>III ALCANCES METODOLÓGICOS</b>	<b>22</b>
<b>IV MARCO DE INTERVENCIÓN</b>	<b>24</b>
<b>Capítulo I</b>	
<b>1.1 Ferrocarril en Chile y su nueva lógica en las ciudades.</b>	<b>24</b>
1.2. Ferrocarril en el sur.	<b>31</b>
<b>Capítulo II</b>	
<b>2. Los Trabajadores Ferroviarios y la Empresa de Ferrocarriles del Estado 1889-1973.</b>	<b>35</b>
2.1 Cuatro etapas del Ferrocarril en Chile.	<b>36</b>
<b>Capítulo III</b>	
<b>3. Conformación de la Identidad Ferroviaria.</b>	<b>47</b>
<b>3.1. Identificación del trabajador con su condición de ferroviario.</b>	<b>47</b>
3.1.1 Vínculos familiares.	<b>48</b>
3.1.2 Ingreso a la Empresa y carrera funcionaria.	<b>54</b>
<b>Capítulo IV</b>	
<b>4. Consolidación de la Identidad Ferroviaria.</b>	<b>57</b>
4.1 Las Organizaciones de Ferroviarios.	<b>57</b>
4.2 Espacios y momentos de socialización	<b>64</b>
4.3 Significado de haber pertenecido a Ferrocarriles.	<b>68</b>

<b>Capítulo V</b>	
<b>5. Carrera funcionaria y personal en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.</b>	<b>72</b>
<b>Capítulo VI</b>	
<b>6. El Ocaso de la Madre Empresa.</b>	<b>80</b>
6.1 Rutas de Hierro intervenidas a través de la modernización neoliberal.	<b>80</b>
6.2 Las causas del ocaso y futuro de EFE según los ferroviarios.	<b>93</b>
6.3 Impacto del ocaso de EFE en los ferroviarios.	<b>103</b>
<b>V CONCLUSIONES</b>	<b>108</b>
<b>VI ANEXOS</b>	<b>114</b>
<b>VII BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS</b>	<b>128</b>

## INTRODUCCIÓN

Los trabajadores ferroviarios como grupo humano con una identidad laboral propia nacida al amparo de la influencia social, económica y política que tuvieron los Ferrocarriles en el desarrollo de nuestro país desde principios del siglo XX hasta los años 90, no ha sido estudiados en profundidad. Las investigaciones históricas han estado preferentemente orientadas a sus organizaciones sindicales, a su movimiento reivindicativo y a su intervención en el movimiento obrero nacional, a sus condiciones sociales y laborales y a determinados momentos en que han sido protagonistas de hechos de importancia sociopolítica que han marcado la historia nacional.

Se debe considerar que la irrupción de la dictadura militar en 1973 el marco institucional de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) recibió rotundos cambios en la dotación del personal en función de la oferta y la demanda, ocasionando consecuencias nefastas a su desempeño económico. Para lograr un óptimo uso de los recursos comprometidos se reservó la conducción de la empresa a sociedades anónimas, quienes debían solventar los gastos básicos de mantención y buen manejo financiero, pero siempre ajustándose a las políticas de administración de las empresas públicas.

A partir de ello, se generaron variables que contribuyeron a que la situación detonara en una crisis. Entre 1977 y 1979 se produjo una masificación del transporte por carretera debido a que los costos de mantención eran inferiores a los del ferrocarril, es más, ese mismo año se pasa de un ferrocarril con tracción a vapor a uno eléctrico, terminando con diferentes ramales y aportes que hacía el Estado. A inicios de los años noventa, EFE requería de un importante impulso, ya que estaba al borde del abismo económico y financiero sobre todo por las deplorables condiciones laborales de sus trabajadores, a raíz del desmembramiento que se llevó a cabo durante el régimen militar<sup>1</sup>.

Es así como después de diversos intentos de privatización y cierre de servicios, en 1990 toma el poder un gobierno democrático, que pretende sacar a la Empresa del pozo en el que estaba sumida. Para eso en 1992 se promulgó la Ley orgánica de Ferrocarriles del Estado, que permite la privatización del transporte de carga y el arriendo por concesión de

---

<sup>1</sup> Cristian Saieh, *La privatización del área de carga de la empresa de ferrocarriles del Estado en Chile: ¿Una negociación atípica?*, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1996.

ciertos bienes ferroviarios<sup>2</sup>. La idea era pasar de un servicio público al de empresa netamente comercial, pero sus esfuerzos en inversiones públicas, especialización de los servicios de pasajeros en los recorridos más concurridos y el mismo traspaso de la carga a manos privadas, no resultaron significativos para transformarlo en un medio de transporte sustentable y beneficioso para sus trabajadores.

Lo anterior generó a nivel nacional y sobre todo a nivel local, tal como ocurrió en Valdivia, consecuencias sociales y culturales que impactaron en los principales actores del proceso y muy particularmente en los trabajadores, debido a que el despido masivo fue inevitable por las nuevas políticas de la empresa. Aunque las nuevas prácticas de mercado empleadas contribuyeron con mejoras estructurales y de implementación de tecnologías, lo que se pretendía era la sustitución de la labor de los asalariados de modo de reducir el gasto presupuestario y aumentar las ganancias. El prescindir de gran cantidad de trabajadores fue amortiguado por un sistema de indemnizaciones compensatorias, sin embargo el hecho que los ferroviarios constituyeran uno de los grupos de trabajadores más importantes a nivel nacional, por cantidad, la que alcanzaba alrededor de veinte mil funcionarios a mediados de siglo y por la trascendencia social, política y económica que tuvieron los Ferrocarriles como principal medio de transporte, vehículo de desarrollo y progreso, hizo que se viera afectada su condición de estabilidad laboral y de bienestar social, elementos constitutivos de su identidad laboral.

En este contexto, esta investigación se propone descubrir y analizar el proceso de construcción, desarrollo y decaimiento de la identidad de los trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) entre los años 1973-1993, momento en el cual el bienestar social de la Empresa se vio perjudicado por las políticas económicas del Estado que determinaron su ocaso en 1993 cuando el personal de ferrocarriles se reduce aproximadamente a 2.800 funcionarios. Para ello es necesario contextualizar la situación social de los ferroviarios hacia mediados del siglo XX, puesto que ella permitirá comprender cuál es la base sobre la cual se sustenta la identidad ferroviaria.

---

<sup>2</sup> Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Ley Orgánica de Ferrocarriles del Estado, Congreso Nacional, 1992, Disponible en: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30537>, visitado el 12 de diciembre de 2013.

En términos generales, esta temática ha sido investigada a partir de distintos enfoques basados en la historia de los ferrocarriles desde su nacimiento, desarrollo y decadencia, los que utilizan la memoria y la fotografía para transmitir las vivencias de ese pasado que paso tal como ocurrió, pero la presente investigación intenta establecer los efectos del proceso de desmantelamiento de EFE en la identidad de los trabajadores ferroviarios a través del análisis de trayectorias de vida contrastado con prensa de la época, para contribuir a la conservación del patrimonio local y nacional.

No obstante, la investigación se formula en base a las siguientes interrogantes: ¿En qué medida el proceso de reformas de EFE (1973-1993) ocasionó transformaciones en la identidad de los trabajadores ferroviarios de la comuna de Valdivia? ¿Cómo enfrentaron los trabajadores de EFE de la comuna de Valdivia económica, familiar y laboralmente las políticas nacionales de transporte ferroviario? y, ¿De qué manera las memorias individuales de los ex trabajadores ferroviarios se encuentran enmarcadas socialmente? ¿Se puede afirmar entonces la existencia de una memoria colectiva? Y a partir de estas interrogantes, nos proponemos los siguientes objetivos:

*Objetivo general.*

- Establecer el impacto que generó en la construcción de identidad de los trabajadores ferroviarios de la comuna de Valdivia, el proceso de desmantelamiento de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) entre 1973-1993.

*Objetivos específicos.*

- Distinguir las características de la identidad de los trabajadores ferroviarios de la comuna de Valdivia, para efectos de vincular las experiencias de su vida laboral compartidas a sus respectivos núcleos familiares.
- Indagar en el proceso de desmantelamiento de EFE y su relación con la situación social de los trabajadores a finales del siglo XX, sobre todo vinculando el despido masivo de los ferroviarios de la comuna de Valdivia con las regulaciones establecidas.

- Identificar las estrategias que utilizaron los ex trabajadores ferroviarios de la comuna de Valdivia para presionar al Estado, a partir de la desvinculación de gran número de trabajadores de la empresa.

En cuanto a la estructura de la investigación, se establece un primer capítulo en el que se contextualiza la llegada del Ferrocarril a Chile y en particular a la Comuna de Valdivia. En el siguiente se analiza el desarrollo de la organización y de las actividades reivindicativas de los trabajadores ferroviarios y de los avances en materia de legislación laboral entre 1889-1973. En el tercer capítulo, se consideran los factores familiares y sociales que contribuyó a la conformación de la identidad ferroviaria. Luego se examinan las condiciones laborales que contribuyeron a la conformación de dicha identidad. Y finalmente, se plantean las causas del ocaso de la Empresa según los ferroviarios y el impacto que esto tuvo para ellos.

## II. MARCO TEÓRICO.

Con el objetivo de comenzar a indagar en torno al problema de investigación, se han seleccionado dos conceptos principales: Identidad y Modernización.

### **Identidad laboral.**

Algunos historiadores en Chile<sup>3</sup>, han investigado el concepto de identidad desde diferentes perspectivas, originando enfoques que lejos de lograr un punto en común, han establecido versiones muy particulares, lo que obliga a los investigadores a tomar ciertos aspectos en un intento de lograr consensos. En el caso de los estudios de identidades laborales nos encontramos con dos conceptos (identidad y trabajo) que por sí mismos son sumamente complejos dado que contienen, a la vez múltiples dimensiones de la vida social, siendo como una de las categorías que mejor muestran la compleja relación entre las estructuras y los sujetos. Ahora bien, Jorge Larraín nos permite proponer un concepto más generalizado de identidad, referido a un “proceso intersubjetivo de reconocimiento mutuo por parte de una comunidad imaginada, es decir, es una cualidad o conjunto de cualidades con las que una persona o grupo de personas se ven íntimamente conectados”<sup>4</sup>, en este caso se determinan tres elementos esenciales: la auto-conciencia, el auto-reconocimiento y la memoria.

Claude Dubar plantea que “la identidad no es otra que el resultado a la vez estable y provisorio, individual y colectivo, subjetivo y objetivo, biográfico y estructural, de los diversos procesos de socialización que, conjuntamente, construyen los individuos y definen las instituciones”<sup>5</sup>. Por lo tanto, la identidad individual se vincula con la capacidad de las personas de reconocerse y auto-legitimarse<sup>6</sup>, con modos de vida que les permite diferenciarse de los demás y ser, por ello, únicas e irrepetibles. Al formar estas identidades personales, los individuos comparten ciertas lealtades grupales o características tales como la religión, profesión, género, clase, nacionalidad, etc., las que son culturalmente

---

<sup>3</sup> Entre ellos destacan Mario Garcés, *Crisis social y motines populares en el 1900*, Santiago, LOM Ediciones, 2003. Julio Pinto y Verónica Valdivia, *¿Chilenos todos? La construcción social de la nación (1810-1840)*, Santiago, LOM Ediciones, 2009.

<sup>4</sup> Jorge Larraín, *Identidad Chilena*, Santiago, LOM Ediciones, 2001, 23,30.

<sup>5</sup> Claude Dubar, El trabajo y las identidades profesionales y personales, *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires, 2001, Año 7, n°13, 5.

<sup>6</sup> Garcés, *op. cit.*, 34.

determinadas y que “contribuyen a diferenciar al sujeto y a su sentido de identidad”<sup>7</sup>, lo que puede además ir cambiando y ser influido por las expectativas de la sociedad sobre el individuo. Para que la identidad de un actor social logre constituirse como tal, es necesario desarrollar “la capacidad de auto-reconocerse y hacer más eficaz su propia acción histórica”<sup>8</sup>, es decir, a partir de su identificación consigo mismo puede establecer cuál es su rol en la sociedad.

Ahora bien, también es posible establecer la identidad colectiva que es definida como un “imaginario social que integra a ciertos sujetos en base al apego por ciertos emblemas comunes y a través de mecanismos simbólicos de conmemoración”<sup>9</sup>, es decir, a partir del uso y reconocimiento de ciertos elementos comunes, un colectivo se siente parte de ello y crea un vínculo que los une: “La dura experiencia compartida y los lazos familiares o territoriales muy intensos fueron también configurando sentimientos de solidaridad grupal que en ocasiones podían revelarse muy sólidos”<sup>10</sup>. Además la identidad está vinculada al concepto de sociedad y percepción que se tiene de la propia posición dentro de ésta, incluyendo las expectativas o las normas que forman parte del mismo proceso unitario de conformación de la identidad. Cabe considerar que en la construcción de identidad, pueden ocurrir procesos de desarticulación que tienden a segregar a individuos que dejan de verse en términos de contextos colectivos tradicionales que antes les daban el sentido de “comunidad imaginada”<sup>11</sup>.

En la misma perspectiva de identidad colectiva pero en el ámbito laboral, Dubar reconoce cuatro ‘figuras de identidad’ en función de la división del trabajo<sup>12</sup>: 1) ‘cultural’, en tanto que la identidad no puede reducirse al ámbito laboral sino al amplio espectro de la cultura; 2) ‘de categoría’, es decir, cuando se es identificado en un grupo (profesional o de oficio); 3) ‘instrumental’ en función de una relación precisamente instrumental con el trabajo y 4) ‘de status’ en tanto una identificación con la empresa. Además añade la ‘identidad de empresa’ (por la continuidad de la carrera y el reconocimiento), ‘de red’

---

<sup>7</sup> Larraín, *op.cit.*, 25.

<sup>8</sup> Garcés, *op. cit.*, 137.

<sup>9</sup> Pinto y Valdivia, *op. cit.*, 12, 102, 120.

<sup>10</sup> Julio Pinto, *Desgarros y utopías en la pampa salitrera. La consolidación de la cuestión social (1890-1923)*, Santiago, LOM Ediciones, 2007, 154.

<sup>11</sup> Larraín, *op. cit.*, 40-45.

<sup>12</sup> Dubar, *op. cit.*, 8.

(como rupturas voluntarias de trayectoria y reconocimiento externo), de 'categoría' (continuidad de carrera pero sin reconocimiento) y de 'no trabajo' (rupturas sufridas y amenazas de exclusión).<sup>13</sup> Ahora bien, los elementos de identidad varían de acuerdo a los sujetos que se relacionan bajo un contexto laboral determinado. Si bien este enfoque teórico resulta útil para el análisis de las dinámicas identitarias, no se centra tanto en el proceso individual de la construcción de la identidad sino en los referentes externos que hacen comprensible las maneras en que se expresa la identidad colectiva. Es decir, esta perspectiva observa la identidad como el resultado general y no tanto como un proceso personal en constante movimiento.

Las investigaciones de Marcela Gleizer<sup>14</sup>, se enfocan en el proceso identitario en el sujeto, ya que contempla de la identidad como una forma de acción del individuo sobre sí mismo, que implica, además de reflexión, un proceso de identificación, una acción sobre el mundo social y el mundo de vida. Esto significa una interacción de tres elementos: el mundo social, mundo intersubjetivo y universo simbólico<sup>15</sup>.

**a) El mundo social**, como parte del 'mundo de vida', está determinado por las estructuras económicas y sociales, las cuales instituyen jerarquías, reglas, orientaciones, formas de actuar, etc. En este ámbito, el trabajo, como actividad económica y social, provee al individuo de un marco referente que regula sus acciones: para vivir es necesario trabajar, y para trabajar hay que atender a diferentes estructuras normativas, estableciéndose con esto relaciones de poder y dominación –lo que implica conformación de grupos y/o colectividades<sup>16</sup>;

“Las diversas iniciativas de auto-organización de los artesanos para enfrentar solidariamente sus problemas de salud y educación- problemas que evidenciaban una radical ausencia de políticas estatales eficaces para enfrentarlas- permitieron a los artesanos, empleados y obreros encontrarse, reunirse periódicamente, establecer locales propios, acordar libremente compromisos entre sí; en pocas palabras,

---

<sup>13</sup> *Idem.*

<sup>14</sup> Marcela Gleizer, *Identidad, Subjetividad y sentido común en las sociedades complejas*, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO, México, 1997.

<sup>15</sup> *Ibid*, 18.

<sup>16</sup> Enrique de la Garza, *Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto ampliado*. Nuevo tratado de Estudios laborales, México, UAM, 2005, 13.

fortalecer y crear lazos más sólidos y más ricos de sociabilidad al interior del mundo popular”<sup>17</sup>.

Por lo tanto, el trabajo se transforma en una parte sumamente importante del mundo social dado que en él se encuentra el ‘significado objetivo’<sup>18</sup> del trabajo y a través de él se conforman los vínculos con otros mundos sociales igualmente complejos (Familia, Educación, Religión, etc.). Por ejemplo;

“El patio común del conventillo, en este sentido, era escenario de una rica y fuerte sociabilidad: Lugar de juego de los niños, del lavado de ropa, del intercambio de cuentos y noticias, etc. Ello contribuía- por cierto- al desarrollo de fuertes lazos de solidaridad entre los habitantes de los conventillos y podía traducirse en el cuidado común de los niños y en el apoyo en situaciones aflictivas, como enfermedades, muertes o desgracias”<sup>19</sup>.

**b) Mundo intersubjetivo** entiéndase como “el espacio donde se dan las interpretaciones que el individuo realiza en el mundo social en el que se desarrolla y que comparte con otros sujetos”.<sup>20</sup> El mundo intersubjetivo es un diálogo permanente entre mis creencias, deseos, emociones, valoraciones y el mundo que nos rodea. Convirtiéndose en un proceso constante de construcción y reconstrucción. Como señala Enrique De la Garza, “los sujetos no actúan ni dan significado sólo por su situación en las estructuras, pero para actuar pasan por el proceso de dar sentido y decidir los cursos de la acción. El cambio de actividad productiva modifica los mundos intersubjetivos en tanto que genera nuevos órdenes subjetivos y con ello nuevas identidades”<sup>21</sup>.

**c) Universo simbólico**, de acuerdo a las investigaciones de Berger y Luckman, corresponden a marcos de referencia universal: es decir, “un cuerpo de tradición que integra un gran número de definiciones de la realidad y presenta el orden institucional del individuo como realidad simbólica”<sup>22</sup>. En este sentido el trabajo es, además de ser parte del mundo social y el mundo intersubjetivo, un universo simbólico en tanto a la serie de valoraciones culturales que se le han atribuido. Ello genera un gran peso subjetivo para el

---

<sup>17</sup> Garcés, *op. cit.*, 32.

<sup>18</sup> El significado objetivo surge de los contextos ya dados en el mundo social, el mundo externo, independientemente de sujeto que los aprehende. Gleizer, *op. cit.*, 75.

<sup>19</sup> Garcés, *op. cit.*, 53.

<sup>20</sup> Peter Berger y Thomas Luckmann, *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires, Editorial Amorrortu, 1983, 79.

<sup>21</sup> De la Garza, *op. cit.*, 28.

<sup>22</sup> Berger y Luckman, *op. cit.*, 105-106.

individuo ya que la sociedad demanda trabajar no sólo para incorporarse en las actividades económicas, sino porque además, para ser ‘un hombre de bien’, hay que trabajar. Por otra parte, en el trabajo remunerado se ponen en práctica una serie de valoraciones tales como la responsabilidad, ética, lealtad, inteligencia entre otros. Así el trabajo desempeñado otorga diversas atribuciones al individuo que sin duda son elementales en la construcción de su identidad (ser muy trabajador, flojo, eficiente, capaz, etc.), por lo que “elaborar códigos compartidos de sentido, recuerdos y experiencias comunes, que con el correr de los años y las décadas irán cristalizando en referencias más o menos transversales de identidad”<sup>23</sup>. De esta manera, el universo simbólico es fundamental para la construcción de la identidad<sup>24</sup>.

Estas tres categorías: mundo social, mundo intersubjetivo y universo simbólico, interactúan generando “una dinámica entre la identidad objetivamente atribuida (por la sociedad) y el significado que se le establece. Para que el significado subjetivo de la propia identidad pueda armonizarse con el significado atribuido por la sociedad, requiere ser ubicado en el marco del universo simbólico.”<sup>25</sup> A todo ello, hay que agregarle el orden institucional que norma sobre pautas de vida, de cómo se debe vivir la vida. Lo que significa que entendemos la identidad como la acción constructiva que el individuo realiza interiorizando elementos simbólicos externos (concebidos por el mundo social -estructuras sociales- y los “otros” individuos), incorporándolos a sus propias subjetividades para después transmitirlos al mundo exterior dentro de un universo simbólico y momento determinado (para que pueda ser visto, identificado por los “otros”). En otras palabras, la construcción de la identidad se gesta cuando el individuo interioriza las significaciones del mundo social (ingresar a un trabajo en un contexto biográfico particular), las incorpora a subjetivamente a su vida (mundo intersubjetivo) para después externalizarlas en el universo simbólico (ser un buen trabajador) el cual también tiene una representación en el mundo social en escenarios específicos (en la oficina, taller, fábrica, etc.).<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Pinto y Valdivia, *op. cit.*, 205.

<sup>24</sup> Gleizer, *op. cit.*, 49.

<sup>25</sup> *Idem.*

<sup>26</sup> Gleizer, *op. cit.*, 47.

## **Modernización.**

En torno al concepto “modernización”, desde el ámbito económico, existen extensos debates, que hacen referencia a sus usos y límites de extensión. A partir del siglo XX, se observa una tendencia a entender la modernidad como progreso, caracterizado por el desarrollo de transformaciones estructurales que involucran aspectos políticos, económicos y culturales<sup>27</sup>. A partir de ello, es importante analizar la influencia de las transformaciones económicas ocurridas en Latinoamérica a lo largo de su historia, tanto a nivel institucional cómo material, las que paulatinamente fueron provocando cambios culturales, que desencadenaron convenientes procesos de modernización. De acuerdo a esta instancia, la modernidad ha de ser entendida en un análisis histórico, basada en autores latinoamericanos como Gabriel Salazar, Manuel Gárate, Ernesto Laclau, Rodrigo Núñez y Karen Alfaro que nos permitan superar las deficiencias que ha tenido el uso de la distinción entre lo tradicional y lo moderno.

El concepto de modernización se puede asociar a cambios cuantitativos en los niveles relativos a crecimiento económico, social, tecnológico y cultural;

“Este modelo inauguró una serie de cambios en las políticas públicas y en la lógica desarrollista de redistribución del ingreso estatal, por ello se asiste a la jibarización de las políticas sociales, por parte de un Estado que reduce los costos en bienestar social. En este marco se explican las medidas de reconversión, traspasando los costos de este proceso a los privados respecto a su implementación y los costos sociales, económicos a los propios trabajadores”<sup>28</sup>.

Aquella interpretación sirve para contrastarlo con esquemas desarrollistas de progreso, que sitúan a los países subdesarrollados en la misma línea de evolución social de los países desarrollados, observando entre ellos sólo una distancia determinada por los ingresos, superable a favor de uno o en contra de otro, precisamente, a través de la modernización.

A pesar de que la modernización a través de la “dinámica engendrada por la apertura comercial y por la globalización de los mercados se ha traducido en una

---

<sup>27</sup> Francisco Saboya, La modernización del Estado: concepto, contenido y aplicaciones posibles, *Revista Diálogos y Saberes*, N°25, julio- diciembre, 362.

<sup>28</sup> Karen Alfaro, *Modernización Neoliberal y cambio social. Memorias y experiencias después del fin del trabajo de la minería del carbón en Lota, Chile (1973-2007)*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, Tesis para optar a Doctorado Historia Social y Políticas Contemporáneas , 2012, 140.

internacionalización de la inversión”<sup>29</sup>, llegando a situar a Latinoamérica en un nivel en vías de desarrollo con respecto a los países del primer mundo europeo, son necesarias las transformaciones específicas del sistema de relaciones internacionales, que limiten la fuerza ciega del mercado y que imponga como criterio supremo de esas nuevas relaciones la eliminación gradual de la inmensa brecha que separa a los países ricos y pobres, porque “este proceso fundamentalmente agudizó los desequilibrios regionales, entre zonas con grados de modernización productiva y aquellas especializadas en actividades tradicionales, configurando una nueva geografía de la pobreza en América Latina”<sup>30</sup>. Lo dicho no significa suprimir las aspiraciones de los latinoamericanos a conformar en sus países sociedades más modernas, con mayores ingresos per cápita de bienestar, ni la renuncia a la introducción de nuevos medios tecnológicos o a la inserción en las redes informáticas de última generación. Tampoco debe interpretarse negativamente la incorporación de capital extranjero, cuando precisamente eso está entre las cosas que más necesitan las débiles economías de los países provistos con menos recursos materiales. Sino que los Estados deben contrarrestar las doctrinas impuestas por la modernización y hacerse cargo de la regulación con políticas efectivas, ya que “desde luego la obra gruesa de la modernización fue la misma construcción del Estado Neoliberal, que eliminó un estorbó (El Estado) e instaló un instrumento para la acumulación de capital”<sup>31</sup>.

Se puede plantear que este proceso, jamás podrá ser pleno mientras se produzca en el ámbito de las actuales condiciones de globalización y transnacionalización. La modernización que en realidad se produce en América Latina responde no a las exigencias latinoamericanas de desarrollo, sino a los requerimientos y posibilidades de ganancias del capital de grandes empresas transnacionales. En relación a lo anterior, Gabriel Salazar señala que los conglomerados extranjeros una vez establecidos en territorios latinoamericanos “llenaron sus arcas de utilidades y, a partir de esta base se expandieron

---

<sup>29</sup> Rodrigo Núñez, *Empresarios y desarrollo: Economía y política en Chile contemporáneo*, México, Facultad de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2008, 301.

<sup>30</sup> Alfaro, *op. cit.*, 142.

<sup>31</sup> Salazar y Pinto, en Alfaro, *op. cit.*, 145.

sobre todo, convirtiéndose en compañías transnacionales (...) con una enérgica política de modernización industrial”<sup>32</sup>.

Por lo tanto es un proceso que sólo en apariencia beneficia a los países más desprovistos de capital, porque muchas veces, los perjudica más que favorece, pues contribuye a las “deformaciones estructurales” de sus economías y a los grandes desequilibrios sociales interno, es decir, “el modelo de inserción en el comercio mundial conlleva sin embargo, costos importantes para la sociedad: desigualdades sociales, límites al funcionamiento de las instituciones democráticas y retrocesos en el plano cultural”<sup>33</sup>. Trasladando a estas naciones, consecuencias negativas en cuanto están insertos en los planes de la modernización mundial. En el caso chileno, Salazar estima que “el motor apareció, pero funcionando en reversa, como una fuente de poder que potenciaba hacia fuera y restaba hacia adentro”<sup>34</sup>.

En términos generales, el concepto de modernización, tiene que ver con “un proceso de cambio cultural, social, político y económico que ocurre en una sociedad que se mueve hacia patrones más complejos y avanzados de organización, libertad, comunicación y democratización en todos los ámbitos buscando concretar e implementar los valores y promesas de la modernidad”<sup>35</sup>, es decir, caracteriza a toda una época histórica, marcada por el paulatino proceso de capitalización de los procesos de producción y sobre el cual se despliega una red mundial de relaciones sociales. No cabe duda que el conglomerado extranjero, según Salazar “tuvo un rostro amable, diplomático y victoriano. No de conquistador o invasor sino de visitante y agente civilizador. Su estilo de negociar (...) fue visto como una nueva liberación”<sup>36</sup>. Por lo tanto, este es un período que comprende el vínculo de las fuerzas productivas con el desarrollo de vínculos comerciales a nivel internacional, que se constituye en el principal signo de progreso, sobre todo si consideramos el posicionamiento del Cono Sur Latinoamericano con el europeo. Visto de esta forma las instituciones internacionales y medios financieros externos a América Latina

---

<sup>32</sup>Gabriel Salazar, *Mercaderes, empresarios y capitalistas (Chile, siglo XIX)*, Santiago, Sudamericana, 2011, 678.

<sup>33</sup>Núñez, *op. cit.*, 290.

<sup>34</sup>Gabriel Salazar, *Historia de la acumulación capitalista en Chile*, Santiago, LOM, 2003, 112.

<sup>35</sup>Larraín, *op. cit.*, 14.

<sup>36</sup>Salazar, *op. cit.*, 114.

han “priorizado la libertad económica a cualquier precio por sobre otras dimensiones de la actividad humana [...] atribuyéndole mayor importancia a la concentración de la propiedad y a la especulación financiera en desmedro de lo social”<sup>37</sup>. Dando cabida a la aceptación por parte de los Estados Latinoamericanos a políticas económicas neoliberales que afectan sin duda a la clase trabajadora porque con,

“estructuras jerárquicas acentuadas y centralizadas; poca importancia al desarrollo de su capital humano (ausencia de políticas integrales de recursos humanos vinculadas a la meta de la productividad); ambientes laborales con climas de desconfianza y suspicacia a nivel de relaciones industriales y en la interacción de los compañeros de labor; y una gestión basada en el control directo más que en la autonomía, la participación y los equipos de trabajo”<sup>38</sup>.

Difícilmente se produjo un considerable beneficio social. Aquellas pretensiones representan un determinado nivel de desarrollo económico y sociopolítico alcanzado por Europa principalmente y al cual debe ceñirse América Latina a través de un proceso de modernización. Esa ha sido la estrategia que ha seguido Occidente para mantener dentro de sus propias reglas económicas y políticas a América Latina y a toda su periferia, ofreciendo su “desarrollo económico y comercial” como una aspiración a lograr por parte de aquellas sociedades que todavía no han alcanzado sus niveles de ‘civilización’.

Por otro lado, si entendemos la modernización como un proceso en la evolución de la humanidad, debemos tener presente también, el fomento de una gran desigualdad en los niveles de desarrollo económico y de bienestar social entre diferentes países, tales como “la reducción de personal; los cambios en los modelos de contratación; la flexibilización en el uso funcional y salarial de la fuerza de trabajo; cambios en la composición técnica del empleo; y el aumento de la segmentación interna de los mercados de trabajo”<sup>39</sup>. Que llevan necesariamente a la necesidad de emprender una nueva etapa en el crecimiento mundial, situada más allá de la modernidad y con aspiraciones de construir una sociedad distinta. Es por eso que Ernesto Laclau, precisa que es “necesario luchar directamente por el

---

<sup>37</sup> Gárate, Manuel, *La Revolución capitalista en Chile (1973-2003)*, Santiago, Universidad Alberto Hurtado, 2012, 209.

<sup>38</sup> Núñez, *op. cit.*, 453.

<sup>39</sup> *Ibid*, 313.

socialismo, en oposición a una burguesía que definitivamente integrada al imperialismo, forma con él un frente común contra las clases populares”<sup>40</sup>.

Además cabe reiterar que la influencia ejercida por Estados Unidos, en los ámbitos políticos, económicos, culturales y sociales ha sido una forma de profundizar la modernización, pero una de tipo especial, la modernización neoliberal. En efecto, como mencionamos anteriormente, dichas contradicciones han guiado el proyecto de la Modernidad y Modernización en América Latina por un camino particular, que la diferencia del resto de las sociedades occidentales. En el caso chileno, “en 1973 la dictadura militar instalada, comenzó a impulsar una modernización neoliberal que reforma de manera radical los avances producidos desde la década del 60´ hacia un Estado social, a partir de la conformación de un equipo de civiles, que sentaría las bases del proceso modernizador”<sup>41</sup>.

América Latina, por lo tanto, nació bajo el quehacer histórico de sociedades que iniciaron procesos de desarrollo con anterioridad. Por lo tanto, esta no tuvo un proceso de autodescubrimiento como fue el caso europeo sino que fue inducido por un otro, y esto es fundamental para entender las dinámicas posteriores, porque no se fue superando a sí misma frente a sus problemas, sino que se sometió a las demandas e intereses que la mundialización y los grandes capitalistas extranjeros invadieron en la búsqueda de objetivos que perduran hasta hoy en día: la ambición por el poder y tener más riqueza.

### **Discusión Bibliográfica.**

En cuanto a la producción historiográfica desarrollada en relación dos aspectos centrales de la investigación; Trabajo y Ferrocarril. Destaca en el caso de los trabajadores, estudios sobre la Historia del Trabajo de fines del siglo XX y principios del presente siglo, para su análisis se consideraran cuatro obras centrales: Jeremy Rifkin, *El fin del trabajo, nuevas tecnologías contra los puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era* (1997); Zygmunt Bauman, *Trabajo, consumismo y nuevos pobres* (1999) y Ricardo Antunes, *Adiós al trabajo* (2001) y una tesis doctoral de Karen Alfaro, *Modernización Neoliberal y cambio*

---

<sup>40</sup> Ernesto Laclau, *Modos de producción en América Latina*, México, Siglo XXI, 1986, 23.

<sup>41</sup> Alfaro, *op. cit.*, 145.

social. Memorias y experiencias después del fin del trabajo de la minería del carbón en Lota, Chile (1973-2007) (2012)<sup>42</sup>.

Para examinar la producción historiográfica que investiga acerca del Ferrocarril en Chile, puede indicarse que en las últimas décadas el eje ha girado en torno a la indagación y producción de las llamadas “historias locales o regionales”. Las que buscan conocer desde las realidades locales o desde lo particular, irradiando hacia fenómenos o procesos más amplios y generales. El campo de la “historia local o regional” en Chile ha abierto una ventana hacia múltiples temáticas que buscan dar a conocer, desde las vivencias concretas (individuales o colectivas), dinámicas que han marcado tanto el acontecer de comunidades o localidades específicas, como el propio desarrollo nacional. Específicamente existen publicaciones a nivel nacional, que abordan desde la llegada del ferrocarril al país, su período de mayor auge, hasta el cierre paulatino de ramales considerados poco rentables. Entre ellos destacan: R.R.J, *Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso* (1863); de Agustín Ross, *Memoria sobre los ferrocarriles de Chile* (1892); de Santiago Marín, *Estudio de los ferrocarriles chilenos* (1901); del Ministerio de Industria y Obras Públicas, *Monografía de las líneas férreas fiscales* (1910); y de Raúl Simón, *La situación económico- política de los ferrocarriles del Estado* (1921), entre otras<sup>43</sup>. Las distintas secciones de estas investigaciones fueron redactadas por diferentes ingenieros ferroviarios, responsables de la construcción o del estudio de distintos tramos a lo largo del país. Cada uno describe el proyecto que dirigía, enfatizando la ingeniería con datos, cifras, planos, estadísticas que permitían comprender los procesos de planificación de las obras públicas, en conjunto con la importancia asignada por los gobiernos durante la segunda mitad del

---

<sup>42</sup> Jeremy Rifkin, *El fin del trabajo, nuevas tecnologías contra los puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*, Buenos Aires, Ediciones Paidós Ibérica, 1997; Zygmunt Bauman, *Trabajo, consumismo y nuevos pobres*, España, Gedisa Editorial, 1999 y Ricardo Antunes, *Adiós al trabajo*, Brasil, Cortez Editora, 2001; Karen Alfaro, *Modernización Neoliberal y cambio social. Memorias y experiencias después del fin del trabajo de la minería del carbón en Lota, Chile (1973-2007)*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, Tesis para optar a Doctorado Historia Social y Políticas Contemporáneas, 2012.

<sup>43</sup> Algunas de las publicaciones que destacan en considerar la historia del ferrocarril desde su arribo son: R.R.J, *Reseña del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1863.- Agustín Ross, *Memoria sobre los Ferrocarriles de Chile a Supremo Gobierno*, Paris, Imprimerie Paul DuPont, 1892.- Santiago Marín, *Estudio de los ferrocarriles chilenos*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1901.- Ministerio de Industria y Obras Públicas, *Monografía de las líneas férreas fiscales*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1910.- Raúl Simón, *La situación económico- políticas de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1921.

siglo XIX y los principios del XX para dotar al país con un sistema ferroviario estructurado.

Desde una perspectiva más reciente se encuentran los trabajos de María Piedad Alliende, *Historia del ferrocarril en Chile* (1993); de Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (1997) y de Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile 1850-1950* (2007)<sup>44</sup>. La primera realiza un recorrido desde los inicios del ferrocarril, destacando que este fue parte del proceso de desarrollo general que nuestro país estaba experimentando a inicios de siglo XIX. El segundo, enfatiza en la historia de la construcción de los principales ferrocarriles chilenos, de los pioneros como Wheelwright, Meiggs y los hermanos Clark, y de las dificultades que debieron superar para completar los proyectos a los cuales estaban abocados. Y en el caso de Guajardo intenta demostrar que el Estado fue también un instrumento político manejado por la oligarquía dominante para configurar, en este caso, un sistema ferroviario subordinado exclusivamente a unas necesidades clasistas que, en modo alguno, pretendían aplicar una política económica que tuviese como fin garantizar la modernización del país o la mejora de la población en general. Entre la historiografía reciente también cabe destacar los estudios de Pablo Moraga Feliú, *Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos* (2001) y *Tiempos de trenes. Imaginario del ferrocarril en Chile 1860-1960* (2009)<sup>45</sup> que desde un enfoque visual busca rescatar por medio de la fotografía la historicidad de lo que significó la presencia del ferrocarril en nuestro país y con ello aportar a la recuperación de patrimonio nacional.

En la misma línea investigativa es preciso señalar algunas tesis de pregrado que trabajan con el tema del ferrocarril pero desde una perspectiva local, es decir, dedicándose al estudio de casos en particular, que van desde temas sociales, culturales hasta económicos y políticos. Lo enriquecedor de ellos, es la reconstrucción de una historia empapada por los principales actores de los procesos, los cuales evidencian la importancia de considerarlos a favor de generar una real contribución en la revalorización del patrimonio histórico a nivel

---

<sup>44</sup> Entre la producción historiográfica reciente sobre la historia del ferrocarril en Chile esta: María Alliende, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Santiago, Editorial Pehuen, 1993.- Ian Thomson y Guillermo Dietrich Angerstein, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Santiago, Colección Sociedad y Cultura, DIBAM, 1997.- Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile 1859- 1950*, España, Colección de Historia Ferroviaria (EFE), 2007.-

<sup>45</sup> Pablo Moraga Feliú, *Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos*, Santiago, Dibam, 2001. y *Tiempos de trenes. Imaginario del ferrocarril en Chile. 1860-1960*, Santiago, Editorial Ricaaventura, 2009.

nacional pero por sobre todo a nivel local. Entre las que destacan: Andrés Núñez González, *La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano de la Región de la Araucanía 1880-1960: casos de estudio: Collipulli - Ercilla- Victoria – Lautaro – Temuco – Freire* (1997); Iván Toledo; *Trenes de la lluvia 1950-1975-. 25 años de Historia del Ferrocarril en la ciudad de Victoria* (1998); Susana Andrea Knaack, *Influencia del ferrocarril en el desarrollo del sistema de centros poblados urbanos de la provincia de Cautín en la región de la Araucanía* (2002); Paulina Castro Contreras, *Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural: Empresa de los Ferrocarriles del Estado 1950-1995* (2004); Rodrigo Guerrero; *Impacto territorial, demográfico y económico de la llegada del ferrocarril a Limache* (2007); Álvaro Imiguala Nirian, *Tren al sur: reconstrucción de la memoria histórica en torno al ferrocarril de los habitantes de la estación Mariquina 1906–1992* (2012) y Ana María Ruíz Ceballos, *En torno al ramal. Historia y Memoria de los habitantes del ramal Valdivia- Antilhue en su relación con el ferrocarril* (2012)<sup>46</sup>. En general estas tesis apuntan a comprender la historia del ferrocarril desde distintas localidades en conjunto con los sujetos que la componen para así aportar con visiones que expliquen un mismo proceso.

La bibliografía presentada será para entregar un marco de referencia tanto teórico como histórico a la investigación, ya sea a nivel nacional como a nivel local.

---

<sup>46</sup> Entre las tesis que tratan la temática del ferrocarril y su relación con las localidades: Andrés Núñez, *La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano de la región de la Araucanía, 1880-1960: casos de estudio: Collipulli- Ercilla- Victoria- Lautaro- Temuco- Freire*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997.- Iván Toledo, *Trenes de la lluvia 1950-1975. 25 años de Historia del ferrocarril en la ciudad de Victoria*, Temuco, Universidad de la Frontera, 1998.- Susana Knaack, *Influencia del ferrocarril en el desarrollo del sistema de centros poblados urbanos de la Provincia de Cautín en la región de la Araucanía*, Temuco, Universidad Autónoma, 2002.-Rodrigo Guerrero, *Impacto territorial, demográfico y económico de la llegada del ferrocarril a Limache*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2007.- Paulina Castro, *Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural: Empresa de los Ferrocarriles del Estado 1950-1995*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.- Álvaro Imiguala, *Tren al sur: reconstrucción de la memoria histórica en torno al ferrocarril de los habitantes de la estación Mariquina (1906 - 1992)*, Valdivia, Universidad Austral de Chile, 2012.- Ana, Ceballos, *En torno al ramal. Historia y Memoria de los habitantes del ramal Valdivia- Antilhue en su relación con el ferrocarril*, Valdivia, Universidad Austral de Chile, 2012.

### **III. ALCANCES METODOLÓGICOS.**

#### **Hipótesis.**

En consideración a lo expuesto e indagado, ha de plantearse la idea de que las transformaciones económicas y políticas al interior de la Empresa de Ferrocarriles del Estado impactaron en el surgimiento, desarrollo y ocaso de la identidad de los trabajadores ferroviarios entre los años 1973 a 1993.

Además cabe afirmar que durante las primeras décadas del siglo XX en nuestro país, las estaciones de ferrocarriles pasaron a ser el eje desde el cual se estructura un nuevo diseño y patrón de asentamiento que más tarde da lugar a la formación de pequeños asentamientos al interior de ella, lo que configura a estos espacios como un lugar de convivencia y de construcción de identidad. Por otra parte, la segunda mitad del siglo XX, EFE se vio inmerso en circunstancias adversas que, más tarde originaron el cese de funciones de la estación de ferrocarriles de Valdivia. Lo anterior ocurrió en medio de políticas económicas neoliberales que ocasionaron profundas fisuras en la configuración anterior, problemas económicos y un desgarramiento en la identidad de sus habitantes.

#### **Técnicas de recogida de información.**

El presente estudio utilizará como técnica de recogida de información el método de trayectorias de vida, desarrollado a partir de entrevistas semi-estructuradas, en conjunto con estudios de análisis de documentos. En relación a las entrevistas es pertinente porque nos posibilita obtener información privilegiada de las experiencias de los sujetos de estudio, sobre todo si logramos construir un espacio de confianza e indagar en áreas quizás no previstas en un comienzo. Al ser una entrevista semi-estructurada nos permite ir adaptando la entrevista en función de las respuestas que vaya dando nuestro entrevistado.

Otra técnica que va como complemento a la entrevista son los estudios de análisis de documentos, que permiten un grado mayor de profundidad en los fundamentos legales que configuraron el proceso de desmantelamiento paulatino de EFE para contrastarlo con los testimonios.

Las entrevistas fueron realizadas a ferroviarios cuya composición incluye a hombres; jubilados, técnicos, administrativos y maquinistas residentes en Valdivia con fechas de ingreso que van desde 1955 a 1984. De los 19 entrevistados, todos tienen algún vínculo familiar con ferroviarios, de ellos 9 tienen ascendencia vinculada al oficio, es decir, provienen de una familia en la que al menos un pariente cercano (abuelo, padre, tío, hermano, primo) es o fue parte de la Empresa, 3 además de tener ascendencia, establecieron un vínculo familiar por matrimonio, 2 son nietos de ferroviarios y 1 no teniendo ascendencia estableció vínculo familiar por matrimonio. Los límites de esta investigación están marcados por un pasado común que estas familias y en particular los trabajadores comparten, definida de su identidad, de su oficio, de la empresa, de su pasado, su presente y futuro, en base a sus experiencias de vida, expresada con sus propias palabras. Por el número de testimonios que participan de este estudio y por su procedencia geográfica, correspondiente a la comuna de Valdivia, no es nuestro objetivo entregar conclusiones absolutas, ni definitivas en base a vivencias individuales de la realidad acontecida, sino más bien rescatar de modo testimonial la historia social de uno de los grupos de trabajadores más importantes que han existido en nuestro país.

La elección de investigar desde la perspectiva de la historia social de los ferroviarios, se fundamenta en la importancia que tuvo el gremio a nivel nacional. Gracias a una de sus características más significativas, la larga pertenencia al gremio a través de su participación en las organizaciones de ayuda mutua y los vínculos de amistad que los ha mantenido unidos desde siempre, facilitó el contacto personal y directo con ellos.

## IV. MARCO DE INTERVENCIÓN.

### CAPITULO I

#### 1.1 El Ferrocarril en Chile y su nueva lógica en las ciudades.

La Empresa de Ferrocarriles, según Santiago Marín<sup>47</sup>, generó alrededor de las estaciones ferroviarias incipientes asentamientos humanos, que posteriormente se complejizaron hasta convertirse en ciudades. A su vez, en torno a las labores propias de esta actividad, se desarrolló una importante industria, y por consiguiente, la aparición de las primeras organizaciones obreras de carácter nacional, de acuerdo a lo cual, el ferrocarril como medio económico, posibilitó, la movilidad territorial ya sea por necesidad o placer contribuyendo al proceso de industrialización y turismo a nivel nacional<sup>48</sup>. El sistema de transporte ferroviario estatal chileno nace como una empresa destinada a transportar productos a precios de costo, a ser factor de integración a través de ramales poco rentables, a incentivar la industria nacional y a contribuir al desarrollo del país en general<sup>49</sup>.

