



**UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE HUMANIDADES
INSTITUTO DE HISTORIA Y CIENCIAS SOCIALES**

El desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: Historia oral del “ferrocidio” en La Calera (1973-1995)

Jorge Álvarez Gallardo

Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia

Profesora guía: Graciela Rubio Soto

Valparaíso, 2019

Valparaíso, 17 de julio de 2019

Señor
Leopoldo Benavides Navarro
Decano Facultad de Humanidades y Educación
Presente

PAUTA DE EVALUACIÓN INFORME DE TESIS DE GRADO

1. **Identificación alumno(a) y Carrera:** Jorge Álvarez
2. **Título de la tesis de grado: “El desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: Historia oral del “ferrocidio” en La Calera (1973-1995)”.**

3. Contenido de cada una de sus partes o capítulos:

La tesis presenta el siguiente orden de contenidos:

Introducción; La problematización: Relevancia, Discusión bibliográfica y Justificación. Formula el problema con sus preguntas, objetivos y define su conjunto de hipótesis. Luego presenta su marco teórico basado en la línea de estudios de la historia del tiempo presente, la memoria y sus expresiones. EL marco metodológico cap5. Establece la Perspectiva el Tipo de estudio y enfoque, así como, las técnicas de análisis de fuentes escritas, particularmente prensa y orales conformadas a partir del enfoque de la historia oral. Continúan los capítulos de Análisis: Capítulo6: 1: Auge y caída de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile. 6.1 Los primeros ferrocarriles en Chile: la inserción de las elites exportadoras del Estado Liberal en la economía global .6.2 La Empresa de los Ferrocarriles del Estado como articulador de la economía nacional .6.3 El declive de Ferrocarriles: las políticas neoliberales y el camino a la privatización .6.4 La dimensión social del empleo ferroviario .6.5 El lugar de estudio: la vinculación entre los ferrocarriles y la ciudad de La Calera 7. Capítulo 2: Historia oral del ferrocidio en La Calera.7.1 Las políticas de racionalización y el vuelco hacia una función comercial (1973-1979) .7.2 El fin de la subvención estatal bajo la política de autofinanciamiento (1980-1989).7.3 El gobierno de transición democrática y la privatización de Ferrocarriles (1990-1995) .7.4 Consecuencias sociales y 8. Conclusiones 9. Anexos y Bibliografía

4. Importancia, originalidad e interés profesional o cultural del trabajo:

La temática y problematización es de alta relevancia dado que genera conocimiento sobre los procesos de desmantelamiento del estado benefactor e introducción de las políticas neoliberales en la historia reciente y sus efectos para los actores sociales representados por los trabajadores de Ferrocarriles.

5. Amplitud, suficiencia y racionalidad crítica en el tratamiento del tema:

El estudio, desarrolla un análisis que incluye el tiempo largo de la historia de la conformación de la empresa entre el siglo XIX y XX en el marco del capitalismo industrial y el tiempo corto, de su desmantelamiento en la historia reciente para introducir políticas neoliberales. Y ahonda en los efectos para el territorio y las comunidades de trabajadores afectadas.

6. Método de investigación, fuentes de información empleadas, consistencia lógica en el desarrollo de la tesis, redacción y uso adecuado de la terminología especializada:

Desarrolla una metodología que combina a cabalidad la historia oral con entrevistas para generar fuentes orales y el análisis de tipos de memoria conformadas con la metodología de análisis de fuentes de prensa para el periodo de la historia reciente. Esto permite establece puntos de encuentro y desencuentro entre dichos conocimientos. Esto se acompaña de un pertinente análisis bibliográfico de la temática y sus ajustes para el estudio en la historia reciente.

7. Contribución en cuanto a nuevas ideas o hipótesis de trabajo que sea necesario destacar:

Contribuye con hipótesis que evidencian que el desmantelamiento de la empresa no fue debido a cuestiones de déficit administrativo y de rentabilidad, dado que esta fue una condición permanente de la empresa desde sus orígenes a fines del siglo XIX: Sino que se produjo por el interés de cambiar la estructura del estado y de extinguir una modalidad de trabajador configurado históricamente con derechos sociales reconocidos.

8. Identificación en el caso de una tesis de grado realizada por más de un alumno, del aporte y participación de cada uno:

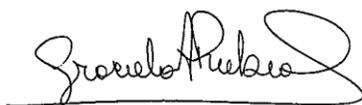
- No aplica

9. Conclusiones y calificación de acuerdo con la escala de notas vigente:

La tesis es un aporte al conocimiento de la historia reciente y la instalación de políticas neoliberales y sus connotaciones específicas que esta asume en una ciudad como la Calera en el caso de los Trabajadores de Ferrocarriles. El estudio se desarrolla con parámetros de alta calidad y consistencia. Por lo cual califico el trabajo con **nota máxima.70**

10. Nombre Profesor Guía: Graciela Rubio Soto

11. Firma.



Informe de Tesis
Pedagogía en Historia y Cs. Sociales

Señor Decano:
Leopoldo Benavides Navarro
Facultad de Humanidades y Educación

Licenciado: Jorge Álvarez Gallardo

Título de la Tesis: El desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: Historia oral del “ferrocidio” en La Calera (1973-1995)

La tesis que se informa contiene seis capítulos, introducción, conclusión, anexos y bibliografía. El tesista busca investigar y analizar a través de la Historia Oral la experiencia vivida por parte de los ex trabajadores de Ferrocarriles del Estado en torno al desmantelamiento progresivo vivido por la empresa (1973-1995), centrado en la ciudad de La Calera, como nudo ferroviario durante el siglo XX. Asimismo, el tesista analiza las consecuencias sociales del proceso.

En la primera parte el tesista presenta las cuestiones metodológicas, la relevancia del problema, hipótesis, su marco metodológico, marco teórico, discusión bibliográfica por donde se desarrollará la investigación. En este caso nos plantea como relevancia la escasa investigación referente a los procesos de privatización de las empresas públicas durante el periodo dictatorial y el periodo siguiente: La Concertación de Partidos por la Democracia. Al mismo tiempo nos presenta el problema a tratar: observar a partir de los relatos de los ex trabajadores de La Empresa Ferrocarriles del Estado en La Calera, las consecuencias sociales que estos vislumbraron durante el desmantelamiento a partir de los procesos de racionalización, autofinanciamiento y privatización de FFEE; planteando como hipótesis que la FFEE durante el Estado benefactor desarrolló una política social basada en el reconocimiento de los derechos de los trabajadores y un conjunto de disposiciones que se proyectaban al resto de la sociedad. Esto se va modificando cuando se instaura la Dictadura militar, estableciendo otro tipo de relación con los trabajadores y la sociedad en función de la implementación de políticas neoliberales que se expresan en la ejecución de políticas de autofinanciamiento que se expresan en las siguientes etapas: racionalización (1973-1979), autofinanciamiento (1980-1989) y privatización (1990-1995).

A partir de los relatos de Historia oral entregados por los trabajadores, reconocidos dentro de la denominada Historia del tiempo presente, se resignifican como una memoria impedida que se caracteriza como experiencia traumática ante el quiebre de dinámicas de asociatividad asumidos a lo largo del siglo XX. Esto produce memorias recludas que se caracterizan por su distancia de un correlato colectivo y resignifican su relación con la vida cotidiana en el territorio desde la pérdida y la extinción.

Para el periodo de la privatización, la memoria se presenta como resignada...donde fueron derrotados.

Igualmente, los trabajadores ven este resultado del desmantelamiento de la empresa como la pérdida de una identidad colectiva, al producirse un quiebre en la relación histórica entre La Calera y la labor ferroviaria.

En el siguiente apartado, relativo al contexto histórico que nos proporciona el tesista, debemos decir que si bien nos presenta un análisis descriptivo sobre el tema (que reconocemos no es el tema de la tesis), pensamos que los textos de Luis Ortega para comprender más profundamente la relación entre elite y Estado, y por ende la Empresa de Ferrocarriles, hubieran sido de utilidad.

Al mismo tiempo como recomendación, consideramos que en la construcción del relato es importante referenciar lo escrito (ej. Pág. 39) con las fuentes y bibliografía correspondiente.

Por tales motivos califico la tesis con nota siete coma cero (7,0)


Patricio Gutiérrez Donoso
Profesor Informante

Dedicatoria

A Marcia y Jaime, personas humildes, honradas y esforzadas, eternamente agradecido.

Agradecimientos

En primer término, quisiera agradecer a mi profesora guía, Graciela Rubio, por la constancia y dedicación para guiarme durante este proceso. En lo humano siempre se mostró comprensiva y cercana, entregando pautas de trabajo claras, que fueron encaminando de manera efectiva la investigación.

Quisiera agradecer también a mi familia, en especial a mis padres y mi hermana, además de mi tía Patricia y mi tío Jorge, parte importante durante este proceso, al constituir el nexo con los ferroviarios entrevistados en La Calera. De igual forma, agradezco a éstos últimos, por haberse tomado el tiempo de narrarme parte de su vida y su experiencia, siendo parte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Por último, agradezco la compañía de amigas y amigos, distracción necesaria que torno menos tedioso este último año. Los colores, bosques y atardeceres seguirán siendo fuente inagotable de risas.

Índice

1. Introducción	10
2. Relevancia	14
2.1 Discusión bibliográfica	14
2.2 Justificación	22
3. Problema	23
3.1 Preguntas del problema y objetivos	23
3.2 Hipótesis	24
4. Marco teórico	26
4.1 Historia del Tiempo Presente	26
4.2 Memoria	28
4.3 Memoria colectiva	31
5. Marco metodológico	33
5.1 Perspectiva	33
5.2 Tipo de estudio	34
5.3 Enfoque	34
5.4 Técnicas	34
5.5 Muestra	36
5.6 Fuentes	36
6. Auge y caída de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile	38
6.1 Los primeros ferrocarriles en Chile: la inserción de las elites exportadoras en la economía global	38
6.2 La Empresa de los Ferrocarriles del Estado como articulador de la economía nacional	45
6.3 El declive de Ferrocarriles: las políticas neoliberales y el camino a la privatización	52
6.4 La dimensión social del empleo ferroviario	63
6.5 El lugar de estudio: la vinculación entre los ferrocarriles y la ciudad de La Calera	76
7. Historia oral del “ferrocidio” en La Calera	79
7.1 Las políticas de racionalización y el vuelco hacia una función comercial (1973-1979)	79
7.2 El fin de la subvención estatal bajo la política de autofinanciamiento (1980-1989)	84
7.3 El gobierno de transición democrática y la privatización de Ferrocarriles (1990-1995)	92
7.4 Consecuencias sociales	96
8. Conclusiones	104
9. Anexos	107
9.1 Guía de contenidos de prensa (El Mercurio de Valparaíso, 1973 – 1995)	107
9.2 Transcripción de entrevistas	119
10. Bibliografía	154

1. Introducción

Immanuel Wallerstein sitúa en la Europa occidental del siglo XVI la génesis de la economía mundo capitalista, la cual trajo la transformación del modo de producción tributario feudal a uno capitalista centrado en la producción, circulación y consumo de bienes producidos. Este nuevo sistema-mundo tendrá como lógica imperante la distribución de recursos naturales desde la periferia subdesarrollada hacia los centros económicos, donde se sitúan las potencias industriales.

En este sentido, el sistema de producción capitalista mantendrá una directa implicancia con el desarrollo de la modernidad, la cual debe ser entendida como un proceso que aspira a lo universal, constituyendo una forma histórica de totalización civilizatoria de la vida humana, centrada en la ilustración europea, la cual pregona la modernidad de la razón, asociada al pensamiento racionalista del siglo XVII.¹ Bolívar Echeverría indica cómo modernidad y capitalismo son indisolubles entre sí, en tanto que “(...) de ninguna realidad histórica puede decirse con mayor propiedad que sea típicamente moderna como del modo capitalista de reproducción de la riqueza social; y a la inversa, ningún contenido característico de la vida moderna resulta tan esencial para definirla como el capitalismo”.² A su vez, sostiene, que el fundamento de la modernidad se encuentra en el cambio tecnológico, factor clave en cada ciclo de expansión del capitalismo, y la posibilidad que ofrece, en su propósito de controlar el planeta y su naturaleza por medio de la técnica.

Volviendo a Wallerstein, éste indica cómo a partir del siglo XVI la economía mundo-capitalista se extendió geográficamente desde el mediterráneo hacia el norte de Europa, y desde ahí, por prácticamente todo el globo por medio de un modelo cíclico de expansión (fase A) y contracción (fase B), variando a través del tiempo la localización de los papeles económicos como la hegemonía, siendo entendida ésta última, como la situación en donde los productos de un Estado son competitivos en gran parte de los mercados y éste se convierte en el principal beneficiario del mercado mundial. Dicho autor, suma a lo anterior, la idea que la economía mundo, en este contexto, ha sufrido un proceso de transformación secular, dando cuenta de aquello por medio del avance tecnológico, el proceso de industrialización, la proletarización de las masas trabajadoras y el surgimiento de una resistencia política al sistema.³

En dicho marco de ideas, se infiere que las economías de la periferia tendrán un rol subordinado al centro del sistema-mundo, constituyéndose en dependientes debido a su condición colonial. Ante esto, Wallerstein precisa en las dinámicas propias de las periferias y lo esencial que han de ser para los intereses de las economías del centro:

“(...) en primer lugar, sus cuadros capitalistas (de la periferia) desean permanecer dentro de la economía-mundo y luchan por permanecer en ella. En segundo lugar, los cuadros del centro están preocupados por la recuperación cíclica de la economía-mundo en su conjunto, para lo cual necesitarán las zonas y las energías físicas representadas por la tierra y la población de las periferias. En tercer lugar, los países del centro continúan necesitando, aun en momentos de depresión, algunos de los productos de la periferia, debido en parte a que por razones de

¹ B. Echeverría, *Crítica de la modernidad capitalista* (La Paz, Oxfam, 2011), 70.

² *Ibid.*, 71.

³ I. Wallerstein, *El moderno sistema mundial* (Madrid, siglo veintiuno de España editores, 2007), 12.

índole ecológica estos no pueden provenir de otros lugares, y en parte a que el coste de la mano de obra es, más que nunca, más bajo que en el centro”.⁴

En el siglo XVIII, y más precisamente, entre 1760 y 1780 se da el *take-off* hacia el crecimiento auto sostenido de la industria, en el marco de la Revolución Industrial, la cual, según indica Eric Hobsbawm, no se hizo sentir fuera de Gran Bretaña hasta la década de 1830, siendo el decenio siguiente el que completó el primer período de industrialización en la isla británica, marcado por la construcción del ferrocarril y la industria pesada. En lo concreto, la revolución industrial corresponde al acontecimiento más importante de nuestra era, asemejándose a lo que la invención de la agricultura y la creación de ciudades significó para mujeres y hombres en el neolítico. Ésta, es definida por María Inés Barbero, cómo un proceso de cambio estructural en las dinámicas productivas alentadas por la innovación tecnológica, teniendo como resultado el crecimiento económico y un proceso de grandes transformaciones a nivel social.⁵ Julio Aróstegui, añade a aquello, el hecho de que:

“La revolución industrial es una ruptura profunda con el desarrollo social, en las fuerzas y en las relaciones sociales de producción, con respecto a las formas previas del capitalismo comercial. Por ello hablamos de una nueva forma de mercado, del crecimiento auto-sostenido del sistema productivo propiamente dicho, de la organización de la propiedad, del trabajo y del reparto del excedente (...) En efecto, la economía basada en el capitalismo industrial conlleva, y se centra en, la existencia de un mercado donde convergen todos los sectores de la actividad y que se convierten en el regulador de la producción con las correcciones y cautelas que imponen los propios Estados o las limitaciones internacionales”.⁶

A partir de esto, el comercio global que inició Gran Bretaña con el resto del mundo, concentró sus exportaciones en la primera mitad del siglo XIX en Europa y América, siendo el rubro de las manufacturas de algodón el predominante, calculándose en un millón y medio de personas las que laboraban en dicha industria hacia 1833. Frente a esto, Hobsbawm indica cómo:

“(...) la demanda derivada del algodón –en cuanto a construcción y demás actividades en las nuevas zonas industriales, en cuanto a máquinas, adelantos químicos, alumbrado industrial, buques, etc.- contribuyó en gran parte al progreso económico de Gran Bretaña hacia 1830. La expansión de la industria algodonera fue tan grande y su peso en el comercio exterior británico tan decisivo, que dominó los movimientos de la economía del país”.⁷

En lo referente a Latinoamérica, ésta dependió casi en su totalidad de las importaciones británicas y de las exportaciones de materias primas hacia dicho centro industrial, llevando al sociólogo ecuatoriano Agustín Cueva a puntualizar que, la independencia lejos de impulsar la disgregación de la matriz colonial de dependencia, registró un movimiento en sentido inverso, refiriéndose al rol de economías mono exportadoras que asumieron los Estados Latinoamericanos frente a la demanda británica, consolidándose en dicho rol durante la segunda mitad del siglo XIX, calculándose hacia 1880 en £25 millones, el total de su exportación.⁸ A medida que aumentaron las transacciones comerciales se extendió la geografía de la economía mundo, y con ésta emergieron grandes centros urbanos, plantas

⁴ Ibid., 177.

⁵ M. Barbero, *El nacimiento de las sociedades industriales*. En: J. Aróstegui, C. Buchrucker y J. Saborido, *El mundo contemporáneo: historia y problemas* (Barcelona: Crítica, 2001), 69.

⁶ J. Aróstegui, C. Buchrucker y J. Saborido, *El mundo contemporáneo: historia y problemas* (Barcelona: Crítica, 2001), 42.

⁷ Ibid., 44.

⁸ A. Cueva, *El desarrollo del capitalismo en América Latina* (México, Siglo XXI, 2017), 16.

industriales y nuevos medios de transportes, todo bajo el alero de la hegemonía británica y el continente europeo como centro económico industrial, llegando a aumentar el comercio global en un 260% entre 1850 y 1870.⁹ Dicha expansión, estuvo íntimamente ligada con el desarrollo de los ferrocarriles y los barcos a vapor, los cuales fueron una necesidad no solo de los países industrializados, sino que constituyeron una realidad desde 1870 en adelante en prácticamente todo el globo (ver cuadro 1).

Cuadro 1: Extensión ferroviaria mundial en miles de kilómetros

	1840	1850	1860	1870	1880
<i>Europa</i>	2,7	23,2	51	101,2	162,7
<i>Norteamérica</i>	4,4	14,6	52,3	89,6	161
<i>India</i>	-	-	1,2	7,6	14,8
<i>Resto de Asia</i>	-	-	-	-	-
<i>Australasia</i>	-	-	-	1,9	8,6
<i>América Latina</i>	-	-	-	3,5	10
<i>África</i>	-	-	-	0,9	4,6
Total mundial	7,1	-	104,5	204,7	361,7

Fuente: E. Hobsbawm, *La era del capital* (Buenos Aires, Crítica, 2010), 66.

La década de 1870 presentó líneas férreas en lugares tan remotos como Sri Lanka, Indonesia o Tahití, siendo cifrada hacia 1875 un total global de 62.000 locomotoras, 112.000 vagones y una capacidad de carga de 715 millones de toneladas de mercancías (nueve veces la capacidad de los barcos a vapor).¹⁰ Tulio Halperín Donghi, define este proceso de construcción de infraestructura necesaria por parte de la periferia, y más precisamente América Latina, como los inicios del nuevo pacto colonial, el cual tiene como rasgo distintivo la exportación de materias primas, bajo el modelo mono-exportador, caracterizada por la dependencia externa, la estrechez del mercado interno y la carencia de un desarrollo propiamente industrial. Este nuevo pacto hará de las oligarquías nacionales un mero instrumento del capital internacional, viendo éstas en el comercio exterior su proyecto de modernización nacional, el cual fue costado a través del endeudamiento con la banca británica y, en consecuencia, con el aumento de la deuda externa.¹¹

Dentro de dicha estructura de relaciones se inserta nuestro estudio, ya que a partir de la Revolución Industrial británica se vivió una acelerada expansión del sistema mundo, intensificada en la segunda mitad del siglo XIX, época denominada por Hobsbawm como “la era del capital”. En ésta, el capital británico penetró por distintas zonas del globo sirviendo de referente e influencia en las zonas periféricas, llevando a los recientemente constituidos Estados nacionales de América Latina, a unirse al mercado mundial, aunque para ello éstos debían cumplir una condición *sine qua non*: la construcción y el desarrollo de infraestructura necesaria, capaz de desplazar por medio del ferrocarril los bienes naturales desde los centros mineros y/o agrícolas hacia los puertos, para que a partir de ahí, estos bienes pudieran circular hacia los centros industriales de producción en el marco de la economía mundo. En este contexto, situamos la emergencia del ferrocarril en Chile, el cual comenzó a ser visto como una necesidad por parte de las élites exportadoras, con el fin de insertarse en el esquema económico global. Desde 1851 con el trayecto Copiapó-Caldera y luego con la materialización a comienzos de la década siguiente del ferrocarril Santiago-Valparaíso y el Ferrocarril del Sur, nuestro país se situaría a la cabeza de la modernización capitalista en el continente. La infraestructura e innovación tecnológica, se asociaría al cambio de las

⁹ E. Hobsbawm, *op. cit.*, 46.

¹⁰ *Ibid.*, 65.

¹¹ T. Halperín Donghi, *Historia contemporánea de América latina* (Madrid, Alianza, 1998), 214.

estructuras productivas, en concordancia con la formación del Estado liberal, por medio de elementos tales como la conformación de un sistema educativo y la inversión en obras públicas, a lo cual se sumarían cambios dentro del marco normativo legal, producto del crecimiento del comercio, regulando las nuevas relaciones económicas a través de la ley de sociedades anónimas (1854), ley de bancos (1860) y la promulgación del código comercial (1865).¹²

A partir de 1884, con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado oficialmente constituida, el Estado llevó adelante una política de ampliación de la red férrea, buscando generar una conexión efectiva del territorio, la cual se alcanzaría en la década de 1920, uniendo el país desde Iquique hasta Puerto Montt a través del ferrocarril. Igualmente, el Estado imprimió a Ferrocarriles una marcada impronta social, caracterizada por aportes fiscales y tarifas rebajadas, tanto en carga como en pasajeros, movilizandando la economía nacional a través de sus servicios. Aun así, a mediados de siglo, la innovación tecnológica, por medio del transporte carretero y aéreo, hizo que la Empresa perdiera de manera paulatina el monopolio sobre el transporte, siendo aquello uno de los motivos señalados para el declive del ferrocarril. Pese a esto, observamos en las políticas de racionalización y autofinanciamiento, aplicadas a la Empresa de los Ferrocarriles a contar de 1973, por la dictadura cívico-militar, la principal causa del desmantelamiento progresivo que ésta comenzó a sufrir y que concluyó con su privatización durante la transición democrática. Del mismo modo, vislumbramos dicho proceso en un marco mayor: la reducción de los Estados por causa del avance del neoliberalismo a partir de la década de 1980, dando paso a la privatización de empresas públicas y la liberalización de la economía.

Por consiguiente, indicamos que el propósito del presente estudio se centrará en evidenciar, por medio de la historia oral, la experiencia vivida por parte de los ex trabajadores de Ferrocarriles en torno al proceso de desmantelamiento progresivo vivido por la Empresa (1973-1995), centrándonos específicamente en La Calera, dada la importancia que ésta ciudad adquirió al ser el nudo ferroviario más importante del país durante el siglo XX. Analizaremos, a su vez, las consecuencias sociales que los entrevistados vislumbran, tanto en su quehacer cotidiano, como los cambios de las dinámicas dentro del territorio.

¹² E. Cavieres, *Anverso y reverso del liberalismo en Chile, 1840-1930. Historia (Santiago)*, 2001, 34, 43.

2. Relevancia

La pertinencia del presente estudio radica en la acotada investigación historiográfica en torno a los procesos de privatización de Empresas Públicas, en este caso, en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, llevadas a cabo en las últimas décadas del siglo XX, tanto por la dictadura cívico-militar, como en los gobiernos de la Concertación, continuadores del modelo económico impuesto por el régimen militar. El contexto del proceso está dado por la aplicación de políticas neoliberales en varios países de América Latina durante la década de 1990, los cuales bajo los lineamientos del Consenso de Washington privatizaron empresas nacionales, entre ellas las de transportes aéreos y ferroviarios. Aquello claramente está vinculado a un cambio en el modelo de Estado, prevaleciendo, en el modelo neoliberal, lógicas subsidiarias ajustadas para hacer desaparecer los derechos sociales, entregando el protagonismo económico al sector privado, repercutiendo en el mundo del trabajo, que hoy se caracteriza por la inestabilidad laboral. Y, en la vida social, en donde se observa una desaparición de los lazos colectivos y una aspiración al bien común, para dar paso al culto hacia lo individual.

Por otra parte, la valorización de la dimensión social del empleo ferroviario nos lleva a ver en el proceso de desmantelamiento un quiebre dentro de las dinámicas históricas de la profesión, lo que podría conllevar a la idea de trauma colectivo, tal como plantean estudios argentinos que abordan las memorias de los ex trabajadores ferroviarios, explorando en el proceso de construcción identitaria post-privatización. En este marco, se evidencia la necesidad de conocer los testimonios de los ferroviarios, recobrando su visión en cuanto a los hechos acontecidos en las últimas décadas del siglo pasado y el análisis que realizan, a razón de las consecuencias sociales que éstos observan en la identidad ferroviaria ligada a la ciudad de La Calera, otrora nudo ferroviario de mayor importancia en el país.