La historia del ferrocarril en Chile se inicia con la necesidad de transportar gran cantidad de material minero producido en el norte del país hacia fines del siglo XIX, puesto que la producción había crecido enormemente y el único obstáculo para aprovechar los recursos radicaba en la incapacidad de trasladarlo hacia los puertos, para desde ahí poder exportarlo a mercados con mayor capacidad comercial. En 1848 bajo el gobierno de Manuel Bulnes Prieto, se encarga a Juan N. Mouat la construcción de un ferrocarril que conectará desde Copiapó hasta la costa, pero la falta de capital hizo lo hizo renunciar de este proyecto. En vista de lo acontecido el marino norteamericano William Wheelwright decidió en 1849 comprar la concesión y construir el primer tramo de ferrocarril en el país que comprendería desde Caldera a Copiapó. Así en julio de 1851, comienza la historia entre rieles en la locomotora “Copiapó” con rumbo a Monte Almagro (región de Atacama)<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> Santiago Marín, *Los Ferrocarriles de Chile*, IV Edición, Imprenta Cervantes, Santiago de Chile, 2012.

<sup>48</sup> Memoria anual, *Ferrocarriles del Estado*, 2008, 8. Disponible en: [http://www.efe.cl/medios/transparencia\\_activa/memorias/Memoria\\_2008.pdf](http://www.efe.cl/medios/transparencia_activa/memorias/Memoria_2008.pdf), visitado el 20 de mayo de 2014.

<sup>49</sup> Patrimonio Ferroviario Chileno, *Reseña Histórica de los Ferrocarriles*, 2009. Disponible en: <http://www.patrimonioperroviariochileno.cl/presena%20historica.html>, visitado el 20 de mayo de 2014.

<sup>50</sup> Empresa de los Ferrocarriles del Estado, *EFE: Ayer, Hoy y Mañana*, Santiago, 2003, 13-14.

Lo anterior contribuía al desarrollo general que nuestro país estaba experimentando en pleno siglo XIX, no sólo por el aumento de la productividad sino que también por las inversiones extranjeras que permitieron pensar en grande tal proceso modernizador. A nivel local, la instalación de una empresa de ferrocarriles privada en el tramo Caldera-Copiapó en 1851, no solo fue clave y fundamental en el notable crecimiento de la ciudad de Caldera, sino que este marcaría un precedente en la conformación de innumerables pueblos asentados alrededor de las demás estaciones ferroviarias apostadas a lo largo del territorio nacional. Así en palabras de María Piedad Alliende: “muchos pueblos cobraron real vida [...] sus estaciones fueron lugar de pintorescos encuentros entre los pasajeros y los vendedores del tren”<sup>51</sup> haciendo que “se mirara con buenos ojos la construcción del tendido ferroviario entre Valparaíso y Santiago, y de allí al sur”<sup>52</sup>.

Este notable interés por expandir un medio de transporte hasta Valparaíso convierte al Estado en principal accionista e impulsor del ferrocarril al Puerto, iniciando en 1852 la primera Compañía del Ferrocarril que cuenta con la participación de capitales nacionales y extranjeros para expandirse en el tramo que va desde Santiago a Valparaíso. Lo que visto a los ojos de intelectuales de la época fue cómo una verdadera ‘revolución’ y el creador de ‘un nuevo Chile’. A pesar este prometedor comienzo, los ferrocarriles tuvieron que enfrentar cierta oposición a su desarrollo en Chile, ya que muchos congresistas se resistían a los planes del gobierno de Manuel Montt de construir este nuevo sistema de transporte, argumentando que las vías férreas perjudicarían rotundamente a la agricultura al cortar fundos e inutilizar terrenos fértiles de la zona. Resulta curioso, además que algunos políticos de aquella época advertían que este medio de transporte sería el medio de fuga ideal para los delincuentes, por lo mismo se presume que el presidente Montt rechazó en algún momento parte del trazado del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, que pasaba por su fundo en Curacaví y además por un predio de propiedad de su esposa en Casablanca. En vista de aquello se desvió el trazado y se extendió la ruta más de lo planificado<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> María Piedad Alliende, La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, n°.5, 1993, 148.

<sup>52</sup> *Ibid*, 145.

<sup>53</sup> Jorge Fuentes, *Recuerdos del tren Longino, entre valles cerros y mar*, Consejo Nacional de la cultura y las artes, 2012, 8, Disponible en: <http://eltrenlongino.com/Tren%20Longino.pdf>, visitado el 12 de mayo de 2014.

En 1855 se funda la Compañía del Ferrocarril del Sur con participación de capitales privados y estatales, la cual se encargó de culminar el tramo hasta Curicó, continuando con el de Chillán- Concepción- Talcahuano hasta conectar las distancias desde Santiago a Concepción. Con ello se observa que la construcción del ferrocarril a lo largo del país “tuvo diferentes momentos y propósitos”<sup>54</sup>. Por un lado, los ferrocarriles de las regiones nortinas fueron construidas con fines exclusivamente industriales pues estas solo estaban dedicadas al transporte de carga derivado de la actividad minera. En el caso de la zona centro-sur del país, los ferrocarriles se habían extendido con la lógica de favorecer la exportación agrícola a través de los principales puertos, Valparaíso y Talcahuano, pero además se puso énfasis en la conexión entre habitantes de distintas localidades a través del servicio de transporte de pasajeros. De esta manera, el éxito del ferrocarril para nuestro país fue superando las críticas de los detractores quienes señalaron el algún momento que este medio sería “la ruina para los empresarios de birlochos, de diligencias, de carretas y de tropas de mulas ubicados entre Santiago y Valparaíso y favorecería sólo a los agricultores del valle del Aconcagua”<sup>55</sup>.

Situándonos en la segunda mitad de la década de 1860, durante el mandato de José Joaquín Prieto se acelera el ritmo de construcciones ferroviarias que se venían realizando hasta el momento desde norte, pasando por el centro-sur del país. Esto duró solo hasta la década siguiente, cuando estos se ven obligado a tomar acciones para completar la línea al sur, en vista que la Compañía del Ferrocarril del Sur se encontraba sin la capacidad de financiamiento necesario para continuar la tarea. En este contexto se inició la construcción de las rutas de hierro desde la actual región de la Araucanía hasta Puerto Montt (1873-1913). La cual no estuvo exenta de problemas, por un lado la crisis económica que se agudizó en la década de 1870 y por otro, las malas condiciones climáticas caracterizadas por los grandes temporales y aluviones que se produjeron en 1877 dejaron inhabilitados distintos sectores del camino ferroviario<sup>56</sup>. Además se puede agregar un último factor problemático, la Guerra del Pacífico (1879), ya que a partir de ello se originó una notoria reducción de la inversión estatal en beneficio del ferrocarril nacional.

---

<sup>54</sup> Allende, *op. cit.*, 146.

<sup>55</sup> *Ibid*, 143.

<sup>56</sup> *Idem*.

El 4 de enero de 1884 se creó la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE), la cual representó desde sus inicios un aporte fundamental en la colonización e incorporación de parte importante del territorio nacional a la actividad productiva, estando en permanente colaboración en el fomento de los avances socioculturales y económicos del territorio, además se debe reconocer que a la actualidad se ha convertido sin lugar a dudas en la empresa estatal más antigua del país<sup>57</sup>. La construcción del tramo Renaico-Victoria dio lugar al primer hito arquitectónico de este nuevo auge ferroviario, el Viaducto de Malleco. En 1892 se llega a Lautaro, para seguir trabajando hasta alcanzar el terminal sur en la ciudad de Puerto Montt en 1913. Importante es detenerse un segundo a reflexionar en el rol fundacional de los ferrocarriles en Chile, dado que son muchos los poblados que emergieron bajo el alero de este medio de transporte, quienes pertenecían y dependían del movimiento que en las estaciones de trenes se generaba, por supuesto, la situación de estos lugares tiene bastante relación con la situación actual de la Empresa de Ferrocarriles del Estado<sup>58</sup>.

Es preciso señalar que en forma paralela a lo anterior, existe una red norte inaugurada en 1913 entre las ciudades de Caldera e Iquique, siendo resultado de la unión de varios tramos particulares propiedad de las mineras norteñas, financiado íntegramente con capitales privados. También en esta misma época se establecieron importantes trazados internacionales, el “Trasandino” entre Santiago-Mendoza (1910), Arica- La Paz (1913), Antofagasta- Bolivia (1917) y Antofagasta- Salta (1948)<sup>59</sup>. Resultaría relevante detenernos nuevamente y observar que hasta principios del siglo XX ya operaba una vía férrea que atravesaba gran parte del país, con innumerables ramales corriendo de norte a sur. Una etapa inicial, donde conquistar y abarcar la mayor parte del país, era un factor primordial, luego vendría una segunda etapa la primera gran modernización de los ferrocarriles en Chile.

En la década de 1920 se comenzó con la electrificación a la vía de la primera zona entre Valparaíso- Santiago, para esto se decide utilizar el sistema de corriente continua que

---

<sup>57</sup> María Piedad Alliende, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Editorial Pehuen, Santiago, 1993, 61.

<sup>58</sup> *Idem*.

<sup>59</sup> *Ibid*, 96.

el 10 de octubre de 1924 rindió sus primeros frutos corriendo el primer ferrocarril eléctrico, el cual redujo en 40 minutos el tiempo de viaje con respecto de las locomotoras a vapor.<sup>60</sup> En el caso de la red sur, aunque no corrió la misma suerte que la anterior, también sufrió una gran modernización con la llegada de las nuevas máquinas de ferrocarril norteamericanas y alemanas las cuales lograban impresionantes velocidades, aunque todavía impulsadas con carbón.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) siguió con este impulso modernizador, enfocado especialmente en el servicio de pasajeros entre Santiago- Puerto Montt y para eso en 1938 compra en Alemania seis nuevas locomotoras. La guerra en Europa permitió la llegada de sólo dos en 1940 y las otras cuatro en 1946, con ello la empresa quedo en ventaja en relación con las otras a nivel latinoamericano<sup>61</sup>. En la década de los años '50 comienzan una serie de cambios que culminaran en 1967 cuando los trabajos en infraestructura e importaciones de maquinarias están sólidamente establecidos y con ello una sustancial reducción de tiempos de desplazamiento generaba nuevos aires en las dinámicas ferroviarias.

Hasta este punto en la historia de los ferrocarriles en Chile, se puede observar una empresa capaz de reestructurarse, estatal y en contante expansión. Por lo que hasta este punto también, no se llegaría a entender el mal estado de las estaciones de trenes, que por casi un siglo se había seguido la lógica de mejorar el servicio en cuanto coberturas, tiempos y calidad de las máquinas a través de la importación de las últimas tecnologías disponibles. Esta es una empresa que lideraba en Sudamérica en cuanto a desarrollo técnico y que mantenía su rol de principal transporte masivo interurbano en Chile. A continuación la última gran modernización importante de las locomotoras, vías y ramales, para luego dar paso a la etapa que se convierte en la más nefasta y más interesante de analizar; la decadencia de los ferrocarriles y su estado actual.

---

<sup>60</sup> Trenes rurales, urbanos y e industriales, *Electricidad sobre rieles: inicios en Chile*, 29. Disponible en: [http://www.ricaaventura.cl/pdf/FFCC\\_Electricos\\_muestra.pdf](http://www.ricaaventura.cl/pdf/FFCC_Electricos_muestra.pdf), visitado el 25 de mayo de 2014.

<sup>61</sup> Museos ferroviarios Latinoamericanos, Disponible en: <http://museosferroviarios.wordpress.com/>, visitado el 20 de mayo de 2014.

En esta época donde se termina de electrificar completamente la red sur, el servicio que se prestaba era sustancialmente mejor que en años anteriores. EFE no se contentó con estos adelantos y en 1972 se concreta un trato con una compañía de Japón para la construcción de nuevos ferrocarriles que alcanzaran mayor velocidad y a la vez un mejor confort<sup>62</sup>. Un año después, tras el Golpe Militar nuestro país se ve envuelto en una situación política, económica y social que trajo consecuencias nefastas para la Empresa de Ferrocarriles. Resulta evidente afirmar que el ferrocarril<sup>63</sup> constituyó una actividad casi monopólica en el área de transporte, sin embargo, a partir de la segunda mitad de la década del setenta comenzó una crisis progresiva ocasionada por la falta de inversiones suficientes para su mantención, implicando esto la reposición de equipos, tanto en el transporte de carga como en el de pasajeros. A lo anterior, se debe agregar el fuerte crecimiento que desarrolló el transporte por carretera<sup>64</sup>, que con el tiempo llevaron a una progresiva disminución del uso del modo ferroviario.

En 1979, en plena Dictadura Militar se estipula que la Empresa debe autofinanciarse, siendo este el golpe final que desarticula financieramente a los Ferrocarriles en Chile. A partir de este último acontecimiento, comienza la historia de la decadencia; el envejecimiento sostenido de los equipos, la deficiente o inexistente mantención de las vías, el cierre de 35 ramales solo en 1984, la continua alternancia de atentados terroristas durante la década de los '80 acentuó las marcas del fin. Cabe mencionar que existieron dos hechos puntuales que fueron considerados terroristas en contra de los ferrocarriles, uno a mediados de 1985 cuando destruyeron el Puente Río Claro y el Puente Queronque, suspendiendo el servicio por un tiempo a Valparaíso y haciéndolo transitable solo para emergencias. El otro en 1986, un cable de comunicación fue cortado en Limache quedando la comunicación ocasionalmente a través de teléfonos públicos, por lo tanto se suspendió el servicio de ferrocarriles hacia el Puerto<sup>65</sup>. En vista de este atentado en particular, el transporte de carga quedó inhabilitado indefinidamente y la Estación Mapocho fue abandonada en 1987, para supuesta reparaciones que nunca llegaron a

---

<sup>62</sup> Fuentes, *op. cit.*, 10.

<sup>63</sup> Marín, *op. cit.*, 55.

<sup>64</sup> Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, México, 2007. 85.

<sup>65</sup> Empresa de los Ferrocarriles del Estado, *Ayer, Hoy y Mañana*, Santiago, EFE, 2003, 22.

concretarse. EFE invierte la decisión traspasando esta última a la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO) la cual la convierte en un centro cultural<sup>66</sup>.

En definitiva, la Empresa de Ferrocarriles del Estado ha manteniendo un monopolio activo en los medios de transporte durante gran parte del siglo XX, a pesar de que a principios de los años '90 se intensifica su decadencia vaticinada por la crisis progresiva anterior, pues con lo que se obtenía de los ingresos no alcanzaba para “la mantención, reparación y reposición de los equipos dañados, tanto en el transporte de carga como de pasajeros”<sup>67</sup>. A lo que se suma con las fuertes políticas neoliberales referidas a la competencia en el mundo carretero, permitieron un alza sostenida de los transportes de bus interurbanos y la disminución de los ferrocarriles como medio de transporte. Según Ian Thomson<sup>68</sup>, el transporte por carretera ejerció una competencia ‘desleal’, ya que los camiones de mayores dimensiones, que compiten con el transporte ferroviario, provocaban los mayores daños en la carretera. Este perjuicio no era cubierto con los impuestos y peajes que este gremio pagaba, lo que en cierta medida provocaba que el Estado indirectamente subvencionara el transporte carretero. Esta falta de subsidio vino a terminar con el rol social que el ferrocarril había representado, ya que la empresa debió abandonar los ramales que no eran rentables, por lo que básicamente se abandonaron los trenes de pasajeros en cada ramal y se busco que ferrocarriles se enfocara al traslado masivo de carga y pasajeros de líneas principales<sup>69</sup>. Esta situación de competencia ‘desleal’ fue corregida en la década de los 90, ya que el gobierno concedería “una bonificación, por ton-km y por pasajero-km transportado”<sup>70</sup>.

Con el objeto de revertir esta crisis progresiva que experimentó el sistema ferroviario, se hizo necesario destinar cifras considerables para su recuperación y adecuación de las formas de gestión, para permitir la competencia en el mercado del

---

<sup>66</sup> Patrimonio Ferroviario chileno, *op. cit.*,3.

<sup>67</sup> Empresa de Ferrocarriles del Estado, *Historia del ferrocarril*, 2009, Disponible en: <http://www.efe.cl/link.cgi/Empresa/277>, visitado el 15 de mayo de 2014.

<sup>68</sup> Ian Thomson y Dietric Angerstein, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Colección Sociedad y Cultura, DIBAM, Santiago de Chile, 1997.

<sup>69</sup> Patrimonio Ferroviario Chileno, *op. cit.*,4.

<sup>70</sup> Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe, *Las oportunidades y los riesgos en la privatización ferroviaria latinoamericana*, Boletín FAL, 1997. Disponible en: <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/1/4991/fal134.htm>, visitado el 15 de mayo de 2014.

transporte carretero. Para ello el 03 de octubre de 1992 se promulgó la Ley N° 19.170, que constituye la nueva Ley Orgánica de EFE.<sup>71</sup> Donde se inicia una continua renovación de locomotoras, se privatiza el transporte de carga, pero con solo la mitad de los trabajadores que una década atrás<sup>72</sup>.

## **1.2 El Ferrocarril en el sur.**

Para fines del siglo XIX no quedaban dudas de los beneficios que traería el ferrocarril para la zona sur del país, por lo que esta travesía debía ser concretada para gozar de las bondades de este medio de transporte. Así se da inicio al proceso de construcción de vías férreas para la Región de los Lagos en 1892, para favorecer el contacto comercial entre Valdivia y Osorno que condujo a que rápidamente a la ejecución de distintos ramales que favorecieron la llegada del tren a localidades escasamente pobladas al sur y en su mayoría colonizadas por inmigrantes alemanes<sup>73</sup>.

### **Irrupción del ferrocarril en la comuna de Valdivia.**

En el siglo pasado la visión del Estado era reforzar los asentamientos a lo largo del país. En esta labor el tren fue el eje central, puesto que permitió internarse en el territorio, llegando a lugares que nunca antes habían sido explorados por el hombre.

“El capitán Juan Bautista Pastenes descubrió el Río Callecalle, y lo denominó Valdivia en honor del conquistador. La ciudad fuerte que se levanta en su ribera, fue varias veces destruida por la tenaz resistencia de los indígenas, restaurada y repoblada. Años después, la llegada del barco Hermann a Corral causó un gran revuelo a su población de 28 casas. En la embarcación viajaban 70 hombres, 10 mujeres y 5 niños que unieron sus esfuerzos a otros emigrantes y colonos chilenos, para transformar a Valdivia en una de las ciudades más hermosas del país. Sus límites comunales son: Mariquina al norte, Máfil al Noreste, Corral al Sur, Paillaco al sureste, y el océano Pacífico, al Oeste”<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, Ley Orgánica de Ferrocarriles del Estado, Congreso Nacional, 1992, Disponible en: <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=30537>, visitado el 12 de diciembre de 2013.

<sup>72</sup> Cristian Saieh, *La privatización del área de carga de la empresa de ferrocarriles del Estado en Chile: ¿Una negociación atípica?*, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1996.

<sup>73</sup> José Hernández, *Memoria Gráfica. Una andanza entre los durmientes*, Gobierno Regional de Los Lagos, Osorno, 2009, 23.

<sup>74</sup> Inmobiliaria Nueva Via S.A., *Memorias de Viaje: Las nuevas estaciones La Red Sur*, INVIA, Santiago, 2007, 55.

A fines del siglo XIX, Valdivia enfrenta un problema en cuanto a la conexión con el resto del país por la carencia de vías de comunicación y transporte, tanto para relacionarse con los poblados del sur como para integrarse a toda la nación.

“En el hecho, la crisis económica de la década de 1870, los temporales de 1877 y la Guerra del Pacífico paralizarían por alrededor de diez años el avance de la línea ferroviaria al sur”<sup>75</sup>.

En el sur de Chile el ferrocarril era un medio de transporte desconocido, es más aquellos que habían viajado al centro del país, llegando por mar hasta Lota y después seguido el recorrido por tren entre Concepción y Santiago eran los menos. Sin duda, este viaje resultaba ser un privilegio para aquellos que lo experimentaban.

En 1881, y por medio de una ley promulgada el 17 de enero, el Presidente de la República de aquel entonces, Domingo Santa María, autorizaba a invertir todo lo que sea necesario para construir un Ferrocarril entre Angol y Valdivia, antecedente que representaría un impulso concreto a la ejecución del proyecto en la zona<sup>76</sup>. Ya en 1883, surgió una idea que permitía al valdiviano Germán Ebner formar una sociedad, construir y explotar una línea férrea entre La Unión- Valdivia, existiendo la posibilidad de extenderla hasta Trumao-Osorno. A pesar de todos los esfuerzos realizados, no dieron lugar a nada, se quedó sólo con los estudios del posible trayecto. Los deseos de los valdivianos por traer el ferrocarril eran muchos, los comerciantes representados, entre otros, por José Antonio Rodenas, Carlos Bischoff y Teodoro Uthemann<sup>77</sup>, se dirigieron al Ministerio de Obras Públicas manifestándole los intereses de Valdivia, La Unión y Osorno, que tanto comerciantes, como industriales y agrícolas, acarrearía dificultades seguir trasladándose por mar, para algunos sería el proveerse de materias primas y para otros exportar sus productos, en definitiva este tema cada vez cobraba mayor importancia. Es por ello que hacia 1882 se llevaron a cabo estudios del trazado de la línea férrea desde Collipulli hacia al sur, donde el ingeniero suizo Gustavo Fluhmann fue, “quien elaboró un mapa completo para el trazado de un tren hasta Valdivia, con los ramales que se interesaba.”<sup>78</sup>

---

<sup>75</sup> Alliende, La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913, *op.cit.*, 153.

<sup>76</sup> Hernández, *op.cit.*, 22.

<sup>77</sup> Reseña Histórica de los Ferrocarriles, recuerdo personal facilitado en Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista ferroviario, Valdivia, 26 de marzo 2014.

<sup>78</sup> Alliende, Historia de los ferrocarriles en Chile, *op. cit.*, 65.

Finalmente en 1892, se inicia la construcción del primer tramo del Ferrocarril que une a Valdivia con Osorno, comprendiendo primero desde Valdivia hasta Pichirropulli, a La Unión en 1896 y a Osorno en 1899. La vinculación de Valdivia con la red ferroviaria nacional obligaba a la construcción de un puente en el río Calle- Calle, por ello que en también en 1899 se termina de trazar la línea que abre el ramal de Antilhue, logrando impulsar la economía local y conectar la región con el troncal norte-sur<sup>79</sup>.

Originalmente se concibió como un Ferrocarril entre las ciudades de Valdivia y Osorno, para el intercambio de mercaderías y transporte de pasajeros que conecte a las comunidades. De esta manera, los primeros trenes salieron de Valdivia con materiales y trabajadores con el fin de contribuir a la construcción de las vías. Una vez finalizada la obra, se inaugura el 11 de abril de 1906 con al mando del Presidente Federico Errazuriz en la locomotora 260, donde participó también el Ministro de Industria y Obras Públicas, Ramón Antonio Vergara Donoso y el de Relaciones Exteriores, Federico Puga Bornela, recibiendo la bendición del Obispo Ramón Ángel Jara y el discurso inaugural Arturo Alessandri Palma<sup>80</sup>. El día de la inauguración, salió por tal motivo el primer tren de pasajeros, con aproximadamente 1000 personas desde donde fue desenganchado en lo que hoy en día es la localidad de Huellethue.

Después de años se pudo terminar, con la construcción del ferrocarril que uniría en un ramal a todo el país, dejando así a Chile comunicado de norte a sur:

La línea central de la red longitudinal sur había iniciado en Santiago en 1856. Se extendió por el norte a Caldera en 1861 y a Castro por el sur en 1913, es decir, después de 57 años de construcción alternada.<sup>81</sup>

A lo largo del año 1906, “40.902 personas y 26.650 toneladas de equipaje y carga fueron transportadas por el Ferrocarril”<sup>82</sup>, lo que se tradujo en entradas y gastos generados por el mismo tráfico, a simple vista el resultado era bastante satisfactorio si se tomaba en cuenta que este servicio transporte estaba recién instalado y que las limitaciones eran

---

<sup>79</sup> Ignacio Retamal y Álvaro Rebolledo, *Antilhue, Historia del Ferrocarril “El sonido de la Memoria”*, Ilustre Municipalidad de los Lagos, Los Lagos, 2014, 19.

<sup>80</sup> Víctor Ramos, *op. cit.*

<sup>81</sup> Allende, *Historia de los Ferrocarriles de Chile, op.cit.*, 58-84.

<sup>82</sup> *Ibid*, 61.

muchas para su funcionamiento, debiendo utilizar sus entradas para la reparación y mantenimiento de la línea, lo que se sumaría a los gastos de transporte y administración.

La estación original sufrió severos daños y fue demolida en algunas partes producto del terremoto del 1960, en el ramal se provocaron desmoronamientos y en el sector de Arique se tuvo que construir un nuevo corte en el cerro. En Antilhue por otra parte, cayó uno de los puentes de acceso al pueblo<sup>83</sup>. Tales daños cortaron el servicio por algunos meses, pero antes del fin del año ya había sido repuesto.

En 1992 se eliminó el servicio regular de pasajeros, sin embargo la estación siguió funcionando en diversas reparticiones, incluyendo la venta de pasajes, actividades que se fueron eliminando una a una con el traslado o cese de funciones de sus empleados. El cierre de la estación se debe a la política económica introducida por la Dictadura Militar en 1973, lo que implicó el abandono de EFE de los presupuestos gubernamentales<sup>84</sup>.

En la actualidad la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, organiza recorridos esporádicos en el tren “El Valdiviano” desde una perspectiva turística, con la finalidad de compartir un viaje, reviviendo el Ramal Valdivia- Antilhue- Valdivia, pasando por las estaciones de Huellethue, Pishuinco, el Arique y Antilhue. Aunque es imposible igualar la sensación de antaño se ofrece gastronomía típica de la zona, artesanías y distintas delicias caseras.

---

<sup>83</sup> Hernández, *op. cit.*, 40-42.

<sup>84</sup> Henríquez, *op. cit.*, 56.

## **CAPITULO II**

### **2.- Los Trabajadores Ferroviarios y la Empresa de Ferrocarriles del Estado 1889-1973.**

En este capítulo se exponen los principales elementos que caracterizaron el desarrollo de la organización y de la actividad reivindicativa de los trabajadores ferroviarios, en conjunto con los avances en materia de legislación laboral y de asistencia social en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado desde fines del siglo XIX hasta fines del XX, con el objetivo de evidenciar el grado de organización alcanzado por los ferroviarios y los beneficios sociales de que gozaban en 1973, fecha en que se inicia el período que aborda esta investigación.

En el período 1889-1973 es posible identificar cuatro etapas que marcan el desarrollo de la organización y de la actividad reivindicativa de los trabajadores ferroviarios, de acuerdo al grado de organización y vínculo que muestran, además de los avances en materia de beneficios sociales que presenta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Siendo posible apreciar una primera etapa donde la fundación de la primera organización de los trabajadores ferroviarios caracterizada por la mutualidad y la creación del primer servicio de asistencia social de EFE, serán dos sucesos de trascendental importancia, puesto que uno da inicio al largo camino que deberán recorrer los ferroviarios hacia el establecimiento de una organización estable y unitaria del gremio, y el otro convierte a la empresa en pionera en lo que a bienestar social de los trabajadores se refiere. Una segunda etapa en la que los trabajadores ferroviarios entran de lleno en un movimiento reivindicativo, primero en busca de mejoras salariales y después en defensa de sus logros, frente a lo cual surgen iniciativas como la creación de la Caja de Ahorros y Retiros de los Ferrocarriles y el establecimiento del beneficio de jubilación para los empleados a contrata. Una tercera etapa, la más extensa de las cuatro en la que se desarrolla un importante crecimiento de las organizaciones existentes y se fomenta la creación de nuevas para fortalecer la unión del gremio en general. Y una cuarta etapa en que los ferroviarios alcanzan la consolidación de la asociación con la creación de la Federación Ferroviaria de Chile y que al igual que las dos precedentes está marcada por momentos de fuerte represión seguidos por el logro de importantes demandas, como la reincorporación masiva de

trabajadores a la Empresa. Situaciones que como se verá dependen en gran medida de los gobiernos de turno y de las circunstancias político- económicas imperantes en el país.

## 2.1 Cuatro etapas del Ferrocarril en Chile.

### *Primera etapa 1889-1906.*

Esta primera etapa se caracterizó por el inicio del movimiento organizado de los trabajadores ferroviarios liderado por maquinistas y fogoneros, los que debido al carácter fundamental de sus oficios, se constituirán en el sector más influyente a nivel interior del gremio. Este movimiento fue alentado por los deseos de terminar con la desigualdad en los salarios y en el otorgamiento de los puestos más calificados, que la dirección de los Ferrocarriles del Estado hacía en beneficio de los trabajadores extranjeros, norteamericanos, ingleses y escoceses, y en detrimento de los nacionales<sup>85</sup>. Ejemplo de esto es el caso de Manuel Jesús Escobar, primer maquinista chileno quien percibía un jornal de \$60, en circunstancias que los maquinistas extranjeros ganaban \$125<sup>86</sup>.

A raíz de esta situación discriminatoria, el 8 de septiembre de 1889 se funda la Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros<sup>87</sup>, la que años más tarde recibirá el nombre de Sociedad Santiago Watt<sup>88</sup>. En un comienzo esta organización no tuvo intervenciones importantes en los ámbitos reivindicativos, debido a que recién se formaba y necesitaba de un tiempo para desarrollarse, madurar y consolidarse. Pero en el camino que tuvieron que recorrer los ferroviarios hacia una organización permanente, esta sociedad de protección mutua se constituye en un fundamental primer paso.

---

<sup>85</sup> Sergio Grez, *De la regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, DIBAM, 1997, 583.

<sup>86</sup> Raúl Romo, *Principales Etapas de la Historia de los Ferrocarriles de Chile*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Tesis de grado para optar al título de Profesor de Historia y Geografía 1957, 32.

<sup>87</sup> La Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros proporcionó a sus trabajadores un conjunto de actividades sociales; un teatro, un periódico, una biblioteca y un club deportivo, donde el mutualismo representaba ser una figura de práctica social. Carolina Paredes, *Archivo Oral Maestranza Barón de Valparaíso*, Valparaíso, Consejo Nacional de Cultura y las Artes, 2009, en <http://www.aombv.cl/>, visitado el 20 de junio de 2014.

<sup>88</sup> Homenaje rendido al creador de la locomoción a vapor, por los ferroviarios chilenos, según consta en el acta de la misma Sociedad, de fecha 12 de mayo de 1893. Federación Santiago Watt de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes, *Memoria*, Santiago, Imprenta Artes Gráfica, 1932, 8.

El primer conflicto de trascendencia es iniciado por maquinistas y fogoneros extranjeros, en julio de 1890 en la Maestranza de Valparaíso, quienes realizaron una huelga en protesta por el nombramiento de un jefe chileno. Ante más de quinientos trabajadores nacionales de la misma Maestranza elevaron una solicitud, a través de una carta al presidente Balmaceda para defender a dicho jefe y acusar a los trabajadores extranjeros de monopolizar las labores directivas y mejor calificadas<sup>89</sup>, no transformándose dicha petición en una huelga, ni en una movilización de mayores dimensiones. Su importancia principal radica en que es una primera muestra de unión y organización a favor de un objetivo común.

En relación a los beneficios sociales, la Empresa creó el 29 de noviembre de 1894 el Servicio Sanitario o Servicio Salud de Ferrocarriles<sup>90</sup>, establecido en Concepción, Santiago, Talca y Valparaíso. Los gastos de este servicio que se fundó para beneficiar a los empleados de la Empresa, debían ser cubiertos por ellos mismos en base a porcentajes de descuento en sus salarios<sup>91</sup>. En cuanto a su organización se dictó un reglamento sobre la implantación de los servicios<sup>92</sup>. A pesar de algunas deficiencias, este fue un aporte significativo al bienestar de los trabajadores ferroviarios en una época en que no existía legislación social. Esta iniciativa convierte a EFE en pionera a nivel nacional en el tema de los beneficios sociales otorgados a los trabajadores, siendo éste el primero de una serie de beneficios que irán otorgando paulatinamente los Directorios y el Gobierno, tanto por iniciativa propia, basada como se verá, en intereses políticos electorales y en el pago de favores políticos, como en respuesta a las demandas de los trabajadores, a medida que crece la trascendencia de los ferrocarriles en la vida nacional como el principal medio de transporte y la cantidad de trabajadores va aumentando.

### *Segunda etapa 1907-1913.*

En este período, los trabajadores ferroviarios entran de lleno a gestar el movimiento a favor de sus demandas, esto enmarcado en un contexto nacional de crisis social y política

---

<sup>89</sup> Grez, *op. cit.*, 583.

<sup>90</sup> Su creación fue ratificada por Decreto Supremo N° 1.838 del 19 de diciembre del mismo año. Servicio Nacional de Salud, *Convenio y Reglamentación Interna FF.CC. del Estado y Servicio Nacional de Salud*, Santiago, 1972, 5.

<sup>91</sup> Emilio Vasallos, *Ferrocarriles de Chile. Historia y Organización*, Santiago, Editorial Rumbo, 1943, 423.

<sup>92</sup> *Idem.*

que no sólo movilizó al gremio ferroviario. Es así como en 1907, ante la pérdida de la capacidad de pago de los salarios debido a la crisis económica derivada de la situación del salitre, los ferroviarios decidieron iniciar una huelga en la que solicitaron que sus salarios les fueran pagados con un aumento, pero al contrario, el gobierno los redujo en un 10% justificándose en la complicada situación financiera por la que atravesaba la Empresa en vista del complejo estado económico del país en ese momento<sup>93</sup>. Esto perduró hasta el año 1909, cuando los trabajadores decidieron iniciar una activa campaña para obtener la devolución del descuento del 10%, designándose la primera comisión para resolver problemas entre el personal y la Empresa, esto ante un desfile que realizaron los ferroviarios frente a la Moneda en el mes de agosto para pedir al Presidente de la República una solución a sus peticiones:

“1° Sobre las horas de trabajo en las Maestranzas: que el tiempo fijado por la Empresa para el invierno sea igual en el verano o sea 8 ½ horas diarias durante todo el año; 2° Que el trabajo de los maquinistas y cambiadores sea de 10 horas diarias, entendiéndose para los primeros que el tiempo se cuente desde que el tren sale de la estación de partida; 3° Mantener las horas de entrada a los talleres de Maestranzas con tolerancia de 10 minutos, lo que ingresen después perderán el premio; 4° El trabajo forzoso en los talleres será el indicado en el N°1. Fuera de esas horas de trabajo será voluntario sin que la negativa de trabajar extraordinariamente sea la única causa de expulsión de los talleres; 5° Restablecer los pases libres en la forma establecida por la Empresa; 6° Restablecer la donación de ataúdes para los operarios y maquinistas fallecidos en el servicio; 7° Mejoramiento del Servicio Médico de la Empresa o que este pase a la Junta de Beneficencia; 8° Designar una comisión permanente compuesta de representantes de la Empresa y de los obreros para solucionar pacíficamente y prevenir todas las dificultades que surjan entre el personal de la Empresa y sus jefes; 9° Equiparar el jornal de los trabajadores según su competencia”<sup>94</sup>.

Consiguiendo que el Ministro de Industrias y Obras Públicas aprobara cinco de los nueve puntos del pliego de peticiones, rechazando entre otros, el relativo a la rebaja de la jornada de trabajo de los maquinistas<sup>95</sup>. A partir de esta campaña y ante la necesidad de continuar avanzado hacia la organización estable del gremio, los ferroviarios aprobaron los estatutos de una sociedad de resistencia conformada por maquinistas, fogoneros y limpiadores<sup>96</sup>.

---

<sup>93</sup> *Ibid*, 379-380.

<sup>94</sup> *Ibid*, 381.

<sup>95</sup> *Idem*.

<sup>96</sup> *Ibid*, 382.

Para septiembre de 1909, el sentido de organización de los ferroviarios había crecido como consecuencia de los fenómenos producidos en 1907, lo suficiente para que decidieran dar un paso definitivo y crear un movimiento capaz de demostrar la unión que lograban al momento de presentar sus planteamientos. Es así como el 18 de septiembre de 1909 se funda la gran Federación Obrera de Chile<sup>97</sup>. En sus estatutos en el artículo segundo, establecía: “Tienen derecho a ingresar a ella los operarios, jefes de talleres, mayordomos y demás personal de las Maestranzas de los Ferrocarriles del Estado, los maquinistas, fogoneros, palanqueros, camineros y en general cuantos obreros y demás empleados a jornal deseen federarse”<sup>98</sup>, con esto la organización intentaba abarcar a mayores sectores de la clase obrera. Inicialmente sus objetivos eran mutuales y de cooperación, sólo al final del artículo cuarto se establecía la siguiente declaración: “Tratar de intervenir amistosamente en los desacuerdos que se produzcan entre obreros y patrones, siempre que la causa sea justificada”<sup>99</sup>. Con lo que quedaba claro era que su actuación en los que defensa de los derechos de los trabajadores se refiere, sería bastante moderada. Ya en 1912 el Gobierno de Luis Emilio Recabarren, aprobó sus estatutos constituyéndose en la primera organización estable de los trabajadores de Ferrocarriles del Estado. En este punto es importante hacer notar el estado en que se encontraba la Sociedad Santiago Watt, fundada en 1893. La actividad de esta había decaído paulatinamente y en 1907, durante el desarrollo de la huelga, no tuvo actividad alguna porque prácticamente había desaparecido. Pero a raíz de la huelga, el personal se propuso reestructurar esta institución. Es así como en octubre de 1911, un grupo de trabajadores se dispuso a reorganizar la Sociedad que en ese momento contaba sólo con dos socios. Para ello establecieron un directorio que se comprometió a trabajar activamente y además se resolvió fundar un periódico, *La Locomotora*<sup>100</sup>, que les permitió mantenerse vigentes en cuanto sus acciones. Los frutos de estas decisiones se verán en la siguiente etapa.

En el ámbito social, este período está marcado por los efectos de la crisis del salitre. En algunos casos se generaban arbitrariedades con los trabajadores, por ejemplo en el reglamento interno se estipulaba que el operario que hubiese trabajado toda la semana

---

<sup>97</sup> Armando Sepúlveda, *Historia Social de los Ferroviarios*, Santiago, Imprenta Siglo XX, 1959, 35.

<sup>98</sup> Vasallo, *op. cit.*, 383.

<sup>99</sup> *Ibid*, 384.

<sup>100</sup> Disponible en la Biblioteca Nacional.

tuviera como premio descansar la mitad del sábado y todo el domingo. Este también establecía ciertos días festivos al año, como Navidad. Pero según la resolución del Director General de la Empresa, si esta caía en jueves o martes, el trabajador no tenía derecho al descanso porque no se habría trabajado la semana completa<sup>101</sup>. Tales situaciones eran posibles porque en este período aún no existen contratos de trabajo escritos, la Empresa sólo dispondrá su impresión en 1910, entregando los primeros en enero de 1911, los que fueron rechazados por el personal debido a las remuneraciones y a la frase en particular “y disminuir el jornal cuando lo estime conveniente”<sup>102</sup>. A partir de ese año los contratos de trabajo fueron puestos en vigencia y se debían dar a conocer previamente al personal las cláusulas para que estuvieran de acuerdo con las condiciones de trabajo y remuneraciones.

Cabe rescatar que en esta etapa surgieron distintas iniciativas por parte del Directorio de la Empresa para mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores ferroviarios. Como por ejemplo el 1 de febrero de 1911 se dictó la ley N°2.498, que creó la Caja de Ahorro de los Ferrocarriles<sup>103</sup>, en ella se estableció el beneficio de la jubilación por enfermedad, por edad y por accidente, pero favorecía exclusivamente a los empleados con contrato, quedando excluido gran parte del personal: trabajadores de la vía guarda cruzadas y otros<sup>104</sup>. Tales iniciativas surgieron en momentos en que el país atravesaba un difícil período económico y la Empresa de Ferrocarriles era sometida a duros ataques por parte de sectores parlamentarios que la acusaban de “desorganización técnica”<sup>105</sup>, hasta de carecer de quipo suficiente y que las vías se encontraban en pésimas condiciones de seguridad para el tráfico y que la reorganización a que fue sometida en 1907 no había dado frutos positivos<sup>106</sup>. Finalmente, en materia social cabe señalar que en los estatutos de la Gran Federación Obrera de Chile, fundada en esta etapa, se dispuso del establecimiento de un sistema de ayuda mutua: cuota mortuoria,

---

<sup>101</sup> Sepúlveda, *op. cit.*, 39.

<sup>102</sup> Vasallo, *op. cit.*, 387-388.

<sup>103</sup> *Ibid.* 366.

<sup>104</sup> *Idem.*

<sup>105</sup> Sepúlveda, *op. cit.*, 13.

<sup>106</sup> *Idem.*

préstamos en dinero, escuelas de conocimientos prácticos, seguros de vida y de accidentes del trabajo<sup>107</sup>.

### *Tercera etapa 1914-1937.*

La Sociedad Santiago Watt había experimentado un decaimiento en su actividad hasta casi desaparecer. Los sucesos ocurridos a partir de 1907 impulsaron a un grupo de trabajadores a reactivarla, iniciando su reorganización en 1911. Fruto de ello fue que el 14 de mayo de 1914 se reunieron en Santiago los delegados de cada zona y realizaron una convención que fue la primera que celebró este personal, la cual tuvo mucha importancia, pues en ella se modificaron los estatutos, modernizándolos y considerando que ya existían varias filiales en las zonas, se acordó denominar a la Sociedad Santiago Watt, en lo sucesivo, como Federación<sup>108</sup>.

Desde esa fecha la organización tuvo nueva vida, el personal que hasta entonces había sido reacio a participar, acudió en gran número a inscribirse y con esos aportes pudieron fortalecerse para ampliar sus petitorios dirigidos a la Empresa y al Gobierno. En cuanto a los estatutos de la Federación Santiago Watt aprobados en la Convención de 1914, sólo serán ratificados por el Gobierno de Arturo Alessandri en enero de 1921 y de acuerdo con una promesa de éste como candidato que les hiciera a los dirigentes<sup>109</sup>. Este presidente no fue el único que buscando apoyo electoral adquirió compromisos con los ferroviarios, lo que da una idea de la importancia sociopolítica que había alcanzado el gremio.

En 1918 la Caja de Ahorros creada en 1911 es reemplazada por la Caja de Retiros y de Previsión Social de los Ferrocarriles, en virtud de la Ley N° 3.379<sup>110</sup>. Ésta puso en práctica los beneficios sociales y de previsión que su ley orgánica señaló como finalidades: jubilación con sueldo íntegro a los empleados que se no puedan realizar normalmente su trabajo a causa de accidentes del servicio y establecer una pensión a los familiares directos de los empleados que fallecieran cumpliendo su labor<sup>111</sup>. Posteriormente el 2 de enero de

---

<sup>107</sup> *Ibid*, 35-36.

<sup>108</sup> *Ibid*, 25.

<sup>109</sup> *Ibid*, 26.

<sup>110</sup> Chile, Ley N° 3.379, 10 de mayo de 1918 Publicado en el Diario Oficial el 23 de mayo de 1918.

<sup>111</sup> Ministerio de Ferrocarriles, Folleto N°20, Ley y Reglamento de la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, Imprenta Universitaria, 1918.

1924 se dictó la ley N° 3.997, la que otorgó beneficios de jubilación por enfermedad, años de servicio y edad a todos los trabajadores de la empresa<sup>112</sup>. Estos acuerdos se sumaron a los de la ley N°3.379 donde logró una destacada participación la Federación Santiago Watt.

En lo social en abril de 1930 una comisión nombrada por el gobierno informó sobre las diferencias en los servicios de la Empresa y sobre la situación económica del personal, expresando que en las condiciones en que se mantenía, sin ningún incentivo en su carrera, trabajando horas extraordinarias sin mayor remuneración, con una ley de jubilaciones defectuosa y con pésimo salario, no se podía exigir de este grupo de trabajadores una mayor cooperación. Como consecuencia de este informe, se pide el aumento del sueldo, aunque este fue propuesto en un momento difícil para la Empresa y para el país entero, pues se sentía fuertemente los efectos producidos por la crisis de post guerra. En definitiva se llegó a la conclusión de ser necesario mejorar las condiciones económicas del personal, pero reduciéndolo. Por ello la Asociación de Empleados Ferroviarios en un gesto de compañerismo, tomó el acuerdo de ceder parte de sus sueldos a condición de que esos empleados continuaran en sus puestos<sup>113</sup>.

Otro hecho de importancia social acontecido durante esta etapa es la instalación del primer mausoleo social de la Federación Santiago Watt en el Cementerio General en noviembre de 1923, cuya inauguración oficial se efectuó en el mes de mayo de 1928. A este acto asistió el Presidente de la República Francisco Antonio Pinto, Ministros de Estado, el Director de Ferrocarriles, delegaciones ferroviarias de todas las secciones y numerosas personalidades<sup>114</sup>. Esto muestra la relevancia social y política que para esta fecha había alcanzado la Federación. También cabe mencionar que el 17 de octubre de 1921 se acordó conmemorar como fiesta oficial de los ferroviarios de Chile, denominada “Fiesta del Riel”, el 20 de noviembre como homenaje a la construcción del ferrocarril del Caldera a Copiapó, primero construido en Sudamérica<sup>115</sup>. Su importancia social radica en que año tras año, se congregaban trabajadores ferroviarios ese día para realizar actividades deportivas y para

---

<sup>112</sup> Ferrocarriles del Estado- Chile, Ley N°3.997 sobre Jubilación del Personal Ferroviario promulgada el 4 de enero de 1924, edición oficial revisada por el Servicio Judicial de la Empresa, Santiago, Imprenta de los Ferrocarriles del Estado, 1924.

<sup>113</sup> Sepúlveda, *op. cit.*, 25-26.

<sup>114</sup> Vasallo, *op. cit.*, 403.

<sup>115</sup> *Ibid*, 402.

compartir sus experiencias o dificultades presentadas en el diario vivir debido a problemas laborales.