2.1 Discusión bibliográfica

Los ferrocarriles han constituido un tema de estudio para distintas disciplinas: ingeniería, arquitectura, antropología y sociología han volcado su análisis a su desarrollo y significado en los últimos dos siglos, prevaleciendo miradas específicas vinculadas a cada campo del saber. Las investigaciones historiográficas han apuntado al desarrollo histórico de éste medio de transporte en las distintas latitudes del mundo, sin ser Chile una anomalía, en donde destacan los estudios de: Santiago Marín Vicuña en “Los Ferrocarriles de Chile” (1916); Emilio Vassallo y Carlos Matus en “Ferrocarriles de Chile: historia y organización” (1943); Ian Thomson y Dietrich Angerstein en “Historia del ferrocarril en Chile” (2000); y Guillermo Guajardo en “Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950” (2007). Éstos, poseen el denominador común de indicar el proceso general de la llegada del ferrocarril a Chile, ahondando en aspectos técnicos y organizacionales. A su vez, los estudios de Thomson y Angerstein, junto al de Guajardo, al ser realizados en el presente siglo, destacan en perspectiva histórica los problemas de Ferrocarriles durante el siglo XX, dejando en evidencia, según su visión, la escasa planificación a largo plazo por parte del Estado con la Empresa, realizando un especial énfasis en el régimen parlamentario, ahondando en la cooptación del aparato estatal por parte de la oligarquía nacional, indicando, los constantes cambios de rumbos dentro de Ferrocarriles, debido a las dinámicas propias del sistema (pago de clientelas políticas y rotativa ministerial). Junto con esto, los autores detallan la relación entre el desarrollo de las líneas férreas y el beneficio que obtienen de ella las élites exportadoras, señalando a éstas como las principales beneficiarias del transporte ferroviario, en tanto que con éste medio de transporte pudieron insertarse cabalmente en el mercado internacional.

Del mismo modo, desde la historia social distintos autores se han centrado en las prácticas de asociatividad, las memorias de éstos en torno al oficio y sus historias de vida, en donde destacamos: “Historia social de los ferroviarios” (1959) de Armando Sepúlveda, quien tiene como particularidad haber sido ferroviario; “La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1932-1941” (1986), tesis de Magister en Historia de la Universidad de Chile de Ana María Botey; “Hospital ferroviario de Cerro Barón: un beneficio hecho realidad tras las huelgas de 1922 y 1924” (2003) de Felipe Vergara; “Entre trenes, estaciones, rieles y durmientes: Memoria e historias de vida de los ferroviarios de La Calera” (2014) de Luis Castro, Daniella Burgos y Manuel Romero; y finalmente, “Archivo oral de la Maestranza Barón de Valparaíso” (2014), proyecto a cargo de Erick Fuentes y Carolina Paredes, de donde se desprende el análisis de Nancy Mansilla en “Características y memoria colectiva de la forma de vida mutual de los ex trabajadores ferroviarios de Valparaíso entrevistados por el Archivo Oral de la Maestranza Barón” (2016), tesis de Magister en Psicología Social.

Pese a esto, escasean los estudios que analicen el proceso de declive en la que entró FF.CC. a contar de 1973, una vez instalada la dictadura cívico-militar, y son prácticamente nulas las investigaciones que exploren en las consecuencias sociales del proceso de privatización que se vivió en la primera mitad de la década de 1990 bajo la transición democrática. Hecha la observación anterior, señalamos el texto de Apolonia Ramírez “Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia” (1993) como uno de los que lleva adelante un análisis riguroso, en base a una variedad de fuentes estadísticas, sobre el proceso de privatización parcelada que se inició en 1973 y se extendió hasta 1993, con la promulgación de la nueva Ley Orgánica de Ferrocarriles. La autora, señala como tesis principal, que la privatización de Ferrocarriles corresponde a una decisión política por sobre económica, dado que no hubo la voluntad de modernizar y reorganizar la Empresa, posicionándose criterios económicos en torno a la racionalidad y la oferta/demanda, por sobre la noción de FF.CC. como una empresa de carácter social. En cuanto a las consecuencias sociales, Rosa Guerrero en “Memorias, significados y olvidos en la construcción social del patrimonio ferroviario del sur de Chile” (2017) plantea el problema de las consecuencias post-privatización al indicar que:

“La radicalidad del proceso (de privatización) tuvo un profundo impacto en los empleados, sus familias, y las comunidades, dado el importante valor simbólico, social y material que tenía el ferrocarril, muchos actores y comunidades sintieron esto como un “despojo” y como una afrenta a la comunidad y su identidad”.¹³

El estudio de Guerrero, se centra en la revalorización social que se le ha dado en Chile al patrimonio ferroviario, en clara relación a la infraestructura que quedó de cada Estación y/o Maestranza por donde transitaban los ferrocarriles. En dicha línea, la autora indica cómo las acciones institucionales con respecto a la historia ferroviaria están orientadas al turismo, destacando los hitos del ferrocarril (llegada, relevancia en la construcción de la nación y aspectos anecdóticos) e invisibilizando las repercusiones que tuvo en Ferrocarriles la implantación del modelo neoliberal. En dicho marco, Guerrero plantea la idea de que el patrimonio material debe ir más allá de los vestigios, incorporando la historia y memoria vinculada con ella, la cual habla sobre las comunidades y sus dinámicas al ser lugares de memoria.

¹³ R. Guerrero. Memorias, significados y olvidos en la construcción social el patrimonio ferroviario del sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 2017, 33, 65.

El eje de análisis que establece se divide en cuatro dimensiones: hitos históricos del ferrocarril en Chile, vestigios materiales, memorias ferroviarias y acciones sociales en torno al patrimonio. En lo atingente con nuestra investigación, vale decir: con las memorias ferroviarias, Guerrero apunta a la dificultad de permanencia y reconstrucción de las memorias a causa de la ausencia de una expresión material en donde converjan éstas, por lo cual, habla de memorias abatidas o inmóviles que cada cierto tiempo evocan el pasado en la necesidad de nombrar hechos, sin el fin de elaborar acciones de puesta en valor o de difusión.¹⁴ En este sentido, la autora concluye:

“Dado como se desarrolló el proceso de término del ferrocarril y desmantelamiento de la Empresa de Ferrocarriles y de su infraestructura, estos actores sienten que la memoria ferroviaria es una memoria que ha sido también desmantelada, violentada, tiene por ello un fuerte componente crítico tanto hacia ellos mismos como trabajadores y su rol en la defensa del ferrocarril, como también hacia el Estado, organizador y gestor del proceso de privatización tanto en dictadura como posterior a ésta (...) la radicalidad del proceso ha hecho que estos episodios se organicen como sedimentos en la memoria de los grupos, los cuales, dependiendo del impacto de la experiencia, lo elaboran con menor o mayor complejidad. Las memorias de los ex ferroviarios, es una memoria dolida, inmóvil, no ha generado acciones que permitan sacar a la luz los sentidos y conflictos, son memorias que se recluyen y se aíslan, constituyéndose en referentes para la elaboración y preservación de una identidad basada en el trauma, en el quiebre. Por su nivel de implicancia en el proceso de privatización de la empresa, son memorias dolidas, que se han inmovilizado por la nostalgia, el desencanto, pero que permanecen para dar sentido al presente de una colectividad”.¹⁵

Tal como se ha planteado, la privatización de las estatales de Ferrocarriles constituyó una constante en el continente, aplicándose políticas neoliberales durante las décadas de 1980 y 1990. En ese contexto, destacamos las investigaciones hechas en Argentina durante las últimas dos décadas con respecto a las consecuencias del desmantelamiento de los ferrocarriles nacionales, teniendo como patrón, dentro de las investigaciones que describiremos a continuación, tres hitos fundamentales que entrecruzan las memorias ferroviarias: la nacionalización de 1948 durante el primer período de Juan Domingo Perón (1946-1952); el Plan Larkin (1959) que buscó modernizar los ferrocarriles con políticas que apuntaban al cierre de líneas y ramales, no siendo factible su viabilidad frente a la huelga ferroviaria; y finalmente, la privatización bajo los gobiernos de Carlos Menem (1990-1998). Estos hitos construyen una narración en donde se vincula la estatización del ferrocarril con un proyecto soberano de emancipación económica nacional, debido en parte, a que los ferrocarriles estatizados bajo el gobierno de Perón correspondían a empresas británicas, siendo funcionales a dicha economía desde los inicios de los ferrocarriles en Argentina. Por consiguiente, las memorias observarán en el Plan Larkin el comienzo del declive del sector ferroviario, el cual tuvo su punto final con la privatización de la década de 1990.

En este marco, Juan Carlos Cena (ex ferroviario) en “El ferrocidio” (2003) analiza la trayectoria del ferrocarril en Argentina, enfocándose en el proceso de desarticulación de los ferrocarriles nacionales. El autor apunta al papel conspirador que tuvo el transporte automotor en el declive de la empresa, realizando una comparación entre el costo/beneficio de ambos medios de transporte, concluyendo que los argumentos de los tecnócratas no son lo suficientemente contundentes como para descartar al ferrocarril como medio de transporte. Así mismo, evidencia cómo las políticas en materia de transporte buscaron favorecer al

¹⁴ Ibid., 67.

¹⁵ Ibid., 73.

transporte carretero hasta los inicios de la privatización, la cual sitúa en 1989, en donde prevaleció, bajo su mirada, la corrupción y el afán privado, despojando la dimensión social que tenía el transporte.

Por su parte, Mariano Cap en “Identidad sindical y reestructuración productiva en el siglo XXI: las perspectivas de los trabajadores ferroviarios del sindicato La Fraternidad” (2008) establece como consecuencias de las políticas neoliberales en el sector ferroviario la desestructuración económica, precarización laboral y destrucción del sector. Sin embargo, el foco del estudio de Cap no se encuentra en las consecuencias de la implantación de las políticas neoliberales, sino más bien, se centra en el proceso de construcción identitaria de los ferroviarios del sindicato La Fraternidad en vinculación con los factores económicos que podrían influir en ésta. En este escenario, el autor enfatiza la actividad ferroviaria como una profesión heredada, la cual va generando un tipo de identidad que se entrecruza con las que se van construyendo dentro de los sindicatos, en los cuales cada sección imprime una identidad distinta, aunque prevalece la dimensión socializadora de valores compartidos, con la cual se va creando un relato común. No obstante, Cap es tajante al indicar la existencia de una crisis de representatividad en los sindicatos actuales, expresado en la apatía de los más jóvenes.

Más entrada en esta década, Fernando Castillo en “Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina” (2012) se propone caracterizar las formas de recordar y narrar experiencias en torno a la memoria ferroviaria, enfocándose en el rol que ocupó el peronismo en éstas. Para ello, realiza un análisis discursivo de sus dos entrevistados, los cuales corresponden a distintas generaciones ferroviarias, yendo la evocación desde la nacionalización hasta la privatización. En cuanto a sus discursos, los ejes temáticos giran sobre la familia y la política, elaborándose una narración que remarca la bonanza del peronismo, la severidad de sus continuadores y el proceso de desestatización, marcando una contraposición entre el momento más álgido a nivel social de los ferroviarios con su irremediable declive.¹⁶ Finalmente, Castillo deja en claro la distinción entre los entrevistados, en donde el más longevo rememora la gran huelga, situada en un tiempo distinto por ambos entrevistados, por medio de la cual fomenta la persistencia de la identidad e indica el peso específico de los ferroviarios dentro de la industria nacional. Por el otro lado, el entrevistado más joven se centra en la profesión como una herencia familiar, en donde observa en la privatización una situación dolorosa de la cual no se pudo escapar, planteando con resignación que por su edad lo más práctico fue buscar trabajo rápido, aportándonos la visión de cómo los significados varían según cada generación.

Mariano Salomone problematiza en las políticas neoliberales y sus consecuencias por medio de la disputa del territorio, enfrentándose la noción de lo público, ligado al bien común, con lo privado. Éste plantea en “Territorio y política: disputa social y memoria histórica. La defensa de la Estación del ferrocarril como espacio público, Mendoza (2006-2008)” (2012), el conflicto suscitado en Mendoza sobre el uso de las hectáreas en donde se situó la ex Estación de trenes, convergiendo, en base a la mirada del terreno como espacio público, tres colectividades: ex trabajadores ferroviarios, organizaciones sociales autoconvocadas y el Colectivo Casa América. A razón de aquello, y en base a un testimonio, el autor plantea la idea de lo que pasó con la Estación es un reflejo de lo que pasó con el país, ahondando en la idea del *saqueo neoliberal*, en tanto que: “(...) en efecto, el abandono y el saqueo sufrido por

¹⁶ F. Castillo. Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina. *Cuadernos FHyCS*, 2012, 41, 73-87.

la Estación fue significado como el llevado a cabo en todo el territorio argentino durante la implementación del neoliberalismo”.¹⁷ Salomone profundiza en las perspectivas de las colectividades en torno a la Estación como espacio público a recuperar, aunque también se da tiempo de plantear cómo la privatización es la expropiación de territorios que dan un sentido de vida, que se ha construido de manera histórica, al ser visto el ferrocarril como una ocupación íntimamente ligada a la identidad del país. Es por esto que el autor observa en la Estación un lugar de memoria: expresa una temporalidad que remite a un pasado común, en donde se da la cohesión de un grupo (un nosotros), pudiéndose reconstruir relatos sobre los orígenes (de dónde venimos), llegando a configurar un horizonte de futuro (hacia dónde vamos). En dicho sentido, Salomone indica que:

“(…) desde los sectores dominantes (grupos económicos y sectores del gobierno en ámbitos estatales), la visibilidad de las ruinas resulta incómodo a la continuidad de los proyectos de modernización capitalista, en tanto pone a la vista los restos que los mismos generan”.¹⁸

En base al mismo lugar y objeto de estudio, Salomone profundiza en las miradas de los ex ferroviarios en: “Tradiciones políticas y memoria: significaciones sobre la noción de bien común en la experiencia de la lucha ferroviaria” (2012). Para ello, realiza una contextualización del proceso de privatización y del abandono de la Estación de Mendoza, precisando en las campañas mediáticas formadoras de opinión pública que desprestigiaron a los ferrocarriles y el oficio asociado a éste, en donde prevaleció la noción de que dicho sector era el causante del déficit fiscal:

“(…) la campaña mediática se sostuvo señalando los costos que pagaba el ‘pueblo argentino’ por mantener los intereses corporativos de un sector, quedando la lucha de los ferroviarios como una reivindicación particularista. La fortaleza de esa campaña redundó en una opinión pública que apuntaba a la privatización como la mejor alternativa posible al socavamiento de las solidaridades sociales, a la idea de que no había espacio para imaginar otras alternativas: ‘ramal que para, ramal que cierra’”.¹⁹

En lo referente al proceso de desmantelamiento, las memorias son distantes, ya que según consigna el autor no se realiza una asociación entre la dictadura de Videla y la privatización de la década de 1990, dado a que ésta última es la etapa a la que le prestan mayor atención y existe un mayor compromiso del tipo afectivo, junto con ser caracterizado el proceso dictatorial cómo un espacio temporal en donde no se podía hablar, individualizando los recuerdos y limitándose la socialización. El autor concluye sobre la mirada de los ferroviarios a futuro, en consonancia con el debate de la Estación como espacio público. Éstos vislumbran su acción como movilizadora de una economía moral, en donde el transporte público es visto desde un bien común, alejándose de los cálculos de gastos y utilidades propios de modelos empresariales. En este marco, Salomone señala que la lucha por la recuperación de la Estación es a la vez la lucha por la recuperación de éstos como colectivo con una visión política, la cual espera de una coyuntura propicia para volver a dar la discusión en torno a los proyectos del transporte ferroviario.²⁰

¹⁷ M. Salomone. Territorio y política: disputa social y memoria histórica. La defensa de la Estación del ferrocarril como espacio público, Mendoza 2006-2008. *Cuadernos FHyCS*, 2012, 41, 155.

¹⁸ *Ibid.*, 165.

¹⁹ M. Salomone. Tradiciones políticas y memoria: significaciones sobre la noción de bien común en la experiencia de lucha ferroviaria. *Intersecciones en antropología*, 2012, 13, 260.

²⁰ *Ibid.*, 257.

Por otra parte, Laura Golovanevsky en “Privatización y desmantelamiento ferroviario en Jujuy. Una aproximación a sus efectos en base al enfoque contra fáctico” (2012) atribuye a modo de hipótesis al proceso de privatización de la década de 1990, la mayoría de los efectos socioeconómicos negativos relacionados con la virtual desaparición del ferrocarril en Jujuy. En dicho marco, y contraria a su suposición inicial, vislumbra cómo la privatización de la era Menemista es la conclusión de un proceso más extenso que se remonta al Plan Larkin (1959) o incluso a épocas aún anteriores. Con respecto a las consecuencias sociales, la autora apunta al hecho de que entre 1985 y 1998 se perdieron 150.000 empleos aproximadamente, tomando en consideración a las siete empresas estatales más grandes de Argentina (teléfonos, correos, transporte aéreo, transporte ferroviario, gas, energía eléctrica y agua), conllevando a que muchos trabajadores no lograron reinsertarse de manera cabal dentro del nuevo mercado laboral, afectando incluso hasta el día de hoy la vida de numerosos hogares. Golovanevsky enuncia dichos efectos con el fin de realizar un recorrido históricos a través de los hitos del ferrocarril en Argentina, destacando: la pionera lucha sindical de los ferroviarios durante el primer período de Hipólito Yrigoyen (1916-1922); la nacionalización de 1948 bajo el primer gobierno de Perón; la baja del volumen de cargas en la década de 1950; el Plan Larkin (1959) y la resistencia obrera al proceso; y por último, la dictadura de Jorge Videla (1976-1983) como la aplicación de los lineamientos del Plan Larkin (levantamiento de líneas, cierre de ramales y supresión del servicio en ciertos sectores) y la reducción de la planta de trabajadores de 150.000 (1976) a 98.000 (1980). Frente a esto, la autora utiliza el enfoque contra fáctico²¹ para calcular el efecto que tendría el uso del ferrocarril hoy, buscando contrarrestar los argumentos técnicos y económicos que imperaron al momento del desmantelamiento, concluyendo que:

“(…) una primera aproximación cuantitativa nos muestra que aun con el deterioro histórico sufrido y las malas condiciones en que se presta el servicio, el ferrocarril podría aun significar un ahorro en términos del producto en relación al uso del transporte automotor de carga. Si bien es una estimación provisoria, realizada con dificultad por la deficiencia de información, y tomando solo el caso del Belgrano Cargas, que es la línea de interés por arribar a la provincia de Jujuy, muestra que valdría la pena intentar cálculos más precisos en ese mismo sentido para corroborar este resultado inicial”.²²

Siguiendo la línea de estudios argentinos, Alberto Sosa desarrolla en “Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los talleres de Tafí Viejo (Tucumán, Argentina)” (2014) el impacto que tuvo las políticas de privatización a través del análisis de las transformaciones subjetivas e identitarias de los ex ferroviarios, junto con plantear las estrategias de resistencia y las nociones que construyeron éstos en torno al pasado reciente. El autor, al igual que en las investigaciones anteriores, señala la existencia de un imaginario social que vincula al declive del ferrocarril como un proceso que atravesó varias décadas hasta llegar a las políticas neoliberales de Menem. Pese a esto, indica cómo las políticas en torno al ferrocarril previa a la década de 1990 son de menor importancia al proceso mismo, diferenciándose de lo expuesto por los autores anteriores, y en cierta manera, de la memoria de varios ferroviarios. En ese sentido, Sosa precisa en el cambio de paradigma que se fue estableciendo al momento de argumentar el porqué del proceso, pasando a ser vista la labor ferroviaria por la opinión pública como la responsable del déficit del país,

²¹ Golovanevsky indica dicho enfoque de la siguiente manera: “Utilizando la metodología del ‘ahorro social’ Fogel desarrolla un enfoque contra fáctico, tomando un año en el cual los ferrocarriles se encontraban en el máximo de su desarrollo en los Estados Unidos (1890) y suponiendo que en ese momento no hubieran existido los ferrocarriles, calcula el efecto de reemplazarlos por medios alternativos de transporte”.

²² L. Golovanevsky. Privatización y desmantelamiento ferroviario en Jujuy. Una aproximación a sus efectos en base al enfoque contra fáctico. *Cuadernos FHyCS*, 2012, 41, 137.

instalándose en el imaginario social la idea de que el ferrocarril era un transporte atrasado y deficitario que impedía el desarrollo de la nación, quedando atrás la visión de que dicha profesión se vinculaba con la modernidad y el progreso.²³

Sosa, valiéndose de la historia oral a través de la entrevista a ex ferroviarios de Taffí Viejo, establece los ejes en torno a la rememoración de los años de dictadura (1976-1983), prevaleciendo la visión de la represión y el cierre de la fundición junto a los talleres, los cuales serían reabiertos en democracia. En cuanto al proceso de desmantelamiento y la resistencia obrera, el autor define al accionar sindical de la época como afín al gobierno y, por ende, al modelo de privatización, siendo fundamental al ser visto el rol de éstos como un ejecutor. Frente a esto, varios trabajadores lograron plantear estrategias divergentes con el sindicato, logrando desplazarlo como órgano de representación, lo cual les permitió resistir de buena forma el primer aluvión privatista. Sin embargo, las condiciones no mejoraron con el avance de la década, lo cual decantó en una fractura del movimiento, conllevando al paso desde la resistencia a la adaptación y supervivencia. Sosa concluye señalando que:

“(…) a más 20 años del proceso de privatización ferroviaria el resultado es lúgubre; 90.000 ferroviarios fueron despedidos o jubilados, el 80% de la red férrea se encuentra inutilizable, y cientos de localidades que vivían del mercado generado por el ferrocarril están hoy convertidos prácticamente en pueblos fantasmas”.²⁴

Juan Ignacio Discoli se sumerge en las prácticas de asociatividad ferroviaria en su artículo “Memoria e identidad de los trabajadores ferroviarios; el riel y el acero como carnadura viva de un proyecto histórico soberano” (2015). Éste remarca cómo el sindicato, el club ferroviario, la familia, las mutuales y las sociedades de socorros mutuos conformaron procesos colectivos en los que se fue construyendo una identidad común, repercutiendo en la proyección de proyectos históricos, políticos y culturales. A su vez, establece el sentido de comunidad que se genera en el empleo, al vincularse directamente con la familia, permitiendo el desarrollo de lazos de solidaridad dentro de los espacios sociales recientemente señalados. Discoli, contrario a los estudios anteriores, no se sumerge en la naturaleza, ni en las memorias en torno a la privatización, solamente plantea cómo el principal argumento para el desmantelamiento se basó en el déficit ferroviario, enunciando finalmente que:

“(…) entendemos el proceso de desguace de la comunidad del ferrocarril, como un ‘ferrocidio’, donde la implantación de la economía neoliberal fue la destrucción de la red social ferroviaria y de la riqueza de lo público para interrumpir un camino de desarrollo”.²⁵

Para concluir las investigaciones en Argentina, Luisina Agostini y Carolina Brandolini en “El ocaso de Laguna Paiva, la ciudad del riel. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres” (2016), se proponen analizar las representaciones sobre el cierre de los talleres y la ausencia o presencia de resistencia frente al proceso. En dicho marco de ideas, las autoras definen a Laguna Paiva como la ciudad del riel, al señalar cómo ésta corresponde a una localidad moldeada por la impronta ferroviaria, dando cuenta de una identidad común que se forjó en torno a los talleres. En lo referente al estudio, Agostini y Brandolini analizan las memorias de los ex ferroviarios en relación a tres momentos o ejes: 1) características del proceso mismo del cierre de los talleres ferroviarios;

²³ A.Sosa. Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los talleres de Taffí Viejo (Tucumán, Argentina), en *História Oral*, 2014, 193-214.

²⁴ *Ibid.*, 214.

²⁵ J. Discoli. Memoria e identidad de los trabajadores ferroviarios; el riel y el acero como carnadura viva de un proyecto histórico soberano, en *XII Jornadas Rosarinas de Antropología sociocultural*, 2015, 1.

2) ausencia o presencia de acciones de resistencia tendientes de frenar dicho proceso; 3) percepciones y expectativas en cuanto a la conformación de una cooperativa de trabajo que surgió en el contexto del cierre. Para ello realizaron 10 entrevistas semiestructuradas a ex ferroviarios, teniendo éstos como característica distintiva: quienes se reubicaron en la cooperativa luego del cierre, quienes quedaron desocupados y quienes presentaron una resistencia activa por medio de sus militancias políticas. De igual forma, suman como elemento de análisis la prensa como medio formador de opinión pública, para ello revisan el diario El Litoral entre enero de 1992 y marzo de 1994.

Las autoras señalan la existencia de un proceso de resistencia a través de la formación de una cooperativa (Cotilpa), integrada por 150 trabajadores de los 370 que quedaban en los talleres. En la rememoración se producen visiones distantes, en tanto que la selección de quiénes pasaban a ésta se habría basado en mecanismos arbitrarios, a los que se suman, como elementos de distanciamiento de acuerdo al recuerdo, las militancias y las diferencias de edad. Aun así, las opiniones de los obreros establecen la comparación entre la gran huelga de 1961 y la escasa resistencia frente al cierre de la década de 1990: “(...) nos dice (Carlos P., entrevistado) que entre las jornadas heroicas de 1961 y la apatía de 1993 me parece que hay una generación que falta, porque no logramos eco en la comunidad”.²⁶ Con respecto a las consecuencias del cierre, las autoras establecen el punto de mira en la economía ferroviaria, la cual iba más allá de quiénes se nutrían directamente de las arcas de la empresa, sino más bien incluía a la comunidad de Laguna Paiva, la cual es definida por uno de los entrevistados como “un pueblo muy comprador, muy familiaro”:

“(...) uno de los entrevistados nos relata ‘Se vino abajo, Paiva quedó como un pueblo muerto acá, viste... Después del cierre de los FFCC se murió Paiva... Antes tenía más vida. Imagínate... eran 4000 obreros... Y Paiva, era un pueblo netamente ferroviario, viste... ¡Y aparte los clubes! Había muchos clubes de bocha en Paiva para la gente grande, que trabajaban bien, y eso se perdió todo... porque se perdió el ferroviario y se perdió todo’.”²⁷

Agostini y Brandolini también encuentran visiones disímiles al momento del cierre, especialmente de quienes se veían tentados por los altos montos de dinero recibidos como indemnización por retiros voluntarios, aunque plantean que una vez agotados los dineros, el problema del desmantelamiento se hizo visible, repercutiendo en la idea de trauma. Otra visión discordante es la de los militantes, quienes realizaron un análisis mayor y mantienen, en palabras de las autoras, un proceso reflexivo que se ha extendido con el tiempo, para ello destacan el pasaje de una entrevista: “(...) el obrero nunca entendió lo que tenía, pensó que eso era una montaña inamovible. Paiva interpretó que los talleres eran algo así, que siempre iban a estar allí. No se dieron cuenta de que eran una empresa, eran una industria, eran parte de un modelo económico que iba a tener un ciclo de vida”.²⁸ Finalmente, las autoras concluyen en las distintas visiones que aportan los obreros, en base a sus características propias, aunque:

“(...) sin embargo, en todos ellos, es posible detectar las marcas que la clausura de la fuente de trabajo imprimió en sus subjetividades. Sin dudas este acontecimiento, como afirmamos, resultó traumático e instauró un antes y un después en la experiencia de este colectivo de

²⁶ L. Agostini y C. Brandolini. El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusión y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres. *Revista Digital Universidad Nacional de Rosario*, 2016, 113.