En el área intelectual, la Federación estimuló la publicación de órganos de prensa del gremio, apareciendo regularmente los siguientes: *Inquietud* de los Maquinistas de la Maestranza de San Bernardo, *El Ferroviario* de la Federación de Transporte de la primera zona, *El Ferroviario Austral* del Consejo Ferroviario de Valdivia, *Germen* de la Federación de Empleados Ferroviarios de Santiago<sup>116</sup>. En el plano organizativo en 1932 se fundó otra importante organización ferroviaria, la Federación Nacional de Empleados Ferroviarios Zona Sur, la que agrupó al personal a contrata, desde Jefes de Estación Bodegueros, empleados de las oficinas administrativas, maquinistas, palanqueros y algunas cuadrillas de vía. Abarcando con la formación de comités desde Curicó hasta Puerto Montt<sup>117</sup>.

Esta etapa finaliza con una de las huelgas más intensas entre las sostenidas por los ferroviarios, por el gran número de trabajadores que participaron en ella y por sus graves consecuencias para los mismos. Esta se inicia el 3 de febrero de 1936 ante la no solución de las demandas del gremio y finaliza en 1937 con el despido de seiscientos ferroviarios<sup>118</sup>.

#### *Cuarta etapa 1938-1973.*

Al revisar la capacidad de organización de los ferroviarios, se puede establecer que a continuación de momentáneas derrotas y a pesar de la represión política de que fueron objeto en determinadas circunstancias, el gremio se cohesionó y recobra el ritmo de su acción. Así ocurrió en 1907, en 1927 y después de la gran huelga de 1936.

Después del movimiento de 1936 las organizaciones del personal entraron en un estado de estancamiento, sin embargo los participantes más activos del gremio realizaban todos los esfuerzos para impulsar la solución a sus peticiones. Estas acciones fueron determinantes para la conformación del Comité de Organizaciones Unidas, que más tarde el

---

<sup>116</sup> Periódicos disponibles en la Biblioteca Nacional de Chile.

<sup>117</sup> Sepúlveda, *op. cit.*, 76-78.

<sup>118</sup> Vasallo, *op. cit.*, 395.

26 de abril de 1938 dio forma al Congreso donde se acordó la creación de un poderoso organismo ferroviario que brindó apoyo a gran parte de los trabajadores adheridos<sup>119</sup>.

Es así como la unión del gremio ferroviario se consolida con la creación de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH), con ello se estableció bajo una sola bandera la Federación Santiago Watt, la Asociación de Empleados y la Unión de Obreros con la finalidad de asociar a todos los empleados de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, particulares, jubilados y exonerados por las causas sociales en defensa del gremio<sup>120</sup>. Como resultado de ello, los trabajadores se fortalecen y ocupan la posición social, política y económica que los Ferrocarriles realmente tenían para el país. Muestra de ello es que Pedro Aguirre Cerda, como candidato prometió que al asumir la presidencia, su primer decreto gubernativo sería el de reincorporación de los ferroviarios exonerados en 1936<sup>121</sup>. Y en efecto, el 25 de diciembre de 1938 firmó ese decreto y en enero de 1939 los exonerados volvieron en todos los puntos de la Red, a sus antiguos puestos en la Empresa.

En lo organizativo otro hecho de importancia ocurre en septiembre de 1939. En el salón de la Federación Santiago Watt, en Santiago, se realizó el primer Congreso de Empleados que dio origen a la Asociación Nacional de Empleados Ferroviarios. Con este acontecimiento se contribuyó a acelerar el proceso de unión del gremio y permitió agrupar en una sola gran asociación a gran parte de los empleados de toda la Red<sup>122</sup>. En 1940 dicha agrupación también se afilió a la FIFCH, con las que se aprobó declarar la disolución de todo organismo que no estuviera dentro de los principios que formaban la base fundamental de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile<sup>123</sup>.

De esta forma culmina un primer proceso formativo que condujo a los ferroviarios desde una pequeña organización integrada sólo por maquinistas y fogoneros, a la consolidación de la unión de todos los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en una única gran sociedad con fines tanto mutuales como reivindicativos, conformada por todas las organizaciones ferroviarias existentes. Las que en 1973 ya

---

<sup>119</sup> *Ibid*, 396.

<sup>120</sup> *Idem*.

<sup>121</sup> *Ibid*, 398.

<sup>122</sup> Sepúlveda, *op. cit.*, 107-109.

<sup>123</sup> *Ibid*, 100-101.

contaban con un Servicio de Medicina Preventiva, una Escuela Industrial Ferroviaria, Servicio Dental hasta viviendas proporcionadas por la misma Empresa como forma de paliar otras deficiencias del sistema.

El desarrollo de la organización y de la actividad reivindicativa de los ferroviarios, permite establecer que sus objetivos esenciales se dirigen desde el comienzo de sus movimientos a fortalecer y perfeccionar sus sistemas de organización, unificar al gremio, a obtener mejores condiciones de trabajo, a lograr ventajas en el campo de la legislación laboral y en el de la asistencia social y por sobre todo a defender y mejorar los logros ya obtenidos. En dicho desarrollo, de acuerdo al grado de organización y unión que muestran, se aprecia una primera etapa en la que un sector de los trabajadores, ante la necesidad de equiparar sus condiciones salariales a las de los trabajadores extranjeros, crean la primera organización ferroviaria, cuya principal característica es la mutualidad. Una segunda etapa en la que entran de lleno en un activo movimiento reivindicativo a favor de mejoras salariales y posteriormente en defensa de sus logros y fundan la Gran Federación Obrera de Chile, primera organización defensiva estable del gremio, gracias a un sentimiento de asociación que había crecido en las difíciles circunstancias económicas por la que atravesaban. Una tercera etapa, la más extensa, en la que el movimiento reivindicativo continúa mientras se desarrolla una importante evolución organizacional, con el crecimiento y fortalecimiento de las organizaciones ya existentes, proceso que vive la Federación Santiago Watt, convirtiéndose en una de las más sólidas e influyentes organizaciones con las que aumentan tanto los sectores del gremio organizados, como la unión del gremio en general. Una cuarta etapa en la que se consolida la unión y organización de todo el gremio ferroviario con la creación de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile.

También se puede observar de manera transversal, desde la segunda etapa, cuatro características fundamentales que acompañan el desarrollo de la organización y de la actividad reivindicativa de los trabajadores ferroviarios: una son los períodos en que el país se ve afectado por las crisis económicas, otras son los momentos en el que el país atraviesa conflictivos momentos políticos, la tercera es el constante resurgir del movimiento

ferroviario tras la represión y la cuarta son los importantes logros en materia de legislación laboral y asistencia social.

Es así como, aun subsistiendo a las deficiencias y conflictos, para 1973 los ferroviarios cuentan con cuatro de las más anheladas aspiraciones de la clase trabajadora: un servicio de asistencia que se ocupa de su bienestar tanto dentro como fuera de la Empresa, atención de salud gratuita para ellos y sus familias, posibilidad de acceder a una vivienda propia y un sistema de pensiones que asegura su sustento durante la vejez. Logros obtenidos gracias al trabajo de sus organizaciones y a la importancia social, política y económica que tenían los ferrocarriles como principal medio de transporte, lo que hizo que su normal funcionamiento fuese vital para el país, motivo por el cual los ferroviarios, una vez organizados, adquirieron la capacidad de exponer sus necesidades y de negociar por mejorar sus condiciones laborales y sociales. Adquiriendo una condición de estabilidad laboral y de bienestar social que unida a la influencia de su actividad en la vida nacional, se constituyó en la base de la construcción de una identidad propia, que los define como ferroviarios y los diferencia de otro grupo de trabajadores.

## CAPITULO III

### 3.- Conformación de la Identidad Ferroviaria.

Unida al desarrollo de la organización y de la actividad reivindicativa de los ferroviarios, expuesto en el capítulo anterior y sustentado en los beneficios sociales y en la estabilidad laboral alcanzados durante dicho período, y en la influencia que la Empresa de Ferrocarriles del Estado tuvo en el progreso económico, político y social del país, nace, se desarrolla y consolida la identidad ferroviaria.

La identidad de los ferroviarios es “el sentido de pertenencia constituido a partir de las relaciones sociales” desarrolladas por trabajar en EFE, producto de un desarrollo histórico particular, que se realiza y manifiesta tanto en la dimensión personal como en la colectiva, “en un proceso de inclusión y exclusión de definiciones individuales y compartidas, construyendo una visión del mundo que comparten y que los hace diferentes a otros grupos de trabajadores, en cuya concepción juegan un papel determinante en los procesos de interacción social, y a partir de la cual comprenden su lugar en la sociedad”<sup>124</sup>.

Cuáles son las relaciones sociales que se establecen a partir del trabajo en EFE y cómo, bajo qué circunstancias y en qué lugares opera la interacción social, construyendo y reafirmando la identidad de los ferroviarios es lo que se expondrá a continuación.

#### 3.1 Identificación del trabajador con su condición de ferroviario.

Una de las principales características que distingue a los trabajadores de Ferrocarriles es una fuerte identificación con su condición de ferroviarios, hecho que se genera a partir de trabajar en EFE. Esta identificación es la base de la existencia de una gran unión y solidaridad entre ellos, puesto que se desarrolla y ve fortalecida por factores sociales y culturales que los unen donde su denominador común es Ferrocarriles. Es así que factores como el pertenecer a una familia en la que uno o varios de sus miembros son o han sido ferroviarios, el vincularse por matrimonio con hijas o hermanas de trabajadores, la convivencia en poblaciones ferroviarias, la vida en común en sus desplazamientos a lo largo de la red, el ingresar a la Empresa muy jóvenes, el seguir una carrera funcionaria

---

<sup>124</sup> Larraín, *op. cit.*, 23. y Dubar, *op. cit.*, 10.

común con un grupo humano de edades homogéneas, las organizaciones de ferroviarios a las que pertenecen hasta su muerte, el saberse socialmente apreciados por su condición de ferroviarios y el sentirse parte integrante de una de las Empresas estatales más importante del país, operan fuerte y decisivamente en la conformación de su identidad.

### **3.1.1 Vínculos familiares.**

Por lo que ellos mismos expresan, dentro de la Empresa tener una ascendencia ferroviaria era un factor muy común, a lo menos hasta la década del 60. Tanto es así que quienes ingresaron a ferrocarriles antes de la década del 70 y no tiene estos vínculos familiares se sienten como casos particulares, mientras que entre quienes se incorporaron posteriormente, los casos particulares son aquellos que si tienen una ascendencia ferroviaria porque con el progresivo egreso del personal desde 1973<sup>125</sup> estos vínculos casi desaparecieron.

#### *Ascendencia ferroviaria.*

En el caso de los maquinistas, en sus relatos ellos evidencian un orgullo por su ascendencia ferroviaria. Ya que existe el convencimiento de que una persona proveniente de una familia ligada al oficio estaba más calificada, por poseer mayores conocimientos sobre ferrocarriles. Para aprobar el examen de admisión que la Empresa exigía a los postulantes y llegar a desempeñarse con mayor eficiencia en sus labores:

“Mi padre no era ferroviario pero algunos familiares míos sí. Eso es una tradición de todos los ferrocarriles del mundo, no es una cosa sólo de acá los chilenos. Está comprobado científicamente que los mejores maquinistas del mundo son los que viene de origen, que sus antepasados han sido maquinistas. La formación se inicia desde abajo, viene de familia ferroviaria, de maquinistas especialmente. Entonces ¿qué sucede?, por un lado el niño ha tenido la oportunidad de escuchar los conceptos ferrocarrileros, ha leído algunas historias de los ferrocarriles, tiene los antecedentes técnicos como se forma un maquinista, entonces resulta bastante fácil.

Al provenir de una familia ferroviaria primero está adaptado, conoce el ambiente ferroviario, incluso la terminología que se usa en muchos gremios. La Empresa le daba también un porcentaje para su admisión, uno partía como hijo de ferroviario,

---

<sup>125</sup> Como se verá, de los 24.717 funcionarios que tenía la empresa el año 1970, el año 1980 quedaban 9.800, en el año 1988 sólo 6.801 y con la promulgación de la Ley 19.170 en 1992, el año 1995 salieron de la Empresa bajo la condición de indemnizados alrededor de 4.000 funcionarios más, todos con 25 años o más de servicio. Apolonia Ramírez, *FFCC del Estado. Un caso de privatización en democracia*, Santiago, Ediciones Janequeo, 1993, 70.

le daban un porcentaje en el examen de admisión. Si era hijo de ferroviario más luego ingresaba al servicio, al que no provenía de familia ferroviaria le costaba un poco más, además de tener que esforzarse más para dar el examen de admisión, tenía las otras limitantes que no sabía las conexiones, lo que hay que hacer en cualquier servicio, eso también ayudaba mucho”<sup>126</sup>.

Es importante destacar el hecho de que el tener una ascendencia ferroviaria le significaba al postulante, una pequeña ventaja en el examen de admisión de la Empresa, con independencia del departamento al que quisiera ingresar. Esto evidencia que para Ferrocarriles el ser hijo de ferroviario otorgaba mejores aptitudes al postulante, puesto que el entregar una ventaja significaba un incentivo adicional para que ellos se interesaran por ingresar a la Empresa, para que siguieran los pasos de sus padres.

Este interés también existía entre los propios ferroviarios para que sus hijos ingresen a EFE, mostrando preocupación por prepararlos adecuadamente para rendir dicho examen. Lo que además indica que los ferroviarios era un círculo relativamente cerrado:

“A los hijos de ferroviarios, después que aprobábamos el examen nos daban un puntito de regalo para podernos llamar primero no más, pero tenía que aprobar el examen y si no lo aprobaba no le daban ni uno. Bueno, a mí me sirvió porque estudié, me preparé. Venía un regidor desde Concepción del Partido Socialista a Valdivia y como mi papá era socialista y yo estaba en la juventud socialista entonces nos hacía clases”<sup>127</sup>.

El hecho de que un miembro de un partido político se dedicara expresamente a preparar a jóvenes para que aprueben el examen de ingreso, con el fin de suceder a sus padres e insertar nuevos miembros del partido en la EFE, lo que reafirmaba y mantenía las redes sociales de intercambio recíproco de favores<sup>128</sup> al interior de una de las empresas estatales más importantes del país. Redes solidarias que constituyen un factor de unión y diferenciación para los ferroviarios, que refuerzan su identidad y que al interior de la Empresa no requieren necesariamente de una militancia política para funcionar, generando así un sentimiento de protección:

“Yo soy hija de ferroviario y cuando falleció mi papá, los dirigentes del taller de señales, donde él trabajaba, se dieron cuenta de que nosotras quedamos solas, soy

---

<sup>126</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista ferroviario, Valdivia, 26 de marzo 2014.

<sup>127</sup> Entrevista a Nelson Vivar, Maquinista ferroviario, Valdivia, 27 de marzo 2014.

<sup>128</sup> Sobre cómo las redes sociales de intercambio recíproco de favores marcaron un nivel de igualdad y pertenencia a la misma clase, operando como sistema solidario de mantención de estatus entre los empleados públicos en Chile, véase Larissa Lomnitz y Ana Melnick, *Neoliberalismo y Clase Media: el caso de los profesores*, Santiago, DIBAM, 1998, 25-36.

hija única, y en muy mala situación con mi mamá y ellos se acercaron y me ofrecieron su apoyo. Además nos ayudaron mucho, había mucha solidaridad en esos tiempos”<sup>129</sup>.

No obstante, como se vio en el capítulo anterior y se verá cuando se aborde directamente el tema de la influencia de la política en la unión o disgregación de los trabajadores, ésta no siempre se constituyó en un factor determinante, puesto que los ferroviarios también fueron un gremio influyente en el ámbito político electoral, razón por la cual no es extraño que los partidos intentaran adentrarse en sus filas para influenciar desde dentro sus organizaciones.

Otro vínculo que contribuyó a afianzar la identidad de los ferroviarios y consolidar a sus familias como verdaderas familias ferroviarias son los matrimonios con hijas o hermanas de otros ferroviarios, los que fueron bastante comunes, debido principalmente a la estrecha convivencia y amistad que se desarrollaba en las poblaciones aledañas a la estación:

“Aquí [en la Federación Santiago Watt] los encuentra emparentados casi a todos. Esa es la razón, aquí casi todos son casados con hijas de ferroviarios. Se daba la instancia de más allá de la amistad formar familia, aquí todos los maquinistas están emparentados de una u otra forma por matrimonio, muy difícil que las esposas vinieran de otro lado. Eso era muy común en general en todas las provincias donde están los centros ferroviarios”<sup>130</sup>.

Por el hecho de vivir en un lugar donde la mayoría trabaja en ferrocarriles, el que se diera lugar a contraer matrimonio, se puede considerar muy normal. No obstante, la valoración social del ferroviario también juega un rol importante:

“Yo me casé con el hijo de un amigo de mi padre, que vivía en la casa de al lado, que era ferroviario también, entonces, yo me casé con el hijo de él, que era ferroviario. Después entró mi marido a la Empresa. Muchos, muchos matrimonios ferroviarios fueron así, yo creo que la mayoría de las hijas de ferroviarios, no casamos con hijos de ferroviario. Mi hermana se casó con el maquinista de Temuco, porque de allá venían a arreglar las máquinas aquí [Valdivia] y mi mamá tenía pensión y por allí llegó Bernardo a la pensión y se casó con mi hermana [...] a uno no le daban permiso para pololear con otra persona si no era ferroviario. Claro, porque ahí tenía asegurado el futuro con un ferroviario. Sin saber que no era tanto el oro que brillaba, pero así era, el ferroviario era muy bien nombrado”<sup>131</sup>.

---

<sup>129</sup> Entrevista a Luisa Gómez, Hija de Ferroviario, Valdivia, 6 abril de 2014.

<sup>130</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

<sup>131</sup> Entrevista a Carmen Garrido, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 12 de junio de 2014.

Esta insinuación acerca de que puede haber existido una sobre valoración social del ferroviario, tiene que ver con que dicho juicio está ligado a la estabilidad laboral que daba Ferrocarriles por su prestigio como empresa estatal, pero no necesariamente a un alto nivel de remuneraciones, lo que se expondrá con un mayor detalle cuando se trate el tema de la esposa y familia. A los matrimonios con hijas o hermanas de ferroviarios se suman los matrimonios entre compañeros de trabajo, los que desde la década del 70 pasan a ser prácticamente el único vínculo familiar que se establece entre ferroviarios, ya que contraer matrimonio con una hija o hermana de ferroviario, pasa a ser poco probable, debido entre otras causas, a la gran disminución del personal de la Empresa, a la distinta orientación vocacional que comienzan a seguir los hijos de ferroviarios y también a un decaimiento de la valoración social del ferroviario, producto de los cambios que sufre la propia Empresa a partir de 1973.

Estos matrimonios se deben principalmente a que la solidaridad que unió a los funcionarios de ferrocarriles, les permitió relacionarse dando lugar a que surgieran espacios y momentos para compartir y conocerse más allá del ámbito laboral, favoreciendo la aparición de lazos afectivos, “La relación con las compañeras era muy buena, a veces también salían sus “pololeos” y se casaban, eso se dio mucho”<sup>132</sup>.

Estos matrimonios son también en alguna medida el resultado de una convivencia diaria, que permitió el establecimiento de lazos afectivos lo suficientemente sólidos como para llegar al matrimonio. Sin embargo, estos vínculos familiares con ferroviarios entre quienes ingresan a EFE, comienzan a disminuir paulatinamente como se menciona anteriormente, lo que es en parte atribuible al hecho de que en la medida en que los ferroviarios se ocupan de la educación y la profesionalización de sus hijos, estos van optando cada vez más por actividades laborales no relacionadas con ferrocarriles. Mientras que jóvenes con especialización técnica, aun no teniendo vínculos familiares con ferroviarios, ven en la Empresa la posibilidad de acceder a un trabajo estable y de desarrollar una carrera. A esto se suma, después del año 1973, la progresiva disminución del personal de EFE, lo que constituye un factor decisivo en la disminución de dichos vínculos.

---

<sup>132</sup> Entrevista a Leonel Araya, Administrativo, Valdivia, 20 de junio de 2014.

### *Convivencia en poblaciones ferroviarias.*

El habitar en una población ferroviaria, construida por la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado para los ferroviarios o más aún vivir en un pueblo a partir de una estación de ferrocarriles, permitía una convivencia que giraba en torno a su condición de ferroviarios y ayudaba a afianzar lazos de amistad y solidaridad en torno al estatus social que dicha condición les otorgaba:

“Les hicieron una población a los ferroviarios, las que se obtuvieron por intermedio de ferrocarriles, la Empresa las construyó para los ferroviarios. Bueno el ferroviario que se inscribió tuvo casa”<sup>133</sup>.

No sólo la Caja de Retiro construyó casas para los ferroviarios, el nivel de unión y organización alcanzado por ellos los llevó a crear cooperativas de vivienda mediante las cuales construyeron poblaciones ferroviarias. Este vínculo formado en vista de lograr un objetivo común, la tan ansiada casa propia, al hacerse realidad, los unió aun más, puesto que estrechó los lazos entre las familias. Es así como las poblaciones ferroviarias constituyeron una instancia que permitió que las relaciones de amistad de los ferroviarios se extendieran a sus familias, o sea, una instancia en que esposas e hijos convivían y se relacionaban estrechando lazos de amistad que han perdurado a través de los años:

“Las mujeres preparaban todo, especialmente eso se veía con mayor claridad en las reuniones sociales, donde había un núcleo de casas de ferroviarios todas las juventudes de ahí, las mujeres solteras y las esposas organizaban todas las actividades, llámese fiestas patrias, llámese pascua, llámese año nuevo, llámese cumpleaños”<sup>134</sup>.

A la convivencia diaria de los ferroviarios en la Empresa, se suman reuniones y celebraciones en los hogares donde los vecinos con quienes comparten son los mismos casi con quienes trabaja. Instancias de sociabilidad muy diferentes, una laboral y a otra familiar, que van estrechando aún más el lazo que los une, el hecho de trabajar en ferrocarriles, el ser ferroviarios, consolidando un grado de identificación tan fuerte que hasta hoy se definen como tales.

Las poblaciones ferroviarias además de permitir la convivencia entre familias ferroviarias, constituían un factor importante en la valoración social de que gozaban los

---

<sup>133</sup> Entrevista a Carmen Garrido, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 12 de junio de 2014.

<sup>134</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

ferroviarios. Ya que dicha valoración está estrechamente ligada a la importancia social de la Empresa de Ferrocarriles del Estado a lo largo del país, sobretudo en ciudades cuya actividad económica giraba en torno a ellos, haciendo que los ferroviarios sintieran orgullo de su condición. Pese a que muchos trabajadores ferroviarios se vieron enfrentados en la necesidad de vender sus casas debido a largos períodos de cesantía tras la progresiva disminución del personal de ferrocarriles de 1973 y en el caso de los jubilados debido al bajo nivel de pensiones, que no permiten a personas ancianas y en muchos casos enfermas, mantener las viviendas que habían logrado obtener, igualmente entre los ferroviarios persiste un espíritu de solidaridad y lucha por mantener algunos espacios de participación comunitaria. Lo que se puede considerar como el legado de la antigua vida fraternal que se vivió en estas poblaciones y que fue fundamental en la formación de la identidad de los ferroviarios.

#### *Vida común fuera del hogar.*

Los desplazamientos a lo largo de la red creaban una situación que significaba a los ferroviarios prolongadas estadías fuera del hogar, durante las cuales convivían casi exclusivamente con sus compañeros de trabajo. Dicha relación fomentaba tanto el afianzamiento de lazos de amistad como el fortalecimiento de su identidad de ferroviarios. Ejemplo de ello es el caso de las cuadrillas de refuerzo de puentes, que debían desplazarse al punto de la red donde la vía necesitara reparación. Para la realización de su labor utilizaban carros casitas, en ellos se desplazaban, dormían y preparaban sus alimentos<sup>135</sup>, lo que sumado al trabajo diario, constituía un espacio de conveniencia en el que los compañeros se convertían en la familia:

“Nosotros entrábamos un grupo grande, del cual soy el único que va quedando vivo. Nosotros llevábamos una vida como de familiares, nos queríamos como hermanos porque entre nosotros nunca durante los 32 años que estuve yo en la Empresa, nunca hubo, discusiones tenían que haber, pero nunca una pelea grande, nunca un mal trato, siempre condescendientes unos con otros y cuidándonos uno con otros, porque muchas veces uno llegaba a pueblos en que no había nada y teníamos que apoyarnos, así es que en ese sentido la cohesión que había entre nosotros era bien agradable.

Generalmente nosotros trabajábamos mancomunadamente con todos, conmigo por lo menos con algunos todavía tenemos una amistad que nos queremos como

---

<sup>135</sup> Entrevista a Santiago Rosas, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 3 de junio de 2014.

hermanos, siempre nos estamos llamando por teléfono, yo conozco a la señora de él, él conoce a mi señora y como te digo es una rica amistad que tenemos, y con las otras secciones también, con todos, si el ferroviario es muy pegajoso en ese sentido, muy querendón con sus amigos”<sup>136</sup>.

Las duras condiciones en las que a veces debían desempeñar sus labores, en lugares alejados y solitarios también contribuían al afianzamiento de estos lazos de amistad. Por otro lado, el trabajar en Ferrocarriles significaba adquirir la condición de ferroviario en cualquier punto del país, lo que permitía integrarse socialmente con los ferroviarios de distintas redes ferroviarias:

“Hablando de la condición del ferroviario, el ferroviario primero lo que se llama la “camiseta”, tiene muy pegada la camiseta de ferrocarriles, yo diría que ahora se ha ido un poco despegando, pero en ese tiempo eran todos, me incluyo, éramos muy comprometidos con el quehacer ferroviario, todos éramos muy apegados indistintamente de la función particular, el servicio o sección al que uno perteneciera, el concepto de ferrocarriles estaba muy bien arraigado. Yo diría que había una relación solidaria en general, o sea, uno llegaba al norte y rápidamente ya estaba en la vida social del esa ciudad”<sup>137</sup>.

Debido tanto a cambios socioculturales que afectan a la sociedad chilena en general, como a los cambios internos que sufre Ferrocarriles, con los recambios generacionales de funcionarios los ferroviarios caminan progresivamente hacia un individualismo, que va diluyendo la posibilidad de que esta convivencia cree entre ellos lazos de amistad perdurables en el tiempo.

### **3.1.2 Ingreso a la Empresa.**

Otro factor importante es el haber entrado a la Empresa con edades que fluctuaban entre los 18 y 20 años. Esto unido al hecho de seguir una carrera funcionaria común, la que se extiende por mínimo 20 años, en un grupo de personas de edades muy similares, que además de ingresar se integra a las generaciones anteriores, generando un ambiente de unión que afianza la sensación de pertenencia y los cohesiona como grupo:

“Había que dar examen para ingresar. Después había que asistir a clases a estudiar máquina, a estudiar frenos, cosa que en ninguna parte se estudia, y dibujo técnico, matemáticas, castellano. Después se daba otro examen, se hacían seis meses de prueba, se volvía a dar un examen y se postulaba. En el intertanto ascendía uno por los años. Quedaba de planta a los seis meses de prueba, después ascendía a

---

<sup>136</sup> *Idem.*

<sup>137</sup> Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, 14 de junio de 2014.

caldeador, para caldear locomotoras, que era ya un trabajo bien duro y de ahí ya había que prepararse para dar examen para ascender a fogonero, o sea ayudante de maquinista, y ahí una vez que ascendía como ayudante de tercera en maquinas de maniobra en las estaciones, para armar trenes, después ascendía de ayudante de segunda en los trenes de carga, eso era por escalafón. Previamente cada año se hacía una evaluación de responsabilidad, de la disciplina y la capacidad de trabajo y era evaluado por los inspectores y la jefatura”<sup>138</sup>.

La carrera funcionaria al interior de EFE era un factor de gran importancia en lo que a unión de grupo se refiere. Ingresar con grupos de edades similares, con un nivel de educación similar, tener que rendir una prueba de admisión y el ascender en base a exámenes los dejaba en igualdad de condiciones, aun considerando los puntos extra que tenían los hijos de ferroviarios, puesto que estos sólo les servían en el ingreso, contribuía a fomentar la solidaridad en contraposición a la competitividad:

“Por eso eran tan unidos los viejos, muy unidos, muy hermanos, todos vibraban con el problema del otro, esa gran solidaridad, ¿por qué? Porque las generaciones se iban entrelazando unas con otras, cuando uno llegaba joven, los viejos lo recibían con las manos abiertas a uno, cuando ingresaba al servicio, lo llevaban a conocer todas sus ‘picadas’ y te enseñaban además a tomar los libros, ‘hay que estudiar cabrito sino no vas a ascender, yo te hago clases’, en fin, una gran entrega. Cuando éramos jóvenes nosotros nos juntábamos a estudiar además de trabajar”<sup>139</sup>.

La unión y la solidaridad eran una herencia que se transmitía de generación en generación<sup>140</sup>. Creciendo con cada grupo humano que convivía al interior de la Empresa, hasta por tres décadas, estrechando lazos de amistad que en muchos casos se mantienen toda la vida. Sin embargo, como ya se ha expuesto, progresivamente los cambios sociales y culturales hacen que esta herencia se pierda.

Así factores como el progresivo egreso del personal desde 1973 hasta el último a gran escala que se llevó a cabo en 1993 gracias a la Ley N°19.170<sup>141</sup>, que en gran medida termina con los vínculos familiares al interior de la Empresa. El cambio del antiguo sistema de escalafones, en el que el ingreso y los ascensos eran base a la calificación de aptitudes, por el sistema de escala única de sueldos, en el que la equidad es más vulnerable. Y el ingreso a EFE de personas formadas bajo un nuevo contexto sociocultural, que se

---

<sup>138</sup> Entrevista a Nelson Vivar, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 27 de marzo de 2014.

<sup>139</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

<sup>140</sup> Valores que se van quedando y generando una identidad en la que Maurice Halbwach denomina Memoria Colectiva, en este caso asociada a EFE en Valdivia.

<sup>141</sup> Chile, Ley 19.170, 25 de septiembre de 1992, Publicada en el Diario Oficial de Chile el 3 de octubre de 1992.

caracteriza por la individualidad, en contraposición al contexto en que se construyó la identidad de los ferroviarios, caracterizado por redes solidarias basadas en una concepción de la vida con otros, llevan a la casi desaparición de la cohesión de grupo que las antiguas condiciones de ingreso y la carrera funcionaria favorecían y estimulaba entre los ferroviarios.

## CAPITULO IV

### Consolidación de la Identidad de los Ferroviarios.

#### 4.1 Las Organizaciones de Ferroviarios.

Entre las antiguas formas de vinculación entre los ferroviarios como la Federación Santiago Watt, la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, la Asociación Nacional de Empleados Ferroviarios y la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, eran aceptadas por la Empresa como representantes de los trabajadores y como tales les reconocía capacidad de negociación, actuando como organizaciones sindicales de hecho. Esto debido a que antes de 1979 la legislación impedía que los funcionarios públicos pudieran formar sindicatos<sup>142</sup>.

A estas organizaciones se unen los ferroviarios al ingresar a la Empresa y a ellas pertenecen hasta su muerte. Pese a que éstas son variadas, puesto que cada organización agrupa a los ferroviarios en función del oficio que desempeñan, son el resultado de la cohesión de grupo y el ejemplo más visible de cómo actúan las redes de intercambio recíproco de favores entre los ferroviarios, marcando un nivel de igualdad y pertenencia, al trabajar solidariamente por la mantención del estatus de sus miembros, entregándoles beneficios, trabajando por obtener de la Empresa mejoras salariales y sociales, defendiéndolos ante decisiones arbitrarias, consideradas injustas, como es el caso del despido de funcionarios o el no pagar la gratificación anual, motivos que en determinados momentos generaron fuertes conflictos entre el Gobierno y los ferroviarios, pese a lo cual no mermó su unión ni su capacidad para continuar trabajando por el logro de sus objetivos<sup>143</sup>.

Estas organizaciones son a la vez causa y efecto de la cohesión de grupo, de la fuerte identificación con el oficio y de la solidaridad existente entre los ferroviarios, porque estas condiciones son las bases sobre las que se sostienen dichas organizaciones y a la vez

---

<sup>142</sup> Según la letra i) del artículo 78 de la Ley N° 18.834, a saber, la prohibición impuesta a los funcionarios públicos de organizar o pertenecer a sindicatos en el ámbito de la Administración del Estado. Jorge Precht, "Derecho de Sindicación de funcionarios públicos. Análisis de su constitucionalidad", *Revista de Derecho*, Vol. II N° 1-2, Depto. De Derecho, UACH, diciembre 1991, 21-29.

<sup>143</sup> Ramírez, *op. cit.*, 62-64

el hecho de que todo nuevo funcionario ingresara a ellas, transmitiéndoles el sentido de unión y solidaridad, reproducía dichas bases manteniendo la asociación en el tiempo.

Esto era posible porque dicho sentido de unión y solidaridad se transmitía al integrarse a las redes solidarias que lo beneficiaban al trabajar a favor del grupo, no sólo en el aspecto social reivindicativo, sino también en el desempeño diario de su oficio al interior de la Empresa:

“Los grandes grupos están en las máquinas, en las vías y obras y la gente que está en el tráfico, cuando hablo del tráfico puedo hablar desde el que vende el boleto en la primera estación hasta el que vende el boleto allá en la última estación de Puerto Montt, dentro de eso existe una gran hermandad por una razón muy simple, porque el uno sin el otro no puede funcionar, si usted no tiene buenas vías no corre el tren, entonces el hombre de la vía es muy importante para el personal de maquinistas y el personal de maquinistas es muy importante para ellos porque le permite tener trabajo y así sucesivamente esa solidaridad se va dando y se va dando también en las organizaciones”<sup>144</sup>.

Esto viene a reafirmar lo anterior al plantear la idea de que se es ferroviario desde el momento en que se ingresa a EFE, sólo por el hecho de ser parte integrante de ella, condición que no termina al jubilar, sino que se mantiene hasta la muerte, no importando la sección a la que se pertenezca, el oficio que desempeñe, ni la organización en la que se participe y la idea de que el trabajar en Ferrocarriles del Estado convierte a los ferroviarios en familia:

“Nosotros tenemos el cariño, el recuerdo, nos sentimos ferroviarios, queremos a Ferrocarriles, defendemos a Ferrocarriles, somos una familia de ferroviarios. El gremio ferroviario, tal vez es la excepción en Chile, es una familia que sigue existiendo después de jubilados, nosotros seguimos compartiendo en la Santiago Watt”<sup>145</sup>.

No obstante, estas organizaciones pese a los esfuerzos de sus dirigentes, se encuentran en el ocaso de su existencia, debido a que entre otras causas, como consecuencia de que su actividad reivindicativa fue reprimida por el Régimen Militar y que recién desde 1980 se autorizó la formación de sindicatos legales. Hicieron que los funcionarios asumieran una lucha reivindicativa pasiva, ya que al ingresar a la Empresa desde 1973 en adelante, dejan progresivamente de interesarse por formar parte de estas organizaciones, puesto que los beneficios que estas ofrecen en su carácter de mutuales no

---

<sup>144</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

<sup>145</sup> Entrevista a Nelson Vivar, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 27 de marzo de 2014.

les son necesarios. Quedando reducido como miembros en su mayoría a los ferroviarios jubilados, a quienes sí le son de utilidad estos beneficios. Lo que se traduce en que la media de edad entre los socios se eleva y en la medida en que estos ferroviarios fallecen, va bajando lentamente el número de socios y de no mediar una reformulación de sus bases, que atraiga a nuevos integrantes<sup>146</sup>, están condenadas a desaparecer:

“En su tiempo yo escribí una carta, donde proponía un acto de generosidad de todos los dirigente que existían, que nos reuniéramos todos para determinar qué hacemos con nuestras sedes, porque está falleciendo la gente por un orden natural de la vida, entonces se veía llegar el momento en que las sedes iban a tener que cerrar o entregárselas al Estado”<sup>147</sup>.

Mientras las antiguas organizaciones contribuían y eran a la vez reflejo de la unión y la identificación del gremio, una vez formados los sindicatos legales, autorizados a partir de 1979, estos no producen el mismo efecto y en ellos se nota con mayor nitidez el cambio cultural que sufren los ferroviarios, unido a los cambios que experimenta la Empresa:

“Aquí del 80 para adelante empezó un cambio cultural muy fuerte, aquí en Ferrocarriles, por ejemplo, la gente, hay una alta sindicalización, pero esa sindicalización es como “tengo que estar”, o sea como una cuestión necesaria no más, porque en definitiva tampoco hay mucha participación sindical. Entonces se va perdiendo la esencia, porque la organización sindical no la hacen los que la conducen, los que administran, sino que todos los componentes del grupo”<sup>148</sup>.

Como se ha visto los sindicatos se conforman cuando la Empresa y los ferroviarios ya han sufrido cambios importantes, sobre todo para el tema que estamos analizando, un largo período de represión y la progresiva reducción del personal desde 1973 y que, como se ha dicho, tiene su última fase el año 1993 gracias a la mencionada Ley N°19.170<sup>149</sup>:

“La Empresa ha cambiado, a pesar de que hay un arraigo cultural todavía en muchas cosas, hay un cambio cultural de todas formas, porque hasta el año 1993 se fueron más de 4 mil trabajadores de esta Empresa y producto de ello se fue la historia de esta, o sea, se fue la gente que tenía esa sensibilidad, esa cultura más

---

<sup>146</sup> En este sentido una de las formulas que se está aplicando en organizaciones como la Federación Santiago Watt para evitar la extinción, es la integración de las esposas y los hijos de sus socios, quienes pagando la respectiva cuota pueden acceder a beneficios que entrega la organización. Corporación Mutual Santiago Watt, Personalidad Jurídica N°822, Valdivia, 24 de agosto de 1980.

<sup>147</sup> Entrevista a Nelson Ide, Dirigente sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.

<sup>148</sup> Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 14 de junio de 2014.

<sup>149</sup> Chile, Ley 19.170, 25 de septiembre de 1992, Publicada en el Diario Oficial de Chile el 3 de octubre de 1992.

arraigada desde el punto de vista de la solidaridad, de las organizaciones sindicales”<sup>150</sup>.

Con la existencia de alrededor de 10 sindicatos en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, los que agrupan al personal de acuerdo a una división por oficios: administrativos, técnicos, ingenieros, control tráficos, tracción, etc. el debilitamiento producto tanto de los factores ya mencionados como de esta división, pese a la existencia de federaciones de sindicatos con las que se adquiere mayor capacidad de negociación ante la Empresa, debido al cada vez más reducido número de funcionarios producto de una política orientada a que EFE se haga cargo exclusivamente del giro comercial de transporte, entregando todo lo considerado accesorio a empresas de servicios externas, la solidaridad, la cohesión y la identidad son factores que al igual que las antiguas organizaciones ferroviarias que están en vías de extinción<sup>151</sup>.

#### *Valoración social particular a los ferroviarios.*

De entre los factores que van conformando la identidad de los ferroviarios, el saberse socialmente apreciados por su condición de ferroviarios, por el hecho de trabajar en una de las Empresas Estatales más importantes del país, por los beneficios, por la estabilidad laboral, por la posibilidad de viajar a lo largo de todo el país y por el aporte social y cultural que Ferrocarriles hizo en la nación, es sin duda uno de los más importantes:

“Ser ferroviario era como ser una persona importante, por ejemplo, cuando te daban vacaciones y tú te ibas para el campo donde tus familiares, el hecho de preguntarte a ti no más ¿dónde trabajas tú?, en ferrocarriles decía yo, te sentías importante, había una valoración social y tú te sentías importante. Si el año que yo entré, era bonito porque a uno le daban pases libres para uno, para la señora, para los hijos, salir con la familia en el tren”<sup>152</sup>.

Los ferroviarios contaban con una valoración social muy importante, formaban parte de la elite trabajadora y por eso eran muy apetecidos por las damas para contraer matrimonio, tenía un estatus social distinto del de los empleados que se desempeñaban en otras empresas como menciona un entrevistado: “Incluso en el caso de los maquinistas era

---

<sup>150</sup> *Idem.*

<sup>151</sup> Paulina Castro, *Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural: Empresa de los Ferrocarriles del Estado 1950-1995*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Tesis de grado para optar al título de Licenciada en Historia, 2009, 60-61.

<sup>152</sup> Entrevista a Adán Jara, Ayudante Maquinista, Valdivia, 10 de junio de 2014.

más, a los maquinistas ferroviarios les pusieron un apodo, será justo, no será justo, les pusieron “los sangre azul”<sup>153</sup>. Es necesario puntualizar que en relación a los sueldos es efectivo que en el caso del personal de tracción y maestranzas, vías y obras y en general en el de los maquinistas que por la índole de sus labores debían desplazarse a lo largo de la red, estos eran altos, pero esto se debía a los viáticos y al contrato, que implicaba trabajar mayor cantidad de horas cuando había mucho trabajo y se requería terminarlo con urgencia. Los sueldos base, pese a que subían a medida que se ascendía en los escalafones, eran en general bajos<sup>154</sup>. Más allá del nivel de sueldos, la valoración social de los ferroviarios estaba mayormente influenciada por la estabilidad laboral, por los beneficios sociales de que gozaban y por el prestigio social de la Empresa, puesto que el ferroviario es a partir de EFE donde se forma:

“Es efectivo que el ferroviario tenía una valoración social importante y no era fácil entrar a ferrocarriles. En ese tiempo yo para poder entrar tuve que presentar mi título [...] fuera del examen que le tomaban a uno, pero valía la pena porque era como un orgullo entrar a EFE”<sup>155</sup>.

No obstante todo lo anterior, la valoración social también se fue diluyendo con los cambios que afectan a la Empresa, a la condición laboral de los ferroviarios y por ende a su condición social. Constituyéndose en otra razón de que disminuyera el interés por trabajar en ferrocarriles y de que los nuevos funcionarios no tengan con la Empresa el mismo vínculo que tuvieron con ella los antiguos ferroviarios.

### *La Madre Empresa.*

La identidad ferroviaria es un sentimiento tan fuertemente arraigado entre los ferroviarios, que existe entre ellos y EFE un vínculo afectivo de pertenencia muy fuerte. El hecho de que la Empresa pertenezca a un dueño intangible (el Estado, la nación, el país) les crea un sentimiento consciente de que era de ellos, porque estos son los que han luchado por ella, por esta Empresa que les ha dado todo como madre a sus hijos:

“Había una relación entre Empresa y trabajador bastante efectiva, o sea, digamos la gente en general, el trabajador ferroviario se identificaba con ferrocarriles, por lo

---

<sup>153</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

<sup>154</sup> Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 14 de junio de 2014, Ingrid Ramos, Hija de Ferroviario, Valdivia, 6 de abril de 2014.

<sup>155</sup> Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.

tanto, cuando uno conversaba era la “Madre Empresa”, o sea, era la mamá que protegía al trabajador y cuando uno tenía algún problema todos estaban al lado de él”<sup>156</sup>.

Considerando que Ferrocarriles era una empresa estatal, esta percepción de ella como “madre” tiene mucho que ver por un lado, con las funciones que cumplió hasta la década del 60 la política gubernamental del Estado Benefactor y por otro la función que cumplió ferrocarriles de llevar a lo largo de todo el país todos los beneficios que el progreso y el Estado podían entregar. Gracias a Ferrocarriles llegaron a muchos lugares del país desde servicios tan esenciales como la electricidad y el agua potable, hasta servicios de esparcimiento como cines e infraestructura deportiva.

Es por esto que, pese a todos los cambios de los que se ha venido hablando, hasta los años 90 todavía existía entre los ferroviarios la necesidad y la voluntad de impedir la privatización de los Ferrocarriles del Estado, uniéndolos en una última gran batalla por defender la Empresa:

“Las federaciones de trabajadores plantean como alternativa al proyecto del Gobierno para la rehabilitación y modernización de EFE los siguientes principios generales: 1) el compromiso que asumen los trabajadores de elevar al máximo la eficiencia en sus labores, manteniendo la dotación actual de personal; 2) la racionalización de la estructura orgánica, tarea de la Dirección General; 3) y el rechazo de cualquier intento de privatización de los Ferrocarriles del Estado”<sup>157</sup>.

No obstante, se perciben las evidencias del cambio cultural, en el autodenominarse trabajadores en lugar de ferroviarios y trabajadores en contraposición a ejecutivos y profesionales, a quienes además se responsabiliza por un abandono o desinterés por mantener EFE engrandeciéndola, puesto que, para los ferroviarios, la probable privatización significaría el fin de todo lo que fue y representó para ellos y para el país.

Es así como, desde fuera, siguen queriéndola lamentando lo perdido y alegrándose con cada cosa que se haga por mantenerla viva, y con ello producto de los cambios que experimentó ferrocarriles, lo que se han venido reiterando a lo largo del texto, cuando ingresaban nuevos funcionarios a la Empresa se encontraron con una realidad totalmente

---

<sup>156</sup> *Idem.*

<sup>157</sup> Asociación de Empleados Ferroviarios de Chile, “Plantean trabajadores proposición alternativa”, *Revista El Ferroviario*, Año 1, N°6, Santiago, diciembre 1990- enero 1991, 17.

distinta a la que había construido los antiguos ferroviarios, en cuanto al vínculo afectivo que hasta los días de hoy los hace sentir orgullosos de ser ferroviarios.

No obstante en todo lo expuesto, existen matices en la unión de los ferroviarios, lo que se evidencia en tres hechos. El primero es la división por oficios y nivel de importancia que se le atribuye a cada uno para el buen funcionamiento de los servicios que entrega la Empresa. El segundo es la gran cantidad de ferroviarios, aproximadamente 24.700 hasta 1973<sup>158</sup>, distribuidos a lo largo de todo el país, que provocaba que muchos se sintieran postergados o no representados en las directivas nacionales, dando pie a la creación de nuevas organizaciones. Y tercero es una separación, que se podría denominar jerárquica, entre jefes y subalternos, profesionales y no profesionales.

En la primera situación, existían oficios más valorados que otros. Los maquinistas pese a su reducido número en relación al total de ferroviarios, se sentían más fuertes ante la Empresa y más importante que el resto, debido a la trascendencia de su labor en la actividad ferroviaria, a la antigüedad y nivel de eficiencia de su organización:

“Los obreros tenían una institución, la Unión de Obreros, en cambio la Federación Santiago Watt era de los de tracción y los maquinistas, ayudantes, todo eso, exclusivos y éramos celosos y eso que éramos los menos, pero sin eso los más poderosos porque se paraban las máquinas y se paralizaba todo el país”<sup>159</sup>.

En el segundo caso están las divisiones producidas por la gran cantidad de funcionarios que tenía la Empresas, distribuidos además a lo largo de todo el país, debido a lo cual algunos sectores sintieron que sus intereses no estaban bien representados en las directivas de las organizaciones nacionales, por lo que dichos sectores crearon organizaciones más pequeñas en las que sus intereses fueran prioridad:

“Los ferroviarios, su organización más antigua es la “Santiago Watt” [...] y los obreros formaron la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, pero ¿qué ocurre? Que la Unión de Obreros era tan grande, era más grande numérica en cuanto a socios, tenía unos 18 mil socios, entonces se sintieron postergados los trabajadores ferroviarios que trabajaban en la mantención del equipo, etc. [...] entonces se fueron separando así por oficio, por especialidades”<sup>160</sup>.

---

<sup>158</sup> Ramírez, *op. cit.*, 71.

<sup>159</sup> Entrevista a Nelson Vivar, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 27 de marzo 2014.

<sup>160</sup> Entrevista a Nelson Ide, Dirigente sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.

Y en el tercer caso está la división producida por la relación jerárquica entre jefes y subalternos, profesionales y no profesionales. Sin embargo, no se puede afirmar que estas divisiones determinen un quiebre absoluto en la unión, en la solidaridad, ni en la identidad de los ferroviarios, puesto que la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, que en determinado momento aglutinó a todas las organizaciones ferroviarias a favor de objetivos que beneficiaban a todos los ferroviarios, muestra que pese a estas divisiones las redes solidarias de apoyo mutuo no dejaron de funcionar.

Es posible afirmar que la identificación de los trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado con su condición de ferroviarios nace, se desarrolla y consolida a partir de una serie de factores vinculados de una u otra forma a ella: nacer en un pueblo que se gesta a partir de una estación de ferrocarriles, vivir en una población construida para ellos, integrar una organización cuya base son redes solidarias de apoyo mutuo, tener un padre ligado al oficio, una esposa hija de un ferroviario o funcionaria de la misma, hacer una carrera funcionaria, que se puede extender en el tiempo, junto al mismo grupo humano, prolongadas estadías fuera del hogar en el marco de la actividad ferroviaria, la valoración social de que gozan y el hecho consciente de trabajar en una de las empresas estatales más importantes del país son los factores que constituyen la base fundamental de la identidad de los trabajadores ferroviarios.

#### **4.2 Espacios y momentos de socialización.**

Lugares como bares, restaurantes, o clubes de rayuela, frecuentados habitualmente por ferroviarios, en instancias de participación colectiva como reuniones sociales después del trabajo, grupos folclóricos, bandas musicales, celebraciones, fiestas en las que además participan activamente esposas e hijos, vacaciones en casas de veraneo propiedad de la Empresa y centros de madres en los que participan las esposas, contribuyen fuertemente a difundir y consolidar la identidad propiamente ferroviaria, puesto que en la mayoría de ellos se reúnen y participan exclusivamente los ferroviarios y sus familias.

### *Lugares de reunión de ferroviarios.*

La continúa asistencia de ferroviarios a bares, restaurantes y lugares de esparcimiento, a lo largo de toda la red e incluso en algunos de ellos, la asistencia casi exclusiva de ferroviarios, nos habla de la existencia de una gran sociabilidad entre ellos fuera del trabajo diario en la Empresa. Sociabilidad que, como se verá contribuye a construir y fortalecer redes solidarias, pero sobre todo a la cohesión de grupo y a la formación de una identidad propia.

En muchos de estos lugares se daba una atención preferencial a los ferroviarios, debido a que era conocido su supuesto buen nivel de remuneraciones y a la frecuencia con que los visitaban, esto inevitablemente les otorga una valoración social que los instaba a identificarse más con los ferrocarriles: “El gremio tenía cualquier cantidad de centros donde participar, eso ha sido común, yo diría en todo el ferrocarril, las famosas “picás”, que llaman, centros donde iban a bailar por ejemplo, usted comprenderá que hay para todos los gustos”<sup>161</sup>.

Por otro lado, los ferroviarios jóvenes, recién ingresados a la Empresa, llegaban a estos lugares en compañía de ferroviarios más antiguos, así como los que se desplazaban a lo largo de la red eran recibidos por los ferroviarios del lugar al que llegaban, integrándolos en la actividad social del gremio y a la vez en las redes solidarias. Se debe señalar además que salvo una pequeña mención, ninguno de los entrevistados se refirió a los lugares en los que podían visitar mujeres. Estos lugares también existieron a lo largo de la red ferroviaria y es muy posible que al igual que en bares y restaurantes, en ellos los ferroviarios tuviesen una atención preferencial, sin embargo, tal vez por parecerles poco decoroso referirse a ellos, no lo hicieron.

### *Actividades culturales y recreativas.*

Las actividades culturales a las que accedían y en las que participaban los ferroviarios nos hablan no sólo de sociabilidad, nos hablan de unión y trabajo en miras de un objetivo no reivindicativo no de carácter laboral. Por ejemplo, la participación en un grupo folclórico requiere de tiempo, participación y dedicación en ensayos para una

---

<sup>161</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

presentación que harán como ferroviarios, pero que no tiene relación con el oficio que desempeñan al interior de la Empresa, no recibirán mayor remuneración, pero sí un reconocimiento social. Y por otro lado está el aporte de EFE a la cultura y educación del país, lo que naturalmente enorgullece a los ferroviarios y fortalece aun más su identificación con la Empresa:

“Aquí había harta actividad cultural, por ejemplo había coros, un grupo folclórico [...] los que contribuían al ambiente cultural nacional, a veces había un vagón cultural que salía a llevar algunos libros a la vía a la gente, entonces así la gente tenía acceso a la cultura. También habían competencias de fútbol, de rayuela”<sup>162</sup>.

En general quienes participaban en un equipo deportivo o grupo folclórico, pertenecía a un mismo departamento o sección de la Empresa, esto contribuía a la cohesión del grupo interno, mientras que las competencias y presentaciones en las que participaban con otros ferroviarios y que se realizaban a lo largo de toda la red, les permitía relacionarse en base a intereses comunes, en una instancia de participación que se genera gracias a las facilidades que otorga la Empresa, siendo el momento propicio para conocerse y entablar lazos de cooperación.

#### *Fiestas Familiares.*

La organización y celebración de fiestas tradicionalmente familiares en nuestro país, como son Fiestas Patrias, Navidad y Año Nuevo, realizada en conjunto por los ferroviarios y sus familias, es un símbolo de identidad de la que ellos mismo denominan ‘familia ferroviaria’. Ya no es sólo una identificación del ferroviario con la Empresa, sino la identificación de su familia con la Empresa, hecho que a su vez la une a las familias de otros ferroviarios y por el hecho de ser fiestas familiares otorgan un papel protagónico a las esposas:

“La mujer era un apoyo importante, ella era la que encabezaba las jornadas de convivencia, porque los hombres traían los medios, claro, pero ella era la que tenía que organizar el cumpleaños o la reunión de la familia o la convivencia de grupo, etc., ellas preparaban todo”<sup>163</sup>.

---

<sup>162</sup> Entrevista a Leonel Araya, Administrativo, Valdivia, 20 de junio de 2014.

<sup>163</sup> *Idem.*

Como se ha expuesto, la convivencia en poblaciones ferroviarias contribuía fuertemente a la identificación del trabajador con la Empresa y a vincularse socialmente con otros ferroviarios. Las celebraciones descritas son una consecuencia de dicha convivencia y son una marca trascendental en la vida de estas personas. Pero, es necesario precisar que además de las tradicionales celebraciones entre los ferroviarios también existía un conocido y difundido hábito, que es parte de la sociedad chilena en general, no sólo de los ferroviarios, el excesivo gusto por el consumo de alcohol y el gusto por el festejo, que no siempre tienen relación con la vida familiar ni con las fiestas que se han descrito. Esto es algo que se plantea, más allá de ser una forma de sociabilidad es un problema que causa conflictos al interior de la familia, que se acentuó al ser desvinculados de la Empresa.

#### *Vacaciones en hogares ferroviarios.*

Sin duda las vacaciones son una instancia de descanso y esparcimiento que permite una convivencia familiar más tranquila. En este caso el convivir algunos días junto a compañeros de trabajo y sus familias, alejados del trabajo, pero en un lugar propiedad de la Empresa, que además les entrega todas las comodidades para su descanso, es una posibilidad para conocerse, entablar amistades a nivel familiar, afianzar las existentes, estrechar lazos solidarios e identificarse aún más con esta Empresa que se preocupa de su bienestar y el de sus familias:

“El departamento de personal y bienestar ofrecía veraneos en forma más o menos económica en las distintas casas que tenía la Empresa. Era un beneficio que había de ir a veranear a Pucón, Cartagena creo que era otra parte. Yo en ese tiempo cuando estaban mis niños chicos pude ir a Pucón, había una casa ferroviaria en que uno pagaba su cuota, sus sábanas y la comida, y podía veranear en forma más económica con toda la familia”<sup>164</sup>.

#### *Centros de madres para las esposas.*

Los centros de madres son una instancia de participación y sociabilidad ya no para los ferroviarios, sino para sus esposas, pero es el hecho de ser esposas de ferroviarios lo que las unía y por tanto entre ellas también estaba presente la Empresa y la calidad de ferroviarios de sus esposos, y el hecho de que todas cumplieran esa condición, que fueran mujeres y madres con inquietudes e interés comunes las unía e identificaba, creándose entre

---

<sup>164</sup> Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.

ellas lazos de amistad que en algunos casos más allá del término de las actividades para las que los centros de madres fueron creados:

“El centro de madre de acá [Valdivia] lo formó la asistente social, pero de a poco nos fuimos juntando más seguido y nos hicimos amigas, aunque una quedó viuda, ella nos dijo ‘juntémonos en mi casa’ y nos seguimos juntando en la casa de ella de hace como 10 años, pero ahora somos como amigas, tres somos como de la misma edad”<sup>165</sup>.

Debido a la unión y a la voluntad de trabajo de estas esposas ferroviarias, ellas se convirtieron en un gran apoyo para sus esposos, logrando en muchos casos sustentar a sus familias, durante la cesantía producto de los despidos masivos, en base a ollas comunes, ayuda de la Iglesia y talleres laborales<sup>166</sup>.

#### **4.2 Significado de haber pertenecido a Ferrocarriles.**

Es un sentimiento generalizado el considerar su paso por ferrocarriles como algo muy positivo. Hay un cariño tanto a las funciones desempeñadas como a la Empresa, también agradecimiento y el convencimiento total de que se volvería a ser ferroviario si el tiempo fuera hacia atrás, mostrando una identidad ferroviaria consolidada:

“Lo que pasa es lo mismo que la familia, yo empecé muy joven a trabajar en ferrocarriles, entonces empiezan a nacer lazos de amistad y uno empieza a cultivar esos lazos de amistad [...] yo te confieso que si yo volviera a nacer y volviera a tener la oportunidad de ser ferroviario, volvería a ser ferroviario otra vez, evidentemente que yo podría estar mejor ahora, pero no podría hacer lo mismo, porque me he sentido realizado, es una familia grande y en todas partes encuentras gente que te conocer, gente amiga, gente que te saluda con afecto, gente que recuerda hechos, en fin hay una cosa muy bonita, una familia grande”<sup>167</sup>.

Pero la identificación y gratitud no obedecen en todos los casos a los mismos factores, hay gratitud por la estabilidad laboral, gratitud por los servicios de bienestar social, que en algunos casos fueron un apoyo de valor inapreciable al bienestar personal y familiar, también existe cariño por el oficio desempeñado, por la posibilidad de viajar a lo largo del todo el país, nostalgia por lo vivido y la convicción de que se sigue siendo ferroviario aun cuando ya no se pertenezca a la Empresa:

“Fue una bonita experiencia y que gracias a la Empresa yo pude criar a mis hijos y darles, no te voy a decir lujos, pero sí un pasar modesto, pero parejo, bien y sin

---

<sup>165</sup> Entrevista a María Ester Saavedra, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 4 de julio de 2014.

<sup>166</sup> Entrevista a Ana María Fuentes, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 4 de julio de 2014.

<sup>167</sup> Entrevista a Nelson Ide, Dirigente Sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.

carencias de alimento o cosas así, pero lo esencial siempre lo tuvieron, a parte que la Empresa a nosotros nos tenía un servicio médico y ese servicio médico nos cubría todo tipo de enfermedades”<sup>168</sup>.

El vínculo afectivo que los ferroviarios tienen con Ferrocarriles se desarrolla enlazado de tres factores de trascendental importancia: estabilidad laboral, carrera funcionaria y vida personal. La estabilidad laboral que les brindó EFE les permitió desarrollar una carrera funcionaria que les permitió crecer laboralmente y que como se ha dicho, podía extenderse por muchos años, tiempo durante el cual su vida personal también seguía su curso natural enlazada a la laboral, atravesando etapas tan significativas como la juventud, el matrimonio, la paternidad, la crianza y educación de los hijos, con todo lo que ello implica:

“Todo, para mí la Empresa fue todo, ¡imagínate! Entré soltero, me casé, me separé, encontré otra persona dentro de la Empresa y hoy día vivo con ella, tuve a mis hijos, los eduqué y para mí la Empresa, aunque sea muy manía a lo mejor, si volviera a nacer me gustaría hacer lo mismo que hice, me siento feliz de haber pertenecido a Ferrocarriles”<sup>169</sup>.

### *La mujer funcionaria.*

La mujer funcionaria de EFE es ferroviaria y al igual que el ferroviario se identifica fuertemente con la Empresa, pero por su condición de mujer y por los oficios a que era destinada, existían diferencias entre ambos. No obstante, su identidad laboral también es ferroviaria.

De acuerdo a los testimonios que participan en la investigación, las funcionarias se desempeñaban en el área administrativa desde la década del 70 y paulatinamente comenzó a realizar labores en departamentos exclusivamente de trabajo masculino como maestranzas y tracción, en cierta medida debió ir a la par de un cambio cultural en relación al rol social de la mujer. Otro departamento en los que participaba la mujer eran las telefonistas en el servicio de señalización y comunicaciones. Pero el problema mayor que presentaba la inserción femenina guardaba relación con el cuidado de los hijos durante la jornada laboral, sin embargo se dio en ferrocarriles la posibilidad de que pudieran asistir junto a sus hijos.

---

<sup>168</sup> Entrevista a Leonel Araya, Administrativo, Valdivia, 20 de junio de 2014.

<sup>169</sup> Entrevista a Raúl Ruíz, Área de Imprenta, Valdivia, 27 de junio de 2014.

Esta situación generó el fortalecimiento de vínculos de amistad y solidaridad entre compañeras de trabajo a favor de objetivos comunes.

En una Empresa caracterizada principalmente por el predominio del trabajo masculino, en la que la mujer es una minoría y todos son ferroviarios, la forma en que se relacionaban unos con otros era fundamental, especialmente para que la mujer pueda desempeñar eficientemente su labor, dado que su número era reducido. Se demostraba respeto por parte de sus compañeros pero a la vez se consideraba que habían oficios que ellas no podían encargarse, aludiendo al esfuerzo físico que estos requieren, pero en realidad primó la idea machista que hay lugares y oficios acordes con el rol social femenino y otros propios del rol social masculino.

La relación laboral entre hombre y mujeres fue evolucionando y a la par de los cambios culturales, la mujer va ganando espacios y marcando presencia, llegando a entablar lazos de amistad bajo una actitud de respeto y admiración sin perder de vista que hay en la identidad ferroviaria rasgos de dominación masculina que le son propios y no han cambiado, tal vez porque los ferroviarios en su mayoría son hombres o tal vez porque en la sociedad chilena en general perviven actitudes sociales que superponen lo masculino a lo femenino.

La mujer funcionaria, según los sujetos de estudio, se identifica fuertemente con su condición de ferroviaria y aun cuando no comparte los mismos espacios de sociabilidad que los hombres, fuera de las horas de trabajo, y aún cuando su labor se desarrolla predominantemente en el área administrativa, desde su propia experiencia al interior de EFE ella construye y afianza su identidad. Establece lazos de amistad y solidaridad con sus compañeras, cuando asisten a desempeñar sus funciones con sus hijos, compartiendo el cuidado, y en el logro, gracias a la unión y al trabajo en común, del espacio en áreas que antes eran de exclusivo desempeño masculino. Ellas se sienten parte integrante de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, ellas son ferroviarias.

Es así como la conformación de la identidad ferroviaria basada en la identificación del trabajador ferroviario con la Empresa de Ferrocarriles del Estado se va desarrollando ligada a una serie de factores familiares, sociales y culturales, en lo que de una u otra forma está la permanente presencia de la Empresa, creando un fuerte vínculo afectivo entre el trabajador y ésta, el que se va consolidando en el tiempo hasta el punto de hacer que el ferroviario se sienta orgulloso de serlo y se autodefina como tal hasta el fin de sus días.

## CAPITULO V

### 5.- Carrera funcionaria y personal en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Como ya se ha expuesto, para 1973 los ferroviarios contaban con cuatro de las más anheladas aspiraciones de la clase trabajadora: un servicio de asistencia que se ocupaba de su bienestar tanto dentro como fuera de la Empresa, atención gratuita para ellos y sus familias, posibilidad de acceder a una vivienda propia y un sistema de pensiones que aseguraba su sustento durante la vejez. Desempeñando sus labores en condiciones de estabilidad laboral y de bienestar social, que unidas a la influencia de su actividad en la vida nacional, son la base de la construcción de su identidad de ferroviarios.

En el capítulo anterior se expusieron las relaciones sociales que se establecen a partir del trabajo en la Empresa y cómo, bajo qué circunstancias y en qué lugares operaba la interacción social, construyendo y reafirmando la identidad de los ferroviarios. Ahora se mostrará cómo la estabilidad y la igualdad de oportunidades que les entregaba la carrera funcionaria, sumado a los beneficios entregados por el Personal y Bienestar, se constituyen en la base sobre la cual se construye dicha identidad.

#### *Carrera funcionaria.*

Una de las características que distingue a los ferroviarios es su carrera funcionaria. Como funcionarios públicos estaba dirigida por el escalafón propio de la administración pública, pero además de acuerdo a la sección a la que ingresaban seguían un escalafón particular. Por ejemplo, los maquinistas se iniciaban después de cumplir con todos los requisitos de admisión, entre ellos examen de admisión y examen médico<sup>170</sup>, como limpiadores seguían como aspirantes, luego como ayudantes de 3°, 2° y 1°, finalmente como maquinistas de 3°, 2° y 1°, en un proceso que duraba entre 15 y 20 años, en el que cada ascenso dependía de estudios que se realizaban dentro de la misma Empresa y de la aprobación de los exámenes<sup>171</sup>;

---

<sup>170</sup> Ferrocarriles del Estado- Chile, Departamento de Tracción y Maestranzas, *Reglamento para operarios y de Revisación*, Santiago, Talleres Gráficos de los FF.CC. del Estado, 1942.

<sup>171</sup> Ferrocarriles del Estado- Chile, Departamento de Tracción y Maestranzas, *Reglamento para operarios y de Revisación*, Santiago, Talleres Gráficos de los FF.CC. del Estado, 1935.

Antiguamente había un escalafón que duró hasta el 80, primero estaba comprendido por la escala única, que era del sector público y dentro de la Empresa habían escalafones por actividades. Por ejemplo, antes se ingresaba a la carbonera, que se llamaba, que eran todas las actividades complementarias a la actividad principal de conducir la máquina: la preparación, la limpieza, todo lo complementario, ahí ingresaba la gente. Posteriormente, a través de cursos de capacitación, iban subiendo su status dentro de ese escalafón particular y ascendían como aspirantes, que tenían que preparar todas las cosas que utilizaba el maquinista para que éste sólo se preocupara de conducir, digamos todo lo que era determinante para la conducción del vehículo. Eso es lo que hacía el aspirante, llevaba todo lo que requería el maquinista para empezar a conducir de inmediato. Después ya pasaba a una categoría siguiente que era ayudante de maquinista, después de ayudante de maquinista, maquinista de tercera, que son todos los maquinistas que mueven y arman equipos en los patios de maestranza, para después traerlos a la estación y dejarlos en posición para que salgan en viaje definitivamente. Después maquinista de segunda, que eran los maquinistas que eran los maquinistas de carga y después maquinista de primera, que son los maquinistas que conducen trenes de pasajeros. Entonces, todo eso era un período de tiempo y un período de preparación a través de cursos, a eso se le llama los escalafones<sup>172</sup>.

El escalafón hacía que cada persona tuviese conciencia de su ingreso a la Empresa de donde comenzaba y donde podía culminar su carrera, dándole la posibilidad de ascender de acuerdo a sus propias capacidades, haciendo valer su formación profesional y permitiéndole sentir que las exigencias iban sumando valor a su oficio, instándole a aprender y a realizar bien su trabajo. En general los escalafones era un sistema de evaluación justo en que todos tenían las mismas oportunidades, puesto que los ascensos dependían de la dedicación y aptitudes individuales de cada funcionario, medidas en base a evaluaciones que se les realizaban a todos los funcionarios del escalafón. Hecho que generaba en los ferroviarios una confianza en la Empresa y cariño por su oficio, dos sólidas bases de identificación con su condición de ferroviarios.

A mediados de la década de los 80's se eliminó el sistema de escalafones para reemplazarlo por otro que no generó la misma aceptación y que por el contrario causo desconfianza y la sensación de no ser del todo justo por cuanto los ascensos dependen de la decisión personal del jefe directo;

Antes de los ochenta esta era una Empresa muy segura, pero después no tanto. Con toda la reestructuración que hubo se despidió mucha gente, entonces no hay una seguridad de estabilidad en el trabajo. Los mismos escalafones para ascender fueron

---

<sup>172</sup> Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, 14 de junio de 2014.

eliminados, dependía del jefe si te ascendían o no, si te daban nivel o no, o por “pituto” que es lo que se empezó a acostumbrar<sup>173</sup>.

Es así como en contraposición a la antigua carrera funcionaria, que generaba interés y esfuerzo por lograr los ascensos, la que se llevó a cabo a mediados de los 80's generó desconfianza y fomentó la desunión entre compañeros de trabajo, producto de que los ascensos les eran concedidos a los más cercanos a la jefatura. No obstante, lo anterior es una muestra más de cómo los cambios sufridos por la Empresa a los que se suman los cambios culturales que experimentaron los ferroviarios, dieron como resultado la pérdida de la unión y solidaridad que los caracterizó en el pasado, con lo que la identificación con la Empresa también ha ido desapareciendo.

### *Personal y Bienestar.*

Los ferroviarios contaron con importantes beneficios sociales propios, financiados tanto con aportes de sus sueldos como de la Empresa, beneficios que contribuían aun más a su apego a la Empresa. Para 1943 EFE contó con más de veinte mil trabajadores, los que prestaban servicio desde Pueblo Hundido a Puerto Montt. Tan importante y variado contingente humano era naturalmente afectado por problemas de orden social tanto por su condición de asalariados, por su origen social y por los efectos de los vaivenes de la economía nacional. Ante esto surgió la necesidad de crear un organismo que se preocupara exclusivamente de la solución de todos aquellos problemas de índole social, que tuvieran relación con el personal ferroviario. Así lo comprendió la Dirección General y de ahí que dispusiera la creación de este servicio que al correr del tiempo, dada la importancia que fue adquiriendo, se convirtió en una sección de la Empresa que se llamó Sección de Bienestar del Personal de los FF.CC del Estado<sup>174</sup>, ocupada de la salud, de la educación y del bienestar ferroviario y su familia.

Principales aspectos que conformaron la actuación de la Sección Bienestar entre el personal y la Empresa son:

---

<sup>173</sup> Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.

<sup>174</sup> Ferrocarriles del Estado-Chile, *Reglamentos y Disposiciones de la Sección Bienestar*, Imprenta de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, 1940.

### *Servicio Social.*

El personal de la Empresa hasta el año 1933 no contaba con un equipo técnico que se preocupara de los problemas sociales que se presentaban a los trabajadores. En ese año la Empresa llamó a concurso, para crear este servicio, a Visitadoras de la Escuela de la Beneficencia y Elvira Matte de Cruchaga, existentes en aquella época, siendo seleccionadas cuatro para hacerse cargo de los servicios que requería la Empresa<sup>175</sup>. Sus funciones abarcaban al ferroviario y sus familiares, resolviendo problemas de desavenencias conyugales y familiares, violencia intrafamiliar, abandono de hogar, incumplimiento de los deberes paternos, distribución de ingreso y todos aquellos relacionados con el bienestar de los ferroviarios y sus familias. Trabajando directamente con el servicio jurídico de la Empresa para resolver problemas como reconocimiento de hijos, posesiones efectivas, entre otros.

### *Viviendas del Personal.*

La Empresa se preocupó de la construcción de viviendas en todas las Estaciones a lo largo de la red, para el personal que laboraba en ellas, puesto que éste no necesariamente procedía de la zona en que ejercía sus funciones. La construcción, administración, asignación y mejoramiento de estas viviendas estaban a cargo de la Sección Bienestar. Destinándose año a año importantes sumas de dinero en la mantención y reparación de estas obras que comprendían trabajos de saneamiento, pinturas, empapelados, dotación de servicios higiénicos, etc. Del mismo modo, la sección se preocupó de dotar de servicios de agua potable a ciertos sectores de la red donde no existía, con lo cual se alcanzó la conquista de uno de los más importantes factores del bienestar del gremio ferroviario<sup>176</sup>.

Estas viviendas se entregaban a empleados, que según el reglamento correspondiente tuvieran derecho a ellas. Estando por lo general destinadas al personal que por la naturaleza de su labor debían estar disponibles las 24 horas del día, como jefes de

---

<sup>175</sup> Para el mejor desarrollo de su labor el Servicio Social se extendió a lo largo de toda la red instalándose una Asistente Social en Arica, Iquique, Copiapó, Coquimbo, Ovalle, Maestranza de Barón, Hospital Ferroviario de Barón, Maestranza de San Bernardo, Talca, Concepción, Temuco, Valdivia, Puerto Montt y Santiago donde se ubicaba la oficina central, desempeñaban sus funciones la Visitadora Social con otras Visitadoras ayudantes, responsables del servicio de asignación familiar y la asignación del personal jubilado.

<sup>176</sup> Vasallo, *op. cit.*, 417-418.

estación, jefes de bodega, mayordomos de patios, de coches y de corrales, movilizadores, guardacruces, jefe de máquinas, inspectores y operadores de subestaciones, inspectores, entre otros.

### *Hogares Ferroviarios.*

A lo largo de la red, la Empresa mantuvo una serie de hogares, bajo la vigilancia y atención de la Sección Bienestar. Dirigidos a otorgar alojamiento de los personales de maquinistas, fogoneros y demás personal de trenes en marcha, encontrándose dotados de toda clase de comodidades para ofrecer alojamiento en las mejores condiciones<sup>177</sup>.

El departamento de personal y bienestar se ocupaba del alojamiento de quienes se trasladaban. Esto se va acrecentando porque empiezan a regir las 8 horas de trabajo, con lo cual los conductores y los maquinistas a las 8 horas tenían que bajarse del tren y tener su reposo, entonces en los lugares de descanso es donde se fueron haciendo los hogares. Fue bastante difícil porque el departamento tuvo que colocar todo un esfuerzo y toda la Empresa para construir y dar cumplimiento a los requerimientos que hacían las organizaciones. Fue uno de los objetivos siempre de la preocupación de la Empresa que el personal estuviera en la mejor forma, o sea, que tuvieran todas las comodidades. Se entregaba el hogar con alojamiento, con una persona a cargo para que hiciera el aseo, la cena, el desayuno, el almuerzo, lo que correspondiera<sup>178</sup>.

### *Jubilación*

La Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado fue creada en 1918 por la ley N°3.379 en reemplazo de la Caja de Ahorros de los Ferrocarriles, otorgando los beneficios de jubilación con sueldo íntegro a los empleados que se imposibilitaren absolutamente para el desempeño de sus labores a causa de accidentes en servicio y pensión para la familia de los empleados que fallecieran en servicio. A estos se sumaron en 1924 los beneficios entregados por la ley N° 3.997: jubilación por enfermedad, por años de servicio y por edad para todos los trabajadores de la Empresa. Esto porque la ley N°2.498 que creó la Caja de Ahorros de Ferrocarriles en 1911, favorecía exclusivamente a los empleados a contrata, quedando excluido el personal a jornal.<sup>179</sup>

---

<sup>177</sup> *Ibid*, 418.

<sup>178</sup> Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.

<sup>179</sup> Federación Nacional de Empleados Ferroviarios de Chile FEFCH, *Leyes Sociales vigentes a favor del personal ferroviario*, Santiago, Prensa Latinoamericana S.A, 1967, 38-43.

Esta Caja administraba el régimen de retiros y de previsión social de los ferroviarios, el cual contemplaba diversos beneficios orientados a apoyar a los ferroviarios cuando dejaban de trabajar en la Empresa. Por un lado estaba la administración de fondo de retiro que era utilizado por la Caja para la compra, edificación y reparación de propiedades raíces para los funcionarios de la Empresa, en base a préstamos hipotecarios que ésta hacía a sus imponentes; y por otro lado estaba la administración de los servicios de previsión social, de acuerdo a lo establecido en la Ley General sobre jubilaciones, que regía para los empleados y obreros de Ferrocarriles y que constituye el Texto Legal N° 2.259<sup>180</sup>, en el que se establecían los beneficios de jubilación por enfermedad, aplicable siempre que se contara con un mínimo de 10 años de servicio; jubilación por años de servicio, aplicable cuando se completaban 30 años de servicio; jubilación por edad, accesible en forma voluntaria al cumplir 55 años de edad; jubilación por accidente en servicio que imposibilitara absolutamente al funcionario para el desempeño de su labor y pensión para los deudos del personal muerto en servicio.

También se establecían el abono de un año por cada 5 de servicio en los trenes, en el servicio de tracción de zona, en el manejo de cambios y señales y en cualquier empleo de servicio nocturno; la jubilación del personal declarado cesante por la Empresa, quien ponía de esta forma unilateralmente término al contrato de trabajo. Para acceder a este beneficio se requería contar con un mínimo de 24 años de servicio y que el funcionario declarado cesante no lo fuera por una causal que lo privará de este derecho, como eran la ebriedad o el haber causado perjuicios a la Empresa, sin que fuera necesario acreditar la imposibilidad física para el trabajo; y la jubilación del personal cesante con 15 o más años de servicio o bien, que tuviera a la fecha de retiro más de 45 años de edad y un mínimo de 10 años de servicios, igual que en el caso anterior para acceder a este beneficio se requería no haber sido declarado cesante por causal que lo privará de este derecho. Para estos casos no se contemplaba el abono de uno año por cada 5 de servicio, no obstante, consideraba como año completo toda fracción superior a 6 meses. Además se establecía la

---

<sup>180</sup> De fecha 26 de diciembre de 1931, que es una recopilación de las leyes sobre jubilación del personal ferroviario que regían antes de esa fecha, incorporadas a este texto de acuerdo con facultades especiales que se confirieron al Presidente de la República por Ley N° 4.945, de 6 de febrero de 1931, en relación con el Decreto con Fuerza de Ley N° 290, de 20 de mayo del mismo año, quien en virtud de ellas dictó el Decreto Supremo N° 2.259, cuya aplicación se reglamentó por Decreto Supremo N°477, de 30 de marzo de 1932 del Ministerio de Fomento.

indemnización por tiempo servido a los deudos de los funcionarios que fallecieran sin alcanzar a percibir el desahucio compatible con la jubilación, el que correspondía a un mes de sueldo por cada año completo de servicio de acuerdo al sueldo base asignado al empleo que el funcionario desempeñara efectivamente al momento de su retiro; el desahucio a los funcionarios que dejaran de pertenecer a la Empresa por renuncia voluntaria, en este caso se considera como año completo cualquier fracción superior a 6 meses; y una asignación para el funeral de los funcionarios jubilados equivalente a un mes de sueldo;

Nosotros teníamos la previsión a cargo de la Empresa, hasta que se produce la reforma de la previsión en Chile bajo el gobierno militar, era de cargo de la Empresa. La Caja de Previsión de los ferroviarios del año 25 hasta esa fecha, en que se hace la reforma, era la Caja de Previsión de los Ferrocarriles del Estado, de tal manera que ¿quién les entregaba las jubilaciones de los ferroviarios?, la Empresa, no había Caja<sup>181</sup>.

El nuevo sistema previsional, fue otro factor que contribuyó al cambio cultural de los trabajadores ferroviarios, debido que lo dispuesto antes de 1980 estaba dado en gran medida como un sistema solidario desde el punto de vista de la previsión social. Primero era una responsabilidad del Estado, que por ciertas cotizaciones de los trabajadores dependientes se formaba un fondo común que les servía para efecto de las pensiones y del financiamiento de parte del sistema de salud, el cual era mayoritariamente gratuito antes del 80. Y adicionalmente a todo lo que se refería al sistema de previsional en base a las cotizaciones que se establecían como cargo al trabajador, guardaban un conjunto de beneficios a favor de toda la familia. Entonces el concepto de solidaridad era mucho más amplio, hasta que a partir de 1980 con la creación del nuevo sistema de Administración de Fondos de Pensiones (AFP) y la promulgación de un nuevo Código del Trabajo, la cultura ferroviaria comienza a modificarse, porque este sistema se basa en las políticas neoliberales de desarrollo, cuyo principio básico es que el resultado del éxito de las personas está radicado en el individualismo, por lo que se va perdiendo la esencia del concepto de solidaridad y es allí donde empiezan los quiebres culturales a nivel colectivo.

---

<sup>181</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo de 2014.

### *Los indemnizados.*

El 3 de octubre de 1992, con el objeto de revestir la crisis del sector ferroviario, que requería la destinación de cifras considerables para su recuperación y adecuación de la formas de gestión que permitieran competir en el mercado del transporte, se promulgó la Ley N°19.170 que constituye la Ley Orgánica de EFE. Bajo este nuevo marco legal se llevaron a cabo dos importantes resoluciones, una para llevar a cabo la privatización del servicio de transporte de carga, el 15 de septiembre de 1993 se creó la filial Ferrocarril Pacífico S.A. (FEPASA), cuya propiedad en un 51% fue licitada y adjudicada al Consorcio Transporte de Pacífico S.A, el cual asume el control a partir de enero de 1995<sup>182</sup>. Y la otra fue el despido de todos aquellos funcionarios 25 años o más de servicio al año de la promulgación de la Ley, claro que bajo la condición de indemnizados;

Lo que pasó es que había que disminuir el personal por economía, pero no podían hacer una reducción del personal con gente antigua porque le habría costado muy caro a la Empresa, tenía que pagar indemnizaciones, los desahucios, todas esas cosas, entonces somos privilegiados, se peleó una ley, que es la ley 19.170, que nos permitió a nosotros irnos de la Empresa con 25 años o más. A los que nos fuimos con 25 años o más la Empresa nos paga el sueldo, o sea, no la Empresa, porque ahí dejamos de ser funcionarios de la Empresa, el Estado. El Fisco se comprometió a pagarnos el sueldo hasta que cumpliéramos la edad para jubilar, 60 en la mujer, 65 en el hombre, esa es nuestra situación. También se fue gente que tenía menos años, pero ellos no tuvieron esa garantía que tuvimos nosotros, los con más años, sólo de 25 para arriba se fueron en esas condiciones<sup>183</sup>.

Así características que fueron las bases de la identificación de los ferroviarios con la Empresa como la estabilidad laboral y el bienestar social que esta les entregaba, se vienen abajo. Dichas bases les permitieron desarrollar gran parte de los aspectos de su vida, en torno a su oficio, construyendo así su identidad sociocultural de ferroviarios. Pero la desaparición de las bases sobre las que se construyó dicha identidad y que permitían que se transmitiera a cada nueva generación de ferroviarios, manteniéndola viva y en constante renovación, da como resultado que la identidad sociocultural ferroviaria se diluya en el tiempo y esté en vías de desaparecer.

---

<sup>182</sup> Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Memoria anual, 2003, disponible en [www.efe.cl/html/corporativo/memoria\\_efe2003.pdf](http://www.efe.cl/html/corporativo/memoria_efe2003.pdf), visitado el 15 de mayo de 2014.

<sup>183</sup> Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, 14 de junio de 2014.

## CAPITULO VI

### 6. El Ocaso de la Madre Empresa.

Como se plantea hasta el momento, unida al desarrollo de la organización y de la actividad reivindicativa de los ferroviarios sustentada en los beneficios sociales y en la estabilidad laboral, que la Empresa de Ferrocarriles del Estado les entregó, y en la intervención que esta tuvo en el desarrollo económico, político y social del país, nació, se desarrolló y consolidó la identidad ferroviaria.

A partir de estas condiciones los ferroviarios pudieron desarrollar gran parte de los aspectos de su vida entorno a su oficio, construyendo su identidad ligada a una serie de factores familiares, sociales y culturales, en los que de una u otra forma estuvo la permanente presencia de la Empresa, creando un fuerte vínculo afectivo entre el ferroviario y esta.

Es por ello, que en este último capítulo se expondrán los factores de cambio en la estructura de EFE y la visión que los ferroviarios tienen sobre el ocaso y el futuro de la Empresa y el impacto que dicho fin local provocó en ellos, ya que es la Empresa la que les entregó las bases para la construcción de su identidad.

#### 6.1 Rutas de Hierro intervenidas a través de la modernización neoliberal.

Las privatizaciones constituyen un fenómeno relativamente reciente, que aunque presenta algún antecedente en épocas anteriores, alcanza un gran protagonismo en la última parte del siglo XX, afectando a la mayoría de los países. Dicho fenómeno se ve favorecido por la crisis del petróleo de los años 70 que abre el camino para el predominio de las ideas neoliberales lideradas por Milton Friedman<sup>184</sup>. De esta manera las políticas privatizadoras se extienden por todo el mundo, sin tomar en cuenta las distintas ideologías ni el rol que juega el Estado en la organización de la sociedad<sup>185</sup>.

---

<sup>184</sup> Johana Batista, *El condicionamiento al capital externo como instrumento para la implementación de reformas neoliberales en América Latina*, Bogotá, Universidad Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Tesis de grado para optar al título de Internacionalista, 2009, 7.

<sup>185</sup> Jesús Ruza, *La privatización y la reforma del sector público*, Madrid, Minerva Ediciones, 1994, 36.

En el caso chileno este proceso comienza en “diversas áreas de la producción material y subjetiva”<sup>186</sup> a mediados de la década de los 70, cobrando mayor fuerza en la década de los 80. El objetivo del presente apartado es lograr un acercamiento a las principales características de ese proceso, deteniéndonos especialmente en sus contradicciones. Para ello, se definirá el término privatización y sus objetivos, en los apartados siguientes se analizará la relación existente entre esos objetivos propuestos y los llevado a cabo una vez efectuada la empresa privatizadora, relacionando el proceso en general con las repercusiones de la privatización del área de carga de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

### *Privatización.*

El proceso de modernización chileno posee una buena imagen hacia el exterior, especialmente en los relacionados con el libre comercio y la estabilidad financiera, esto se condice con que Chile es uno de los principales destinatarios de la inversión extranjera productiva en América Latina<sup>187</sup>. Más aún, a nivel país es uno de los pocos que ha podido mantener un sostenido crecimiento económico durante varios años, claro que siguiendo la vía diseñada por los economistas de la Escuela de Chicago. Así también lo plantea,

“Chile ha seguido un modelo extrovertido, orientado al mercado internacional, basado en el crecimiento de los volúmenes de exportaciones de materias primas y recursos naturales; con importante inversión externa en estas áreas y en la de servicios. Asimismo, es el ejemplo más radical de una "sociedad de mercado", regida por la lógica mercantil. Por ello, la economía chilena es mostrada como un nuevo "milagro" y un modelo para América Latina”<sup>188</sup>.

Sin embargo, los éxitos de esta modernización privatizadora están acompañados de importantes limitaciones, menos conocidas, y normalmente excluida de esa imagen idealizada con que a todos nos intentan persuadir.

---

<sup>186</sup> Alfaro, *op. cit.*, 135.

<sup>187</sup> Tal como lo plantea un estudio de la CEPAL donde señala que “El aumento de la inversión extranjera hacia América del Sur se explica fundamentalmente por los altos precios de los productos básicos, que prevalecieron durante la mayor parte del año y estimularon la inversión en busca de recursos naturales [...] Argentina, el Brasil, Chile y Colombia fueron los países que estuvieron a la cabeza de este aumento”. Alicia Bárcena, La inversión extranjera directa y empresas transnacionales en América Latina y el Caribe, *Revista para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, Santiago, 2008, 17. Disponible en <http://www.eclac.org/publicaciones>, visitada el 14 de mayo 2014.

<sup>188</sup> Joseph Ramos, Sindicalismo en el Sur en la era de la globalización, *Revista para Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, Santiago, Abril 2010, 107. Disponible en <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/7/39127/RVE100Completo.pdf>, visitada el 15 de mayo 2014.

Uno de los principales argumentos que sustenta el por qué son necesarias las privatizaciones dice relación con la división de las labores entre el Estado y el sector privado, debido a que se plantea que cada uno de estos organismos se debe dedicar a aquellas actividades que pueda desempeñar con mayor eficiencia económica y social<sup>189</sup>. En consecuencia, la aplicación de este concepto pueda dar como resultado una transferencia de funciones y tareas del sector público hacia el privado, gestión que se define según Jesús Ruza como Privatización<sup>190</sup>.

Esta transferencia se puede dar de diversas maneras, pero considerando el planteamiento de Ruza, cuando el Estado traspasa una empresa pública al sector privado tiene dos posibilidades, un traspaso total o parcial de la propiedad o un traspaso de gestión<sup>191</sup>. En el caso de optar por la primera hay que considerar dos situaciones, ya que el Estado puede hacer efectiva la transferencia de empresas públicas que están sometidas en algún grado a las leyes de la libre competencia, o bien al traspaso de aquellas que se caracterizan por ser monopolios naturales y que por definición no presentan competencia en el mercado. La diferencia entre ambas posturas radica esencialmente en que esta última el Estado, “por medio de políticas de regulación mantiene la responsabilidad y el control sobre el funcionamiento de la empresa para proteger los intereses de los consumidores frente a una empresa monopólica que se privatiza”<sup>192</sup>.

Por otro lado la segunda posibilidad, traspaso de gestión, tiene como sustento la aplicación de una serie de medidas tendientes a fortalecer el rol del sector privado por medio de contratos con el gobierno para que “opere, construya o administre los bienes y servicios públicos”<sup>193</sup>. En este caso, el Estado conserva los derechos de propiedad y la responsabilidad sobre las condiciones de desarrollo de la actividad por parte de privados.

---

<sup>189</sup> Ruza, *op. cit.*, 42.

<sup>190</sup> *Ibid*, 43.

<sup>191</sup> *Ibid*, 58.

<sup>192</sup> *Idem*.

<sup>193</sup> *Ibid*, 85.

En síntesis, el proceso de privatización se da transfiriendo la propiedad de una empresa o su administración al sector privado y con ella guarda según Paul Dekosk<sup>194</sup> los siguientes objetivos:

- Desarrollo del mercado de capitales.
- Intensificación del nivel de competencia.
- Mayor difusión de la propiedad.
- Alivio de los problemas financieros del sector público.
- Facilitar el proceso de reconversión del Estado.
- Incrementar la eficiencia de las empresas públicas.

Si bien los objetivos antes mencionados argumentan los beneficios de llevar a cabo un programa privatizador, existen otras posturas que analizaremos más adelante que se oponen.

*Privatizaciones: conflicto entre capitales para apropiarse de lo público.*

A nivel mundial se están llevando a cabo importantes políticas de ajustes, con el fin de reducir el déficit fiscal en desmedro del bienestar de los sectores populares<sup>195</sup>. Para eso, se establecen rotundos cambios en el marco institucional que delimitan principalmente el comportamiento de los capitales y la separación entre lo público y lo privado.

En las sociedades marcadas por capitalismo, las actividades económicas y los procesos de relaciones sociales de los sujetos confluyen en torno al sector público -Estado- y al sector privado-mercado-. El rol que juegue cada uno de estos depende primordialmente de su desarrollo histórico y de las necesidades a que se encuentren expuestos los individuos. Debemos considerar que el acceso a estas grandes plataformas de interacción se plantean de distintas formas, en el caso de las empresas públicas se basan en el “proteccionismo comercial selectivo tutelado por el Estado y en resguardar la seguridad social”<sup>196</sup>, lo que en principio no conduce a lograr ganancias directas por los servicios. La

---

<sup>194</sup> Paul Dekosk, Privatizaciones: Panorama de un tema de actualidad, *Revista Actualidad*, 1995, 10.

<sup>195</sup> Noam Chomsky, *El beneficio es lo que cuenta, Neoliberalismo y orden global*, Barcelona, Editorial Crítica, 2004, 8.

<sup>196</sup> Oscar Muñoz, *Después de las privatizaciones hacia el Estado regulador*, Santiago, Corporaciones de Investigaciones Económicas para Latinoamérica, 1992, 22.

lógica privada es la mercantil, es decir, producir mercancías para venderlas y obtener beneficios cuantitativos de ello, en este sistema los alcances sociales van a tener siempre un carácter muy limitado.

Las privatizaciones como se indicó anteriormente, persiguen diversos objetivos y los concretan de distintas maneras, pero en todas ellas el sector privado se respalda bajo dos aspectos: el material, porque se apropia de las riquezas que antes eran aprovechadas para el bien común y el poder, porque imponen una disciplina en la forma de comportarse de las personas hasta el punto de someterlas a la lógica mercantil y alejarlas del interés por el otro de modo que pierdan cada vez más el sentido de comunidad<sup>197</sup>.