²⁷ *Ibid.*, 404.

²⁸ *Ibid.*, 108.

trabajadores que reconfiguró su identidad y la de toda la comunidad obrera de Laguna Paiva. Por eso podemos hablar de un trauma colectivo”.²⁹

Otro estudio con características similares a los anteriores es el de Ana María Botey para Costa Rica: “Los trabajadores ferroviarios en la encrucijada neoliberal” (2006). En éste, Botey busca conocer las respuestas de los ferroviarios a las políticas promovidas por el Estado costarricense en las décadas de 1980 y 1990, con el fin de desnacionalizar y privatizar los ferrocarriles. En dicha línea, apela a la visión homogénea dentro de América Latina de la labor ferroviaria y su desarrollo: articulados en un inicio dentro de enclaves económicos del capital extranjero hasta dar paso a las nacionalizaciones, sumándole a ello sus dinámicas típicas, tales como la conformación de mutuales y sindicatos, siendo los paros y huelgas sus mecanismos de presión. Una vez establecido aquello, indica como fenómeno común al mundo subdesarrollado, el deterioro de los ferrocarriles durante la década de 1980, prevaleciendo dicho argumento al momento de dar paso a las políticas de ajuste estructural. En cuanto a las consecuencias, la autora remarca el hecho de pasar desde una profesión que los unía durante toda su vida laboral a una empresa, para transitar hacia una inestabilidad laboral e incertidumbre sobre su futuro. Del mismo modo, afirma que, durante el proceso de privatización, los testimonios de los trabajadores ferroviarios hablan de un aumento en las tensiones, las cuales en algunos casos derivaban en enfermedades nerviosas, conmocionando al entorno doméstico y familiar. Botey, finalmente concluye que:

“Las organizaciones sindicales no lograron reponerse del golpe recibido en diciembre de 1990, cuando se produjeron los despidos masivos. Frente a la arremetida se quedaron paralizadas, no hubo acciones, no se emitió un comunicado, nada sucedió (...) Es probable que consideraran que la batalla se había perdido, un asunto en el que no se equivocaban, debido a que las medidas de presión usadas en el pasado, tales como las huelgas y los paros, en el nuevo contexto, carecían de eficacia, pues su ejecución brindaba a las autoridades políticas el pretexto que necesitaban para finiquitar el servicio”.³⁰

2.2 Justificación

El fundamento de la presente investigación dice relación con lo expuesto con anterioridad: la instauración del modelo neoliberal por parte de la dictadura cívico-militar generó un giro dentro de la lógica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, readecuando su función histórica, desde una social, hacia otra comercial, a través de la implantación de políticas de racionalización y autofinanciamiento, que terminaron por depreciar en un 55% a la centenaria Empresa estatal de transportes. A partir de ahí, asistimos a la virtual desaparición de los ferroviarios, como un actor relevante de la clase trabajadora a lo largo del siglo XX. Por lo cual, comprendemos como necesario conocer la visión de éstos sobre el proceso de desmantelamiento de Ferrocarriles, extendida entre la dictadura cívico-militar hasta la transición democrática, que condujo a su extinción como actor social. Junto con ello, buscamos explorar en sus visiones en cuanto a las consecuencias sociales y territoriales que vislumbran en la ciudad de La Calera, tras la privatización de la Empresa.

²⁹ Ibid., 116.

³⁰ A. Botey. Los trabajadores ferroviarios en la encrucijada neoliberal. Revista de Historia de América, 2006, 137, 101.

3. Problema

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado (FF.CC. del Estado), creada en 1884, llevó a cabo desde aquel entonces, hasta mediados del siglo XX, la labor monopólica del transporte en Chile. Ésta sirvió por un largo tiempo a las élites exportadoras, en su objetivo de insertarse dentro de la economía mundial, además de ejercer una función vital en la construcción de la nación, al unir el territorio desde Iquique hasta Puerto Montt dentro de la primera mitad del siglo XX. En torno al paso del tren se construyeron pueblos y ciudades, que vincularon su economía con la red ferroviaria, determinando dicho medio de transporte los tiempos del día, y siendo visto como la puerta de entrada en cada ciudad. Pese a ello, la innovación tecnológica, expresada en el surgimiento de nuevos medios de transporte, y el cambiante manejo de la Empresa, conllevaron a una serie de dificultades y déficits económicos que se evidenciaron con mayor fuerza a mediados del siglo pasado, los cuales fueron asumidos por el Estado a través de aportes fiscales, al ver éste en Ferrocarriles una empresa de importancia social.

A contar de 1973, la dictadura cívico-militar instalada a la fuerza, implantó una serie de políticas neoliberales en Chile, desestructurando el Estado Benefactor, y consigo, la orientación de la Empresa, pasando ésta de tener un rol social a otro comercial, siendo el déficit económico el principal argumento esgrimido para aplicar políticas de racionalización previo al autofinanciamiento. Dichas políticas tuvieron como rasgo distintivo: la venta de activos considerados prescindibles, la disminución de personal, el retiro de la subvención especial, la nula inversión en infraestructura, y el cierre de maestranzas y ramales, siendo la clausura de la Red Norte su máxima expresión.

En 1990, con la vuelta a la democracia en Chile, FF.CC. acumuló un pasivo financiero de US\$ 104 millones, siendo uno de los principales argumentos esgrimidos por el Gobierno de Patricio Aylwin para presentar un proyecto de ley que modificó la Ley Orgánica de Ferrocarriles, propiciando la participación privada dentro de la Empresa. La discusión desarrollada entre 1991 y 1992 tuvo como resultado la privatización de la Red Norte, la concesión del área de cargas en la Red Sur, y el desmantelamiento de un servicio nacional de pasajeros, centrándose, por medio de filiales de EFE, en determinadas zonas consideradas rentables (Metro Regional Valparaíso, Metrotren Nos, Metrotren Rancagua y Biotren).

A raíz de estos procesos, pretendemos observar, a partir de los relatos de los ex trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en La Calera, las consecuencias sociales que éstos vislumbran durante el desmantelamiento de Ferrocarriles (1973-1995). Existirían en los procesos de racionalización, autofinanciamiento y privatización de FF.CC., elementos de continuidad entre la dictadura cívico-militar y la transición democrática, siendo éste último período, el punto culmine del desmantelamiento. Las características de estos procesos políticos-económicos contribuyeron al desarrollo de memorias impeditas y resignadas en los ex ferroviarios, que observan dicho período como un proceso traumático e irreversible, en donde se desarticuló la base social territorial del trabajo ferroviario para fortalecer la reproducción del sistema neoliberal desde el territorio.

3.1 Preguntas del problema y objetivos

a) Preguntas del problema

1) ¿Cómo recuerdan los ex ferroviarios el proceso de aplicación de las políticas de racionalización y autofinanciamiento en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en La Calera durante la dictadura cívico-militar (1973-1989)?

2) ¿Cuáles fueron los posicionamientos que desarrollaron los ex ferroviarios de La Calera durante el proceso de discusión de la modificación de la Ley Orgánica de Ferrocarriles (1991-1992) y la posterior privatización de dicha Empresa, llevado a cabo en el proceso de transición democrática?

3) Una vez consumada la privatización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado: ¿Qué consecuencias sociales produjo la privatización de FF.CC. en sus trabajadores en La Calera y en el territorio?

b) Objetivos

1) Describir, en base a las memorias de los ex ferroviarios, los procesos de aplicación de las políticas de racionalización y autofinanciamiento en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en La Calera durante la dictadura cívico-militar (1973-1989).

2) Establecer los posicionamientos que desarrollaron los ex ferroviarios de La Calera durante el proceso de discusión de la modificación de la Ley Orgánica de Ferrocarriles (1991-1992) y la posterior privatización de dicha Empresa, llevado a cabo en el proceso de transición democrática.

3) Establecer las consecuencias sociales derivadas de la privatización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en los ex trabajadores de ésta en La Calera, y en el territorio.

3.2 Hipótesis

De acuerdo al contexto previamente señalado, es posible afirmar las siguientes hipótesis:

1. La historia de la Empresa de los Ferrocarriles de Estado muestra que ésta durante el Estado Benefactor, desarrolló una política social basada en el reconocimiento de los derechos sociales y laborales de sus trabajadores y un conjunto de disposiciones que proyectaron estos principios al resto de la sociedad. Desde el golpe de estado de 1973, la Empresa, a partir de argumentos de rentabilidad económica, implementaría un conjunto de medidas orientadas al autofinanciamiento, expresadas en las etapas de: racionalización (1973-1979), autofinanciamiento (1980-1989) y privatización (1990-1995). La historia reciente de Ferrocarriles en el período 1973 -1995, muestra la continuidad de esta política entre la dictadura cívico-militar y la transición democrática, y el propósito de desmantelamiento general de la Empresa, la extinción de sus trabajadores como actores sociales a partir de la pérdida de los derechos sociales y laborales, y el trastocamiento de la base social territorial que conformó su identidad sociopolítica.
2. Los trabajadores ferroviarios de La Calera recuerdan los procesos de racionalización (1973-1979) y autofinanciamiento (1980-1989) implementados en Ferrocarriles a partir de una memoria impedida, caracterizada por la presencia de experiencias traumáticas ante el quiebre de las dinámicas de asociatividad ferroviaria desarrolladas a lo largo del siglo XX. El recuerdo de dichos procesos produce memorias recluidas que, debido a los contextos sociopolíticos en que se han generado, se caracterizan por su distancia de un correlato colectivo y resignifican su relación con la vida cotidiana en el territorio desde la pérdida y la extinción.
3. Los trabajadores ferroviarios de La Calera recuerdan el proceso de privatización (1990-1995) implementado en Ferrocarriles durante el período de transición democrática, en el Gobierno de Patricio Aylwin, a partir de una memoria resignada, que enfatiza la visión de dicho proceso como un momento culmine de uno más extenso, que vendría dado desde el inicio de la dictadura cívico-militar, ante el cual se posicionaron levantando proyectos alternativos que fueron derrotados.

4. Los trabajadores ferroviarios de La Calera expresan como resultado del proceso de desmantelamiento de Ferrocarriles, la pérdida de identidad colectiva, al producirse un quiebre en la relación histórica entre La Calera y la labor ferroviaria. A lo cual se suman, los cambios en la vida cotidiana y el territorio, marcados por la desaparición de lugares de comercio, ocio y socialización, y una forma de vivir ligada a la economía ferroviaria.

4. Marco teórico

4.1 Historia del Tiempo Presente

A contar de la década de 1970 se produjo una serie de nuevas demandas hacia la historia por parte de diversos grupos sociales, como fue el caso de obreros, regionalistas, movimientos feministas y movimientos homosexuales, que abogaban por el reconocimiento de sus propias trayectorias frente a la historia del tipo nacional que predominaba, a ello se le sumó un requerimiento social de memoria en el contexto de los juicios por crímenes de lesa humanidad, principalmente luego de la Segunda Guerra Mundial, momento en el cual la memoria de los testigos comenzó a volverse central en los debates públicos, primando en dichos juicios una superposición entre justicia, memoria e historia. Este escenario fue proclive para que varios historiadores emprendieran nuevas formas de hacer historia, posicionándose la historia oral, la historia desde abajo o la historia de las mujeres de inmediato en un primer plano.³¹ En dicho contexto, emergió en Francia el Instituto de Historia del Tiempo Presente (1978), punto de partida para François Bédarida en lo que a estudio del tiempo de la experiencia vivida se refiere, teniendo como foco principal la incitación a la investigación a enfrentarse a lo muy contemporáneo, legitimando de esta forma dicho estudio sobre ésta rama del pasado y desquebrajando la división entre historia y periodismo, en tanto que se asociaba con ésta última labor el campo de conocimiento sobre la inmediatez. El potencial de este nuevo enfoque reside en la centralidad sobre la memoria de los testigos, quienes poseen la experiencia y la memoria de un tiempo vivido, situándose en un marco de temporalidad extendida, la cual tiene como característica principal la memoria de las cosas pasadas y las expectativas de las cosas por venir, algo a lo que Reinhart Koselleck se refiere con los conceptos de campo de experiencia y horizonte de expectativa, situándose el acontecimiento como una tensión entre ambas categorías.³²

Contrario a los presupuestos básicos de la historiografía más tradicional, que aboga por una distancia temporal frente a los hechos, a razón del apaciguamiento de los fervores partidistas con el fin de realizar un análisis lo más parcial posible, la Historia del Tiempo Presente mueve sus márgenes en el devenir del tiempo histórico. En dicho plano, Eugenia Allier indica que la distancia temporal constituyó una posición casi epistemológica desde la tradición historiográfica positivista del siglo XIX hasta luego de la Segunda Guerra Mundial, desacreditando posturas que fueron observadas como acción militante. Pese a esto, una vez iniciada la segunda mitad del siglo XX, se dio precisamente el triunfo de una historiografía más militante dentro de las universidades, especialmente por medio del marxismo, abriéndose la disciplina al estudio de diversos grupos sociales. Sin embargo, la objeción a la Historia del Tiempo Presente sigue redundando en aspectos similares, tal como la exigencia de distancia temporal como garantía de objetividad. La sospecha sobre el testimonio es otra crítica para esta perspectiva, dado que éste recorre desde la percepción de una escena vivida, pasando por la retención del recuerdo, hasta llegar a su fase declarativa y narrativa. Aun así, Paul Ricouer señala que no debe ser olvidado que no todo comienza en los archivos, sino más bien con el testimonio, y que es éste en última instancia la mayor prueba para asegurarnos de que algo ocurrió. En la misma línea, Bédarida indica que el trasfondo principal a esta serie de críticas es el hecho de que se deba analizar un tiempo histórico del cual no se conoce ni el final, ni el resultado concreto.