Por su parte el neoliberalismo ha supuesto la retirada del Estado en la regulación de la expansión del mercado y en ciertos aspectos que aseguraban el respeto a los derechos sociales<sup>198</sup>, por ejemplo áreas en que el sector público ha ido desligándose de su participación son diversas: la actividad económica directa como productos (privatización de las empresas productivas), la provisión de servicios públicos básicos (agua, electricidad, transporte, comunicaciones), y los de carácter social (educación, salud, vivienda). Con la privatización de estos sectores, puede parecer que implica una retirada del Estado al desprenderse de ciertas funciones tradicionalmente a su cargo, pero sin embargo esto no equivale a una disminución en la importancia del lo público, sino más bien se preocupan mucho más de procurar el interés privado.<sup>199</sup> En definitiva con la privatización se invierte el flujo de reparto y en vez de favorecer el bienestar social se está transfiriendo más riqueza y poder a unos pocos que se encargan de mantener el control de la sociedad, en palabras de Oscar Muñoz, “con el neoliberalismo comienza a manifestarse la paradoja de la simultaneidad de un crecimiento económico sostenido con un deterioro en la calidad de vida”<sup>200</sup>. El sector público se convierte entonces en un objeto muy permeable a los intereses del mercado.

---

<sup>197</sup> Dominique Hachete, *La privatización en Chile*, Santiago, Centro Internacional para el Desarrollo Económico, 1992, 73-75.

<sup>198</sup> Muñoz, *op. cit.*, 77.

<sup>199</sup> John Donahue, *La decisión de privatizar, fines públicos y medios privados*, Buenos Aires, Ediciones Paidós Ibérica, 1991, 116-124.

<sup>200</sup> Muñoz, *op.cit.*, 22.

### *Las contradictorias razones para la privatización.*

Con la instauración del sistema neoliberal a nivel mundial en la década de los '80 se destituyó el keynesianismo que había logrado dominar tras la Segunda Guerra Mundial y se restauró el enfoque liberal dominante antes de la crisis de 1929, de acuerdo al cual el Estado no tiene que ocuparse más que de asegurar la ley y el orden para resguardar la propiedad privada en conjunto con sus intereses económicos<sup>201</sup>. Además el neoliberalismo, “tiende a reducir los impuestos y las leyes sociales y desreglamentar, es decir, hacer retroceder al Estado en toda la línea para que el mercado pueda liberar las energías creadoras de la sociedad”<sup>202</sup>, por lo tanto desde esta perspectiva es necesario privatizar y entregar a los capitalistas la salud, la educación, el transporte y la información porque la “soberanía, funciones y competencias de Estado se han debilitado y su poder real se ha disminuido”<sup>203</sup>.

Las razones que se han dado para justificar en diferentes casos las privatizaciones giran en torno a las condiciones propias de su contexto histórico, pero también es pertinente detenerse a revisar los objetivos que se proponen y evaluarlos en función de tres cuestionamientos básicos:

- ¿Los problemas de las empresas públicas se derivan exclusivamente de la propiedad estatal y pueden ser resueltos sólo por medio de la privatización?
- ¿Realmente la privatización puede ser considerada la mejor alternativa disponible para alcanzar los objetivos señalados anteriormente?
- ¿Existe una contradicción entre los objetivos de la privatización que haga que no todos puedan ser alcanzados por esta vía?

### *El argumento de la eficiencia.*

En la primera etapa de privatizaciones que se llevó a cabo durante la década de 1980, los Estados se desprendieron de las empresas productivas y sus razones principales estaban relacionadas con la “eficiencia de las empresas”<sup>204</sup>, porque se establecía que al

---

<sup>201</sup> Jacques Chonchol, *¿Hacia dónde nos lleva la globalización?*, Santiago, LOM Ediciones, 1999, 18.

<sup>202</sup> *Idem.*

<sup>203</sup> Armando Estrada, *El Estado ¿Existe todavía?*, Medellín, Ediciones Unaula, 2011, 23.

<sup>204</sup> Muñoz, *op.cit.*, 81.

traspasar a manos de privados estas lograban desarrollar grandes mercados de capitales, intensificaban el nivel de competencia y sobre todo incrementaban la rentabilidad de las empresas públicas<sup>205</sup>. En vista de lo anterior se puede asegurar que tradicionalmente se han justificado las privatizaciones de empresas públicas en términos de la mayor eficiencia que ellas alcanzarían y, por lo tanto, del mayor bienestar económico general para la población. Pero como menciona Oscar Muñoz, la eficiencia individual de las empresas no es un sinónimo de eficiencia económica y social a nivel nacional<sup>206</sup>. El bienestar de la población no solo radica en la capacidad de consumo ni endeudamiento que alcancen en un tiempo determinado para adquirir ciertos bienes tecnológicos, sino más bien se podría hablar de eficiencia de las privatizaciones cuando se logre una equidad en la redistribución de recursos adquiridos.

### *La libertad de elegir.*

Cuando gran parte de las empresas productivas quedaron en manos de privados, las privatizaciones adoptaron formas más complejas, incluso más sutiles porque se ampliaron a los servicios públicos y sociales. Para justificar esta liberalización de los servicios, se estableció que el mercado al incentivar la competencia, se acabaría con los monopolios y las restricciones de compra, y eso beneficiaría directamente a los consumidores porque tendrían la libertad de elegir entre distintos proveedores que además competirían para ofrecer los mejores precios y servicios<sup>207</sup>. Por ejemplo, para legitimar el lucro en la educación y con ello la creación de colegios particulares, se argumenta que con esto las familias obtienen libertad de elección de los centros educativos para sus hijos. Si bien es cierto con la iniciativa privada tenemos un mayor campo de posibilidad para elegir, pero solamente a quienes puedan pagarlo. Determinando con ello una enorme desigualdad en el acceso a los servicios que son esenciales para el bienestar de la sociedad.

---

<sup>205</sup> Pamela Álvarez, *Privatizaciones en Chile: un enfoque de eficiencia*, Valdivia, Universidad Austral de Chile, Tesis de grado para optar al título de Ingeniero Comercial, 1997, 11.

<sup>206</sup> Muñoz, *op.cit.*, 9.

<sup>207</sup> Álvarez, *op.cit.*, 12.

### *Falta de fondos públicos.*

A partir de la crisis de 1981-83 se refuerza aún más la excusa de que es necesario reservar el control de los servicios públicos a capitales privados porque el fisco no es capaz de financiarlos y administrarlos. Por lo tanto el objetivo principal de las distintas etapas de ventas de activos público es el ingreso de recursos o la disminución en los niveles de inversión pública para reducir el déficit fiscal<sup>208</sup>. Y bajo este argumento los Estados están llevando a cabo un riguroso plan de privatizaciones y recortes de presupuesto de programas comunitarios, además se insiste en que el modelo keynesiano del Estado de bienestar es insostenible al generar altos niveles de gastos sociales que ahoga el conjunto de la economía y peligra la solvencia de los países<sup>209</sup>. Esto se ve acentuado con la permanente exigencia al sector público que procure un contexto propicio a la competitividad, es decir, que genere las instancias para no entorpecer los beneficios destinados a capitales privados.

Además de reducir las regulaciones administrativas y las obligaciones de los empresarios sobre todo hacia los trabajadores, se han ido rebajando también los impuestos sobre la capacidad económica de los más adinerados. En definitiva no se trata de que no existan los recursos para financiar las empresas públicas sino que con el modelo económico imperante se favorece la concentración de capitales en manos de unos pocos. Sumado al deterioro de los “mecanismos de redistribución de bienes”<sup>210</sup> hace que gran parte de la riqueza no sea destinada a mejorar lo público sino que va en directo beneficio de reproducir el sistema liberal de mercado.

Un gran número de gobernantes han sucumbido bajo la lógica neoliberal, vendiendo total o parcialmente los bienes del sector público que en su mayoría han sido financiados con los impuestos de los contribuyentes naturales y que en rigor deberían satisfacer las necesidades de una forma más colectiva. En este sentido los derechos sociales están siendo derribados a un ritmo acelerado pero con el consentimiento general en vista de los beneficios prometidos, a cambio de eso, las empresas absorben las ganancias que deberían ir equilibradamente a la población. Tal como nos plantea Chonchol,

---

<sup>208</sup> Muñoz, *op.cit.*, 105.

<sup>209</sup> Donahue, *op.cit.*, 41.

<sup>210</sup> Ruza, *op. cit.*, 43.

“Hay ciertos grandes intereses que nos quieren presentar la mundialización o globalización como inevitable y benéfica desde todo punto de vista. Pretenden hacernos creer que es el símbolo de la nueva modernidad y del progreso para todos, lo que no es tan evidente pues si bien aporta grandes beneficios para algunos, para los más significa el incremento de la desigualdad, de la exclusión y de la precariedad de sus vidas”<sup>211</sup>.

Es increíble que aún así se insista en que no se dispone del dinero suficiente para mantener el servicio público y lo más notable es el cuestionamiento del Estado de bienestar para reformular los derechos sociales y racionalizar algunos de ellos. Bajo esta lógica de segmentación y privatización, se aspira obtener un nivel asistencial de servicios públicos y desde aquí, dependiendo de la capacidad económica de los sujetos se puede acceder a mejores opciones<sup>212</sup>, entonces cabe preguntarnos ¿A qué tipo de sociedad nos conduce el hecho de que una supuesta “eficiencia económica” se anteponga al bienestar de la población? ¿Es pertinente que el individualismo y la libre competencia sean los patrones de comportamiento de la población?

#### *Otras razones para la privatización.*

Resulta un tanto desvergonzado el hecho que gran parte de los sectores que influyen en la opinión pública desprestigien los servicios que dependen del Estado, especialmente aquellos que tiene un carácter social, y que disimulen las verdaderas razones del proceso de privatización que guardan relación con el aprovechamiento de los capitalistas sobre las transformaciones de los mercados y los problemas financieros de los gobiernos para imponer una reestructuración e intervención del Estado de grandes dimensiones, que en cierto modo no es nueva, pero que en la actualidad se intensifica.

La privatización no se explica por la implementación de medidas concretas que han supuesto ventajas puntuales en los ingresos del sector público, esto se trata de una cuestión más amplia. Primero que todo, las estrategias neoliberales han llevado a una recomposición del poder del capital, transformando todas las áreas de la actividad económica y social. Los intereses empresariales-denominados generalmente como “competitividad” para ocultar que los beneficios son para unos pocos- están marcando el rumbo de las políticas públicas y están impulsando que el mercado sea el principal proveedor de las mercancías que los

---

<sup>211</sup> Chonchol, *op.cit.*, 3.

<sup>212</sup> Ruza, *op.cit.*, 14.

sujetos necesitan para satisfacer sus necesidades, lo que en estricto rigor da lugar a la “privatización de los beneficios y a la socialización de las pérdidas”<sup>213</sup>. Esto afecta duramente a la clase trabajadora, quienes resultado de un modelo económico basado en reducir el contenido social de los estados ven perjudicados desde sus prestaciones sociales hasta sus derechos laborales<sup>214</sup>.

El neoliberalismo en definitiva ha privilegiado sectores económicos particulares los cuales pretenden limitar la actuación de lo público y con ello restringir las posibilidades de mantener o ampliar las actividades del Estado especialmente los dirigidos a prestar servicios que ayuden a toda la comunidad. Tal como lo plantea Ricardo French-Davis,

"El papel tradicional del Estado como benefactor, empresario, promotor de la inversión y la industrialización, debía reducirse en el más breve plazo posible para que estos procesos resultaran exclusivamente de las decisiones tomadas por los agentes privados en mercados liberalizados y abiertos al exterior"<sup>215</sup>.

Por eso la población en general es tomada como rehén para ser puesta a disposición de los mercados los cuales han estado imponiendo sus intereses por sobre el resto al punto de establecer su conveniencia como parte de la realidad económica, política y social de toda una nación. Desde este punto de vista es pertinente reflexionar que el sistema económico actual utiliza los vacíos legales para sacar provecho de las debilidades del sector público y someter los derechos sociales a sus políticas reglamentarias de mercado.

Es necesario considerar también que la lógica de las privatizaciones responden a la "presión de los capitales por ampliar su campo de actuación"<sup>216</sup>, sobre todo si convenimos que los empresarios siempre buscan expandir su poder para obtener mayores prestaciones de sus acciones, es decir, la razón de fondo de las transferencia de lo público a lo privado es la "presión que ejercen los grandes capitales transnacionales"<sup>217</sup> para obtenerlas al menor precio y sacar el mayor provecho.

---

<sup>213</sup> Catro, *op. cit.*, 164.

<sup>214</sup> Nicolás Flaño, “Privatizar o no privatizar that is no the question, El caso de incorporación de capital y gestión privada en la empresa de los ferrocarriles del Estado”, *Revista de serie de estudios socio/económicos*, Santiago, Corporación de Investigaciones Económicas para Latinoamérica, N°23, marzo 2004, 1-3.

<sup>215</sup> Ricardo French-Davis, *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad, tres décadas de política económica en Chile*, Santiago, LOM Ediciones, 2003, 31.

<sup>216</sup> Ruza, *op.cit.*, 26.

<sup>217</sup> Estrada, *op.cit.*, 24.

### *Traspaso de funciones y actividades públicas al sector privado.*

De acuerdo al análisis realizado hasta el momento se consideraran a continuación los efectos producidos por la privatización de los servicios públicos de carácter social en el caso particular de la Empresa de Ferrocarriles del Estado tomando en cuenta que el traspaso de sus activos no fue total.

### *Transporte de carga de Empresa de Ferrocarriles del Estado a manos de privados.*

Desde mediados de la década de los '70 muchos países han enfrentado la necesidad por distintos motivos de reestructurar su sistema ferroviario, pero en el caso de Chile esto se ha visto agravado circunstancias particulares que nos plantea Nicolás Flaño:

- El abandono del interés estatal en la empresa durante el régimen militar que implicó en los casi veinte años de su duración:
  - ✓ Inversión prácticamente nula, tanto en las vías como en el material rodante.
  - ✓ Abandono de un conjunto de servicios de pasajeros y de carga.
  - ✓ Asignación de recursos para modo de transporte vial (construcción y arreglo de carreteras, desregulación de la normativa de transporte vial).
  - ✓ Intentos fallidos de reestructuración de la empresa que resultaron en fuertes reducciones de personal pero sin una mejora notoria en la competitividad de la empresa.
- Dificultad de definir e implementar una política exitosa en el área durante los dos primeros gobiernos de la Concertación<sup>218</sup>.

De acuerdo a lo anterior se puede deducir que existía un consenso sobre la necesidad de reestructurar la empresa para obtener, según la lógica neoliberal, servicios competitivos y eficientes, pero la forma de cómo lograr ese objetivo era motivo de discusión. Algunos argumentaban que el modelo debía ser propiedad, control y administración totalmente a cargo de privados<sup>219</sup>, incluyendo las vías férreas, es decir, tendrían el derecho de intervenir sin someterse a una autorización previa por parte del Estado. Otros sostenían que por su carácter social era conveniente que siguiera bajo una administración homogénea y compacta que le proporcionaba el Estado.<sup>220</sup> Independientemente de estas posturas, se comenzó a discutir sobre la constitución de una ley orgánica constitucional para evaluar la gestión de la empresa y la necesidad de disponer de más recursos para su reestructuración, donde el “Fisco debía resguardar sus

---

<sup>218</sup> Flaño, *op. cit.*, 5.

<sup>219</sup> Saieh, *op. cit.*, 7.

<sup>220</sup> *Idem.*

intereses en la empresa, aunque tenga que recurrir en excesos liberalizadores que lo comprometieran política y socialmente”<sup>221</sup>.

Entonces el cuestionamiento que debían plantearse las autoridades era ¿En qué medida la asociación con particulares aseguran el éxito de la empresa y dejan a salvo los intereses tanto del Estado y de sus trabajadores?

Como respuesta se promulgó la Ley Orgánica Constitucional (LOC) N° 19.170 para EFE, publicada en el Diario Oficial el 3 de octubre de 1992, donde cualquier propuesta de opciones respecto de una privatización debe plantearse en el contexto de lo que estipula esta ley (de acuerdo al texto refundido, DFL N°1 de MINTRAEL del año 1993). Un extracto del artículo 2° lo precisa de la siguiente manera:

“La participación de terceros, en las sociedades que forme la Empresa para el cumplimiento de sus fines y el otorgamiento de concesiones, deberán realizarse mediante licitación pública, en cuyas bases se establecerán clara y precisamente los elementos de la esencia del pacto social o del contrato de concesión. Se excluyen de este requisito las sociedades y concesiones cuyo objeto recaiga en la prestación de servicios menores.

La Empresa, en caso alguno, podrá celebrar actos o contratos que, legalmente o de hecho, impliquen enajenación de la franja de terreno, puentes y obras de arte que constituyan el trazado y vía ferroviaria [...] Los actos y contratos que realice la Empresa en el desarrollo de su giro se regirán exclusivamente por las normas de derecho privado, en todo aquello que no sea contrario a las normas del presente decreto con fuerza de ley”<sup>222</sup>.

Por lo tanto, de acuerdo a esta ley, la privatización sólo puede ser mediante contratos, concesiones o concesiones, en ningún caso se permitirá vender las infraestructuras. Pero ¿Qué ocurre con los derechos sociales de los trabajadores? Claro lo que importa aquí es “satisfacer la necesidad de contar con servicios de transporte de carga eficientes y competitivos”<sup>223</sup>. Y para ello se debía mejorar este “producto” que se ofrecía al sector privado, por lo que privatizar exclusivamente el transporte de carga y postergar las mejoras al transporte de pasajeros resultaba conveniente. Como una forma de afianzar la

---

<sup>221</sup> *Idem*.

<sup>222</sup> Ley N° 19.170, artículo 2°, Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, Chile, 3 agosto 1993. Disponible en [www.bcn.cl/1hve](http://www.bcn.cl/1hve), visitado el 17 abril.

<sup>223</sup> Jorge Kogan, *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*, Caracas, Edición Corporación Andina de Fomento, 2004, 65.

relación entre el Estado y los privados, se estipularon planes trienales de desarrollo en el artículo 47° de la L.O.C., que a continuación se expone:

“La empresa deberá formular planes trienales de desarrollo. En caso de que el plan formulado requiera, en todo o parte, del financiamiento fiscal, deberá ser presentado al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para su aprobación [...] en este decreto se definiran las obligaciones que el Gobierno y la Empresa contraen recíprocamente.

La ley de Presupuesto podrá autorizar transferencias a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, cuyo monto no excederá de las necesidades de aporte contempladas en el plan de desarrollo, las que única y exclusivamente podrán destinarse a compensar los subsidios explícitos o implícitos que perciban otros modos de transporte terrestre, financiar inversiones en infraestructuras y equipos, y solventar el endeudamiento de arrastre vigente al publicarse la ley”<sup>224</sup>.

El acuerdo entre el Estado y el sector privado en estos planes trienales de desarrollo permitía comprometer al primero a financiar la deuda de arrastre y las compensación del egreso del personal y al segundo a estipular los despidos que fueran necesarios. Otro de los aspectos que cabe destacar son los subsidios al transporte terrestre, porque se estimo que el éxito de la privatización radicaba en la aprobación de un “tarifa compensatoria<sup>225</sup>” por parte del Estado a la empresa privada de carga, así sería equitativa la competencia con el transporte de carga por carretera quienes no pagan el mismo costo que las empresas ferroviarias. Finalmente el gobierno concedió la petición.

En cuanto la rentabilidad existían mecanismos de mejora sustentable, pero persistía un problema social de mayor relevancia, la sobredotación de personal de la empresa<sup>226</sup>. Por lo que era importante establecer medidas compensatorias también para ellos, así el “plan de egresos” estipulado en el artículo 3° transitorio de la L.O.C.,

“Facultase a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para otorgar una indemnización compensatoria a los trabajadores que, al 31 de mayo de 1991, se encontraban prestando servicios en ella, y siempre que sean desahuciados por necesidades de la Empresa, dentro del plazo de tres años contado desde el 3 de octubre de 1992, fecha de publicación de la Ley N° 19.170”<sup>227</sup>.

---

<sup>224</sup> Ley N° 19.170, *op. cit.*, artículo 47°.

<sup>225</sup> Cristian Saieh plantea esta “tarifa compensatoria” como un equivalente al porcentaje fijo de lo que el Fisco invierte anualmente en obras viales. Saieh, *op. cit.*, 9.

<sup>226</sup> Flaño, *op.cit.*,5.

<sup>227</sup> Ley N°19.170, *op. cit.*, artículo 3° transitorio.

Claro ella se encargó de subsidiar la reducción de personal, pero no los efectos sociales que esto conlleva, hecho que se analizará en los capítulos siguientes.

Para concluir, es necesario precisar que los elementos enunciados demuestran la capacidad de negociación del sector privado partiendo desde la modalidad de privatización elegida para la Empresa de Ferrocarriles del Estado hasta atribuciones que le son asignadas que se enmarcan en los supuestos básicos del modelo privatizador, tal como plantea Saieh<sup>228</sup>:

- La certeza de la existencia de capacidad gestora y económica en el sector privado y del interés por desarrollar el negocio.
- El beneficio actual y futuro de EFE. El primero, en lo relativo a la concentración de sus esfuerzos económicos y estratégicos en la situación del transporte de pasajeros. El beneficio futuro, como consecuencia de las inversiones y de las utilidades que se esperaban de la asociación con el sector privado, aunque hubiese una disminución de la participación de EFE en el capital.
- Y por último, la clara separación entre la propiedad de la infraestructura y la prestación de los servicios de carga, a través de un sistema de asignación de costos por el uso de la vía, lo que permitía que diferentes privados estuvieran utilizando la vía.

Aunque las condiciones económicas son beneficiosas para el sector privado, lo que hay que tener en cuenta es no sólo la rentabilidad que pueda tener el restar protagonismo al Estado sino que también es necesario que este último se encargue de regular las condiciones que aseguren el bienestar social por sobre los intereses de los capitales particulares, para transgredir en algún modo las pretensiones de ese enorme monstruo que nos invade llamado neoliberalismo.

## **6.2 Las causas del ocaso y el futuro de EFE según los ferroviarios.**

La visión que tiene cada entrevistado sobre las causas del ocaso y el futuro de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, tiene mucha relación con la época en que trabajaron en ella, las organizaciones en las que participaron, su orientación política particular y sus experiencias personales.

Para aquellos que ingresaron a la Empresa hacia fines de los 60 y principios de los 70, los grandes responsables del ocaso de ferrocarriles fue el Gobierno de Salvador Allende

---

<sup>228</sup> Saieh, *op.cit.*, 11.

y la Dictadura de Augusto Pinochet, tanto por el pago de favores políticos y mala administración en el primer caso, como por la exigencia de autofinanciamiento a una Empresa Estatal, que siempre funcionó con apoyo económico del gobierno, venta del patrimonio y una abierta intención de hacer desaparecer a ferrocarriles en beneficio de las empresas del transporte carretero, en el segundo. Sin embargo, sobre todo los ferroviarios más antiguos coinciden en que ellos como ferroviarios también tuvieron una cuota de responsabilidad en su deterioro en vista de una actitud de negligencia al no haber tomado conciencia de que ellos podían resguardar los bienes de la Empresa. En cuanto a un probable futuro, la mayoría de los entrevistados coincide en que EFE seguirá siendo mixta, con capital tanto privado como estatal y aún cuando también hay quienes piensan en la privatización total o en la desaparición de la Empresa, todos están concientes de que ya no volverá a ser la Madre Empresa aunque no pierden la esperanza de verla reactivarse totalmete y ver nuevamente a los trenes recorrer en todo el país.

*Un ocaso progresivo con raíces antiguas.*

A partir de la década de 1920 cuando gran parte de las vías ferroviarias estaban construidas, un grupo de políticos interesados en la economía nacional comenzaron a gestar de la idea de suprimir estaciones porque muchas veces los tramos eran muy cortos y no se justificaban los costos asociados al servicio. Además durante el gobierno de Arturo Alessandri Palma tuvieron que hacer frente a la crisis carbonífera que azotó al país en los años 20 afectando directamente a EFE, cuestionando su eficiencia en relación a los recursos asignados que hasta ese momento significaba un 16% del presupuesto para gasto público<sup>229</sup>. Como forma de mitigar aquello, el Estado decide mejorar los caminos para facilitar el transporte de vehículos motorizados, en vista de las exigencias declaradas por la elite empresarial.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado en 1950 empieza a experimentar los efectos de su estancamiento por falta de nuevas tecnologías y su rigidez institucional para hacer frente, a la cada vez más fuerte competencia por carretera. Por lo que los cuestionamientos a la intervención estatal para hacerse cargo de Ferrocarriles se convirtieron en tema frecuente dentro de los grupos de poder económico y político de la época quienes apostaban

---

<sup>229</sup> Guajardo, *óp. cit.*, 24.

por la privatización del sector ferroviario. Con respecto a lo cual Don Víctor Ramos nos plantea;

“Hubieron directores, que no los voy a nombrar por respeto a ellos, que impulsaron una escuela para concientizar a dirigentes sindicales ferroviarios para que fueran adaptando o creando la idea de que esta Empresa no era rentable, etc., para que fuera al área privada, esa escuela está entre el gobierno, por ahí de Don Alessandri y de Don Eduardo Frei Montalva, y se fueron creando todo un caminito, haciendo un caminito, entonces ya en esa época se habla de privatización”<sup>230</sup>.

Ya en plena Dictadura Militar, se acentúa la situación planteándose entre otras cosas que era necesario deshacer el movimiento obrero, es decir, había que erradicar las organizaciones sindicales y disminuir la dotación de personal. Tal como lo planteo en su momento Henry Ford en Estados Unidos quien estaba contra la organización de la mano de obra y se opuso resueltamente a la formación de sindicatos durante años. Lo paradójico es que durante un tiempo había sido el ídolo de los trabajadores porque se consideraba así mismo como un trabajador corriente y que aborrecía a los capitalistas y luego llegó a ser reconocido como un explotador<sup>231</sup>. Esta política trajo consigo que se consolide la idea de liquidar lentamente a los ferrocarriles estatales, por ejemplo, no se llevaron a cabo oportunamente las importaciones de locomotoras que fabricaba Suiza para el Ferrocarril Trasandino por lo tanto, no se pudo contar con las máquinas necesarias para que las estaciones pudieran funcionar eficazmente. Con esto altos ejecutivos de la Empresa convienen suprimir las salidas de locomotoras como el automotor ‘Flecha Sur’, porque no había motores en buenas condiciones para repararlas. En un impulso de mejorar la situación se compra todo el material faltante para terminar de electrificar hasta Puerto Montt a lo que los trabajadores ferroviarios los instan a hacer un aporte aunque no directamente sino que a través del mantenimiento de los salarios por varios años, porque como comentan los entrevistados entre un aumento de sueldo y tener trabajo, obviamente prefirieron acatar esa medida. Todo lo anterior no presto mayor utilidad ya que, los administradores dieron la orden de disponer el material para la electrificación en cada estación, hecho que provoca el robo de gran parte de lo comprado.

---

<sup>230</sup> Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista ferroviario, Valdivia, 26 de marzo 2014.

<sup>231</sup> Carlos Marco, *El legado de Henry Ford, Carlomarco, 11 de marzo 2014*, Disponible en <http://www.carlosmarco.com/historias-de-un-mito/el-legado-de-henry-ford/>, visitado el 10 de octubre de 2014.

En vista de lo anterior, se puede presumir que se juntaron varios factores, pero los mayores responsables de la situación son los técnicos profesionales que debían dirigir la Empresa, no los trabajadores como a veces se menciona porque ellos sólo cumplían con las labores que se les encomendaban. Entonces no son efectivas las reformas ferroviarias ya que no se remodelan las estaciones como corresponde.

“Aquí hubieron muchas fallas, negligencias de la parte gobernante, negligencias de la dirección, poca formación de los trabajadores ferroviarios, poquísima, porque ni siquiera supimos entender que teníamos que cuidar la Empresa, tanto los ejecutivos, trabajadores, dirigentes sociales, sindicales. Y el golpe de gracia fue cuando llega el gobierno militar, ahí le dan duro a ferrocarriles, echaron a los dirigentes, trabajadores en forma indiscriminada y pasó que gallos que no tenía otra capacidad que para estar en servicios varios, los pusieron de altos jefes de la Empresa, el descorrote, y le quitaron la subvención. Pero pasó algo más raro, el hundimiento de la Empresa que se hizo durante la dictadura lo continuó haciendo la Concertación y si no me crean vean la ley 19.170, véanla por favor, tienen a 5 mil trabajadores en pleno estado de trabajar, en pleno estado físico y con formación para trabajar y los tienen afuera y les pagan sueldo sin trabajar, por eso se pagan en ese minuto casi mil de pesos mensuales, con mil millones usted educa, moderniza, etc.

Fue una obra mucho más larga, que no fue exclusiva de los militares, aunque yo no soy de ninguna manera hincha de los militares, pero tampoco soy un neófito para culparlos de todo. Recién ahora están preocupándose de ferrocarriles, va a ser duro levantarlo”<sup>232</sup>.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado no fracasó porque sea un mal negocio, sino que los intereses de los empresarios particulares se interpusieron en medio del beneficio comunal. Claro está es una empresa de transporte, pero no se debe olvidar su carácter social y sobre todo el rol que ocupaba en momentos de crisis, en definitiva era la que asumía todos los costos cuando ocurría un terremoto, inviernos crudo con grandes lluvias, etc., y estos servicios no se contabilizaban como ingresos para la Empresa por lo que se registraron algunas pérdidas importantes, pero no imposibles de remontar. Además el Estado como garante del bienestar de la población hubiera tenido que costearlo de todas maneras, por lo tanto el servicio que prestaba EFE para llevar los alimentos, los forrajes para los animales al norte cuando había sequía o al Sur o también transportar delegaciones de deporte de todo tipo, embajadas culturales, todo eso se hacía porque significaba un aporte al país y eso muy pocas veces se considera al hablar de ganancias. Entonces se

---

<sup>232</sup> Entrevista a Leonel Araya, Administrativo, Valdivia, 20 de junio de 2014.

puede concluir que la Empresa no era tan deficitaria como parece. Así lo reafirma el testimonio de Don Nelson Vivar:

“Iba una embajada de cabro a tocar allá a Chillán y va en bus, ahí tienen que pagar todos, acá no, “suban niñitos con todos sus instrumentos” y va la filarmónica a tocar a Chillán y listo, estábamos proveyendo la cultura a Chile, porque estábamos formando jóvenes diferentes. Entonces esa parte nadie la dice, eso molesta, ese debieran profundizarlo, lo que aportó Ferrocarriles al desarrollo del país, no sólo la cultura que llevó el tren, ni la industrialización, es mucho más que eso, es mucho más grande que eso, son muchas más las cosas que hizo Ferrocarriles”<sup>233</sup>.

En definitiva un ocaso marcado por el autofinanciamiento, el pago de favores políticos y en cierta forma por la irresponsabilidad de los trabajadores. A través de las diversas reformas se intentó que EFE se autofinanciara, vendiendo o concesionando parte de sus bienes, suprimiendo algunos ramales sobre todo los de la zona norte, quedaron algunos, pero a cargo de particulares. Por otra parte, es cierto que Ferrocarriles como era la institución, como también se decía, la industria más grande de Chile porque por ejemplo estaba la Maestranza en San Bernardo (Santiago) donde trabajaban más de 3 mil hombres, transformándose en un punto trascendental de intervención para cada gobierno que llegaba, cualquiera fuera el color.

EFE era una forma de hacer favores, como generar fuentes laborales, entregar oportunidades pero dependiendo de quién tenía el poder político en ese momento arreglaba a su gente. Hecho que provocó un daño al sistema ferroviario porque llegó a contar con 27 mil ferroviarios, siendo que lo necesario según la memoria 1998 de EFE no sobrepasaría los 15 mil, o sea, que en la Empresa había personal en exceso. El trabajo se debe dar cuando se justifica, pero no por arreglos políticos y ello fue precisamente un elemento que dañó a Ferrocarriles.

Por otro lado, se justificaba lo indefendible, ya que en vista de la gran cantidad de trabajadores se generaban situaciones complejas en donde los dirigentes sindicales intervenían sin cuestionar los hechos, causando un caos interno que aumentaba el desequilibrio de EFE. Así lo comenta el ex dirigente sindical Don Nelson Ide,

“¿Por qué este país no ha progresado bien?, ¿por qué Ferrocarriles no progresaba?, porque en Ferrocarriles se robaba, se tomaba, se faltaba a la pega, nosotros como

---

<sup>233</sup> Entrevista a Nelson Vivar, Maquinista ferroviario, Valdivia, 27 de marzo 2014.

dirigentes defendíamos a ladrones, borrachos, a negligentes, indisciplinados y los dirigentes teníamos que defenderlos, hasta huelgas se hacía defendiendo sinvergüenzas y ahora nos damos cuenta que era un error, era un error, si uno debe defender las cosas justas, pero no la sinvergüenzura y eso se hacía. Eso hizo mucho daño en este país y poco a poco hay que arreglarlo”<sup>234</sup>.

La democracia, la libertad hay que saber resguardarla, si el desastre se produjo aquí en Chile fue a raíz de un conjunto de problemas, falta de organización y sobretodo los abusos al sistema. En muchas ocasiones se quiere analizar la cuestión a partir del 73, pero es necesario saber porque se llegó a eso. Se cometieron errores, fue un desorden permanente, mucha negligencia y aprovechamiento de años que desencadenó en el abandono casi total de EFE. Para poner en marcha la Empresa como antes se requiere de una enorme inversión y con ello la concesión a privados, porque es inmensa la cantidad de dinero que se necesita para rehabilitar Ferrocarriles y el Estado no se ha hecho responsable de ello. Por ejemplo La Unión es una ciudad que está cerca de Valdivia, de ahí salía el ramal a Lago Ranco (Cucule) y después a Trumao, entre ellos hay 7 puentes y de ellos 2 son con curvas que en invierno perdían visibilidad,

“Nosotros cuando pasábamos esos puentes en trenes de carga principalmente, a veces pasábamos rezando, porque nos daba miedo, porque se veía la líneas y no se veía nada más, los dos puentes con arcos arriba, y todos esos puentes habría que hacerlos de nuevo, porque esos puentes no tiene reparación, entonces si pasa un tren en cualquier momento puede caer, entonces tendrían que hacer de nuevo todo prácticamente y eso es inmensamente caro”<sup>235</sup>.

Por otro lado, no hay personas especializadas para hacer ese tipo de trabajos, claro, hay máquinas modernas para arreglar la línea y se puede poner concreto en los durmientes, pero eso sería muy difícil que llegue a todo el país. Se hacen recorridos turísticos, pero de ahí a que se expanda hacia el sur, sería complicado. Primero por el costo, segundo porque hay que capacitar al personal y eso requiere tiempo, ya que manejar una locomotora con un tren de carga que lleva 3 mil toneladas, no es como conducir un bus o un camión, es un sistema mucho más delicado, según los testimonios de maquinistas se necesita capacitación para usar el freno, la velocidad, para controlar la máquina, es difícil, pero no imposible. EFE va a seguir existiendo, pero de una manera muy distinta porque amparada por las leyes

---

<sup>234</sup> Entrevista a Nelson Ide, Dirigente sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.

<sup>235</sup> Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, 14 de junio de 2014.

dictadas que permiten la concesión a privados, se va a disponer del dinero pero se reducirá la función social que cumplía la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Mientras tanto el Estado ha comprado algunas locomotoras, pero no basta con ello, sino que hay que reconstruir estaciones, líneas, puentes, túneles, etc. Financiar los gastos para la construcción de un puente para ferrocarril puede llegar a ser mucho más costosos que uno para camiones o buses, sobre todo por el peso que deben resistir, sólo la máquina pesa 100 toneladas, entonces de esa inversión difícilmente el Estado se haría cargo totalmente.

#### *Un caso marcado por el sabotaje.*

En la década del 60 se produjo un marcado interés por trabajar en EFE, porque en aquel tiempo se daban mayores facilidades dado que los mecanismos de selección constaban de una entrevista laboral y algunas pruebas psicomotrices de menor envergadura, pero a luego se hizo más estricto cuando la Empresa logro una excelente reputación e importancia, está regulaba los precios de los pasajes de pasajeros y de la carga, hecho que disgustaba a los grandes empresarios particulares llegando a desprestigiarla en el extranjero para que tales capitales no establezcan tratos con EFE, pero igualmente la Empresa logro transportar gran cantidad de carga que sin su servicio los caminos no hubiesen dado a vasto. Ejemplo de esto, son las inundaciones o terremotos que ha habido en nuestro país lo único que ha quedado disponible para el transporte ha sido ferrocarriles porque las carreteras resultando inhabilitadas. Y ¿cuándo sabotearon a EFE? Según José Luis Ríos esto ocurrió,

“Cuando nos dinamitaron los puentes, dinamitaron las líneas férreas los empresarios particulares, en el gobierno del General Pinochet, está la prueba, si tuvimos muchos destrozos nosotros, ¿por qué se desabasteció el país en el gobierno de Allende? Porque a nosotros nos destruían los trenes, nos dinamitaban, nos desbarrancaban los trenes, los tiraban abajo al suelo, por eso había desabastecimiento de harina, de trigo, todas esas cosas porque no llegaban acá los trenes cargueros de trigo”<sup>236</sup>.

Cuando intervino la Dictadura Militar, también tuvo sus repercusiones en EFE tal como en todas las empresas a cargo del Estado, uno de sus efectos más notorios fue el cierre de ramales declarados innecesarios.

---

<sup>236</sup> Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.

*Un ocaso marcado por el despilfarro de recursos y los intereses creados.*

En la década del 60 en EFE existía un Director general que se encargaba de todo lo acontecido en la Empresa, tras el Golpe Militar en 1973 se delegó un Presidente. Lo que significó pasar de 56 personas en la plana ejecutiva a más de 700 y en el otro extremo sucedió lo contrario porque bajo sustancialmente la cantidad de funcionarios, de 28 mil como ya se ha mencionado a menos de 10 mil. Además se bajaron los sueldos pero a los trabajadores antiguos y es ahí donde se da lo paradójico porque según revelan testimonios, se despedía gente para economizar, pero se desvinculaban 5, por ejemplo y se contrataban 10 con remuneraciones superiores, suceso que insinúa cierto acomodo laboral. Con lo anterior, también se realizaron remodelaciones a oficinas dependiendo del jefe de turno, si no estaba a gusto se cambiaban todos los muebles, las máquinas, el piso, las alfombras, todo nuevo, hasta que llegara otro. Los intereses creados hasta ese momento, determinaron las futuras crisis de Ferrocarriles,

“El señor Pinochet, no sé si tú sabes que el terminal “Los Héroes” en la capital, es de la señora Pinochet, ellos tiene intereses creados tanto en camiones, tanto en buses, entonces ¿qué es lo que tenían que hacer ellos? Destruir a ferrocarriles, lógico, había competencia y yo te voy a decir una cosa, así como acotación, el día que ferrocarriles empiece a reactivarse con más fuerza, los camioneros van a empezar a hacer huelgas, a hacer paros, porque a ellos no les conviene”<sup>237</sup>.

El ocaso de una Empresa de utilidad pública marcado por la negligencia, el sabotaje y los intereses creados. Si ello no hubiese sido tan marcado, EFE podría haber retomado su primacía entorno al transporte, colaborando a la disminución del desgaste en relación al peso de carga que transportan los camiones, pero lamentablemente, como en todo orden de cosas, existen desbalances que llevaron a la proliferación de grandes flotas de camiones y buses que se expanden más cada día.

*Una Empresa monopólica enfrentada a una nueva realidad. Un Estado asistencial v/s un Estado regulador.*

La Empresa de Ferrocarriles del Estado, tuvo su esplendor siendo monopólico en el transporte, ahí tuvo su época de oro. Pero en la medida en que la realidad de la infraestructura a nivel nacional empieza a cambiar, EFE comienza también a perder la

---

<sup>237</sup> Entrevista a Nelson Ide, Dirigente sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.

prevalencia de ese rol monopólico, por lo tanto, se da una competencia que antes no la tenía. En la década de los 60 se incorpora con mayor fuerza el transporte carretero con camiones y buses, cuestión que anteriormente sólo ocurría por Ferrocarriles. Entonces, ahí es donde se trastoca la realidad de la Empresa al reducir su participación en el mercado, transportando menos carga pero a pesar de ello seguía obteniendo subsidio del Estado. En cambio la decadencia empieza durante la segunda mitad de la década de los 70 con la filosofía del autofinanciamiento, dónde se tuvieron que dejar actividades accesorias, o sea, deja de tener a su cargo algunos bosques, ciertos cines y parte del transporte fluvial. Así, EFE disminuye su actividad, teniendo dos premisas, primero porque ya no es un transporte monopólico y segundo, después con la Dictadura Militar, se decide que la Empresa debe ser autosuficiente.

Desde el punto de vista de la cultura, hubo una política más social potenciada por el Estado de Bienestar, en toda la época anterior cuando ferrocarriles era un factor importante para el desarrollo de país y necesario, por lo tanto, su mantenimiento significaba que el Estado aportaba notablemente para seguir adelante con este medio de transporte. A partir del 75 en adelante, pasa a ser un Estado solamente regulador, en virtud de lo cual varía su rol y con ello también la visión con respecto a EFE. Las condiciones fueron que si seguía como Empresa Pública debía autosustentar su servicio y es desde ese punto de vista político- económico que se tiene con respecto al rol del Estado y el sistema Neoliberal, en el fondo la participación del privado tiene un papel preponderante para el desarrollo de la nación y en este caso para la modernización de EFE. En esta perspectiva, la estructura del Estado se minimiza, no deber ser empresario y con ello deja de importar el rol social de las empresas públicas porque el sector privado es el que se toma el rol de empresario en Chile, en cuanto al desarrollo productivo y económico del país. Entonces, son visiones distintas, eso fue lo que ocurrió internamente en Ferrocarriles, porque no calzaba en el nuevo modelo de filosofía que se quiso imponer.

La preferencia por el transporte por carretera, es entendible por los costos de depreciación que son menores, con respecto a los correspondientes a las locomotoras donde son enormes, incluyendo en el equipo ferroviario la infraestructura completa, entonces son costos altísimos que en general las Empresas Ferroviarias a nivel mundial no pueden

financiarse por sí solas. Ahora bien, traspasar ese costo al usuario, es también inadmisibile, porque difícilmente se podrían pagar pasajes para trasladarse de un punto a otro, solventando los gastos de la depreciación y de infraestructura al mismo tiempo. Por lo tanto, la determinación del autofinanciamiento, resta el rol social en que había destacado EFE, en este sentido no fue por falta de presupuesto sino que por políticas del Régimen Militar de desarrollo de mejoramientos de infraestructura por carretera.

*Una Empresa pública que camina hacia una privatización de lo accesorio centrándose en el transporte de pasajeros, manteniéndose pública en esa área.*

La Empresa de Ferrocarriles del Estado, se regula por un estatuto jurídico distinto al que regía antes de los 90. Ahora, la normativa para que su administración sea bajo las políticas neoliberales que favorecen lo privado, por lo tanto adquiere una característica pública-privada porque si bien es cierto recibe inversiones externas, sigue teniendo los controles de los órganos del Estado, es decir, la Contraloría General de la República se encarga de fiscalizar pero a su vez debe aprobar sus balances por la Súper Intendencia de Valores y Seguros, demostrando así su condición pública- privada.

En lo particular, se cumplió el propósito de privatizar gran parte del área de carga, en donde EFE mantuvo el 43% de sus acciones en la sociedad, este hecho resulto importante desde el punto de vista de la filosofía de poder rehabilitar la Empresa, relacionando que el sector de carga es un área del transporte que permite realizar mayores negocios por volúmenes de carga movilizados, realizando una característica más comercial, más económica. En el caso del transporte de pasajeros ha sido difícil llegar a la privatización porque el rol social que cumple no resulta ventajoso para establecer inversiones. En Valdivia, se hacen cada cierto tiempo viajes turísticos que entregan un servicio atractivo a la comunidad, resultando un producto interesante pero que no se financia a pesar de los volúmenes de pasajeros que tiene, por ello es difícil que prolifere en el tiempo sino se producen programas que lo potencien y se hagan cargo de la depreciación de los equipos.

Entonces, existen varios componentes que explican que EFE siga permaneciendo en el área pública, orientando su giro al transporte de pasajeros y lo accesorio privatizándolo. Así lo plantea también Raúl Ruíz,

“La Empresa va a seguir siendo del área pública, pero lo va a seguir siendo en transportar pasajeros, todo lo otro, lo accesorio, para que esto se cumpla, es necesario que sea hecho por terceros, o sea, que se privaticen esas áreas”<sup>238</sup>.

Es decir, si a la Empresa le significa un mayor costo hacer por sí mismo el mantenimiento, lo va a contratar, porque el período de tiempo de ese contrato va a significar mayor inversión en maquinarias, claro sí se desligan de lo accesorio.

### **6.3 Impacto del ocaso de EFE en los ferroviarios.**

Los ferroviarios viven esta etapa con mucha desilusión. De 24.717 funcionarios en 1970, en 1980 quedaban 9.800 y para 1988 sólo quedan 6.801<sup>239</sup>, siendo separados de la Empresa en 1995 alrededor de 4 mil más, siendo éste en ese momento el personal más antiguo de la Empresa, quedando en la actualidad alrededor de 1800 trabajadores, a esto se suma que durante este período 1973-1995, la Empresa en sí sufre innumerables cambios, como la imposición de autofinanciarse, el fin de la carrera funcionaria con la supresión de los escalafones y el ingreso de nuevo personal, cuya formación sociocultural es distinta a la de los antiguos ferroviarios, lo que fue un factor importante en el cambio cultural al interior de la Empresa en relación a la unión, solidaridad y el cariño que se sentía hacia esta. Estos cambios producen a su vez una acumulación de frustraciones en quienes quisieron y aun quieren a esta Empresa, los antiguos ferroviarios.

La salida masiva de trabajadores de la Empresa y la muerte del romanticismo de los antiguos viajes:

“Esta Empresa que se fue muriendo, no tanto por inercia, sino que fue porque se le exigió autofinanciarse, entonces la mejor manera de autofinanciarse fue despedir personal y lo otro, vender, se venció la chatarra, se vendieron estaciones, se vendieron terrenos y la verdad es que fue muy duro. Cuando se produjo el golpe militar, como a ferrocarriles se le exigió autofinanciarse, en todas partes se despidió gente. Yo fui dirigente, entonces yo conocí el proceso y cuando a nosotros nos tocó disminuir el personal, en muchas partes exoneraron gente, profesores, servicio

---

<sup>238</sup> Entrevista a Raúl Ruíz, Área de Imprenta, Valdivia, 27 de junio de 2014.

<sup>239</sup> Cristian Bustamante y Magdalena Echeverría, *El trabajo ferroviario*, Informe de los trabajadores, Equipo Sindical, Programa de Economía del Trabajo, Alborada S.A., Santiago, 1989, 13-14.

médico, de todas partes salió gente y nosotros para poder superar esa etapa buscamos de forma gremial, inteligente, con toda clase de contactos, formulas para no acelerar el despido de nuestra gente y logramos que primero, por ejemplo, se fueran los que tenían tiempo para jubilar, después los que tenían mala hoja de servicio, finalmente lo que se querían ir en forma voluntaria o por enfermedad y muchos también se fueron exonerados, pero si nosotros hacemos historia de lo que pasó, ningún otro gremio en Chile sufrió tanto como el gremio ferroviario y no se notó por eso. Imagínese que de 27 mil ferroviarios hoy en día no quedan 3 mil, en ningún otro gremio se dio tanta gente que se fue y donde menos se notó, porque la gente se fue con jubilación, algunos con media jubilación, solucionamos en gran parte el problema, pero Ferrocarriles prácticamente se hundió, se murió.

Ferrocarriles, se está recuperando la Empresa, estamos todos los viejos añorando los trenes, nos gusta lo que se está haciendo, que se piense recuperar que se piensa llegar de nuevo hasta Puerto Montt, que es bastante difícil, pero nunca Ferrocarriles, va a ser lo que fue, nunca más. Primero se perdió todo lo que era el romance de los trenes a vapor, la forma como se viajaba, usted ni conoció eso, cuando en los trenes vendían cerveza, pollo cocido, huevos duros, sándwich, se subían a cantar en las estaciones, en Antilhue se bajaban los pasajeros a tomar un trago, a comer cazuela y le daban tiempo y a veces los dejaba el tren, la gente se entusiasmaba, porque tenía mucho movimiento el pueblito, chico, pero muy acogedor<sup>240</sup>.

#### La presión de la persecución:

“Con tristeza, fue doloroso para todos nosotros, porque muchos compañeros se fueron voluntariamente, otros se fueron perseguidos por la cuestión política, que estaba en ese tiempo y muchos fueron presionados, porque yo le voy a decir que hubo como 14 o 15 colaboradores para echar gente, ¿entiende?, y esa es la verdad, en todas las Empresas del Estado, fue en salud, en el Bando del Estado, en Ferrocarriles, en todos lados hicieron colador. Entonces, primero empezó la persecución cuando entró el gobierno militar el año 73, yo me acuerdo de todo eso, yo tengo buena memoria, empezaron a echar a la gente del año 68 para adelante. A todos nos citaron ante la asistente social a declarar todo, si teníamos deudas, cuántos hijos teníamos, si teníamos casa propia. Teníamos que contestar en una hoja de papel un cuestionario, entonces ahí a base de eso, cuántos años tenía, si tenía problemas con la Empresa, esa cuestión fue un verdadero calvario, fue una persecución terrible<sup>241</sup>.

#### La inestabilidad y las frustraciones que los unen en la huelga del 88:

“Mira hay un proceso que es traumático en ferrocarriles. Si tú tomas en consideración que el año 73 eran 27 mil los trabajadores ferroviarios en toda la red, esta misma exigencia de autofinanciamiento también tiene un impacto muy fuerte en la fuerza laboral desde el punto de vista de que no se hace sostenible la actividad ferroviaria, el transporte, carga o pasajeros, con los ingresos, por lo tanto empieza a aumentarse la brecha de pérdida de la Empresa, entonces ¿cuál fue el camino para ir, no resolviendo pero amortizando esa realidad? Fue primero la decisión de

---

<sup>240</sup> Entrevista a Nelson Ide, Dirigente sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.

<sup>241</sup> Entrevista a Santiago Rosas, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 3 de junio de 2014.

egresar de muchas personas y en el lapso del 73 al 90 de 27 mil terminan 6.700 trabajadores. Entonces esa realidad se vive muy fuerte al interior de la Empresa desde el punto de vista de la dicotomía, de que estábamos hablando anteriormente, desde el punto de vista que esta Empresa te da estabilidad, cierta seguridad, con una política que se impone digamos, de que todos los días tú no sabías si ibas a estar o no al día siguiente. Yo diría un poco que el ferroviario empezó a vivir con mucha tristeza la realidad de su propia Empresa va para abajo, adicionalmente que las remuneraciones también empiezan a irse para abajo, o sea, es todo un conjunto de elementos. Entonces se vive un estado de mucha tristeza que tiene como un elemento importante de reacción la huelga del 88, todo eso tiene como resultado la huelga del 88, o sea, los despidos permanentes, los abusos que habían, el deterioro de la Empresa, adicionalmente habían irregularidades del porte de un buque, por ejemplo, tomaban una máquina que aparentemente estaba en pésimas condiciones y se la vendían a cualquier privado y resulta que no era esa la realidad, la máquina estaba en condiciones. Entonces hay un conjunto de elementos que va percibiendo o fuimos percibiendo como trabajadores ferroviarios que finalmente revientan y hacen la reacción de la huelga del 88, o sea la huelga del 88 fue producto de todo eso de lo que había ocurrido”<sup>242</sup>.

En relación a lo anterior cabe preguntarse, ¿Por qué en EFE se produce una huelga con todos los riesgos que ello implicaba? En definitiva fue resultado de una acumulación de frustraciones, acumulación de irregularidades, problemas económicos, injusticias, es decir, un conjunto de elementos que promueven una reacción explosiva que se llega finalmente a una huelga.

“Fue dura la huelga, pero yo creo que fue madura desde el punto de vista de no asumir más allá de los riesgos que eran necesarios, ¿a qué me refiero?, a que se concentraron en las sedes de los sindicatos la gente y no salió, o sea, lo que se paró fue la actividad ferroviaria porque nadie trabajaba, pero no se hicieron actos de protesta de salir a la calle sino que toda la gente concentrada en los locales sindicales, toda. Además de que había mucha solidaridad externa para mantener la huelga, se alimentaba a toda la gente que estaba en los locales sindicales y después, ya con el agotamiento, digamos, de los recursos familiares, muchas personas llegaban con sus familias a los locales sindicales productos de las alimentaciones. Entonces fue dura”<sup>243</sup>.

El desprecio después de haber jugado un rol preponderante en la vida política, económica y social del país:

“Nosotros los ferroviarios antes del 73 éramos invitados a ciertas reuniones que se hacían en el Ministerio de Economía, porque ferrocarriles tenía que ver mucho con la economía por esta cosa del transporte de mercadería, porque se transportaba desde Iquique hasta acá el Sur. Entonces se nos invitaba para, por ejemplo, trabajar horas extraordinarias y preparar más locomotoras o reparar más carros para poder

---

<sup>242</sup> Entrevista a Leonel Araya, Administrativo, Valdivia, 20 de junio de 2014.

<sup>243</sup> Entrevista a María Ester Saavedra, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 4 de julio de 2014.

tener más capacidad de transporte ferroviario, entonces en cierta medida participábamos nosotros en la economía del país. Había por ejemplo, terremotos, entonces se necesitaban más trenes y nosotros teníamos el ánimo de ayudar en la mejor forma posible, tener más locomotoras reparadas, tener más equipos dispuestos para trasladar a los damnificados y llevar el material de construcción de casas de emergencia, o sea, participábamos en la vida nacional, nos dábamos cuenta de que se requería de la participación de los ferroviarios y lo hacíamos con gusto, por ayudar, por ser solidarios. Entonces uno se da cuenta de que jugaba un rol importante.

Entonces hasta el año 73 fue mi vida llena de esperanza, llena de realizaciones, de satisfacciones por el papel, el rol que jugábamos nosotros, y del 73 para adelante de frustraciones, de amargura, porque veía que la fuente de trabajo, no tanto para nosotros, que estábamos terminando nuestro ciclo, se terminaba para la gente joven que necesitaba trabajar y que en todos los países del mundo, ferrocarriles cumple una labor muy importante, sin embargo, aquí en Chile se despreció esa función y que ahora está con los gobiernos de la Concertación tratando de reponerse, pero claro como se destruyó todo, destruir no cuesta mucho, lo que cuesta es construir, entonces ha costado mucho volver a construir ferrocarriles”<sup>244</sup>.

Así es como los trabajadores ferroviarios viven el ocaso de la “Madre Empresa”, con dolor, con impotencia. De ser uno de los grupos de trabajadores más importantes a nivel nacional, siendo escuchados y tomados en consideración por el Gobierno, pasan a ser ignorados, anulados. Ferrocarriles es desplazado por el transporte carretero, perdiendo la injerencia social, política y económica que, como principal medio de transporte, tuvo para el país hasta la década del 60. Posteriormente los cambios sociales, políticos y económicos que sufre el país a partir de los años 70 terminan con esa primacía.

El ocaso de EFE inicia a su vez el proceso de desarticulación de todos aquellos factores que contribuyeron al nacimiento y desarrollo de la identidad sociocultural ferroviaria, generados a partir de las condiciones particulares que la Empresa entregó a sus trabajadores. Dicha identidad al perder las bases que la sustentaban comienza a extinguirse. Aun existe, está viva en los antiguos ferroviarios, que aun se sienten unidos a su oficio por fuertes lazos afectivos, a pesar de que ya no formen parte de la Empresa, porque la identificación con su oficio es tan fuerte, que siguen ligados afectivamente a ella a través de la participación en las antiguas organizaciones. Pero su identidad sociocultural está condenada a desaparecer con el último de ellos, porque al no existir las condiciones que las transmitían y renovaban en cada nueva generación de ferroviarios, la transmisión y renovación se detuvo, no siendo ya factible encontrar entre las nuevas generaciones,

---

<sup>244</sup> Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.

trabajadores que se sientan afectivamente ligados a ella o que sienta orgullo de su condición de ferroviarios. Ferrocarriles no les ofrece ninguna condición para esto. Para ellos es sólo una de las varias Empresas por las que probablemente pasaran a lo largo de su vida laboral. Ellos se identifican como en todos lados, con su profesión particular de secretaria, contador, mecánico o ingeniero, no con su condición de ferroviarios, porque es su profesión lo realmente sustentable en el tiempo. Lo que queda de Ferrocarriles del Estado hoy es una Empresa de paso.

## CONCLUSIONES.

Durante el desarrollo del siglo XIX, nuestro país estuvo remecido por la inversión extranjera y con ello la implementación de nuevas tecnologías, entre las que destaca el ferrocarril. Esencialmente como de transporte de carga y posteriormente con su masificación logró unir fronteras internas a través de los recorridos exclusivos para pasajeros. A pesar de ello, durante la segunda mitad del siglo XX se observaba una crisis económica que afectaba a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, la cual se vio acrecentada con las nuevas políticas administrativas de la Dictadura Militar, obligando a prescindir del servicio de ciertos ramales específicos y con ello la desvinculación de gran parte de trabajadores ferroviarios.

Los ferroviarios constituyeron uno de los grupos de trabajadores más importantes a nivel nacional, por su cantidad y por la trascendencia social, política y económica que tuvieron los Ferrocarriles como principal medio de transporte, vehículo de desarrollo y progreso bajo las políticas gubernamentales del Estado y pago de favores políticos de los gobiernos de turno. Por estas razones y por tratarse de una empresa estatal, dentro de los trabajadores chilenos, fueron los que alcanzaron mayores beneficios sociales, adquiriendo una condición de estabilidad laboral y de bienestar social, que se constituyó en la base de la construcción de una identidad ligada a su oficio. Dicha identidad nació, se desarrolló y consolidó a partir del crecimiento e importancia que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado adquirió a nivel nacional, unida a factores de orden familiar, social y cultural generados a partir de las condiciones particulares que la Empresa otorgó a sus funcionarios, así mismo con el decaimiento de la Empresa esta identidad comenzó a diluirse.

Entre 1973 y 1993 el bienestar social de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, también denominada por los ferroviarios “La Madre Empresa”, empieza su declive, puesto que a mediados de la década del 70 comienza a retirarse la subvención estatal y a exigirle autofinanciarse en medio de un escenario en desventaja ante la arremetida del transporte por carretera, que evidentemente reducía los gastos de traslado de mercaderías a nivel nacional. Además se implanta una política de progresiva reducción de personal, saliendo de la Empresa el personal más antiguo y con él lo que quedaba del vínculo afectivo que unía a los antiguos ferroviarios con la que fuera la Madre Empresa.

Aunque los sindicatos se organizaron para hacer frente a este hecho, los más perjudicados fueron los trabajadores despedidos porque las indemnizaciones o jubilaciones ofrecidas no resultaban suficientes para cubrir los gastos básicos que implicaban mantener a sus familias y en muchos casos debieron abandonar sus casas para obtener mejores dividendos de ellas. Asimismo se desencadenaron problemáticas secundarias como el alcoholismo o separaciones conyugales. A partir de las mismas medidas, al interior de la Empresa se produjo desunión entre los compañeros al generar desconfianza y competitividad para ascender en los cargos a través del compadrazgo, hecho crucial porque el individualismo que se generó dificultó los lazos de convivencia y amistad perdurables en el tiempo tal como lo tenían acostumbrados los antiguos ferroviarios. Este escenario de inestabilidad laboral conllevó a la disminución del interés por trabajar en EFE.

Cabe destacar que el ocaso de Ferrocarriles tenía raíces antiguas, debido al uso y abuso negligente de los recursos y a utilización de la Empresa como medio para pagar favores políticos, dando trabajo indiscriminadamente en ella a los partidarios del gobierno de turno sin visualizar la sobredotación a que se estaba llegando. Junto con ello las promesas presidenciales buscaban el apoyo político de los ferroviarios por la cantidad de trabajadores que representaban y por los intereses creados en torno a EFE que determinaron hasta la creación de un servicio de salud a fines del siglo XIX. Sin embargo, estas acciones no mitigaron el constante déficit en su presupuesto anual, sino más bien acentuó el desorden permanente y en conjunto con el retiro de la subvención estatal desencadenó el abandono casi total de la Empresa.

En este contexto la identidad de los trabajadores ferroviarios nació, se desarrolló, transmitió y fortaleció entorno de su oficio o condición de ferroviarios, interviniendo en la construcción de dicha identidad diversos factores de carácter social y cultural como fueron sus vínculos familiares, su carrera funcionaria y lograr ser socialmente reconocidos a partir de un denominador común que era la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Es decir, el provenir de familias ligadas a este rubro, vivir en poblaciones o centros ferroviarios en los que crecieron, hicieron amistades, conocieron a sus esposas, las que por este mismo hecho en muchos casos también son hijas de ferroviarios, criando además en este entorno social a

sus hijos, hizo de Ferrocarriles una presencia constante y a partir de su condición de hijos o esposos una presencia fundamental en sus vidas.

El ingresar a la Empresa muy jóvenes, junto a un grupo de personas de la misma edad con las que fueron creciendo, desarrollando una carrera funcionaria común, con quienes además, en el caso de quienes por su trabajo se desplazaban a lo largo de la red ferroviaria se trasladaban de un punto a otro en la red, con estadías prolongadas fuera del hogar, afianzando tanto los vínculos de amistad, como la integración en redes de apoyo solidario y el cultivo de las mismas.

Mediante sus organizaciones, cuya base es la mutualidad y la solidaridad lograron beneficios exclusivos en cuanto a la atención de salud, sistema de pensiones, posibilidad de obtener la casa propia, en definitiva se luchaba por alcanzar el bienestar social de los trabajadores y sus familias. Gran parte de los funcionarios pertenecían desde que ingresaban a la Empresa y hasta después de jubilados, demostrando un arraigo indiscutible de la identidad ferroviaria en ellos. Se es ferroviario siempre, 20, 30 o años después de salir de la Empresa y hasta la muerte.

La valoración sociocultural particular que tenía el empleado de la Empresa de Ferrocarriles del Estado por su condición de ferroviario, ligada a su nivel de sueldos, a su estabilidad laboral, en una época en que esto era muy complicado para los trabajadores, a un oficio que en sí es en cierto modo “encantador”, porque está relacionado a los viajes y a la importancia que tuvo el ferrocarril en el desarrollo socioeconómico del país, hace que el ferroviario sienta orgullo de serlo.

Por otro lado y aún cuando en el ocaso de EFE los ex trabajadores ferroviarios reconocieron su cuota de responsabilidad, por una negligencia consciente o inconsciente al no resguardar el patrimonio tangible de la Empresa, el hecho de que esta perteneciera a un dueño intangible, al País, a la Nación, al Estado, creó en los ferroviarios la idea de que les pertenecía y en vista de que les había dado todo, debían protegerla. Es así como defendiéndola de la privatización que la haría desaparecer, al menos como ellos la conocían, se unieron en un último gran esfuerzo en la huelga de 1988 con todos los riesgos que esto implicaba y pagando los costos que significó.

A pesar de características fundamentales de la identidad ferroviaria como la unión y la solidaridad de los ferroviarios, existieron matices como la división por oficios y el nivel de importancia que se le atribuía a cada oficio para el buen funcionamiento de los servicios que entregaba la Empresa; la gran cantidad de ferroviarios, aproximadamente 24.700 hasta 1973, distribuidos a lo largo de todo el país, provocaba que muchos se sintieran postergados o no representados en las directivas nacionales. Dando pie a la creación de nuevas organizaciones y la separación jerárquica entre jefes y subalternos, profesionales y no profesionales. Hechos que no pudieron debilitar a la identidad ferroviaria que es concreta, consistente, consciente, fuerte y generadora de unión, solidaridad, fortaleza al interior del gremio y aunque parezca contradictorio, los agentes disociadores también son parte de ella.

En cuanto a las esposas, se incluyeron en este estudio no sólo porque vivían en función del oficio de sus esposos, lo que era común como en otros oficios, sino por el hecho de que las esposas en algunos casos son hijas de ferroviarios, madres de ferroviarios, criadas en un barrio ferroviario, lo que hace de Ferrocarriles también una presencia constante y fundamental en sus vidas, más allá del vínculo creado por el trabajo de su esposo, por lo que ellas fueron otro factor que contribuyó al fortalecimiento y difusión de la identidad y a la creación de redes de apoyo solidario.

En relación al trabajo realizado dentro de la Empresa, los entrevistados en general se sienten conformes tanto con los oficios desempeñados como con su carrera funcionaria, a lo menos hasta cuando desaparecieron los escalafones, puesto que estos eran para ellos garantía de un sistema de ascensos justo y equitativo.

Los beneficios que la Empresa les entregaba y que era una más de las razones por las que gozaban de una valoración social mayor que otros trabajadores, fueron en parte otorgados, financiados y administrados por la EFE, en procesos llevados adelante por el Estado en situaciones de pago de favores políticos, en parte ganados en movimientos reivindicativos, gracias a la necesidad de mantener un eficiente servicio de Ferrocarriles, en una época en que no había otro medio de transporte colectivo capaz de recorrer todo el país. Eran en parte financiados, ideados y organizados por ellos mismos, gracias al grado de unión y organización que alcanzó el gremio.

Por otro lado, la política en sus variadas formas penetró en el gremio y aunque pudo ser útil y factor de unión en ciertos casos, también provocó fuertes quiebres, odiosidades, enemistades y traiciones que perjudicaron tanto al gremio como a la Empresa, puesto que de acuerdo con la visión de los testimonios, ésta junto a una negligente utilización de los recursos de Ferrocarriles, fue uno de los factores de mayor trascendencia en el ocaso de EFE.

Vivir el ocaso de la Madre Empresa caló hondo en los ferroviarios, éste no solo marca el fin de la importancia e injerencia que en la vida nacional tuvo la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en tanto fuente de progreso y de desarrollo para el país, también marca el fin del rol social que los ferroviarios jugaron en la vida nacional, pasan a ser ignorados y de acuerdo a su propio testimonio hasta despreciados por el gobierno y la sociedad. Y a la par con esta nueva realidad, en que la identidad ferroviaria ha perdido sus bases de sustentación y regeneración, dicha identidad comienza a extinguirse, para posiblemente desaparecer cuando en las antiguas organizaciones, en las que los ferroviarios, protagonistas de este estudio, siguen manteniendo vivo un lazo afectivo de identificación con Ferrocarriles, muera el último de ellos.

Un elemento importante del análisis de este proceso es la percepción de los chilenos acerca de la función que debe cumplir el transporte ferroviario. Ferrocarriles del Estado se identifica con la historia de Chile, puesto que su crecimiento está íntimamente ligado al desarrollo del país. Como en otros lugares del mundo, los ferrocarriles fueron durante decenios el único medio de transporte que acompañó la actividad productiva del país y el transporte físico de las personas, lo que explica su arraigo en la conciencia nacional y su identificación con el patrimonio chileno. Ello se traduce en una imagen latente de una institución con un papel más de beneficio social que de actividad comercial, por ello es que los municipios se están preocupando de rescatar el patrimonio ferroviario a través de la construcción de museos, viajes esporádicos en tren, muestras de locomotoras. En Valdivia se programan recorridos en el “Tren Valdiviano” que llega hasta Antilhue dónde los habitantes de la zona esperan a los visitantes con sus mejores preparaciones como una forma de revivir la alegría y recuperar los espacios de socialización ciudadana.

A partir de la presente investigación, sería importante estudiar la participación de los ex trabajadores ferroviarios de la comuna de Valdivia y la ciudadanía en general en la recuperación del patrimonio ferroviario y el empoderamiento de los espacios en actual construcción, como es el barrio cívico con conexión a la costanera que bordea el río Calle-Calle, relacionando las políticas públicas con el comportamiento ciudadano.

## ANEXOS

### Pauta de Entrevista.

**Nombre:**

**Edad:**

**Cargo Desempeñado:**

1. ¿Cuándo comenzó su vínculo con EFE? ¿Algún otro pariente trabajó allí?
2. ¿En qué cargo se desempeño dentro de la Empresa?
3. ¿Cómo fue la recepción a Ferrocarriles por parte de los ferroviarios?
4. ¿Existían diferencias entre ocupaciones o roles de trabajadores?
5. ¿Cómo era la relación con los colegas de otros ramales a lo largo del país?
6. ¿Participaba en actividades recreativas fuera del horario laboral? ¿Habían fechas de conmemoraciones especiales?
7. ¿Qué hacía regularmente en sus vacaciones? ¿La Empresa les ofrecía lugares de estadía fuera de la ciudad?
8. ¿De qué manera se relacionaban las jefaturas con ustedes?
9. ¿Eran óptimas las condiciones laborales?
10. Como trabajadores, ¿Estaban al tanto de lo ocurría en la administración de la Empresa?
11. ¿Formó o es parte de algún sindicato ferroviario? ¿Alguna vez realizaron protestas exigiendo beneficios a la Empresa? ¿Recibieron represarías?
12. Con el Golpe Militar, ¿Sufrieron algún cambio, en cuanto a su labor dentro de la Empresa? Y ¿Qué ocurrió cuando terminó la Dictadura y comenzó la Democracia? ¿Se organizaron para pedir cambios?
13. ¿Qué significó para ud. el haber trabajado en EFE?
14. Si tuviera que volver a elegir, ¿trabajaría nuevamente en la Empresa?

## Opinión pública sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Actividades Ferroviarias.

### ARTISTAS FERROVIARIOS

El XV Salón de Artistas Ferroviarios —celebrado reciente-mente en la Sala de Previsión del Banco de Chile— alcanza una calidad sobresaliente, que es el resultado de una conciencia y larga trayectoria, no exenta de perseverancia y dedicación. Asimismo, esta calidad de acentuados relieves tiene su explicación durante el año muchos de los exponentes asistieron a clases de pintura, dictadas por el profesor don José Caracci, Premio Nacional de Arte y reconocido pintor, consagrado por sus inimitables paisajes marinos.

Esta exposición reúne a marineros, movilizados, bodegueros, conductores, arquitectos, contadores, operarios de talleres, técnicos, funcionarios y jubilados ferroviarios, quienes constituyen la gran masa del personal de la Empresa, dándole a este evento artístico un carácter esencialmente generalista que debe enorgullecer a la Federación Industrial Ferroviaria. Aquí, por el milagro de los pinceles, no sólo se logra estrechar en un abrazo fraterno a los ferroviarios de uno a otro extremo de la Red, sino que, aspiración hondamente sentida por nuestros anhelos sindicalistas, se amalgaman en una unidad granítica todas las agrupaciones del personal bajo estas banderas del espíritu.

El visitante se encuentra ligado íntimamente a la esencia de nuestra tierra en las obras de Alfonso Bascuñán, Carlos Müller, Eulogio Navarro y Carlos Sotomayor; se traspasa de aire salobre en las marinas de Luis Córdova y María Cristina Chisterna; parece aproximarse al corazón ferroviario en el lápiz de Luis Guerrero y en el

carboncillo —quizás desprendido de una fugiente locomotora— de Octavio Mendoza y Armando Labayo; se impregna de la artesanía en piedra, madera y cobre, labor sacrificada y paciente, en los trabajos de Héctor Sánchez, Hugo Compañi, Guillermo Francis y Guillermo Schweitzer; admira la devoción y cariño en las cerámicas de Berta Lahatut; siente lozania y pura realidad en las fotografías de Benjamín Echavarría, Aníbal Cantón, Carlos Varas, Alfredo Vázquez, Julio Berrios, Juan Estay, Iván Herrera, César y Gastón Olea y, este mismo visitante deseoso de agradecer esta fiesta del espíritu, exhibenda la mano a Humberto Armijo —presente en la sala— preocupado dibujante, ferroviario auténtico que, en medio de esta bulliciosa vida artística, muestra alta silenciosamente...

En su recorrido de Norte a Sur de nuestro territorio, la exposición que comentamos recibirá el estímulo y el aplauso de todos los ferroviarios del país.

ROSENDO MAQUI

Diario "El Riel",  
abril de 1965.

Diario "Austral de  
Valdivia",  
14 de febrero de  
1993.

Academia de Artistas Ferroviarios

### DIBUJANTES Y PINTORES FERROVIARIOS ASISTEN A CLASES DE PERFECCIONAMIENTO

Para fines del presente año, como en los anteriores, se exhibirán los trabajos artísticos, preparados por el personal, en el XVI Salón de Artes Plásticas. La seriedad de estos certámenes y el esfuerzo desplegado por el gremio en la confección de las obras que entregarán a dominio público, son reconocidos en las esferas especializadas y comprometen la asistencia de miles de personas.

Para el mayor éxito de este Salón, desde varios meses atrás, el profesor don JOSÉ CARACCI, Premio Nacional de Arte 1956, dicta interesantes clases de dibujo y de pintura para estos exponentes, entregándole los elementos técnicos que facilitan su máxima expresión individual. Esta enseñanza está dividida en dos ciclos: el primero, consiste en prácticas de dibujo dentro de un recinto cerrado y el segundo, clases al aire libre para sentir la naturaleza en su verdadera realidad.

Las distinciones logradas por estos alumnos en el último Salón de Artes Plásticas indican, por sí solo, el fruto provechoso de esta preparación del profesor Caracci.

Los participantes de los certámenes mencionados han logrado hacer realidad un antiguo anhelo: la formación de esta Academia de Artistas Ferroviarios, pero, todavía, no ha sido posible dar solución a otros problemas que exponemos en breves líneas:

1.- LOCAL PARA LA ACADEMIA.— Este centro artístico necesita de un recinto adecuado para el desarrollo de estas clases. Se nos ha informado que la Sección Bienestar y Promoción, está empeñada en centralizar estas actividades en un lugar céntrico que reúna condiciones de espacio, iluminación, com-

unidad y calefacción. Requisitos, que felizmente se han cumplido en una sala que ocupan en la actualidad, en la Estación Mapocho.

2.- AYUDA ECONÓMICA PARA ADQUISICIÓN DE MATERIALES DE TRABAJO.— Los útiles de pintura y dibujo son, por lo general de subido precio, al extremo que, en muchos casos, varios compañeros nuestros no han podido participar por carecer del material adecuado. Por ello, es aconsejable que el Departamento del Personal contribuya con algunos de estos elementos, estimulando de este modo, esta dedicación y este esfuerzo.

3.- NECESIDAD DE AUMENTAR EL VALOR DE LOS PREMIOS.— La retribución material a este sacrificio de todo un año, debe corresponder a los exponentes. Por este motivo, los galardones anuales pueden aumentarse a fin de respaldar y premiar, como se merece, el inmenso afán por esta labor incansable.

4.- PREMIO FEDERACIÓN INDUSTRIAL FERROVIARIA.— La Federación nuestra, siempre atenta a estas inquietudes espirituales, debe contribuir, asimismo, con su aporte, a esta cruzada de superación del personal. Este estímulo, llevaría en sí el salud fraterno de los ferroviarios de todo el país para aquellos compañeros nuestros que con sus manifestaciones artísticas, dan a conocer el alma del gremio.

Para terminar, invitamos a todos nuestros compañeros a asistir a estas clases de la Academia de Artistas Ferroviarios —incluyendo al grupo familiar, hijos y hermanos— para cuyos efectos sólo se requiere entusiasmo, responsabilidad y vocación.

Rosendo Maqui.

Diario "El Riel",  
julio de 1965.

## VENDEDORES ARRIBA DEL TREN

Por Betty Kretschmer

En la actualidad la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene muy bien organizado todo lo que es la venta arriba del tren.

En primer lugar, por razones sanitarias y, en general, respecto a todo lo que es comercialización, por la razón lógica de que el tren no puede convertirse en un pasillo de venta indiscriminada de todo tipo de asuntos que, en definitiva, molestan a los pasajeros.

Existe la reglamentación al respecto y un control. En general, sólo están permitidas las actividades comerciales que la Empresa tiene entregadas en concesión. O sea a un particular que responde, a través de un contrato con la Empresa, y que cumple ciertas normas y reglamentaciones vigentes. Son los únicos que pueden vender arriba de los trenes y pueden realizar cualquier tipo de actividades lucrativas. Inclusive el personaje antiguo que tocaba la guitarra, recitaba versos y que pasaba el sombrero, no es permitido.

Las historias sobre este "equilibrado arte" resultan siempre algo interesante de conocer, tanto por su tradición como por su utilidad.

que corre en el verano. Sale diariamente a las 1,30 horas, desde la Estación Central de Santiago. Es el único donde todavía venden "canasteando" a lo largo de esa extensa ruta. Expenden "malta, biz y pilsener", sandwiches de ave y dulces, a 80 kilómetros por hora.

También en el llamado tren corto en el sur —tanto por largo, como por recorrido— entre Concepción, Laja hasta Renaico, que hace un tramo de 34 horas. Allí la solución más lógica, de repente, es el canasto con galletas, dulces chilenos, sandwiches y bebidas. Comida rápida hay en ciertos recorridos cortos, donde no se justifica el coche-comedor.

PIRATAS Y AGUARDIENTE

También están los Piratas y el



Comida rápida hay en ciertos recorridos cortos. Donde no se justifica el coche-comedor.

Los que viajan en trenes con coche-

# ATLETA FERROVIARIO CAMPEON SUDAMERICANO

**Leonardo Fuentes Fuentes glorificó los colores ferroviarios y nacionales**

**C**ampeón sudamericano senior en 5.000 metros marcha, con 26 minutos y 50 segundos, mejorando el récord nacional que él mismo ostentaba con 28 minutos 27, resultó en Uruguay el destacado atleta ferroviario Leonardo Fuentes Fuentes. Fue, además, vicecampeón en los 10.000 metros.

El esforzado deportista, de sñido prestigio, se alzó el año pasado con el campeonato nacional senior disputado en Los Andes, primera oportunidad en que Fuentes participaba en un certamen de ese nivel.

El atleta tiene 42 años y es ayudante de maquinista en Temuco. Tras 12 años de servicio y posterior retiro, se reincorporó a la Empresa 8 años después, a mediados de 1988.

Volvió así al deporte ferroviario uno de los altos valores del atletismo, que pronto sobrepasó los niveles regionales de la Frontera para proyectarse al ámbito nacional.

**CAMPEON SUDAMERICANO**

Tal como lo anunciáramos en nuestra edición anterior, Leonardo Fuentes integró la representación de 270 atletas chilenos que llevaron los colores nacionales al "Quinto Campeonato Sudamericano de Atletas



Veteranos", realizado en Montevideo. Fiel a su trayectoria y espíritu ferroviario, terminó coronándose campeón sudamericano en 5.000 metros marcha, y vicecampeón en los 10.000 metros.

Participaron 11 países con un total de 1.168 atletas "de 40 para arriba", y hasta 85 años. Entre los 8 con venerables 80 años, 4 fueron chilenos.

En visita a EL FERROVIARIO, junto con traer las correspondientes medallas testimoniales, Leonardo Fuentes quiso enfatizar su reconocimiento al Director General, Ignacio Echevarría, y al Gerente de Pasajeros, Fernando Marcitorona, gracias a cuyo apoyo efectivo pudo llegar a Montevideo y prestigiar de tal alta forma al atletismo nacional.

### DECIDIDO PROPOSITO

Estendió Fuentes sus agradecimientos a la Federación Santiago Watt, tunc nacional como seccional

Un grupo de veteranos deportistas nacionales posa en un alto del certamen sudamericano. Familiares de izquierda a derecha, en la delantera, Leonardo Fuentes.

Temuco, que aportaron ayuda financiera a su exitosa aventura deportiva internacional.

"También quiero recalcar mi agradecimiento a mis colegas de Tracción, que a través del sindicato me otorgaron apoyo financiero. Mi gratitud igualmente para las jefaturas de Pasajeros en Temuco, especialmente para el jefe regional comercial don Isai Ocares".

"El logro alcanzado estimula mi decisión de seguir llevando muy en alto los colores de nuestra Empresa y del país", aseguró Leonardo Fuentes.

# FUTUROS DEPORTISTAS FERROVIARIOS AFILARON ESTACAS

**D**e gala se vistió el Club Deportivo Ferroviario Villa Quinta La Frontera de Temuco para celebrar su sucesión oficial a través de la correspondiente personería jurídica.

Para rubricar el hecho, se organizó un campeonato de series infantiles, donde participaron 8 equipos integrados por niños de 6 a 13 años de edad.

Triunfador resultó el cuadro

de San Jorge; segundo, Caufín; tercero, Deportivo Ferroviario La Frontera.

Los premios fueron donados por la Federación Santiago Watt, la Caja de Compensación Los Héroes, Digefer y casas comerciales.

El Deportivo Ferroviario Villa Quinta La Frontera cuenta con la siguiente mesa directiva: Presidente, Luis Acuña; Vicepresidente, Jaime



Fuchslocher; secretario, Sergio Tomic; tesorero, Mario Alarcón; directores, Freddy Vázquez, Abel Casarini y Manuel González.

En la fotografía, posan para la familia del riel los integrantes de la serie infantil, todos hijos de ferroviarios.

# SE LUCIERON REPRESENTANTES FERROVIARIOS DE CONCEPCION

**C**ampeones en fútbol y en tiro al blanco, vicecampeones de béisbol y terceros en rayuela, resultaron los competidores que a nombre de la Empresa participaron en los Juegos Deportivos de Instituciones Públicas, Judep, organizados en Concepción por el Canal

Deportivo Laboral, Canadela. Participaron en los juegos doce instituciones del sector público, las que se midieron en una variada gama de especialidades deportivas.

La representación ferroviaria penquista logró en el puntaje general un honroso 5º lugar, aparte de los ga-

lardones señalados.

Bien por el representante de Concepción que junto con dejar en alto los colores ferroviarios, recita para la Empresa, después de largos años, una tradición de capacidad deportiva que anafato no hizo grandes entre las instituciones públicas nacionales.

# AGRADECE LA WATT DE TEMUCO

La Federación Santiago Watt, seccional Temuco, hace públicos, a través de EL FERROVIARIO, sus agradecimientos al Director General de Ferrocarriles, don Ignacio Echevarría, así como a la Gerencia de Pasajeros, por su contribución al financiamiento del viaje a Montevideo que permitió al deportista ferroviario Leonardo Fuentes alzarse como estrella del Campeonato Sudamericano de Atletismo Senior.

La significación que este gesto da la Dirección General para el prestigio del deporte ferroviario se

confirma al considerar que el atleta Fuentes ha sido invitado a participar el próximo mes de julio en un Mundial Senior que se realizará en Buenos Aires.

Reiteramos al esclarecido deportista nuestras congratulaciones, que se suman a las de sus compañeros de trabajo y, seguramente, las de toda la familia ferroviaria.

**DEONALDO CARDENAS HERNANDEZ**  
Corresponsal en Temuco.

# SOLUCION AL FERROPUZZLE N° 3

V	I	L	L	A	A	L	E	G	R	A
E	N	E	I	T	G	A	T	E	A	R
R	U	G	O	S	I	D	A	G	E	R
A	S	A	M	B	L	E	A	A	A	
C	I	L	I	N	D	R	O	C	C	D
I	T	N	E	R	A	R	I	O		
D	A	D	I	V	A	T	R	O	C	T
A	D	A	N	A	M	O	G	A	T	A
D	A	D	R	A	L	C	O	I	R	

# DOCE REGLAS DE ORO EN LAS RELACIONES HUMANAS

**P**or muy lamentable que ello sea, parece indiscutible que las dificultades en las relaciones interpersonales son tan antiguas como el género humano.

Es cierto que nuestro padre Adán se consumía de aburrimiento y pena en medio de las delicias del Paraíso. Si bien aprendió a entenderse con los animales y sometelos a su dominio, no podía entender que todos ellos vivieran en felices parejas mientras él padecía la soledad de un dictador supremo.

"No es bueno que el hombre esté solo", sentenció el Creador. "Y Dios creó a la mujer", dedujo astutamente el cincasota Roger Vadim, señalando a Brigitte Bardot.

Lo que pronto sucedió, incluyendo el Paraíso perdido, es de dominio público. Son de suponer las reconciliaciones mutuas y la forma que —a falta de platos— volarían las hojas de para entre nuestros protobucles

después del desastre: "¿Tú me hiciste leso!" "¿Yo no te obligué!" "¿Confiar porque quieres!" "¿Comiste porque querías comer!"

Hasta ahí, sin duda, llegó la luna de miel. Se inició el sudor de la frente para lograr el pan, y la madre Eva dio a luz con dolores.

Peores que los del parto fueron, tal vez, los que ambos sufrieron ante la envidia y el odio asesino con que el primogénito Caín terminó ensañándose contra su hermano Abel.

Desde ese mismo instante, al parecer, la hermandad entre los humanos se hizo un objetivo casi inalcanzable. El hombre fue un lobo para el hombre, y hacer la guerra pareció, por siglos, virtualmente más consuetudinal que hacer el amor.

En todos los ámbitos, comunidades y niveles siguen siendo difíciles las relaciones humanas. Suspicacias, dudas, malas interpretaciones, "genios atravesados",

injusticias, tensiones y problemas de toda índole, complotan contra la armonía de la convivencia.

Cuando pasamos buena parte de nuestra vida incorporados a grupos de trabajos, y más aun cuando laboramos en instituciones de servicio público como nuestra Empresa, es una necesidad fundamental el saber convivir.

Hacerlo sin problemas mutuos es propio de santos. Y los hay. Teresa de Calcuta entre ellos. Pero se hacen tales, gracias en gran parte a la forma en que los mortificamos quienes no lo somos.

Precisamente para los no santos, pero, a lo menos, dispuestos a hacer más grato el mundo que nos rodea, el departamento de Capacitación de la gerencia de Recursos Humanos se ha dado el trabajo de detallar estos doce principios fundamentales en las relaciones humanas.

- 1 SALUDE:**  
No hay una cosa más agradable que un salud eclesioso.
- 2 SONRIA:**  
Se necesitan 72 músculos para arrugar la frente, y solamente 14 para sonreír (sea económico).
- 3 LLAME A LA GENTE POR SU NOMBRE:**  
La música más grata para el oído de cualquier individuo es el sonido de su propio nombre.
- 4 SEA AMIGO Y COOPERADOR:**  
Si Ud. desea tener amigos, comience Ud. por serlo.
- 5 SEA CORDIAL:**  
Hable y actúe como si cada cosa que Ud. hace por los otros fuera realmente un placer.
- 6 ESTE SINCERAMENTE INTERESADO EN SU GENTE:**  
Usted puede ser agradable a todo el mundo, siempre que Ud. mismo lea de ego.
- 7 SEA GENEROSO:**  
En sus opiniones. Moderado en sus críticas.
- 8 SEA CONSIDERADO:**  
En los sentimientos de otro. Así Ud. será apreciado.
- 9 SEA CUIDADOSO DE LA OPINION DE LOS OTROS:**  
Hay tres factores para una discusión:  
a) Sus opiniones  
b) Las de otras personas  
c) La opinión correcta.
- 10 ESTE ALERTA PARA PRESTAR SERVICIOS:**  
Lo que más cuenta en la vida es lo que hacemos por los demás.
- 11 SEA VERAZ:**  
No haga que se pierda la confianza que Ud. se merece.
- 12 MANTENGA EL CONTROL SOBRE SI MISMO:**  
Controle sus nervios. Ante situaciones difíciles piense antes diez veces lo que va a decir y hacer.

# FERROSCULTURAS JUNTO AL MAR

En la Feria de la Educación, la Cultura y la Producción, Educa '92, realizada en Viña del Mar, se presentaron con auspicio de Merval las "Ferrosculturas" realizadas con material ferroviario de desecho por 11 destacados artistas nacionales, gracias a una iniciativa de la gerencia de Pasajeros.

Posteriormente la muestra fue exhibida en el mudo Barón de Valparaíso, con notable éxito de público, que se vio incrementado por un atractivo concurso fotográfico.



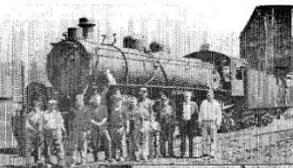
Revista "El Ferroviario",  
marzo- junio 1992.

**GRAFINOTICIAS**

**¡EL VAPOR NO HA TERMINADO!**

Es lo que aseguró, con mítica y positiva nostalgia este grupo de ferroviarios jubilados que se dio a la tarea de restaurar, con la 802, algo de lo que un día significó San Rosendo.

Pedro Aviles, Raúl Meló, Néstor Ibañez, Hugo Vega, Hugo Beltrán, Carlos Catalán, Germán Cocchi, Tomás Fuentes, Luis Ríos, Alejandro Alarcón, orgullosos en la foto, además de Antonio Fuentes y Lorenzo Para, que no aparece, quisieron dejar así, con la colaboración del Jefe de la Casa de Máquinas, Manuel Méndez, un testimonio de aquel glorioso pasado, que quedará incorporado al Patrimonio Ferroviario. (SERGIO MEDINA S., Corresponsal).



**ULTIMO VIAJE DE UN MAQUINISTA**

Con 37 años de servicios se acogió a jubilación en Temuco Héctor Valderrama Opazo, maquinista de primera, quien rotando del afecto de su familia, se fue obsequiando un hermoso galvano recordatorio.

Luego, Valderrama, junto a su gran "familión", posó para EL FERROVIARIO. (DEONOLDO CARDENAS H., Corresponsal).



**JUBILADOS Y MONTEPIADAS TIENEN NUEVA DIRECTIVA**

Su nueva directiva, constituida recientemente, comunicó a EL FERROVIARIO la Federación de Jubilados y Montepiadas de Ferrocarriles. La mesa quedó conformada así:

Presidente, Gilberto Müller Sepúlveda.  
Vicepresidentes, Gilberto Victoriano Riquelme y Víctor Cárdenas Rivera.  
Secretario General, Mario González Vargas.  
Subsecretario, Guillermo Muñoz Montenegro.  
Tesorero, Víctor Parra Marfón.  
Procesionero, Ricardo Sánchez Carreño.  
Secretario de Organización, Hernán Acuña Aguilera.  
Secretario de RR.PP., Gilberto Romero Tapia.  
Directores, Raúl René Saavedra y Guillermo Chamorro Infante.

**ACTIVAS ESPOSAS DE FERROVIARIOS**

Desarrollando una vez más la oportuna labor de promoción social se encuentra el Comité de Esposas de Ferroviarios de Temuco, preparando los trabajos de artesanía, tejidos y pinturas para la correspondiente exposición a realizar oportunamente en el hall de la estación. El grupo, reunido aquí para enviar su alegre sonrisa a la familia del riel, es encabezado por Dina Osset de Garrido, Gloria Mella, Rosa de Sazana y Viviana de Flores. (D. CÁRDENAS H.)



**CRECE INTERES POR SAN ROSENDO**

Una visita a la estación de San Rosendo, uno de los grandes símbolos de la historia ferroviaria, realizó el Director General de la Empresa, Ignacio Echevarría. Acompañado por el diputado Ocaño Jara Wolf, representante del respectivo distrito empelido en recuperarlo como monumento histórico la monumental Casa de Máquinas, de la era del vapor, el Director recorrió las instalaciones de la otrora gran estación.

Posteriormente se reunió con más de un centenar de trabajadores, dirigentes y vecinos de este pueblo netamente ferroviario, a los que explicó la situación de la Empresa y los alcances del proyecto de rehabilitación. En la foto, el ingeniero Echevarría y el diputado Jara, acompañados por el jefe de estación, Guillermo Garrido, y el de la Casa de Máquinas, Manuel Méndez, recorren los patios de San Rosendo. (D. CÁRDENAS H.)