³¹ E. Allier. Ética y política en el historiador del Tiempo Presente. *Teoría de la Historia*, 2010, 1, 152.

³² F. Bédarida. Definición, método y práctica de la Historia del tiempo presente. *Cuadernos de historia contemporánea*, 1998, 20, 20.

En cuanto a una definición de Historia del Tiempo Presente, Allier precisa que en la actualidad muchos historiadores consideran que los diversos proyectos de Historia del Tiempo Presente no poseen líneas claramente definidas, y que aquello sigue siendo objeto de dudas y reacomodos. Aun así, Aróstegui afirma que, el estudio del Tiempo Presente comprende como históricos, los instantes que se van encadenando y adquiriendo sentido en nuestra experiencia vital y en lo cotidiano, por lo cual, predomina una visión histórica en la que el sujeto activo, asume y también escribe la historia, lo cual demanda una dimensión ética y política para con el historiador, quien debe mantener una responsabilidad con la alteridad de los sujetos y la construcción de sus verdades, existiendo una distancia crítica que implica tener una visión global frente a la subjetividad de quien protagonizó el tiempo en estudio. Por consiguiente, la Historia del Tiempo Presente significa la construcción explicativa que van generando los sujetos en torno a la historia de cada época desde su propia perspectiva.³³ Ésta no constituye Historia-Pasado, sino más bien Historia-Presente, ya que lo que prima es la relación que mantiene el sujeto desde su presente con el pasado. Por lo cual, el foco se encuentra en los significados que éste le va dando a los distintos acontecimientos pasados, por sobre una reconstrucción fiable de los hechos. Del mismo modo, se produce un cambio en la noción de acontecimiento, insertándose en una perspectiva dinámica cercana a la vivencia de los actores, superando binomios tales como: estructura y contingencia, tiempo largo y tiempo corto, y ruptura y continuidades.³⁴

En lo que respecta a su metodología, ésta se basa en enfoques comparativos e interdisciplinarios y en el uso de nuevas fuentes, tal como constituyen las del tipo oral, residiendo su fuerza en la posibilidad de entrevistar a los testigos. En este sentido, la relación intrínseca entre Historia del Tiempo Presente e Historia Oral queda a la vista, siendo entendida esta última como una creación conjunta entre un testigo y el historiador, basada en los recuerdos del primero en forma de narración. El uso de la entrevista y la relación en torno a la comprensión de los testigos los aglutina, interviniendo ambos en una triangulación entre lo imaginario y referencial, dimensiones historiográficas y el espacio social de su desarrollo.³⁵ El potencial de la entrevista se encuentra en el acceso a las voces ocultas y la experiencia de vida, esferas escondidas como podría ser la cultura informal del trabajo, mitos y tradiciones, y estableciendo conexiones entre vidas.³⁶ Dicho testimonio, está entrecruzado por la propia subjetividad, siendo entendida ésta última como las formas culturales y los procesos cognitivos a través del cual los sujetos configuran el mundo y se sitúan en la historia, interviniendo las representaciones colectivas, las elecciones individuales o grupales y el entramado entre lo privado y lo público que crea las relaciones sociales.³⁷ Un punto de conflicto en torno a la entrevista dice relación con la posibilidad por parte del narrador de contar lo ocurrido en un sentido histórico, el deseo de hablar de sí y auto representarse, junto con el cruce respecto a su propia imaginación. Frente a esto, Alessandro Portelli remarca esa necesidad de presencia en la historia con el fin de ahondar en la explicación en torno a lo que ha ocurrido, señalando que las entrevistas son documentos del presente en un plano lingüístico, el cual representa dimensiones de contradicción y complejidad. A su vez, remarca que el cruce con otras fuentes tiene como fin la interpretación por sobre la verificación y la reconstrucción exacta de los hechos.

³³ J. Aróstegui. Ver bien la propia época (nuevas reflexiones sobre el presente como historia). *Sociohistórica*, 2001, 9-10, 29.

³⁴ H. Rousso. Para una historia de la memoria colectiva: el post-Vichy. *Aletheia*, 2012, 3, 5, 3.

³⁵ A. Portelli. El uso de la entrevista en la historia oral. *Anuario de la Escuela de Historia*, 2017, (20), 39.

³⁶ P. Thompson, *op. cit.*, 22.

³⁷ R. Fraser, *op. cit.*, 81.

Las dimensiones de contradicción y complejidad son expuestas por Portelli en su investigación: “Historia y memoria: la muerte de Luigi Trastulli”. En ella, relata un hecho sucedido en 1949 en el poblado de Terni: la muerte del obrero Luigi Trastulli, producida tras un confuso incidente entre la policía y un gran número de obreros a la salida de la jornada laboral. Conforme aquello, Portelli describe una situación paradójica: la convergencia de relatos equivocados dentro de la memoria colectiva de dicha localidad, trasladando la muerte del obrero desde las protestas contra la OTAN de 1949 hacia la resistencia obrera frente a los despidos en Terni entre 1952 y 1953. De esta forma, el autor apunta a cómo la memoria colectiva del pueblo busca curar la dignidad obrera herida mostrándose en concordancia con un espíritu de combate, realzando la figura de Trastulli como mártir de la lucha obrera. El hecho concreto a destacar es la modificación de la secuencia en torno a los sucesos, trasladando la muerte desde 1949 hacia un 1953 donde sí hubo una reacción obrera. En lo que respecta al ejercicio de las entrevistas, dicho autor sostiene cómo el equívoco no era casual, pese a que éste les daba a entender que podía haber un error, primando, en ésta misma serie de relatos, posturas que situaba a cada quien en el lugar de los hechos o muy cerca de él, siendo participe de la propia historia. Concluyendo, de esta manera, que a pesar de que la historiografía recuerde dicho intervalo de tiempo como una secuencia de acontecimientos discretos, los obreros de Terni lo observan como una lucha continuada, siendo el foco de la investigación estudiar el porqué de dicha significación dentro de la memoria colectiva de Terni.³⁸

Conforme a lo expuesto, Rousso observa una doble tensión dentro de la Historia del Tiempo Presente, y en específico, en los historiadores que adhieren a dicha propuesta. Ésta tensión radica en la necesidad, por un lado, de una narrativa que se vincule a una verdad histórica objetivable, mientras que, por otro, que dicha escritura dé cuenta del desarrollo de las representaciones de los sujetos en donde esté incluido el error y el mito. Dichos elementos, señala Rousso, se entrecruzan con la dificultad del abordaje científico, el cual se cree capaz de mantenerse fuera de las mitificaciones y errores que intenta comprender. La respuesta a esto, dice el autor, se encuentra en la necesaria puesta en situación del historiador, en otras palabras: cualquier análisis de las representaciones colectivas requiere, por parte del investigador, un conocimiento del tipo histórico con precisión respecto al acontecimiento en cuestión.³⁹

4.2 Memoria

La historia como ciencia, configura representaciones y reconstrucciones, dotando al pasado de objetividad, y estableciendo una discontinuidad entre lo que los contemporáneos creían vivir o haber vivido, con la evaluación científica de dichas creencias. En este entramado de relaciones, interviene la asociación entre el tiempo y el espacio: tiempo en el que se desarrollan los acontecimientos y espacio donde se desplazan los sujetos de la historia narrada. Configurándose, según Ricoeur, una dialéctica del espacio y del tiempo: para el primer caso, dialéctica en torno al espacio vivido, el espacio geométrico y el espacio habitado; para el segundo, dialéctica en relación al tiempo vivido, al tiempo cósmico y al tiempo histórico. Así mismo, la estructura de la producción historiográfica responde a una fase tripartita, a saber: 1) Fase documental, 2) Fase explicativa, y 3) Fase representativa, en relación a la configuración escrituraria del discurso, tendiente a una factibilidad de los acontecimientos.⁴⁰

³⁸ A. Portelli. Historia y memoria: la muerte de Luigi Trastulli. *Historia y fuente oral*, 1989, 19.

³⁹ H. Rousso, *op. cit.*, 10.

⁴⁰ P. Ricoeur. *La memoria, la historia y el olvido*. (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2013), 198.

En este sentido, la relación entre historia y memoria está dada por la tensión entre la experiencia del tiempo vivido y la escritura de la historia, posicionándose la confusión entre los hechos probados, los cuales no necesariamente deben coincidir con lo sucedido, y los acontecimientos sobrevenidos, comprendiéndolos como el contenido de un enunciado que intenta representar una factibilidad. Dicha dualidad, entre memoria e historia, interactúa de manera constante, surgiendo la relación entre memorias fuertes, memorias débiles y escritura de la historia. Con respecto a los dos primeros conceptos, las memorias fuertes hacen referencias a las memorias oficiales, promovida por instituciones como el Estado, y que tienen la capacidad de aplastar a las memorias débiles, las cuales han de ser entendidas como memorias escondidas y subalternizadas. Referente a esto, Enzo Traverso coloca como ejemplo la barbarie del holocausto, en donde se evidencia la primacía de la memoria del horror de los campos de concentración, poniendo el foco en el pueblo judío como víctima principal, pasando por alto el dolor de homosexuales, militantes de izquierda, gitanos y prisioneros de guerra, comprendiéndose de esta manera la relación entre las memorias fuertes, extendidas institucionalmente, con la escritura de la historia.⁴¹

En contrapartida, Portelli señala que la memoria se construye en función del recuerdo como configurador narrativo del acontecimiento, más allá de la facticidad del suceso. En consecuencia, la memoria no es un espejo, ni una reproducción exacta de lo sucedido, más bien, corresponde, a un hecho del cual se debe reflexionar, buscando el sentido en las experiencias de los sujetos. De la misma manera, constituye una relación intrínseca entre el presente y el pasado, en donde éste último puede ser estático, contrario al presente, que es dinámico, por lo cual, se infiere, que la memoria se establece en una continua relación de cambio, donde interviene la dialéctica del recuerdo y del olvido, la cual se encuentra vulnerable a distintas utilizaciones y manipulaciones.⁴² De la misma forma, Ricoeur indica, que en los discursos de la memoria interactúan los estadios de conciencia del yo individual y la capacidad de las entidades colectivas para conservar los recuerdos comunes, generándose una apropiación, en cuanto capacidad comprensiva, en la relación entre la acción y su agente. Conforme aquello, Rousso afirma que la memoria garantiza la perpetuación de un individuo o de un grupo social, dentro del entramado de las rupturas de la historia, considerando las relaciones de alteridad. Por un lado, con el tiempo que transcurre y asegura la permanencia simbólica e imaginaria del grupo, mientras que, por otro lado, con otros grupos y sus respectivas memorias, fomentando la configuración identitaria.

Igualmente, Ricoeur en “La memoria, la historia y el olvido”, realiza en una primera instancia una descripción en torno a la fenomenología de la memoria, diferenciando los conceptos griegos *mneme* y *anamnesis*, correspondiendo en el primer caso al simple hecho de recordar, el cual sobreviene de manera instantánea, mientras que el segundo se vincula a la rememoración, como búsqueda activa frente a la presencia de lo ausente. Con respecto a aquello, dicho autor añade que, el acto de recordar se produce con el paso del tiempo, interviniendo en la rememoración la primera impresión y su retorno, indicando cómo los actos de rememoración se producen una vez que un cambio llega a producirse luego de otro. De la misma manera, remarca la problemática griega en torno a la *anamnesis* (rememoración) y el *phantasma* o *phantasia*, por medio del cual interviene la imaginación, por consiguiente, dice Ricoeur, existirá una amenaza latente de confusión entre rememoración e imaginación, afectando la idea de fidelidad asociada a la función efectiva de la memoria. En línea con lo

⁴¹ E. Traverso. *El pasado instrucciones de uso: historia, memoria, política*. (Madrid, Ediciones Jurídicas Sociales, 2004), 54.

⁴² P. Nora. *Pierre Nora en Les lieux de mémoire*. (Santiago, LOM ediciones, 2009), 20.

anterior, Traverso, siguiendo a Rousso, establece las etapas dentro del desarrollo del tiempo en la memoria, estructurándolo de la siguiente manera: 1) acontecimiento, comprendido como un hecho de importancia que produce un viraje con lo preestablecido, y que en algunos casos se vincula con un trauma; 2) fase de represión, momento en que el recuerdo es suprimido; y finalmente, 3) *anamnesis* o el retorno de lo reprimido.

Otro elemento que interviene, dentro de la configuración de la memoria, es el olvido. Éste, indica Elizabeth Jelin, se produce frente a acontecimientos traumáticos que provocan fisuras en la capacidad de narrar o, dicho de otro modo, es la imposibilidad de incorporar dentro de la propia narrativa el acontecimiento pasado. En este sentido, la autora plantea que el olvido no es equivalente a la ausencia, sino más bien, es la presencia de esa ausencia, la representación de algo que estaba y que dejó de estar, siendo silenciada o negada. De igual manera, el olvido mantiene una relación directa con silencio, en tanto que en toda narrativa construida en torno al pasado interviene un proceso de selección. Jelin, igualmente, plantea que existe una multiplicidad de situaciones en donde se manifiesta olvidos y silencios, indicando tres tipos de olvido: olvido profundo y definitivo, en un plano de voluntad o política de olvido y silencio; olvido evasivo, siguiendo a Ricoeur, definido como un intento de no recordar lo que puede herir, colocándolo en el contexto de períodos históricos caracterizados por grandes catástrofes sociales; olvido liberador, desde una perspectiva individual, liberándose una carga pasada con miras hacia el futuro.⁴³

Ahora bien, en cuanto a la condición de posibilidad de la memoria, en un sentido disciplinario, ésta se encuentra íntimamente ligada a la aceleración de la historia, y la ruptura que generó la modernidad con estructuras pasadas de larga duración, acabando con marcos estables, en donde el pasado cohabitaba, tanto en el presente, como en el futuro. En consecuencia, Pierre Nora, ejemplificando en base a dicho resquebrajamiento, afirma el hecho de que: “(...) si aún habitáramos nuestra memoria, no necesitaríamos destinarle lugares. No habría lugares, porque no habría memoria arrastrada por la historia. Cada gesto, hasta el más cotidiano, sería vivido como la repetición religiosa de lo que se ha hecho desde siempre, en una identificación carnal del acto y del sentido”.⁴⁴ El mismo Nora, indica cómo por medio de la historiografía se da la utilización política de la memoria en función de precisar de qué manera la República, en su caso de análisis la francesa, requiere de la construcción de una memoria colectiva que fomente un fondo común de experiencias y rasgos correspondientes a una cultura nacional.

Nora en “Les lieux de mémoire” da cuenta de una genealogía de la memoria, o más bien, de la producción de memoria, indicando a autores como Petitot, Michaud, Guizot y Berville, siempre para el caso francés, como quienes llevaron adelante una democratización de la memoria, poniendo a disposición del público relatos capaces de generar una profundidad de la vida nacional vivida con un pasado común, fundando sobre los testimonios la legitimidad del presente. Dicha producción de memoria, dista del sentido contemporáneo del término, relacionándose con relatos del tipo crónica, donde se fundan las Memorias de Estado (la espada y la corte), y su reverso, la crónica memorial, asociada a anécdotas, relatos de la cotidianidad y la vida del trabajo. Conforme aquello, Nora indica cómo en los siglos XVII, XVIII y XIX, los grandes memorialistas, también corresponden a los grandes literatos, comprendiéndose por medio de esta afirmación, el idilio que mantenía memoria y literatura. La fractura, para que el término tomara su acepción moderna, dice relación con la fisura en

⁴³ E. Jelin, *Los trabajos de la memoria* (Madrid, Siglo XXI ediciones, 2002), 28.

⁴⁴ P. Nora, *op. cit.*, 20.

el marco social tradicional, tal como se señaló, lo cual generó el advenimiento del individuo y su capacidad de agencia, caracterizado por una profundización del análisis del yo y la desaparición de un poder de derecho divino.

4.3 Memoria colectiva

Ricoeur, en su análisis en torno a la memoria, establece la diferenciación entre la mirada interior y la mirada exterior, señalando como caso insigne para éste último abordaje el trabajo de Maurice Halbwachs en torno a la memoria colectiva. En dicho trabajo, el autor sostiene como tesis principal, la atribución de capacidad de memoria a entidades colectivas de tipo social, bajo la premisa de que para recordar se requiere de los demás, debido a que el recuerdo emerge con mayor plausibilidad cuando éste se estructura en función a otros.

En consecuencia, plantea Halbwachs, recurrimos a los testimonios, tanto como para fortalecer, invalidar o completar los recuerdos sobre un acontecimiento en donde interviene como factor principal un determinado grupo, por lo cual, el recuerdo compartido y transmitido válida nuestra rememoración individual. Dicha adhesión a un colectivo debe estar vinculada a la pertenencia a un grupo sólido en cuanto que, a mayor la fijación y durabilidad en cuanto a temporalidad del marco social, existirá una riqueza mayor en el acto de recordar. Conforme a esto último, dicho autor ejemplifica, indicando el caso de una clase de secundaria, en donde el profesor, con el paso del tiempo, no recuerda el marco general, ni los detalles de ésta, por el contrario, los estudiantes, al insertarse dentro del grupo, rememoran con mayor profundidad lo sucedido. Igualmente, señala Halbwachs que: “(...) para que nuestra memoria se ayude de las demás, no basta con que estos nos aporten sus testimonios: además, hace falta que no haya dejado de coincidir con sus memorias y que haya bastantes puntos en común entre una y otras para que el recuerdo que nos traen pueda reconstruirse sobre una base común”.⁴⁵

Ahora bien, Halbwachs indica que la memoria colectiva no explica por sí misma todos o la gran mayoría de nuestros recuerdos, dado que en la base de éstos se encuentra la conciencia individual de cada sujeto. En este plano, la memoria individual se respalda en la memoria colectiva, situándose en ella a razón de una búsqueda, y envolviendo a las memorias individuales, sin llegar a confundirse con ellas. Por otro lado, en un plano paralelo, se ubica la memoria autobiográfica y la memoria histórica, apoyándose la primera en la segunda, al estar caracterizada ésta última como una representación esquemática del pasado en base a marcos temporales pre-configurados y externos al individuo. Aun así, nuestra memoria no se basa en una historia aprendida, sino en la historia vivida, en donde sus marcos sociales representan corrientes de pensamiento y experiencia en la que solo encontramos nuestro propio pasado.

Volviendo a los grupos sociales, éstos ofrecen códigos, los cuales son atribuidos a contextos determinados, que van configurando una identidad en común. De igual manera, dicha memoria colectiva, al responder a la lógica de los contextos, no va más allá de los límites que establece el grupo, teniendo el recuerdo como soporte un tiempo y un espacio determinado. Por tanto, la rememoración sobre el recuerdo no intenta revivir al grupo en su realidad concreta, sino más bien, los sitúa dentro de marcos históricos.⁴⁶ De la misma forma, Jelin plantea la relación entre memoria e identidad, al sostener que cualquier identidad, sea individual o grupal, está implicada a un sentido de permanencia en el tiempo y en el espacio.

⁴⁵ M. Halbwachs. *La memoria colectiva*. (Zaragoza, Prensa Universitaria de Zaragoza, 2004), 34.

⁴⁶ *Ibid.*, 85.

De esta manera, dentro de la construcción narrativa particular se genera la fijación de parámetros identitarios, en donde el sujeto selecciona hitos, colocando las memorias de esos hitos en relación con otros, fijándose marcos sociales donde encuadrar las memorias. Por otro lado, el cuestionamiento sobre la identidad se produce en los periodos de crisis o de amenaza externa frente al grupo, lo cual implica un proceso de reinterpretación de la memoria y el cuestionamiento de la propia identidad. Dichos periodos, dice la autora, se caracterizan por crisis del sentimiento de identidad colectiva, pudiendo ocurrir dentro del grupo una vuelta reflexiva sobre el pasado, lo cual implica muchas veces redefinir la propia identidad grupal.

Otro punto de análisis presente en Halbwachs dice relación con el vínculo entre memoria colectiva y espacio, en tanto que el espacio construido se caracteriza por ser un sistema de emplazamientos donde convergen las principales interacciones de la vida, por lo cual, dice Ricoeur, una ciudad, confronta en el mismo espacio, épocas diferentes, interviniendo el tiempo narrado y el espacio habitado.⁴⁷ Así pues, Halbwachs añade la noción de que cada aspecto y detalle del lugar en donde converge el grupo, posee sentidos que solo pueden ser comprendidos por estos, ya que cuando un grupo humano habita por mucho tiempo un determinado emplazamiento, termina por adaptar el lugar a sus costumbres y sus características, dando cuenta el espacio, a su vez, de sus pensamientos e ideas, los cuales se regulan según las imágenes materiales que le ofrecen los objetos exteriores.

Conforme a ello, Nora desarrolla el concepto de lugar de memoria, definiendo a los lugares de memoria como: “(...) toda unidad significativa, de orden material o ideal, que la voluntad de los hombres o el trabajo del tiempo convirtieron en elemento simbólico del patrimonio material de una comunidad cualquiera”.⁴⁸ A su vez, dichos lugares, poseen como característica fundamental un significado simbólico que mantiene un contenido de memoria, variando entre una realidad del tipo tangible y otra del tipo simbólica. De igual manera, se configuran como lugares de refugio, en donde habitan los símbolos identitarios de grupos particulares, nacidos, muchas veces, de un sentimiento de pérdida y, por lo tanto, vinculan el pasado con la nostalgia de un tiempo difuminado. El autor indica que, la razón de ser de los lugares de memoria es la detención del tiempo vivido, bloqueando de esta manera el trabajo del olvido, logrando fijar un estado de cosas, teniendo como dominante funcional la noción de lugar de experiencia. Junto con esto, añade la idea de qué en éstos subsiste una conciencia conmemorativa y de pertenencia a un grupo particular, distinguiendo en sus tipos: lugares de memoria portátil (utiliza el caso de las tablas de la ley o diez mandamientos como ejemplo), lugares topográficos (turísticos), monumentales (estatuas o monumentos) y arquitectónicos (conjuntos construidos que adquieren una significación con el tiempo). A estos les suma el componente simbólico, el cual se estructura de la misma manera que la dualidad memorias fuertes y memorias débiles, en este caso: lugares dominantes y lugares dominados. Los primeros, obedecen a una lógica de expresiones de triunfo, que resultan imponentes y que generalmente son impuestos por un tipo de autoridad como el Estado; los segundos, reflejan los lugares de refugio, caracterizado por Nora, como santuario de las fidelidades espontáneas y de los peregrinajes del silencio. En referencia a esto último, dicho autor señala que el lugar de memoria es un lugar doble: lugar de exceso cerrado sobre sí mismo y la identidad del grupo que se ve reflejado en éste, y lugar abierto, sobre la propia extensión de sus significaciones.

⁴⁷ P. Ricoeur, *op. cit.*, 194.

⁴⁸ P. Nora, *op. cit.*, 112.

5. Marco metodológico

5.1 Perspectiva

La perspectiva del presente estudio corresponde a la Historia del Tiempo Presente, la cual comprende como históricos el encadenamiento de los instantes que van otorgando un sentido a la experiencia vivida, predominando una visión histórica, en donde se sitúa al sujeto como parte activa en la escritura de la historia. Así mismo, ésta se comprende desde una Historia-Presente, primando la relación que mantiene el sujeto desde su presente con el pasado, siendo el foco de esta perspectiva, la construcción explicativa que van generando los sujetos en relación a los acontecimientos pasados, por sobre una visión que apunte a la reconstrucción exacta de los hechos. De igual forma, el diseño del estudio se vincula con la historia oral, en función de conocer y comprender las narrativas de los actores implicados en el proceso de declive de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado entre 1973-1995. En este sentido, comprenderemos la historia oral como un proceso de creación conjunta entre quien entrevista y el testigo, basándose en los recuerdos de éste último en forma de narración, centrándose en su vivencia particular. Al respecto, Paul Thompson señala que la historia oral es un método esencialmente interdisciplinario sin normas minuciosamente determinadas, ni con reglas fijas como una subdisciplina autónoma, la cual nos permite acceder a las voces ocultas que se han mantenido al margen de las estructuras de poder; las esferas escondidas como podría ser la cultura informal del trabajo; los mitos y tradiciones orales de grupos sociales determinados; y finalmente, establecer conexiones, entre las historias de vida y los marcos que nos ofrece el contexto histórico a analizar.⁴⁹

En la misma lógica, Ronald Fraser plantea que la principal crítica hacia esta perspectiva se encuentra en la escasa fiabilidad que se le otorgó a la memoria, puesto que ésta se encuentra entrecruzada por el olvido y la imaginación, siendo más probable la presencia de éstas una vez que la distancia temporal entre la rememoración y el hecho se acrecienta. Frente a esto, Fraser indica cómo la realidad se produce a través de significados y formas, los cuales tienen su expresión en la narración, la cual se sitúa en un marco histórico, por lo cual, la fiabilidad de la oralidad como fuente descansará en el proceso de confirmación del relato por medio del conocimiento del contexto histórico en donde se sitúa la experiencia del sujeto que nos interesa conocer.⁵⁰ De igual forma, dicho autor nos presenta tres criterios en donde plasma las diferencias entre la metodología basada en la memoria con las fuentes tradicionales o escritas: 1) Subjetividad, la cual está construida en tanto convergen las representaciones colectivas (cuerpo de creencias y mitos), las elecciones individuales, y el entramado entre lo privado y lo público, lo cual crea y mantiene relaciones sociales; 2) Auto representación, entendida ésta como un proceso del yo, en donde cada individuo busca representarse como un ser coherente, primando un esencialismo en torno a la persona y posibilitando la presentación de estereotipos o mitificaciones sobre el pasado; 3) Construida por el investigador, quien guía una narración con el fin de conocer determinados aspectos que luego son interpretados en la misma lógica.⁵¹

Portelli añade que la utilidad específica de las fuentes orales para el historiador se encuentra en los cambios elaborados por la memoria, debido a que en dichos cambios se revela la intencionalidad del narrador en otorgarle un sentido al pasado y una forma a su vida. En cuanto al análisis de los relatos por parte del investigador, Portelli observa dos modalidades:

⁴⁹ P. Thompson, Historia oral y contemporaneidad. *Anuario de la Escuela de Historia*, 2017, 20, 15.