**NUEVOS TIMONELES EN EL FOLCLOR**

La constitución de su nueva directiva para el presente año dio a conocer el Conjunto Folclórico Ferroviario. Los nuevos timoneles del poncho y la vihuela son:

Presidente, Manuel Manríquez A., Vicepresidente, Carlos Soto B., Tesorera, Juana Colomán C., Secretaria, Isabel Rojas B., Relacionadora Pública, María E. Jorquera S.

Hacemos propicia la oportunidad para augurar al entusiasmo grupal y a los nuevos éxitos artísticos en prestigio propio y de la familia ferroviaria.



**NUEVO CENTRO DE VENTA DE PASAJES**

Un centro computarizado de ventas de pasajes, para servicio de un amplio sector de la zona suroriental de Santiago, inauguró la gerencia de Pasajeros. La oficina ocupa el local 48 del nuevo boulevard anexo a Plaza Vesputcio, uno de los mayores complejos comerciales levantados últimamente en Santiago. Como excepción entre sus similares, atenderá incluso domingos y festivos, de 8:30 a 19 horas.

**TAMBIEN TALCA, NUEVO CENTRO DE PASAJES**

El plantel coronado de Talca, junto a su Plaza de Armas, fue inaugurado otro centro computarizado de venta de pasajes. Está ubicado en la nueva Galería Cervantes, local 10, oficina de la Agencia de Viajes Pastour, cuyo gerente, Luis Avila Lillo, jubilara recientemente como inspector fiscalizador de Pasajeros. La inauguración contó con la presencia de connotadas autoridades encabezadas por el Alcalde de Talca, Germán Venlugo, el Secretario Regional Ministerial de Transportes, Carlos Pérez, y la Directora Regional de Turismo, Verónica Gómez. La fotografía captó el momento de la bendición, invocada por el padre Fermán Valenzuela.



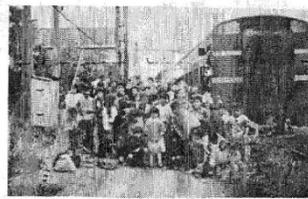
**GRAFINOTICIAS**

**GRAFINOTICIAS**

**HIJOS DE FERROVIARIOS PASEAN EN TREN**

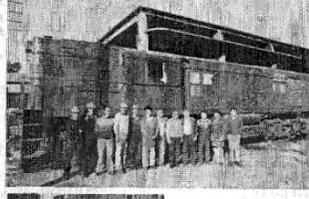
Un día de plena alegría netamente ferroviaria proporcionó a los hijos de sus afiliados el Sindicato Nº 1 de Chillán, a través de un paseo en tren. Destino fue el balneario de Río Claro, donde los pequeños vivieron un día de juegos y jolgorio. Antes de la partida, los más pequeños posaron para EL FERROVIARIO.

El sindicato agradece a todas las familias y colaboradores que hicieron posible esta hermosa realización. (HECTOR BIZAMA L., Presidente Sindicato Nº 1, Chillán).



**A LA CARGA LA D-18008**

A mediados de mayo y tal como se indica en estas mismas páginas (artículo "El Plan Anaco..."), quedó terminada y entregada el servicio por el Mastranzo de San Bernardo la locomotora D-18008, una de las últimas máquinas componentes según el convenio con Cefaruro. Al término de la importante tarea cumplida aparece aquí un grupo de los trabajadores que la llevaron a cabo, junto al ingeniero jefe, Gilberto Silva, y su colega Alberto Schaller.



**LA SONRISA DEL ALTRUISMO**

Una humanitaria altruista labor llevan a cabo dos damas de la familia ferroviaria en la Novena Región. Incorporadas como voluntarias a la Asociación de Diabéticos de Chile, filial Temuco, recorren domicilios de pacientes, les atienden en su sede, cumplen turnos, visitan hospitales y participan en las campañas para aliviar las dolencias de este numeroso grupo de enfermos, muy especialmente los de escasos recursos. Y todo ello con la amplia sonrisa con que aquí captamos a Rosa de Sazana y Lila Soler de Mella, verdaderos ejemplos de solidaridad y servicio comunitario. (D. CÁRDENAS H.)



**ANALISIS DETALLADO REALIZO MINISTRO**

Para analizar en detalle la situación y proyecciones de cada una de las gerencias y demás unidades superiores de la Empresa, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Germán Correa, concurrió a la Dirección General, donde cada uno de los gerentes realizó una exposición de su área y de las respectivas formas en que se espera abordar la futura estructura que derivará del proyecto de rehabilitación. En la fotografía, efectuada su exposición, apoyada con transparencias, el gerente de Finanzas, Patricio Yunis Jacir. Junto al Ministro y el Director General, el Subsecretario Sergio González y (casi fuera de cámara) el asesor Carlos Gálvez.





Diario "El Riel",  
julio- agosto de 1965.

## INTERESANTES OPCIONES OFRECE FERROSALUD

SAPRE FERROSALUD S.A., aparte de los planes F y J, de cuyas bonificaciones dimos algunos datos relevantes en la anterior edición de EL FERROVIARIO, ofrece al personal de la Empresa otras opciones de salud, las que cada cual puede comparar con su actual sistema de salud, según las alternativas que luego se detallan.

Los planes que se presentan están en su mayor parte bonificados en UF, lo cual es ampliamente favorable al afiliado, por cuanto los valores a cubrir se incrementan según la variación que experimente la unidad de fomento en el trimestre precedente. Por otra parte las cotizaciones también se pactan en esta misma unidad.

Analizadas sus posibilidades, el interesado debe consultar a la unidad o agente más cercano a Ferrosalud sin dejar pasar más tiempo, por el bien suyo y el de su familia, aconsejó el gerente de la Isapre, doctor Ricardo Caram Sfeir.



RESUMEN PLANES EJ											
PLAN G				PLAN H				PLAN I			
<b>1.-CONSULTA</b>											
Ambulancia	100%			100%			100%				
Domicilio	0,5 UF	\$ 4.231	0,6 UF	\$ 5.077	0,8 UF	\$ 6.770					
Hospitalizado	0,5 UF	\$ 4.231	0,6 UF	\$ 5.077	0,8 UF	\$ 6.770					
Recepción	0,7 UF	\$ 6.924	0,9 UF	\$ 7.616	1,2 UF	\$ 10.155					
Recepción	1,0 UF	\$ 8.462	1,2 UF	\$ 10.155	1,8 UF	\$ 15.232					
Cardiología	1,2 UF	\$ 10.155	1,5 UF	\$ 12.693	2,1 UF	\$ 17.771					
Consulta Paramédicos	0,25 UF	\$ 2.116	0,3 UF	\$ 2.539	0,4 UF	\$ 3.385					
<b>2.-EXAM. AMBULATORIOS</b>											
Exámenes Laboratorio	75%	1,6 veces N1	80%	1,6 veces N1	100%	1,6 veces N1					
Radiología	75%	1,6 veces N1	80%	1,6 veces N1	100%	1,6 veces N1					
ECO. ETO.	75%	2 veces N1	80%	2 veces N1	100%	2 veces N1					
Scanner	75%	2,5 veces N1	80%	2,5 veces N1	100%	3 veces N1					
Medicina Nuclear	75%	2 veces N1	80%	2 veces N1	100%	2 veces N1					
Medicina Física	75%	1,8 veces N1	80%	1,8 veces N1	100%	1,6 veces N1					
Anatomía patológica	75%	1,6 veces N1	80%	1,6 veces N1	100%	1,6 veces N1					
Procedimientos	75%	2 veces N1	80%	2 veces N1	100%	2 veces N1					
<b>3.- HOSPITALIZACION</b>											
		cant. Upe		cant. Upe		cant. Upe					
Día Cama N1 = \$ 2.310	100%	7,5	\$ 17.325	100%	15,5	\$ 31.185	100%	20,4	\$ 47.124		
Día UTI = \$ 17.330	100%	3	\$ 51.990	100%	3,5	\$ 60.655	100%	4	\$ 69.320		
Cama, Asistencia etc.	100%	Valor Factura		100%	Valor Factura		100%	Valor Factura			
Exam. y Proced.	100%	Valor Factura		100%	Valor Factura		100%	Valor Factura			
Derecho Pabellón	100%	2,5 Veces Nivel		100%	3 Veces Nivel I		100%	4 Veces Nivel I			
Medic. e Insumos En UF	100%	15	\$ 126.933	100%	25	\$ 211.554	100%	35	\$ 296.176		
Honorarios intervención	100%	2,5 Veces Nivel I		100%	3 Veces Nivel I		100%	4 Veces Nivel I			
Arsenalera	10%	1º Cirujano		10%	1º Cirujano		10%	1º Cirujano			
<b>4.- PROTESIS</b>											
		cant. Upe al año		cant. Upe al año		cant. Upe al año					
Grupo 23 Aranceles Fonasa UF	90%	20	\$ 169.243	90%	23	\$ 194.600	90%	32	\$ 270.789		
Cristales Oculares UF	80%	2	\$ 16.924	90%	2,5	\$ 21.155	90%	3	\$ 25.387		
<b>5.- TRASLADOS UF</b>											
	80%	2	\$ 16.924	90%	4	\$ 33.849	90%	8	\$ 67.697		
<b>6.- ENFERM.</b>											
<b>PREEXISTENTES UF</b>											
	100%	30	\$ 253.865	100%	40	\$ 339.487	100%	50	\$ 423.109		
7.- El 70% del excedente no utilizado por bonificación de día cama puede ser utilizado para financiar la parte no bonificada de otras prestaciones del mismo programa.											
8.- El excedente entre el valor pagado y el costo del Plan I, permitirá aumentar los beneficios, por un período anual, siempre que no cambien las condiciones.											
<b>ARANCELES</b>											
		PLAN G		PLAN H		PLAN I					
AFILIADO HASTA 55 AÑOS		1,05 UF		1,30 UF		1,60 UF					
BENEFICIARIO 56 a 69 AÑOS		1,47 UF		1,82 UF		2,24 UF					
BENEFICIARIO MAYOR DE 70 AÑOS		2,63 UF		3,25 UF		4,00 UF					
DEPENDIENTE 18 a 55 AÑOS		0,84 UF		1,04 UF		1,28 UF					
HIJO ESTUDIANTE 18 a 24 AÑOS		0,35 UF		0,43 UF		0,53 UF					
DEPENDIENTE MENOR 18 AÑOS		0,35 UF		0,43 UF		0,53 UF					
Valor UF: Abril a Junio de 1992 = \$ 8.462,17.											
N1 = Nivel I											

Revista "El Ferroviario",  
marzo- junio de 1992.

## LA ATENCION MEDICA FAMILIAR

Las razones, las necesidades y fundamentos en que se basa la Federación para impulsar un proyecto de ley que crea el Fondo de Atención Médica y Familiar, han sido dados a conocer latamente.

El 15 de julio, fue citada la Federación Industrial y las directivas nacionales a la Comisión de Salud de la Cámara de Diputados para que expusieran la opinión del gremio sobre el proyecto del H. Senador don Luis Valenti Rossi relacionada con esta materia.

Reconocimos que el proyecto en discusión da mayores beneficios, pero carece de un financiamiento adecuado, con lo cual se produce la misma situación de las leyes N.os 15.611 de 1964 y 16.350 de abril de 1965 que concedieron el beneficio y que han sido inoperantes en la práctica por falta de recursos económicos:

La familia del personal en servicio, los jubilados y sus familiares, están en la actualidad descubiertos de toda prestación médica. Las disposiciones del Servicio de Seguro Social limitan a sus afiliados la atención hospitalaria y el resto de la población debe pagar todo tratamiento o intervenciones que se prestan en esos establecimientos —el valor de un día de hospitalización en sala común es de E\$ 102,00— lo que ha empobrecido la situación de los ferroviarios.

**Opinión pública sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado.  
Unión y solidaridad de los Trabajadores Ferroviarios.**

establecer un procedimiento para determinar el monto que rige desde el 1º de enero de 1965.

**FORMA EN QUE SE DISTRIBUYO LA  
AYUDA SOLIDARIA A LOS COMPAÑEROS  
FERROVIARIOS DAMNIFICADOS**

Hoy por hoy, hemos venido comprobando que la UNIDAD, SOLIDARIDAD, JUSTICIA SOCIAL son conceptos CLASISTAS que constituyen derechos inalienables de los trabajadores. No podrían nuestros patrones, bajo ningún pretexto, intervenir estos principios conquistados y defendidos muchas veces con sangre de los trabajadores del mundo. Pero tampoco le sería permitido a los trabajadores invocar estos derechos cuando no se tiene una conciencia exacta de estos principios, porque sería profanarlos.

Me he permitido este preámbulo, como experiencia en la comisión que me entregara el Secretariado Nacional de la Federación Industrial de encuestas y distribución de la "ayuda a damnificados" por el sismo del 28 de marzo último, que no obstante la información entregada anteriormente, ha creído necesario un informe más amplio.

Acordado el descuento de un día de sueldo, exreptuando la zona afectada, y que se empujara en los E\$ 250 mil, se empezó a gestar una acción de grupos interesados con fines políticos y otros de elementos irresponsables y anónimos con sus comentarios de mala fe, para desvirtuar la actitud solidaria de la organización, haciendo impacto en aquellos más débiles en sus conceptos de clase y que culminó con la exclusión de un importante sector del sur del país, los que en otra oportunidad habían recibido la espontánea y generosa actitud de sus compañeros del norte, acción que repercutió ponderablemente disminuyendo los

calculos deseados, lográndose poco más de E\$ 37.000, cantidad que se pudo retirar recién el 3 de junio después de superar una serie de inconvenientes legales.

En el intertanto, se había procedido a visitar la zona de Aconcagua para efectuar alguna encuesta pensando que con los E\$ 250.000 podría entregarse una ayuda realmente efectiva. A todo esto, y con la cooperación del Honorable Consejo Administrativo de la Cooperativa de Santiago, se logró llevar cien (100) paquetes de cuarenta kilogramos de mercaderías a precio costó, para ser distribuida como ayuda inmediata en la zona de Raguano, La Ligua, Ingeniero



**JULIO ARAYA**

Lagarrigue, etc., proporcionándonos gratuitamente sus medios de movilización.

Con la baja considerable que sufriera este descuento, ya no se podía aplicar el criterio primitivo, entonces, hubo que recurrir a las encuestas que realizara el Servicio Social de los Ferrocarriles. Dada la deficiencia de éstos, se pidió mayores antecedentes a las organizaciones bases que, con los ya efectuados por el suscrito, entregara al Secreta-

**(PASA AL FRENTE)**

**Diario "El Riel",  
octubre- noviembre  
de 1965.**

**CONSTRUYAMOS LA HISTORIA...  
DEL FUTURO**

Pensar en la historia no es lo mismo que hacerla. Muchos de los que percibimos esta diferencia sentimos la necesidad de contribuir a construir la historia junto a sus permanentes hacedores: los trabajadores.

La experiencia de la vida política abrió una nueva y poderosa capacidad para comprender el proceso histórico que ahora transcurre desde y a través de nosotros mismos.

Pensar en nuestra Madre Empresa en estos últimos 20 años nos precipita en el vértigo de lo que fue y de lo que pudo haber sido.

Esa historia que vimos pasar no es precisamente feliz. Nos jibarizaron, nos chatarrearon, remataron y endeudaron, hasta llegar a matar nuestra esperanza. Más aún, ello se concretó en hechos negativos, dolorosos y permanentes para la mayoría de los trabajadores que en ella laboramos.

Lo que antes había sido una reflexión crítica sobre la historia que

observábamos, hoy se transforma en una reflexión autocrítica sobre la historia que estamos contribuyendo a hacer. Y es distinto, porque nuestra situación escaótica y dolorosa, al poner en descubierta la aguda realidad que desgarró nuestras propias esperanzas.

La historia es una, pero puede ser interpretada de mil maneras diferentes. En nuestro caso, el lugar que ocupamos en ella, la visión que tuvimos en su transcurrir, las emociones que suscitó en nosotros,



nos llevan a una de las esperanzas posibles. Por eso, quienes lucharon con pasión en defensa de Ferrocarriles, deben buscar ahora la visión objetiva que esté cimentada sobre la realidad que hoy vive el país, y no sobre utopías que nos desgastan y nos desilusionan.

La Empresa está esperando cualquier proposición conducente a promover su desarrollo operacional, mejorar los medios para aumentar sus servicios, captar nuevos sectores del mercado y mejorar su competitividad.

Hoy, más que nunca, debemos mirar hacia adelante, y no olvidar lo que la historia nos dejó como herencia. Por lo tanto, tenemos que ser más responsables en nuestro proceder con quienes esperan mucho de cada uno de nosotros.

**Ceferino Barra**

**Revista "El Ferroviario",  
diciembre 1990- enero de  
1991.**

## SOLIDARIDAD FERROVIARIA SIGUE HACIENDO MILAGROS

• Campañas de amor por niños enfermos abrieron nuevos horizontes

El caso de la pequeña Jacqueline, vuelta a la vida normal y la alegría gracias a la operación realizada en Brasil con aporte de toda la familia del riel, ha sido como el gran detonador que puso en juego la solidaridad organizada de los ferroviarios.

De ese emotivo caso, el interés y la colaboración derivaron a otros igualmente conmovedores por el sufrimiento de diversos niños.

Así se hizo público el caso de Mauricio Andrés, hijo del jefe de estación de Curanilahue, Waldo Valdebenito. Atendido inicialmente por la asistente social de la Superintendencia de Explotación Sur, Ana María Yáñez, fue puesto en conocimiento de la Dirección General y, a través de EL FERROVIARIO, conocido por todos.

La pequeña Jacqueline y sus hoy felices padres. Su caso agitado y ha hecho florecer un enorme potencial solidario que permanece escondido.



### AMOR ORGANIZADO

Entre los principales hechos posteriores se ha hecho realidad la constitución de una Comisión de Solidaridad, con respaldo del Servicio de Bienestar Social de la Empresa.

La comisión, presidida por Jeannette Alvarez, de la gerencia de Recursos Humanos, cuenta como tesorero a Héctor Hurtado y Rosa Fernández, de la gerencia de Finanzas, y directores a Patricio Jofré, de Recursos Humanos, y Carlos Marjones, de Finanzas.

Asesora y coordinadora a nombre de Bienestar es la asistente social Eliana Millar, quien señaló:

Esta comisión ha abierto la posibilidad de encarar soluciones reales a casos patéticos conocidos por las asistentes sociales, ante los cuales hasta ahora no teníamos cómo ayudar.

Los Jofré Fernández, por su parte, integrándose a la comisión —como lo anunciaron en la edición anterior— contribuyen a "devolver la mano" por el amor solidario demostrado a su hija, la pequeña

## GENEROSIDAD Y GRATITUD EN LINARES

Una nota recibida en nuestra redacción señala:

"Un grupo de ferroviarios de Linares manifiesta sus agradecimientos a todos quienes ayudaron solidariamente en la campaña a favor de nuestro colega vigilante don Sifredo Fabián Vicuña Caro, siniestrado al haber perdido su casa habitación y todas sus pertenencias, quedando sólo con lo puesto debido a un violento incendio ocurrido en febrero último.

"Muy agradecidos, queremos destacar esta afectuosa solidaridad de nuestra querida familia ferroviaria.

"A nombre del grupo,  
Benjamín Carrasco Sierra, Movilizador Supte.  
Sindicato N° 10, Linares.

Revista "El Ferroviario",  
marzo - junio de 1992.

## SOLIDARIO "RUGIDO" DE LEONES FERROVIARIOS

A 254 ancianas de los centros comunitarios de Estación Central proporcionaron un inolvidable paseo en tren a Rancagua los socios del Club de Leones Juan Verduguer Planas, que integran numerosos ferroviarios. Gracias al apoyo de los alcaldes de ambas comunas, Felipe Palacios y Rodolfo Cortés, las damas fueron agasajadas afectuosamente.

Pero una de sus mayores emociones fue, sin duda, viajar en el Metrotrén, ya que muchas de ellas añoraban el ferrocarril desde varias décadas. En la foto, primer plano,

Analia Corrado, secretaria del Director General y entusiasta "leona", atiende cariñosamente a las viajeras.



## GRATITUD Y EJEMPLO DE FORTALEZA

Su más profundo agradecimiento a las jefaturas de Infraestructura, Pasajeros, Relaciones Industriales, Sindicato N° 2 de Concepción, asistentes sociales e "innumerables personas imposibles de detallar", solicitó manifestar por estas páginas Gladys Ocaranza Echevarría, quien protagoniza un caso excepcional.

Operadora de la mesa telefónica de Chillán, doña Gladys obtuvo amplia colaboración solidaria para trasladarse temporalmente a Santiago y atender la convalescencia de uno de sus hijos, de 29 años, quien fue operado de cáncer rectal.

Viuda desde los 25 años e ingresada posteriormente a la Empresa, donde ha trabajado tenazmente hasta dar educación superior a sus vástagos, Gladys Ocaranza exhibe un ejemplo de fortaleza destacable.

Su hijo Guillermo Gómez Ocaranza falleció como inspector de Vía, víctima de cáncer, hace 2 años y apenas sobrepasados los 30 de edad. Lo propio ocurrió con su única hija, de 16, a causa de leucemia. Alejandro, hoy convalescente, sobrevivió hace unos años a un grave accidente que lo dejó temporalmente en estado vegetal.

"Sin embargo —asegura con lágrimas en los ojos— soy una privilegiada de Dios por la forma en que me ha protegido, por la fortaleza que me ha dado para resistir las pruebas, y por tantas almas bondadosas como las que, una vez más, ha puesto en mi camino para ayudarme".

## PROYECTAN FUNDACION DE AYUDA SOLIDARIA

Frente a los conmovedores casos que han movilizado la solidaridad ferroviaria, así como a la forma en que se les ha prestado ayuda, el gerente de Recursos Humanos, Luis Núñez, confirmó que la Empresa apoya la idea de constituir un Fondo solidario, y tal vez una Corporación de Desarrollo Social, para enfrentar en forma organizada y estable este tipo de problemas.

Núñez calculó que el Fondo podría conformarse con un aporte de un 0,35% sobre los sueldos bases, lo que arrojaría más de \$ 2 millones mensuales.

Con total independencia de la Empresa, podría ser administrado por el sistema de Bienestar a la Isapre Ferrosalud.

En cuanto a la Corporación, Núñez la definió como una iniciativa con visión de futuro:

"Una institución de ese tipo podría asistir y ayudar en múltiples formas a los trabajadores de todas las eventuales empresas ferroviarias que surjan de la futura ley".

El tema está siendo analizado y con buenas perspectivas prácticas, por la estendida reacción solidaria de nuestra gente —recalcó Luis Núñez.

## AYUDA SOLIDARIA POR INCENDIO

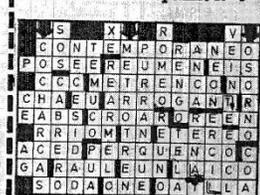
Destacar la amplia solidaridad desplegada hacia las familias de los operarios de Vía Sergio Ordoñez y Oscar Nieves, duramente afectados por un incendio, solicitó el ingeniero jefe del Servicio Regional de Infraestructura La Calera, Luis Yañín.

El servicio se movilizó en todas sus niveles para acudir en ayuda de los damnificados, principalmente en Quilota, lugar del siniestro —señaló Yañín.

El grupo Vía local, bajo la conducción del técnico jefe Hugo Leal, organizó una colecta, juntó víveres e insumos, y en horas fuera de servicio armó voluntariamente dos casas donadas por la Municipalidad para ambas familias.

Como secuela del propio siniestro, posteriormente falleció el trabajador Nieves, haciendo aún más lamentable el suceso. Nuevas muestras de solidaridad ferroviaria se dieron entonces —explicó el ingeniero jefe—, incluso la superioridad de la Empresa autorizó la contratación de Oscar Nieves, hijo del extinto, quien ya se desempeña como aspirante a movilizador en el mismo servicio regional.

### Solución al Ferropuzzle N° 5



**Opinión pública sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado.  
Efectos de la Modernización.**

# POCAS EMPRESAS DEL CONTINENTE PUEDEN IGUALAR A LOS FF. CC. DEL E.

## Cómo nos juzgan en el extranjero

**UN ELOGIOSO JUICIO DEL PRINCIPAL DIARIO DEL MUNDO "EL NEW YORK TIMES". - CONFORTEABLE Y PUNTUAL SERVICIO DE TRENES. - LAS TARIFAS DE LOS FERROCARRILES CHILENOS SON NOTABILMENTE BAJAS**

El Servicio de Relaciones Públicas de la Dirección de la Empresa de Ferrocarriles del Estado nos ha entregado el siguiente artículo referente al juicio que mercea en el extranjero los ferrocarriles chilenos. Es una expresión valerosa que denota de legítimo orgullo a quienes laboran en las múltiples actividades de esta Empresa, ya más que contentada, pero siempre renovada.

Tal es a la vez, un incentivo para mancomunar todos nuestros esfuerzos en un anhelo común por verla cada día más grande y próspera.

Cuando viajeros han visitado Chile y recorrido el país en ferrocarril, han tenido calurosas expresiones de elogio para la eficiencia, rapidez y seguridad de este medio de transporte que constituye no sólo el principal, sino que el más frecuente y seguro para las comunicaciones a lo largo de su territorio. "Al mirarlo en el mapa -dijo un escritor- Chile ofrece una visión digna del sueño de un ferrocarril. Con sus 2.289 millas de longitud y con un ancho raras veces superior a las 100 millas, tiene el aspecto de un gran pasadizo. Su valle central, situado entre la cordillera de la costa y las cumbres de los Andes hacen esta vista una impresión".

**UN JUICIO ELOGIOSO**

No hace mucho viajó por Chile J. David Bowen, uno de los más reconocidos periodistas del "New York Times", el más grande diario del mundo, con una tirada de cientos de miles de ejemplares.

Este gran diario estadounidense dedicó una de sus páginas dominicales a hablar de los ferrocarriles chilenos con juicios de elogio para sus servicios.

Más del 90 por ciento de la población de Chile -expresó esa publicación- se concentra en el tercio del país y es allí donde el turista encontrará la mayor parte de las cosas que le interesa conocer.

Hay un confortable y puntual servicio de trenes que une Santiago con Valparaíso y Tíña del Mar, hacia la costa y hacia el sur el ferrocarril longitudinal une la capital con las ciudades y provincias de la Región de los Lagos.

Indudablemente, pocas empresas de este continente pueden igualar a la de los Ferrocarriles del Estado.

Los ferrocarriles chilenos van más allá de la línea de servir al turista. Ellos tienen oficinas de informaciones en todas las ciudades importantes y cuentan generalmente con personal que habla inglés. Si es necesario, ellos les harán las reservas que solicita utilizando el lenguaje libre de cargo. La Empresa publica varias guías de turismo de bolsillo que son actualizadas todos los años y, una de ellas, la "Tourist's Guide", se publica en inglés.

Las tarifas para el personal de porteadorías y las tarifas de

costeas están estrictamente fijadas en sólo unos cuantos centavos.

En los trenes de pasajeros hay tarifas familiares y abonos de invierno para viajar en 1ª clase".

**LAS MAS BAJAS TARIFAS**

Agrega más adelante la publicación del "New York Times": "Las tarifas de los ferrocarriles chilenos son notablemente bajas por lo que hacer numerosos viajes en ellos es una verdadera gozada".

Elogia más adelante el articulista los servicios de lujo del tren denominado "Flecha del Sur" y dice:

"Estos trenes llevan coches salones herméticos y con aire acondicionado. Cabe hacer notar que en Chile un pullman es un coche con asientos reclinables. "El sleeping car" es llamado coche dormitorio y posee toda clase de comodidades.

**LOS FERROCARRILES INTERNACIONALES**

Párrafo destacado dedica el "New York Times" a hablar de los ferrocarriles internacionales chilenos.

"Además del antiguo ferrocarril interior -dice, con una longitud de 3.524 millas, Chile comparte varias importantes rutas internacionales con sus vecinos. Arica, que es la ciudad más septentrional del país, no tiene ferrocarril que la una con el resto de Chile, pero, en cambio, es el terminal del importante ferrocarril de Arica a La Paz, que transporta la gran parte del comercio internacional desde la continental Bolivia hasta la costa del Pacífico.

Antofagasta es terminal de dos ferrocarriles internacionales: la larga ruta hacia La Paz, que pasa por el norte de Chile y la nueva ruta ferroviaria con Salta, en el Chaco argentino. Pero la más famosa de las rutas internacionales para pasajeros tanto que vanjan a Chile, es la del espectacular Ferrocarril Transandino, que une Los Andes con Mendoza y desde donde se puede viajar a Buenos Aires.

En esta época del año se oye la algarabía de los excursionistas equitantes abrigados con gorras y botanicas que viajan hacia Porcillo.

**LOS PLANES DE MODERNIZACION**

Elogia también el gran diario norteamericano los planes de modernización de los ferrocarriles chilenos y dice:

"El viajero extranjero, que tiene su presupuesto limitado tanto de tiempo como de dinero, puede obtener más provecho viajando por el centro y sur de Chile en ferrocarril.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado está invirtiendo grandes sumas en modernización. Dentro de diez años se habrá renovado prácticamente todo el material rodante y el sistema de señalización (C. T. C.) será modernísimo.

Pero... dice finalmente el "New York Times", no es necesario esperar hasta ese entonces para viajar por ferrocarril a través de Chile".

**Diario "El Riel",  
enero de 1964.**

NUEVA EPOCA • AÑO 1 • N° 6 • DICIEMBRE 1990-ENERO 1991

# EL FERROVIARIO

12, (95-)



**Ferrovianos  
llegan a La  
Moneda**

**1990**  
Cómo logramos  
sobrevivir

**1991**  
Hacia dónde vamos  
de propone el Gobierno  
destacan los Trabajadores

**Revista "El Ferroviario",  
marzo-junio de 1991.**

## REHABILITACION Y MODERNIZACION DE EFE PROYECTA EL GOBIERNO

La dramática situación que enfrenta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, producto de las políticas que aplicó en su contra el régimen pasado, no guarda relación con sus grandes y efectivas potencialidades ni con el rol protagónico que comienza a jugar el transporte ferroviario en el mundo desarrollado. Es la razón por la que el Gobierno decidió llevar a cabo una política de rehabilitación y modernización de nuestros ferrocarriles.

Ella tiene por objeto enfrentar como tarea inmediata la solución de los problemas más apremiantes de EFE y sentar bases sólidas para su desarrollo financiero sano, económica y socialmente rentable en los años venideros.

La voluntad de nuestro Gobierno de recuperar a la Empresa y promover la modernización se expresó en la elaboración de un proyecto de ley que enviará en marzo próximo al Parlamento.

En el mensaje que acompaña al proyecto del Ejecutivo se señala que la política definida por el Gobierno para EFE tiene como fundamento la necesidad de abordar en forma simultánea el conjunto de variables que configuran el "problema Ferrocarriles": a) saber: la deuda, a partir de la generación de recursos desde la propia Empresa y no como un simple traspaso de fondos fiscales, situación que no es posible en el marco restrictivo del gasto público; b) recursos frescos para infraestructura y equipos, de modo de incrementar de manera sustantiva su capacidad, productividad y eficacia, con la consiguiente mitigación de su rentabilidad; c) institucionalización reestructurada para dotarla de la flexibilidad y el di-

namismo que le permitan aprovechar al máximo sus activos y ventajas comparativas; y d) mano de obra reeducada y readeuada a las nuevas condiciones de una empresa reestructurada y modernizada.

### COMPONENTES DE LA POLÍTICA

Los componentes esenciales de la política del Gobierno hacia EFE son:

1. Establecer condiciones de equidad económica en el mercado de transporte, de manera que los operadores y usuarios de los distintos modos tengan que asumir los costos reales asociados al uso de la respectiva infraestructura.
2. Reformar sustancialmente la gestión de la Empresa mediante modificaciones en su actual estructura, lo que se traducirá en medidas como las siguientes: a) Dividir la operación esencial de Ferrocarriles en dos empresas. Una, la de EFE propiamente tal, propietaria de la infraestructura y del material rodante, instalaciones y equipamiento necesario para la operación de transporte de pasajeros; y la otra, una empresa mixta de transporte

de carga en la que EFE participará en un 49%, quedando otro 49% abierto a la participación de inversionistas privados. El 2% restante se negociará con la Corporación Financiera Internacional, filial del Banco Mundial. Esta empresa pagará peaje por el uso de la vía o podrá concesionar o arrendar aquella parte de la red de EFE que quede para su uso exclusivo, haciéndose responsable de su administración y mantenimiento; b) Transformar a Merval en una empresa estatal independiente, en la que se incentivará la participación de agentes regionales y/o privados de inversión; c) Introducir modificaciones en la administración y gestión del FCALP, que le permitan una mayor autonomía y flexibilidad; d) Transferir activos prescindibles de la Empresa al Fisco o a entidades que se crean para impulsar recursos provenientes de su administración o ventas; y e) constituir sociedades para la explotación comercial de sus activos prescindibles y no prescindibles, ya sea en proyectos inmobiliarios, rodoviarios, de telecomunicaciones o cualesquiera otros que los signifiquen diversificación de las fuentes de ingresos y un aumento de los mismos.

3. La deuda de EFE podrá ser reducida en forma drástica en un breve plazo a una suma perfectamente manejable con los niveles de ingresos que la aplicación de esta política debiera proveer.

4. El esfuerzo financiero del Fisco que demanda esta política es consistente con las restricciones de gasto que se ha impuesto el Gobierno para mantener sana y estable la economía nacional, y es compatible con las prioridades que ha definido. Dicho esfuerzo comprende el servicio de la deuda de EFE durante el año 1991 por parte del Fisco, e incluye también los recursos financieros requeridos para las inversiones de carácter urgente, más los fondos de la contraparte nacional del crédito que se obtenga para abordar la totalidad de las inversiones del plan (se ha considerado contraer un crédito con el Banco Mundial, que estaría disponible en 1991, y otro con Japón, el que se haría efectivo en el segundo semestre de 1992).

El programa de inversiones de EFE se concentra de preferencia en el mejoramiento del servicio de pasajeros. Permitirá extender el riel solado hasta Concepción y reparar la vía hasta Puerto Montt, la recupera-

ción de material rodante de pasajeros y el mejoramiento de los sistemas de señales y comunicaciones.

5. El cambio estructural que esta política y el plan de rehabilitación y modernización supone para la Empresa requerirá una reeducación del personal, para lo cual se estima indispensable preservar y proteger los derechos básicos de los trabajadores. Desde ya, en el proyecto de ley se contempla la continuidad jurídica de los derechos y conquistas de quienes pasan a constituir la planta de personal de la empresa mixta o de otras que EFE constituya. Para aquellos trabajadores que estén en los tipos de ocupación que requirieron ser reducidos, se incluye dentro del plan un programa de jubilación anticipada.

Las reeducaciones institucionales y los cambios en los métodos de administración y gestión requerirán una política de capacitación y promoción que favorezca la adaptación de los trabajadores a los nuevos requerimientos, aplicando a su vez los estímulos correspondientes para obtener una alta productividad.



Recursos frescos para infraestructura y equipos: una de las variables del "problema Ferrocarriles".



El programa de inversiones se concentra de preferencia en el mejoramiento del servicio de pasajeros.

### PROYECTO DE LEY

Como suplemento de la presente edición, y para conocimiento cabal de todos los trabajadores ferroviarios, entregamos en páginas centrales un estudio preparado por la Dirección General, que sintetiza y explica en qué consiste el proyecto del Gobierno.



## FERROVIA AGRADECIO VALIOSO GESTO COMUNITARIO

Una visita al Intendente de la Décima Región, doctor Rabin-Draach Quinteros Lara, realizó el nuevo ingeniero jefe del Servicio Regional Ferrovía, Galo Muñoz Salas, para presentarle sinceros agradecimientos de la Dirección General hacia la comunidad regional.

Ello con motivo del resultado de una campaña pública para la adquisición de durmientes, a fin de realizar reparaciones de emergencia en la vía, necesarias para

que retornarán a la región los trenes suspendidos a fines de agosto último.

La campaña arrojó el monto equivalente a 900 durmientes, que fueron compilados para levantar las prevenciones de velocidad entre Osorno y Puerto Montt, antes de la reposición de los trenes.

El ingeniero Muñoz puso de relieve ante la autoridad regional la importancia ejemplar del gesto protagonizado por la comunidad que, sintiendo realmente como propio e indispensable el servicio ferroviario

de pasajeros, no se conformó con requerir su reposición, sino que puso de su parte la colaboración económica indispensable para lograrlo.

En la fotografía, captada en el gabinete de trabajo del jefe regional, aparecen el intendente Quinteros (izquierda) y el ingeniero Muñoz, en un momento de la entrevista.

EL FERROVIARIO 7

Revista "El Ferroviario", marzo-junio de 1991.

## Plantean trabajadores PROPOSICION ALTERNATIVA

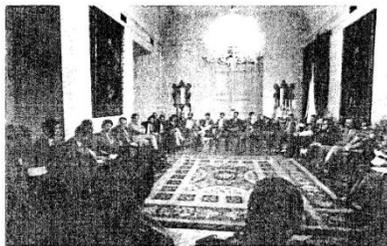
Las organizaciones sindicales ferroviarias, con la asesoría técnica, en materias puntuales, de un grupo de profesionales de la Empresa, elaboraron una proposición alternativa al proyecto del Gobierno para la rehabilitación y modernización de EFE.

En una nota que dirigieron con fecha 7 de diciembre último al Presidente Aylwin, las federaciones plantean como principios generales de su estudio: 1) el compromiso que asumen los trabajadores de elevar al máximo la eficiencia en sus labores, "manteniendo la dotación actual de personal"; 2) la racionalización de la estructura orgánica, tarea de la Dirección General; y 3) el rechazo de "cualquier intento de privatización de los Ferrocarriles del Estado".

### PERSPECTIVAS DE MERCADO

En la proposición se considera que en el transporte de carga se obtendrán aumentos significativos de los ingresos con la incorporación del sector forestal, la captación de un porcentaje creciente del mercado de transporte de contenedores y un crecimiento importante del concreto y derivados de la gran minería del cobre. Estima que estos factores podrían hacer aumentar los ingresos en un 40%.

Señala también que, dada la importancia del transporte de pasajeros desde el punto de vista de imagen pública, se hace indispensable rehabilitar dicho equipo. Considera la incorporación del Rápido a Puerto Montt y la puesta en marcha de tres Metrotrenes más, y propone re-



Por más de una hora y media, el Presidente Aylwin, acompañado del Ministro de Transporte, escuchó en La Moneda los planteamientos de los dirigentes ferroviarios, el 2 de enero.

habilitar 19 coches y siete automotores, con una inversión de US\$ 4,8 millones.

Para la recuperación de la infraestructura ferroviaria estima inversiones en vías, obras de arte, electrificación, comunicaciones y señales, durante los próximos cuatro años, del orden de los US\$ 34 millones. Para igual período, plantea también la recuperación y adquisición de 1.100 carros, además de la recuperación de 13 locomotoras eléctricas y 10 de tipo diesel, lo que representa US\$ 39,7 millones.

### FINANCIAMIENTO

Sostiene el plan alternativo que el financiamiento de la operación ferroviaria durante el cuatrienio está dada principalmente por los ingresos propios de la operación, que cubren los egresos y dejan un superávit para las inversiones. Considera un incremento gradual de tarifas ferroviarias durante el período y espera similar comportamiento en el transporte alternativo,

lo que trae como consecuencia —afirma— que Ferrocarriles obtendrá en forma gradual ingresos propios de su operación, que se destinarán a disminuir los requerimientos al Estado. Estima que el incremento de tarifas derivado de la aplicación del principio de equidad significa para EFE un mayor ingreso de US\$ 36,7 millones en los cuatro años.

Sobre la deuda de armatoste, que la sitúa en US\$ 95,4 millones, recuerda que en el programa de la Concertación se consigna de modo muy claro que ésta debe ser asumida por el Estado. No obstante, en la proposición alternativa el aporte estatal para este efecto se reduce en US\$ 34,2 millones, los que financiaría EFE merced a la estrategia tarifaria que se postula.

Aclara, sin embargo, que parte de la rehabilitación de la vía es preciso que se financie con aportes del Estado (US\$ 8,6 millones en 1991 y en ade-

EL FERROVIARIO 17

NUEVA EPOCA • AÑO 2 • N° 12 • MARZO-JUNIO 1992

127 (95-)

**EL FERROVIARIO**

Proyecto de rehabilitación: ¿LA LUZ AL DEL TUNEL?

Como invertir en nuevos recursos. Nuevo manual reg. relaciones laborales. Se revisa situación de las arrendadas. Gratificante experiencia en el Plan Arauco.

Revista "El Ferroviario", marzo-junio de 1991.

Revista "El Ferroviario", marzo-junio de 1992.

EDITORIAL



EL  
FERROVIARIO

(NUEVA EPOCA)  
AÑO 2 - Nº 12  
MARZO-JUNIO 1992

Órgano Informativo Interno  
de la Empresa de los  
Ferrocarriles del Estado

Alameda 3322  
Teléfono \* 7796515  
Castilla 134 - D  
Santiago - Chile

DIRECTOR  
Luis Núñez Retamalés  
Gerente de Recursos Humanos

REDACCION  
Relaciones Públicas  
de Ferrocarriles

COMITÉ DE REDACCION  
Ignacio Echeverría  
Luis Núñez  
Cecilio Barra  
Mario González  
Alfredo Barahona

FOTOGRAFIA  
Néstor Pérez

ARTE E IMPRESION  
Francisco Duque  
Imprenta Caprim

Cualquier reproducción, tanto de  
textos como del material gráfico de  
esta publicación, debe consi-  
gnar su fuente.

## No todo lo que brilla es oro

La aprobación por el Congreso Nacional del proyecto de Ferrocarriles y la consiguiente promulgación de la ley pondrán en marcha un conjunto de iniciativas que en 30 meses darán origen al inicio del proceso transformaciones más importante en la historia de la Empresa. La nueva ley cambiará la estructura de los Ferrocarriles del Estado, dando paso a un estilo de gestión ágil y moderna; ampliará y diversificará su ámbito operacional mediante empresas mixtas que constituirán para incursionar en el área inmobiliaria y en otros servicios; permitirá iniciar la solución del problema de la deuda de arrastre, cuyo exagerado peso le impide avanzar. También en el campo de las grandes soluciones, establecerá condiciones de equidad en el hoy distorsionado mercado de transporte, al dar a los distintos modos igualdad de trato respecto de los costos reales asociados al uso de la respectiva infraestructura. Además cargará a las regiones que reciben los beneficios de servicios de transporte ferroviario considerados de finalidad social, los déficit que arroje su operación.

El plan de rehabilitación, a su vez, mejorará el estado precario en que se encuentran hoy la vía y los equipos, lo que hará posible elevar el nivel de eficiencia de los servicios de carga y pasajeros y, consecuentemente, su rentabilidad.

Los saludables efectos que se esperan de este conjunto de medidas y de otras que será largo enumerar, se verán reflejados al término de futuros ejercicios en excedentes que financiarán planes de renovación de equipos y la expansión de la capacidad de transporte, pudiendo satisfacerse así en forma adecuada la creciente demanda futura.

Si bien la ley en trámite pondrá a disposición de la Empresa créditos por alrededor de 200 millones de dólares con la garantía del Estado, la magnitud de lo que debería ejecutarse hace suponer que esta cifra no constituye una panacea.

De ahí, por ejemplo, que el plan de rehabilitación no contemple viejos sueños de mejoramiento ferroviario como avanzar con la doble vía férrea más allá de San Fernando, ni tampoco prolongar el riel soldado al sur de San Rosendo ni extender la red electrificada hasta Puerto Montt.

Asimismo, los recursos asignados a Ferrocarriles no alcanzan para una deseable renovación de los equipos a "nuevos", ni para reparar la vía con durmientes de concreto, más seguros y durables que los de madera. Sólo posibilitarán la reparación de los viejos equipos en servicio y la rehabilitación de aquellos que permanecen detenidos por falta de repuestos y de dinero para comprarlos. Y, en materia de mantenimiento diferido de la vía, únicamente podrá la Empresa ponerse al día en aquellos puntos más críticos de la red donde esta mantención no se ha hecho.

Cabe señalar, por otra parte, que los créditos que se recibirán, para permitir la reconstrucción de los pagos de la deuda a más largo plazo, por ejemplo, son todos dineros que la Empresa deberá devolver. Nada es regalado.

Es la razón por la que la nueva ley impone a EFE y a su gente un conjunto de obligaciones y desafíos: inversión cuidadosa de los recursos, sobriedad en los gastos, máxima eficiencia y alta productividad en los labores. Y, sobre todo, la camiseta ferroviaria muy bien puesta, como los trabajadores han sabido llevarla en la larga y dura etapa de crisis que la Empresa ha debido vivir, la que recién se espera comenzar a superar en los meses que se avecinan. No olvidemos que este proyecto es hijo del rigor y de las escases, y en ese ambiente los ferroviarios sobrepasar siempre la mejor de sí.

de los directores en cuanto a las condiciones que deberán cumplir para ser designados, a las inhabilidades que los afectan y a las recusaciones de que pudieran ser objeto.

A juicio del Director, el Senado, tal como se esperaba, ha hecho un aporte al proyecto desde su óptica, "y confiamos que en los pasos que vienen, ese aporte se amalgame en definitiva con las posiciones de los señores diputados, para lograr la aprobación de una ley que concite el mayor consenso posible".

## HASTA DONDE PRIVATIZAR

Al consultársele sobre los alcances de la supresión de la disposición que fija en a lo menos un 49 por ciento la participación del Estado en el área de carga, el Director sostuvo que este fue un tema de controversia en que el Gobierno insistió en su criterio, pero donde finalmente primó la posición de la mayoría de oposición en la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones del Senado, cosa que era de esperar. Pero señaló que todavía falta lo que se diga al respecto en el tercer trámite en la Cámara.

Sin embargo, si prevaleciera este criterio, no hay que olvidar que "este Gobierno ha sido muy claro en su Mensaje al Parlamento, respecto de la política que va a aplicar en materia de participación privada en la Empresa de Ferrocarriles, y nadie debe tener dudas de que lo que se va a entregar al sector privado será solamente el 51 por ciento de la carga".

Según explicó, en el caso de la carga no

se trata solamente de una posición dogmática en relación con entregar el 51% al sector privado, sino que se tiene el convencimiento de que no conviene ir más allá en dicha participación. El Senado estuvo de acuerdo en que el Estado debe seguir manteniendo el dominio absoluto sobre la franja de terreno, puentes y obras de arte que constituyen el trazado de la vía férrea y en que es conveniente su participación en la o las empresas operadoras que utilicen esa vía, a fin de que el trabajo que se realice en conjunto se desarrolle en armonía, de acuerdo a una comunidad de intereses. Que no sea un trabajo confrontacional.

Lo sería si el sector público es sólo dueño de la vía, y empresas privadas lo son del 100 por ciento de la parte operacional, porque, en este caso, el Estado pugnaría por cobrar el peaje más elevado posible, y las empresas por pagar el más bajo, lo que conduciría a una situación confrontacional que dañaría a ambos.

Además, en una sociedad mixta es más posible una buena coordinación del tráfico, lo que, siendo de gran conveniencia para las empresas operadoras, podría no ocurrir al no existir esa comunidad de intereses.

Finalmente, la influencia que tiene y deberá tener en el futuro el transporte ferroviario es de tanta gravitación que el Estado no puede suscribirse a la obligación de asegurar su supervivencia y su desarrollo en armonía con los demás modos de transporte y acorde con los requerimientos de desarrollo del país.

Presidente Aylwin firmó decreto que pone en marcha la iniciativa

# Millonaria inversión en el plan trienal de FF.CC.

El Presidente Patricio Aylwin firmó el decreto que pone en marcha el plan trienal de desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (FF.CC. del E.). La iniciativa significará una inversión de 80 millones de dólares, en un plazo de tres años.

La ceremonia se efectuó en el andén de la Estación Central. El Jefe del Estado llegó por el sector sur del recinto y se trasladó, en un tramo de aproximadamente 150 metros, hasta el lugar del acto, a bordo del antiguo coche presidencial, que data de 1910 y está en perfectas condiciones de servicio.

El plan se desarrollará entre 1994 y 1996 y contempla la rehabilitación de infraestructura y equipos, privatización del transporte de carga y racionalización de recursos humanos. Se venderá al sector privado una parte mayoritaria de todo lo relacionado con el transporte de carga, que representa un 70 por ciento de los ingresos. En mayo o junio del próximo año se

constituirá la filial de la empresa que tendrá a cargo la operación de este sector. Además, se instalarán rieles soldados en el tramo Cabrerol-Talcahuano, lo que reducirá en forma importante el tiempo de viaje de Santiago a Concepción. Se modernizará el control de tráfico y se repondrá 900 mil durmientes, especialmente en el tramo entre Santiago y Temuco. Asimismo, se desarrollará un programa de reparación de puentes y defensas fluviales, mejoramiento del sistema electrificado y recuperación de locomotoras y automóviles.

Se informó también que el plan contempla el saneamiento de la deuda de arrastre de FF.CC., que actualmente asciende a 75 millones de dólares. La racionalización de personal significará que el número de trabajadores disminuirá de 6.500 a 5.000 funcionarios.

José Criado, representante de los trabajadores, al hablar en el acto, destacó el significado del plan y dijo que "el país no se puede dar

el lujo de asignar 120 millones de dólares cada año a la reparación de carreteras, en circunstancias que Ferrocarriles es un instrumento eficaz del transporte nacional".

Luego, mientras se esperaba la intervención del director de Ferrocarriles, Ignacio Echeverría, se registró una situación anecdótica. Un ciudadano de cierta edad subió sin vacilar hasta el lugar más alto de las puertas de acceso a la estación. Desde allí, portando una pequeña bandera chilena, recitó en alta voz el poema "A la bandera", de Víctor Domingo Silva. Esto motivó una sonrisa del Presidente Aylwin y todos los asistentes. Cuando la persona terminó el poema, un grupo de los asistentes lo aplaudió.

El director de FF.CC. observó que "el plan es la base fundamental para una nueva era. Ferrocarriles puede entregar al país, con los mismos materiales, un servicio de gran valor".

El ministro de Transportes, Germán Molina, destacó que la empresa recibirá, por

primera vez en 1994, un aporte fiscal de 11 millones de dólares, que corresponderá al subsidio indirecto que otorga el Estado al transporte carretero, a través de la reparación de los caminos.

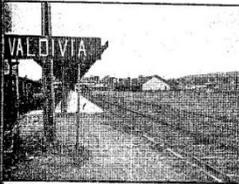
## ENORME IMPORTANCIA

Al terminar la ceremonia, el Presidente Aylwin calificó el plan trienal como "de enorme importancia".

Luego de recordar que hace algunos años hubo transporte ferroviario de Santiago a Puerto Montt e Iquique, recordó: "Esto fue obra de estadistas, ejecutivos y trabajadores con visión de futuro. El deterioro de la empresa en los años recientes era una pérdida grave para la economía nacional. Estoy muy contento de que se haya logrado, a través de un esfuerzo persistente durante mi Gobierno, poner en marcha este programa de rehabilitación".

Raúl Rojas

Diario "La Tercera",  
1 de septiembre de 1993.



Total abandono se observa en el recinto de Ferrocarriles de Valdivia.



Hay que crear nuevas condiciones de progreso económico y urbanístico en el sector Estación.

**En Barrio Estación:  
Vecino plantea inquietudes  
sobre estado de atraso**

Hay sectores de la ciudad que han ido perdiendo importancia hasta transformarse en lugares de abandono y atraso. Un ejemplo es el barrio Estación. Otrora tuvo gran esplendor, con el ajetreo ferroviario y la fuerza social que constituyó el personal de las distintas reparticiones de la empresa. El movimiento comercial y económico que originó la principal empresa de transporte terrestre del país en esta ciudad fue determinante para alcanzar sus metas.

El declinamiento de la empresa de Ferrocarriles de Valdivia hasta llegar a paralizar totalmente el Canal Antihue-Valdivia, los perjuicios para toda la zona que cubría la línea. Hoy de ayer es sólo recuerdo con el agravante que las expectativas para superar este estado de degradación del área de la estación y su entorno no son las más auspiciosas.

El barrio Estación es una preocupación de

la gente que compartió alegrías y todo el progreso y bienestar que significó el quehacer ferroviario de entonces. Hace algunos días, recogimos una opinión referida al tema del barrio Estación. Mario Bernier Scheiuing, ex Superintendente del Cuerpo de Bomberos y ex dirigente rotatorio, comerciante de la plaza, planteó su inquietud por la situación que enfrenta este sector. El recinto ferroviario convertido en sitio erialzo, nada que ver con el ayer de activo comercio y ajetreo, con el ir y llegar de convoyes de carga y pasajeros. Nada que ver con aquellas fiestas y manifestaciones culturales, sociales y deportivas que creaban los trabajadores ferroviarios.

**PROYECTOS URBANÍSTICOS**  
Bernier sugiere que algo hay que hacer en este viejo rincón valdiviano que haga posible su recuperación comercial y urbanística. Desde luego es fundamental acelerar el proyecto de prolongación de la Avenida Costanera hacia Punta de Rieles que

descongestionaría Picarte utilizando México y el sector ribereño para acceder al centro de la ciudad. Señala que podría ser una alternativa el traslado de la Feria Fluvial a ese lugar para remodelar después el paseo ribereño donde funciona actualmente este lugar de abasto.

Hay varias iniciativas, según Mario Bernier, las cuales debieran ser canalizadas en el Concejo Municipal. No es posible atarse de manos y observar cómo se van deteriorando cosas nuestras tan profundamente arraigadas al espíritu valdiviano. "En vez de una Estación de Ferrocarriles, debemos pensar en algo nuevo, con la opinión de todos. Hay que proyectar para el mañana, cuando las condiciones sean favorables". El tramo de la Avenida Costanera, entre General Alfonso Cañas y Punta de Rieles, lleva más de quince años de espera debido a la falta de recursos de la Municipalidad. Es una materia para considerar en el futuro.

**Diario "Austral de Valdivia",  
13 de septiembre de 1993.**

**Red ferroviaria y desarrollo**

Uno de los mayores sentimientos del progreso nacional ha sido el desarrollo que ha tenido el sistema de comunicaciones terrestres. En efecto, el país vivió durante la primera mitad del Siglo un fuerte desarrollo de su sistema ferroviario, el que luego eclipsó y se vino abajo producto -entre otros muchos factores- del auge de la red vial.

La forma de Chile no deja lugar a dudas, parece un país formado para poseer una importante red ferroviaria, que se transforme en la columna vertebral del transporte de personas y productos.

Sin embargo, luego de la grave crisis que sufrió la empresa de Ferrocarriles del Estado, el transporte a través de rieles ha pasado a ser una pequeña proporción frente a lo que se transporta por camiones.

Las razones para ello son múltiples. Entre otras, están el mal estado de las líneas férreas y cierto florecimiento de empresas camioneras que facilitan el traslado de producto por las carreteras.

Puede que por ahora la necesidad de contar con un buen sistema de transporte de carga por tren no sea evidente, pero sin du-

da lo será a largo plazo. Lo anterior es especialmente válido para zonas como el sur de Chile y para provincias como la de Valdivia. Son regiones productoras de recursos naturales, que generalmente necesitan gran cantidad de espacio y llegar relativamente rápido a su destino.

Si en el largo plazo el sistema habitual de traslado de producto continúa siendo el carretero, las zonas productoras de recursos naturales se acercarán a pasos agigantados a un verdadero "cuello de botella", el que podría limitar seriamente sus posibilidades de crecimiento.

Los países que han alcanzado el desarrollo han debido enfrentar anteriormente ese problema y es una verdad innegable que ninguno ha optado por el transporte a través de camiones.

Como es sabido, la estrategia de desarrollo de Chile tiene como uno de sus pilares fundamentales la inserción en la economía internacional, para lo cual se busca aprovechar las posibles ventajas comparativas que el país posee.

Pues bien, muchas de esas ventajas comparativas pueden tender a desaparecer por factores distin-

tos a los productos mismos. De ahí la importancia del sistema de transportes.

De hecho, muchos sectores económicos no adquieren movilidad, o simplemente no llegan a desarrollarse, debido a la existencia de un sistema de salida de la producción lento y costoso.

Es por ello que cuando las organizaciones valdivianas reclaman inversiones en el sector ferroviario, se trata de algo mucho más gravitante que un anhelo nostálgico. La demanda constituye una verdadera propuesta para el crecimiento a largo plazo.

Es por ello que ahora, cuando se planifica y se dan los primeros pasos para la modernización del sistema ferroviario, es imprescindible que se considere a Valdivia y otras zonas del sur.

Este verdadero intento de hacer reaparecer al tren en Chile debe buscar la adecuación de ese medio de comunicación a la realidad que vive el país. Así, los ferrocarriles dejarán de ser una carga para el presupuesto fiscal. Por el contrario, se transformarán en un signo de modernidad y en un impulso al progreso que el país busca.

**Diario "Austral de Valdivia",  
28 de septiembre de 1993.**

Frei:

**"Hay que dar auge a FF.CC."**

SANTIAGO.— El candidato de la Concertación, Eduardo Frei, manifestó que su propósito, si es elegido Presidente de la República, es que Ferrocarriles del Estado "sea reforzado porque en todas partes del mundo los ferrocarriles cumplen una labor fundamental en el desarrollo y la descongestión de los transportes urbanos".

El candidato visitó la comuna de Estación Central

e hizo un recorrido especial por las antiguas dependencias de Ferrocarriles en esa comuna.

Según Frei "este medio de transporte fue prácticamente desmantelado durante 20 años, en que no recibió recursos y por eso es una empresa que se descapitalizó, perdió su presencia en el transporte de carga y pasajeros a nivel nacional. Pero tenemos que recuperarlo porque en todas partes del mundo los ferrocarriles

cumplen una labor fundamental en el desarrollo y la descongestión de los transportes urbanos".

Frei criticó el papel que jugó el anterior régimen en el caso de Ferrocarriles, la salud y la educación. "Porque recibimos un país con cinco millones de pobres... Nosotros creemos que la respuesta que hemos dado en estos cuatro años es una alternativa mejor para el crecimiento".

**Diario "El País",  
25 de octubre de  
1993.**

## Los Costos de Interrumpir Las Privatizaciones

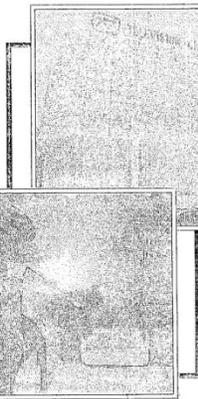
**L**a discusión en torno a la eficiencia de las empresas públicas no es reciente, sin embargo, la razón de poner de relieve el tema nuevamente se justifica a raíz de los problemas que en materia de inversión en capital humano e infraestructura enfrenta y enfrentará el país en los próximos años.

En primer lugar, según algunas cifras entregadas por Corfo, las utilidades de sus filiales habrían caído en un 52 por ciento en el primer semestre de 1993 con respecto a igual período de 1992. Lo anterior significa que dichas empresas le aportaron al país cerca de US\$ 13 millones menos durante el primer semestre de 1993 que el año pasado. Cabe destacar, además, que en dicha comparación no se incluye a empresas tales como Codelco y FFCC, las cuales debieron agudizar significativamente esta tendencia. Baste señalar que Codelco dejará de aportarle al país más de US\$ 100 millones este año respecto al anterior y que las pérdidas de FFCC alcanzaron en 1992 a más de US\$ 55 millones.

En segundo lugar, hace algunos días, con ocasión del análisis de la Ley de Presupuestos 1994, se dicen a conocer algunas cifras respecto de la caída de los ingresos fiscales. Según declaraciones del senador Piñera, éstos caerán en un 31 por ciento en 1994, es decir, el país dejará de recibir alrededor de unos US\$ 147 millones. A este monto se deben agregar los aportes que el fisco hará a empresas como Emporchi, FFCC, Enacar, Metro y Enami, lo que sumado a lo anterior representa una disminución neta del 50 por ciento de los recursos del Estado.

Los antecedentes anteriores, si bien son interesantes, no dan cabal cuenta de la medida en que la mantención de un grupo importante de empresas en manos del Estado perjudica al país. Por ello, hemos realizado un ejercicio para demostrar la ineficiencia de dichas empresas, que consiste en estimar la diferencia de utilidades que se produce entre

las empresas públicas y las sociedades anónimas privadas, y tener una aproximación del costo en eficiencia de las empresas estatales. Es decir, si aplicamos la tasa de rentabilidad promedio de las sociedades anónimas al patrimonio de las empresas públicas, y comparamos esa cifra, que indica una utilidad teórica, con las utilidades que estas últimas efectivamente obtuvieron en el ejercicio 1992, tenemos un proxy del monto neto de utilidades que actualmente están dejando de ganar dichas empresas.



Estado, específicamente en el área de privatización. La gran brecha que nos diferenciaba del resto de América Latina ha disminuido. Países como Argentina y Perú, guiados por un afán pragmático y acorde con los tiempos, han iniciado los procesos de privatización más dinámicos del mundo. Así, por ejemplo, Argentina ha emprendido con gran velocidad y audacia este proceso privatizador, destacando el caso de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Argentinos (YPF), donde en el lapso de dos años el gobierno argentino habrá trasladado activos al sector privado por más de US\$ 15.000 millones, es decir, más de tres veces el patrimonio de Codelco. Baste anunciar también ahora un proceso privatizador a gran escala.

En el caso de nuestro país, un cálculo conservador señala que con la venta de las

**Chile da un paso atrás en el desarrollo modernizador del Estado, específicamente en el área de privatización. La gran brecha que nos diferenciaba del resto de América Latina ha disminuido. Países como Argentina y Perú, guiados por un afán pragmático y acorde con los tiempos, han iniciado los procesos de privatización más dinámicos del mundo.**

actuales empresas públicas, el Estado obtendría unos US\$ 10.000 millones. Con dichos recursos sería posible llevar a cabo las modernizaciones que aún faltan por hacer en el país en materia de inversión en capital humano e infraestructura.

Como queda demostrado, a pesar que algunas empresas públicas hoy tienen utilidades, ellas no generan todo su potencial, produciendo en la práctica pérdidas para el país respecto a la alternativa de administración privada. Otras, directamente incurren en pérdidas que deben ser financiadas con recursos de todos los chilenos. Ello se debe, entre otras cosas, a que están sujetas a restricciones presupuestarias, a manejos políticos de las autoridades de turno, a la falta de control del mercado, en definitiva, a que no poseen los incentivos correctos para una administración eficiente. Todo ello limita sus oportunidades de crecimiento, las nuevas inversiones necesarias para su competitividad, las innovaciones requeridas por un ambiente de negocios globalizado y, en general, la mayoría de los requerimientos de una empresa moderna. Esta realidad, que es una de las componentes más claras de las razones que originan la caída de los llamados socialistas reales en todo el mundo, no ha sido aún comprendida, o bien no se quiere aceptar, por la Concertación.

**Resultados de las Empresas Públicas 1992**  
Millones de US\$ 1992

Utilidad Efectiva	Utilidad Hipotética	Menor Utilidad
66	483	417

**Diario "El País",  
4 al 10 de noviembre  
1993.**

## Corrupción, Empresas Estatales y Privatizaciones

**E**l presidente de la República, Patricio Aylwin, afirmó hace pocos días en un seminario que en la privatización de empresas del Estado ha solido haber corrupción, aludiendo claramente al proceso que se llevó a cabo en el gobierno anterior. Es preocupante la falta de objetividad del primer mandatario para analizar este tema. En efecto, el presidente pareciera estar marcado por una preconcepción de origen ideológico que le impide analizar con ecuanimidad los temas que se refieren a la privatización de empresas estatales. Exponemos a continuación los antecedentes que nos llevan a extraer esta conclusión.

La intervención aludida se produjo en el marco de un seminario, organizado por más de 20 instituciones de distintas tendencias, destinado a tratar el tema de la corrupción. La oportunidad de este evento, denominado "La Democracia Combate la Corrupción", se relaciona directamente con la aparición de una serie de casos de corrupción en el último tiempo, casos en que invariablemente se encuentran involucrados organismos o empresas del Estado. La Refinería de Concón, la Digerder, la Central de Abastecimientos del Ministerio de Salud, la Onemi y varias municipalidades han sido objeto de actuaciones funcionarias que, perjudicando a la institución, benefician indebidamente a particulares mediante contratos o adquisiciones de dudosas características. Hemos señalado

mos de propiedad de todos-lo que es parecido a decir de nadie- no hay mecanismos automáticos de control de estas situaciones ante la ausencia de un dueño cuyo patrimonio se vea afectado por este tipo de acciones. Por eso, mientras mayor sea el ámbito de actividad del Estado, mayor es la posibilidad de corrupción. Esta lógica, no obstante, es negada por el presidente Aylwin, quien pese a reconocer que lo que es de todos parece ser de nadie, sin más a continuación señala que el tamaño del Estado no tiene nada que ver con este mal, sin que sea posible determinar en qué oculta ciencia fundamenta sus asertos. Prefiere, en cambio, insistir con la consigna de irregularidades y corrupción en la venta de empresas, especie que, como demostraremos, se ha visto desmentida por los propios mecanismos de fiscalización que el gobierno y la institucionalidad democrática han puesto en práctica para investigar estas situaciones.

Las supuestas irregularidades en

de la Concertación denuncian irregularidades en el proceso de privatización. Como consecuencia de ello, el entonces ministro de Economía, Carlos Ominami, es invitado a exponer sobre el tema en una sesión especial de la Cámara.

Con posterioridad, parlamentarios de la Concertación presentaron un proyecto de acuerdo para crear una comisión especial investigadora de las privatizaciones, basándose en las facultades fiscalizadoras de la Cámara de Diputados. Ello fue aprobado, y todo el proceso estuvo rodeado de una gran cobertura de prensa.

Logrado el efecto de denostar frente a la opinión pública las actuaciones del gobierno militar, y de pasada cuestionar el concepto de privatización, transcurrieron diez meses antes que se efectuara la primera sesión de la Comisión Investigadora de Privatizaciones de Empresas Corfo -el 7 de noviembre de 1991-, presidida por el diputado Armando Arancibia integrado además por los diputados de la Concertación señores Elgueta, Latorre, Jorge Molina, Muñoz Barra, Joaquín Palma y Velasco y los opositores señores Coloma, Kuschel, J. Antonio Pérez, Ramón Pérez, Recoondo y Urrutia.

... Cuando ha transcurrido algo más de dos años desde la creación de esta comisión, vale la pena evaluar su trabajo. Sesión cerca de 15 veces, citando a declarar a ejecutivos de Endesa, Cap, Sotomich y Iansa. Escuchó también las ex-

**En efecto, en empresas u organismos de propiedad de todos-lo que es parecido a decir de nadie- no hay mecanismos automáticos de control de estas situaciones ante la ausencia de un dueño cuyo patrimonio se vea afectado por este tipo de acciones. Por eso, mientras mayor sea el ámbito de actividad del Estado, mayor es la posibilidad de corrupción. Esta lógica, no obstante, es negada por el presidente Aylwin**

llevó a efecto el día 9 de noviembre de 1992, hace justamente un año.

Dado que la comisión fue designada con un plazo de un año para realizar la investigación y elaborar un informe, y en vista que no le fue posible evacuar informe alguno, se disolvió de hecho. Hoy día, un año después de los últimos hechos relatados, resulta extemporáneo y falta de fundamento que el presidente Aylwin insista sobre las irregularidades en las privatizaciones. ¿Dónde están tales irregularidades? ¿En qué consisten? ¿Por qué la comisión nombrada para investigarlas se disolvió sin siquiera emitir un informe?

Las instancias que nuestra institucionalidad democrática contempla para fiscalizar las actuaciones gubernamentales han funcionado, y no han demostrado irregularidades. Ello debiera llevar al presidente Aylwin a comprender que todo esto de las irregularidades en las privatizaciones fue un cuento, como tantas otras críticas a la gestión económica del

**Diario "El País",  
18 al 24 de noviembre  
1993.**

**Ello debiera llevar al presidente Aylwin a comprender que todo esto de las irregularidades en las privatizaciones fue un cuento, como tantas otras críticas a la gestión económica del gobierno que se utilizaron con fines electorales pero que hoy día, con la responsabilidad de administrar el país que ostentan quienes las esgrimieron en el pasado, caen por su propio peso.**

TRAS PROMULGACION DE LEY Nº 19.170:

# Proponen Crear una Sociedad Anónima para Ferrocarriles

● Gerente de Merval, Norman Partarrieu, dijo que hará la proposición una vez se constituya el directorio de la nueva empresa autónoma del Estado.

**VALPARAISO** (Hernán Cisternas Arellano).— La creación de una sociedad anónima regional donde el Fisco tenga un 1 % de las acciones y Ferrocarriles el 99 % restante será propuesta por la V Región al directorio de la nueva empresa autónoma del Estado creada por la Ley 19.170, publicada el sábado último en el Diario Oficial, que transformó la estructura jurídica de Ferrocarriles del Estado.

La proposición se hará una vez que el Presidente de la República designe a los 7 miembros del directorio de Ferrocarriles y dentro de él al presidente del mismo, para lo cual existe un plazo de 10 días a contar de la publicación de la ley, que se cumplirá el martes próximo.

Norman Partarrieu, gerente del Metro Regional de Valparaíso, Merval, indicó que la iniciativa estudiada para esta zona contempla una empresa regional de transporte ferroviario que opere tanto la carga como el servicio de

pasajeros, tenga la concesión de la vía y la explotación de los bienes prescindibles, que incluye terrenos de alto valor que se podrían vender o bien explotar mediante la formación de sociedades inmobiliarias.

Partarrieu señaló que la proposición que se hará a la nueva empresa autónoma del Estado podrá ser acogida o rechazada por el directorio de Ferrocarriles, pero que los fundamentos del proyecto deberían llevar a los ejecutivos como a las autoridades nacionales a considerar su implementación.

Expuso que la iniciativa contempla como necesaria la incorporación de aportes del capital privado y que éstos tengan un conocimiento de las realidades regionales.

Explicó que tales aportes privados tendrían que ser en función de lo que es la principal industria de Valparaíso, el puerto.

Dijo que se debe propender entre

el Estado y los privados a un buen aprovechamiento del sistema ferroviario en función del gran negocio de la V Región, que es la importación y exportación de productos por sus puertos y las eventuales conexiones futuras hacia el lado argentino.

Norman Partarrieu señaló que algunos incluso ya han bautizado a la sociedad que se propone, denominándola Ferroquinta S.A.

Sus límites serían el túnel Caracoles por el oriente, los puertos de Ventanas y Valparaíso por el poniente y la estación de Montenegro por el sur, abarcando en la práctica todo lo que se denomina valle del Aconcagua.

Señaló que junto con la explotación del servicio de transporte ferroviario la empresa regional debería habilitar recintos especiales y establecer terminales multimodales en los terrenos que posee en el puerto.

Diario "El Mercurio",  
7 de octubre 1993.

Expresó Foxley

## Compromiso del PDC para modernizar ferrocarriles

**SANTIAGO.**— El pleno compromiso de la Democracia Cristiana con el proceso de modernización de Ferrocarriles del Estado, para lograr un nivel de eficacia en el área como el de los países desarrollados, expresó el presidente de la DC, Alejandro Foxley.

En este sentido, el dirigente manifestó que el PDC respalda plenamente las políticas que en materia de ferrocarriles está impulsando el Gobierno, de acuerdo con los lineamientos generales anunciados por el Presidente de la República.

Con este propósito, el títular del PDC ha sostenido permanentes reuniones con el ministro de Transportes, Narciso Irureta, y

con los representantes de los distintos sindicatos de trabajadores de esa empresa, y así articular una visión común y modernizadora para ferrocarriles.

Recordó Foxley que durante el Gobierno del ex Presidente Patricio Aylwin se aprobó una ley para ferrocarriles que, según indicó, puso las bases para su modernización.

Ahora, precisó el dirigente, "lo que nosotros queremos es proyectar un concepto de alianza estratégica entre el Gobierno, los directivos de la empresa y sus trabajadores para convertir a Ferrocarriles del Estado en un modelo en este país".

Indicó, además, que se-

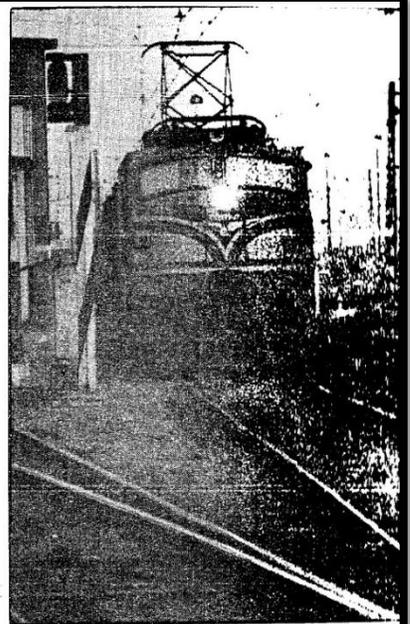
gún los lineamientos del Gobierno, tenían en mente un proyecto ambicioso e imaginativo de desarrollo para esta empresa, y demostrar que es posible transformar y modernizar desde el Estado empresas públicas que deben prestar un servicio eficiente en todo el país.

El presidente del PDC destacó que la necesidad de modernizar ferrocarriles corresponde no solo a la situación particular de una empresa en las proyecciones que hoy día existen, sino también tomando en consideración que el transporte entre ciudades en Chile está creciendo en más de 8 por ciento al año.

Para enfrentar esta, el

tuación se requieren nuevas inversiones y tomar este desafío como una tarea nacional, según Foxley. Agregó que no es una casualidad que ferrocarriles cubra potencialmente el 85 por ciento de la población en Chile.

"Creemos que la inversión en Ferrocarriles es rentable. No necesariamente un subsidio. Pero esta tarea de modernización de la empresa tendrá que hacer en la forma de participación compartida, entre el Estado y los privados en un concepto de servicio público. Vale decir, un servicio de calidad, seguro, en el cual la regulación de las tarifas le corresponderá necesariamente al Estado", declaró Foxley.



Diario "Austral de Valdivia",  
12 de septiembre 1995.

## **BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS:**

### **Fuentes Primarias.**

#### Testimonios.

- Entrevista a Adán Jara, Ayudante Maquinista, Valdivia, 10 de junio de 2014.
- Entrevista a Ana María Fuentes, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 4 de julio de 2014.
- Entrevista a Carmen Garrido, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 12 de junio de 2014.
- Entrevista a Francisco Burgos, Nieto de Ferroviario, Valdivia, 20 de enero, 2014.
- Entrevista a Héctor Rosas, Maquinista Ferroviario, 14 de junio de 2014.
- Entrevista a Ingrid Ramos, Hija de Ferroviario, Valdivia, 6 abril de 2014.
- Entrevista a José Luis Ríos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 2 de julio de 2014.
- Entrevista a Leonel Araya, Administrativo, Valdivia, 20 de junio de 2014.
- Entrevista a Luisa Gómez, Hija de Ferroviario, Valdivia, 6 abril de 2014.
- Entrevista a María Ester Saavedra, Esposa de Ferroviario, Valdivia, 4 de julio de 2014.
- Entrevista a Nelson Ide, Dirigente Sindical, Valdivia, 15 junio de 2014.
- Entrevista a Nelson Vivar, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 27 de marzo 2014.
- Entrevista a Patricio Burgos, Esposo de hija de Ferroviario, Valdivia, 25 marzo 2014.
- Entrevista a Raúl Ruíz, Área de Imprenta, Valdivia, 27 de junio de 2014.
- Entrevista a Santiago Rosas, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 3 de junio de 2014.
- Entrevista a Víctor Ramos, Maquinista Ferroviario, Valdivia, 26 de marzo 2014.
- Entrevista a Víctor Ramos Garrido, Hijo de Ferroviario, Valdivia, 20 enero 2014.

#### Memorias.

- Federación Santiago Watt de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes, *Memoria*, Santiago, Imprenta Artes Gráfica, 1932, 8.

#### Revistas.

- Asociación de Empleados Ferroviarios de Chile, “Plantean trabajadores proposición alternativa”, *Revista El Ferroviario*, Año 1, N°6, Santiago, diciembre 1990- enero 1991, 17.
- Asociación de Empleados Ferroviarios de Chile, *Revista El Ferroviario*, Año 1, N°6, Santiago, diciembre 1990- enero 1991, 6, 7, 17, 23, 26, 27.
- Asociación de Empleados Ferroviarios de Chile, *Revista El Ferroviario*, Año 2, N°12, Santiago, marzo- junio 1992, 1, 3, 13, 14, 19, 21, 24, 26, 27, 28, 29.

#### Periódicos:

- Consorcio Periodístico de Chile COPESA, *La Tercera*, Santiago, 1993, edición 1 septiembre, 6.
- Empresa El Mercurio, *El Mercurio*, Santiago, 1993, edición 7 octubre, 11.
- Federación de Empleados Ferroviarios de Chile, *El Riel*, Santiago, 1964, edición enero, 5.
- Federación de Empleados Ferroviarios de Chile, *El Riel*, Santiago, 1965, ediciones abril, 5. Mayo-junio, julio-agosto, 13, 15. julio, 12. octubre- noviembre, 6.
- Imprenta de El País, *El País*, Santiago, 1993, ediciones 25 octubre, B.11. 4 al 10 noviembre, 15. 18 al 24 noviembre, 11.
- Sociedad Periodística Araucanía, *Diario Austral de Valdivia*, Valdivia, 1993, ediciones 14 febrero, 8. 13 septiembre, A.7. 28 septiembre, A.3.
- Sociedad Periodística Araucanía, *Diario Austral de Valdivia*, Valdivia, 1995, ediciones 12 septiembre, B.8.

#### Leyes:

- *Convenio y Reglamentación Interna FF.CC. del Estado y Servicio Nacional de Salud*, Santiago, 1972, 5.
- Corporación Mutual Santiago Watt, Personalidad Jurídica N°822, Valdivia, 24 de agosto de 1980.

- Ferrocarriles del Estado- Chile, Ley N°3.997 sobre Jubilación del Personal Ferroviario promulgada el 4 de enero de 1924, edición oficial revisada por el Servicio Judicial de la Empresa, Santiago, Imprenta de los Ferrocarriles del Estado, 1924.
- Ministerio de Ferrocarriles, Folleto N°20, Ley y Reglamento de la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, Imprenta Universitaria, 1918.
- Ley N° 19.170, Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, Chile, 3 agosto 1993, artículo 2°, artículo 47°, artículo 3° transitorio, Disponible en [www.bcn.cl/1hve](http://www.bcn.cl/1hve), visitado el 17 abril.

### **Fuentes Secundarias.**

#### **Citadas:**

##### Libros.

- Allende, María Piedad. *Historia del Ferrocarril en Chile*, Editorial Pehuen, Santiago, 1993, 61, 96.
- Berger, Peter y Luckmann, Thomas. *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires, Editorial Amorrortu, 1983, 79, 105-106.
- Bustamante, Cristian y Echeverría, Magdalena. *El trabajo ferroviario*, Informe de los trabajadores, Equipo Sindical, Programa de Economía del trabajo, Alborada S.A., Santiago, 1989, 13-14.
- Chomsky, Noam. *El beneficio es lo que cuenta, Neoliberalismo y orden global*, Barcelona, Editorial Crítica, 2004, 8.
- Chonchol, Jacques. *¿Hacia dónde nos lleva la globalización?*, Santiago, LOM Ediciones, 1999, 3, 18.
- De la Garza, Enrique. *Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto ampliado*. Nuevo tratado de Estudios laborales, México, UAM, 2005, 13, 28.

- Dominique Hachete, *La privatización en Chile*, Santiago, Centro Internacional para el Desarrollo Económico, 1992, 73-75.
- Donahue, John. *La decisión de privatizar, fines públicos y medios privados*, Buenos Aires, Ediciones Paidós Ibérica, 1991, 41, 116-124.
- Empresa de los Ferrocarriles del Estado, *Ayer, Hoy y Mañana*, Santiago, EFE, 2003, 22.
- Estrada, Armando. *El Estado ¿Existe todavía?*, Medellín, Ediciones Unaula, 2011, 23, 24.
- Ffrench-Davis, Ricardo. *Entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad, tres décadas de política económica en Chile*, Santiago, LOM Ediciones, 2003, 31.
- Gárate, Manuel, *La Revolución capitalista en Chile (1973-2003)*, Santiago, Universidad Alberto Hurtado, 2012, 209.
- Garcés, Mario. *Crisis social y motines populares en el 1900*, Santiago, LOM Ediciones, 2003, 32, 34, 53, 137.
- Guajardo, Guillermo. *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, México, 2007. 85.
- Grez, Sergio. *De la regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*, Santiago, DIBAM, 1997, 583.
- Hernández, José. *Memoria Gráfica. Una andanza entre los durmientes*, Gobierno Regional de Los Lagos, Osorno, 2009, 23.
- Kogan, Jorge. *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*, Caracas, Edición Corporación Andina de Fomento, 2004, 65.
- Laclau, Ernesto. *Modos de producción en América Latina*, México, Siglo XXI, 1986, 23.
- Larraín, Jorge. *Identidad Chilena*, Santiago, LOM Ediciones, 2001, 14, 23, 25,30, 40-45.
- Lomnitz, Larissay Melnick, Ana. *Neoliberalismo y Clase Media: el caso de los profesores*, Santiago, DIBAM, 1998, 25-36.
- Marin, Santiago. *Estudio de los ferrocarriles chilenos*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1901, 55.

- Muñoz, Oscar. *Después de las privatizaciones hacia el Estado regulador*, Santiago, Corporaciones de Investigaciones Económicas para Latinoamérica, 1992, 9, 22, 77, 81, 105.
- Núñez, Rodrigo. *Empresarios y desarrollo: Economía y política en Chile contemporáneo*, México, Facultad de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2008, 290, 301, 313, 453.
- Pinto, Julio. *Desgarros y utopías en la pampa salitrera. La consolidación de la cuestión social (1890-1923)*, Santiago, LOM Ediciones, 2007, 154.
- Pinto, Julio y Valdivia, Verónica. *¿Chilenos todos? La construcción social de la nación (1810-1840)*, Santiago, LOM Ediciones, 2009, 12, 102, 120, 205.
- Ramírez, Apolonia. *FFCC del Estado. Un caso de privatización en democracia*, Santiago, Ediciones Janequeo, 1993, 62-64, 70, 71.
- Retamal, Ignacio y Rebolledo, Álvaro. *Antilhue, Historia del Ferrocarril “El sonido de la Memoria”*, Ilustre Municipalidad de los Lagos, Los Lagos, 2014, 19.
- Ruza, Jesús. *La privatización y la reforma del sector público*, Madrid, Minerva Ediciones, 1994, 14, 24, 36, 42, 43, 58, 85.
- Salazar, Gabriel. *Historia de la acumulación capitalista en Chile*, Santiago, LOM, 2003, 112, 114.
- Salazar, Gabriel. *Mercaderes, empresarios y capitalistas (Chile, siglo XIX)*, Santiago, Sudamericana, 2011, 678.
- Sepúlveda, Armando. *Historia Social de los Ferrovianos*, Santiago, Imprenta Siglo XX, 1959, 13, 25-26, 35-36, 39, 76-78, 100-102, 107-109.
- Thomson, Ian y Dietric Angerstein. *Historia del Ferrocarril en Chile*, Colección Sociedad y Cultura, DIBAM, Santiago de Chile, 1997.
- Vasallos, Emilio. *Ferrocarriles de Chile. Historia y Organización*, Santiago, Editorial Rumbo, 1943, 366, 379-380, 381-384, 387-388, 396, 398, 402, 403, 423.

#### Revistas.

- Alliende, María Piedad. La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, n°.5, 1993, 143, 145, 146, 148.

- Bárcena, Alicia. La inversión extranjera directa y empresas transnacionales en América Latina y el Caribe, *Revista para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, Santiago, 2008, 17. Disponible en <http://www.eclac.org/publicaciones>, visitada el 14 de mayo 2014.
- Flaño, Nicolás. “Privatizar o no privatizar that is no the question, El caso de incorporación de capital y gestión privada en la empresa de los ferrocarriles del Estado”, *Revista de serie de estudios socio/económicos*, Santiago, Corporación de Investigaciones Económicas para Latinoamérica, N°23, marzo 2004, 1-3, 5.
- Paul Dekosk, Privatizaciones: Panorama de un tema de actualidad, *Revista Actualidad*, 1995, 10.
- Dubar, Claude. El trabajo y las identidades profesionales y personales, *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires, 2001, Año 7, n°13, 5, 8, 10.
- Gleizer, Marcela. Identidad, Subjetividad y sentido común en las sociedades complejas, *Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO*, México, 1997, 18, 47, 49, 75.
- Precht, Jorge. ”Derecho de Sindicación de funcionarios públicos. Análisis de su constitucionalidad”, *Revista de Derecho*, Vol. II N° 1-2, Depto. De Derecho, UACH, diciembre 1991, 21-29.
- Joseph Ramos, Sindicalismo en el Sur en la era de la globalización, *Revista para Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, Santiago, Abril 2010, 107. Disponible en <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/7/39127/RVE100Completo.pdf>, visitada el 15 de mayo 2014.
- Saboya, Saboya. La modernización del Estado: concepto, contenido y aplicaciones posibles, *Revista Diálogos y Saberes*, N°25, julio- diciembre, 362.

#### Tesis de Doctorado.

- Alfaro, Karen. *Modernización Neoliberal y cambio social. Memorias y experiencias después del fin del trabajo de la minería del carbón en Lota, Chile (1973-2007)*,

Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, Tesis para optar a Doctorado Historia Social y Políticas Contemporáneas, 2012, 135, 140, 142, 145.

#### Tesis Pregrado.

- Pamela Álvarez, *Privatizaciones en Chile: un enfoque de eficiencia*, Valdivia, Universidad Austral de Chile, Tesis de grado para optar al título de Ingeniero Comercial, 1997, 11, 12.
- Batista, Johana. *El condicionamiento al capital externo como instrumento para la implementación de reformas neoliberales en América Latina*, Bogotá, Universidad Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Tesis de grado para optar al título de Internacionalista, 2009, 7.
- Castro, Paulina. *Los ferroviarios y la construcción de su identidad sociocultural: Empresa de los Ferrocarriles del Estado 1950-1995*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Tesis de grado para optar al título de Licenciada en Historia, 2009, 60-61, 164.
- Romo, Raúl. *Principales Etapas de la Historia de los Ferrocarriles de Chile*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Tesis de grado para optar al título de Profesor de Historia y Geografía 1957, 32.

#### Sitios Web.

- Empresa de Ferrocarriles del Estado, *Historia del ferrocarril*, 2009, Disponible en: <http://www.efe.cl/link.cgi/Empresa/277>, visitado el 15 de mayo de 2014.
- Fuentes, Jorge. *Recuerdos del tren Longino, entre valles cerros y mar*, Consejo Nacional de la cultura y las artes, 2012, 8, 10. Disponible en: <http://eltrenlongino.com/Tren%20Longino.pdf>, visitado el 12 de mayo de 2014.
- Marco, Carlo. *El legado de Henry Ford, Carlomarco, 11 de marzo 2014*, Disponible en <http://www.carlosmarco.com/historias-de-un-mito/el-legado-de-henry-ford/>, visitado el 10 de octubre de 2014.
- Museos ferroviarios Latinoamericanos, Disponible en: <http://museosferroviarios.wordpress.com/>, visitado el 20 de mayo de 2014.

- Paredes, Carolina. *Archivo Oral Maestranza Barón de Valparaíso*, Valparaíso, Consejo Nacional de Cultura y las Artes, 2009, en <http://www.aombv.cl/>, visitado el 20 de junio de 2014.
- Patrimonio Ferroviario Chileno, *Reseña Histórica de los Ferrocarriles*, 2009. Disponible en: <http://www.patrimonioferroviariochileno.cl/presena%20historica.html>, visitado el 20 de mayo de 2014.
- Trenes rurales, urbanos y e industriales, *Electricidad sobre rieles: inicios en Chile*, 29. Disponible en: [http://www.ricaaventura.cl/pdf/FFCC\\_Electricos\\_muestra.pdf](http://www.ricaaventura.cl/pdf/FFCC_Electricos_muestra.pdf), visitado el 25 de mayo de 2014.

#### Memorias.

- Memoria anual, *Ferrocarriles del Estado*, 2008, 8. Disponible en: [http://www.efe.cl/medios/transparencia\\_activa/memorias/Memoria\\_2008.pdf](http://www.efe.cl/medios/transparencia_activa/memorias/Memoria_2008.pdf), visitado el 20 de mayo de 2014.
- Inmobiliara Nueva Vía S.A., *Memorias de Viaje: Las nuevas estaciones La Red Sur*, INVIA, Santiago, 2007, 55.

#### Boletines.

- Cristian Saieh, *La privatización del área de carga de la empresa de ferrocarriles del Estado en Chile: ¿Una negociación atípica?*, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1996, 7, 9,11.
- Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe, *Las oportunidades y los riesgos en la privatización ferroviaria latinoamericana*, Boletín FAL, 1997. Disponible en: <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/1/4991/fal134.htm>, visitado el 15 de mayo de 2014.

#### **De referencia:**

#### Libros:

- Antunes, Ricardo. *Adiós al trabajo*, Brasil, Cortez Editora, 2001.
- Bauman, Zygmunt. *Trabajo, consumismo y nuevos pobres*, España, Gedisa Editorial, 1999.
- Ministerio de Industria y Obras Públicas, *Monografía de las líneas férreas fiscales*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1910.
- Moraga, Pablo. *Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos*, Santiago, Dibam, 2001. y *Tiempos de trenes. Imaginario del ferrocarril en Chile. 1860-1960*, Santiago, Editorial Ricaaventura, 2009.
- Rifkin, Jeremy. *El fin del trabajo, nuevas tecnologías contra los puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*, Buenos Aires, Ediciones Paidós Ibérica, 1997.
- Ross, Agustín. *Memoria sobre los Ferrocarriles de Chile a Supremo Gobierno*, Paris, Imprimerie Paul DuPont, 1892
- R.R.J, *Reseña del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1863.

#### Tesis Pregrado.

- Ceballos, Ana. *En torno al ramal. Historia y Memoria de los habitantes del ramal Valdivia- Antilhue en su relación con el ferrocarril*, Valdivia, Universidad Austral de Chile, Tesis de grado para optar al título de Licenciada en Historia, 2012.
- Guerrero, Rodrigo. *Impacto territorial, demográfico y económico de la llegada del ferrocarril a Limache*, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Tesis de grado para optar al título de Profesor de Historia y Geografía, 2007.
- Imiguala, Álvaro. *Tren al sur: reconstrucción de la memoria histórica en torno al ferrocarril de los habitantes de la estación Mariquina (1906 - 1992)*, Valdivia, Universidad Austral de Chile, Tesis de grado para optar al título de Licenciado en Historia, 2012.
- Knaack, Susana. *Influencia del ferrocarril en el desarrollo del sistema de centros poblados urbanos de la Provincia de Cautín en la región de la Araucanía*, Temuco, Universidad Autónoma, Tesis de grado para optar al título Arquitecto, Temuco, 2002.

- Núñez, Andrés. *La influencia del ferrocarril en el desarrollo urbano de la región de la Araucanía, 1880-1960: casos de estudio: Collipulli- Ercilla- Victoria- Lautaro- Temuco- Freire*, Santiago, Pontificia Universidad católica de Chile, Tesis de grado para optar al título de Licenciado en Historia, 1997.
- Toledo, Iván. *Trenes de la lluvia 1950-1975. 25 años de Historia del ferrocarril en la ciudad de Victoria*, Temuco, Universidad de la Frontera, Tesis para optar al título de Profesor en Historia, 1998.