⁵⁰ R. Fraser, Historia oral, Historia social. *Historia social*, 1993, 17, 131-139.

⁵¹ *Ibid.*, 132.

una que depura las fuentes de la narratividad para alcanzar el foco de los hechos, y otra que aprovecha la narratividad como dato ulterior y última fuente de interpretación.⁵²

5.2 Tipo de estudio

El tipo de estudio correspondiente a la presente investigación es descriptivo, ya que busca detallar las características de un grupo en particular, en este caso, los ferroviarios de La Calera, y cómo éstos vivieron un proceso: el desmantelamiento progresivo que sufrió la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a contar de 1973, que concluyó con su privatización durante la transición democrática del gobierno de Patricio Aylwin. De la misma manera, el foco está puesto en las consecuencias sociales que éstos mismos evidencian, a razón de su configuración identitaria, y su relación con el territorio. En función de esto, y siguiendo a Hernández-Sampieri, no está demás señalar, a modo de caracterización, que los estudios descriptivos apuntan prioritariamente a la recolección de información y la presentación de ésta tras un análisis, tomando en cuenta las dimensiones y los componentes propios del fenómeno a investigar, sin tener como pretensión final la relación de variables.⁵³

5.3 Enfoque

La presente investigación seguirá un enfoque cualitativo, a razón de que el interés primordial está dado por la comprensión de los relatos de los ex trabajadores de los Ferrocarriles del Estado en La Calera, por lo cual, la recolección consistirá en obtener el punto de vista de éstos (emociones, experiencias y significados) explorando en su subjetividad, la cual posee como rasgos distintivos el carácter social del gremio, expresada en una fuerte identidad, marcada por la tradición y la herencia de una labor caracterizada por la solidaridad. Conforme a ello, entenderemos subjetividad tal como la plantea Portelli, vale decir: la conexión entre las formas culturales y los procesos mediante los cuales los individuos construyen un sentido de sí mismos en la historia, para lo cual el investigador debe reconocer ésta como tal, separándola metodológicamente de la información factual. Igualmente, el mismo Portelli añade que la historia oral, como técnica de este enfoque, nos introduce en la subjetividad del testigo, apuntando a la riqueza que nos entrega el plano psicológico del hablante, en tanto nos dice no solo lo que hizo, sino también lo que deseaba hacer.

5.4 Técnicas

La técnica empleada en la presente investigación corresponde a una entrevista semiestructurada, la cual se caracteriza por ser una guía general de contenidos, en donde el entrevistador tiene la potestad de añadir o suprimir preguntas con el fin de precisar conceptos o ahondar en un tema que requiera una mayor profundidad.⁵⁴ A su vez, distinguimos en el doble tipo de información que produce dicha técnica: una del tipo verbal, manifestada por medio de las palabras, significados y sentidos; y otra gestual o corporal (expresiones, posturas, etc.), interpretadas en la interacción cara a cara, resultando clave en el logro de una menor o mayor información, y por tanto, en la riqueza del relato.

Conforme aquello, ofrecemos la siguiente guía general de contenidos, junto con la entrevista semiestructurada a aplicar a los ex trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en La Calera:

⁵² A. Portelli. El uso de la entrevista en la historia oral. *Anuario de la Escuela de Historia*, 2017, (20), 35-48.

⁵³ R. Hernández-Sampieri, et.al. *Metodología de la investigación*, (México, McGraw-Hill, 1998).

⁵⁴ *Ibid.*, 480.

Guía general de contenidos		Preguntas
I. Políticas en dictadura (1973-1989)		
I.1	Característica de las políticas de racionalización y autofinanciamiento (socialización, efectos inmediatos)	1.- ¿Qué tipo de cambios, en cuanto a su vida laboral en FF.CC, comenzó a visualizar una vez instalada la dictadura cívico-militar?
		2.- ¿Qué hitos reconoce, en el desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, durante la dictadura cívico-militar? ¿Los podría narrar?
I.2	Función social / Racionalización – Autofinanciamiento	3.- ¿Qué parte de la función social de la Empresa, a su juicio, se le quitó durante la dictadura cívico-militar (1973-1990)? Comente las dos que más afectaron a los trabajadores.
		4.- ¿Cree que fue un propósito de la dictadura cívico-militar desarticular a los ferroviarios, como parte activa de la clase trabajadora?
I.3	Memorias de los procesos vividos	5.- ¿Cómo recuerda el proceso de cierre de la Red Norte, y de qué manera, según su visión, repercutió en la ciudad de La Calera?
		6.- Con respecto al accidente ferroviario de Queronque (17 de febrero de 1986): ¿qué recuerda de aquel día, y qué factores de responsabilidad visualiza en éste? ¿Podría narrar los acontecimientos?
		7.- En cuanto a la huelga ferroviaria de abril de 1988, con motivo de poner fin a las empresas externas de tipo contratista en FF.CC. ¿qué recuerda aquella movilización, y cómo evalúa los resultados obtenidos?
		8.- ¿Cuáles son las principales características del trabajo ferroviario y de los trabajadores de la Empresa durante los años 1973 -1990?
II. Políticas en democracia (1990-1995)		
II.1	Característica de la política	9.- Cómo describiría las políticas del Gobierno de Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado?
II.2	Posicionamiento ante la política (crítica, defensa y evaluación).	10.- En aquel momento: ¿Le parecía el proyecto-ley presentado por el Gobierno el más acorde para la modernización de FF.CC., y cuál fue el posicionamiento de los ferroviarios de La Calera frente a éste?
II.3	Memorias de los procesos vividos	11.- ¿Cómo recuerda el proceso de discusión parlamentaria, desde la presentación del proyecto-ley hasta su promulgación en 1993?
		12.- ¿Cómo se generó el cierre del servicio de trenes de pasajeros a La Calera y que rol le otorga usted a Merval en ello?
		13.- ¿Cómo describiría la cultura del trabajo ferroviario (formas de socialización, dinámica del trabajo, posicionamientos políticos) durante la transición democrática (1990-1994)?
III. Efectos sociales y territoriales		

III.1 Efectos sobre la identidad de los trabajadores	14.- Una vez consumada la privatización de la FF.CC.: ¿Cómo se mantiene la tradición ferroviaria en una ciudad donde dicha profesión dejó de existir? ¿Usted, qué considera que perdió la ciudad al cerrarse ésta fuente de trabajo?
III.2 Efectos sociales-económicos	15.- Según su visión: ¿Cómo evalúa la reconfiguración que ha sufrido La Calera, sin la tradicional inserción que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado mantenía con la ciudad?
III.3 Efectos territoriales (infraestructura, vida cotidiana, espacios comunes, ocio)	16.- En el tiempo reciente: ¿Se han mantenido formas de asociación con otros ex trabajadores ferroviarios? ¿qué se mantiene y qué se perdió en cuanto a las formas de asociación?

5.5 Muestra

En lo referente al universo de estudio, éste corresponde a ex trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en la ciudad de La Calera, que hayan estado activos dentro del período en estudio, vale decir, entre 1973 y 1995. Por consiguiente, el tipo de muestreo seleccionado será de participantes voluntarios bajo la modalidad no probabilístico intencional, debido principalmente a los criterios de conveniencia que éste nos ofrece, en función de la disponibilidad y la accesibilidad al objeto de estudio, comprendiendo la dificultad en conseguir una muestra amplia, considerando la avanzada edad de los posibles entrevistados. Siendo característica principal de éste tipo de muestreo, el juicio personal del investigador en la selección de elementos.

5.6 Fuentes

5.6.1 Composición

5.6.1.1 Presentación de fuentes

a) Fuentes orales:

- Entrevistas a ferroviarios activos en La Calera durante el proceso de privatización de FF.CC. entre 1973 y 1995.

b) Fuentes escritas:

- Material bibliográfico.

- Decretos Ley (DL), Decretos con fuerza de ley (DFL) y Planes para FF.CC., entre 1973 y 1995.

- Revisión de prensa escrita: “El Mercurio de Valparaíso” (1973-1995), posibilitando la reconstrucción de los principales hitos dentro del proceso de desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, para lo cual hemos seleccionado los siguientes:

Diario El Mercurio de Valparaíso	
Fecha	Hito
Junio de 1975	Promulgación del Decreto Supremo 203 del Ministerio de Transportes, que da inicio de la supresión de servicios no rentables.
Julio de 1975	Cierre de la Red Norte en su extensión desde Iquique a La Calera, dejando tan solo el ramal Illapel-La Calera; sumándole a esto el inicio del cierre de ramales de pasajeros y carga en la Red Sur.
Febrero de 1986	Accidente de Queronque, y emplazamiento a las malas condiciones de FF.CC. por parte de los trabajadores.

Abril de 1988	Huelga ferroviaria a nivel nacional contra los planes de privatización, la tercerización de los servicios y la figura de Roberto Darrigrandi como Director.
Diciembre de 1988	Promesa de compraventa de Ferronor por parte de Corfo.
Septiembre de 1989	Inicio del trámite legislativo del Estado Empresario.
Marzo de 1990 – mayo de 1991	Inicio de la transición democrática y preparación del proyecto de ley que modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
Junio de 1991 – agosto de 1992	Discusión parlamentaria sobre el proyecto ley que modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
Febrero 1993	Suspensión del servicio de trenes hasta La Calera por parte de la filial de FF.CC., Merval.
Septiembre de 1995	Creación oficial de las filiales de EFE.

5.6.1.2 Caracterización y perspectiva de análisis de la fuente

Las características propias de las fuentes señaladas nos llevan a indicar la división de éstas en dos tipos: fuentes primarias y fuentes secundarias. Con respecto a la primera, entenderemos como parte de ésta, a las entrevistas con los ex trabajadores de Ferrocarriles en La Calera, junto con la revisión de prensa escrita (“El Mercurio de Valparaíso”) y los Decretos de Ley de la dictadura cívico-militar con respecto a FF.CC. Mientras que las fuentes secundarias estarán presentes a través de la revisión del material bibliográfico pertinente para la investigación.

En cuanto a las entrevistas, éstas estarán destinadas a conocer los testimonios de trabajadores activos mientras se llevó a cabo el proceso de desmantelamiento y privatización de Ferrocarriles, marcando conforme aquello cada una de las etapas: desde los procesos de racionalización y autofinanciamiento por parte de la dictadura cívico-militar (1973-1989), hasta el proyecto ley que modificó la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1990-1995), bajo la transición democrática. Por otro lado, la revisión de la prensa escrita (“El Mercurio de Valparaíso”) posibilitará una reconstrucción de los principales hitos dentro del proceso de desmantelamiento de los Ferrocarriles del Estado, a razón del escaso material de tipo bibliográfico, lo cual, nos permitiría, por lo demás, acceder a la visión que entrega el principal diario de circulación regional en su condición de formador de opinión pública y difusor de las ideas de las élites político-económicas. Por consiguiente, presentamos en los anexos una guía de contenidos sobre los principales hitos del desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (ver anexos, página 103).

6. Auge y caída de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile

6.1 Los primeros ferrocarriles en Chile: la inserción de las elites exportadoras en la economía global

Una de las características fundamentales de la economía chilena ha sido la dependencia que ha mantenido a lo largo de su historia de la exportación de materias primas. Los ciclos de la economía nacional evidencian dicha subordinación: el ciclo de la minería de la plata (1830-1860), luego del salitre (1880-1930), y posteriormente el primer ciclo (1830-1880) y segundo (1915-1971) del cobre.⁵⁵ Dicha afirmación no viene más que a confirmar el rol subordinado que ha mantenido Chile como país exportador dentro de la economía mundial, en la cual se comenzó a insertar cabalmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

En este sentido, el contexto del Chile decimonónico lo marcó la irrupción dentro de la primera mitad de siglo de una élite mercantil extranjera (ingleses, franceses y estadounidenses principalmente) que mantuvo una fuerte presencia en los puertos de Talcahuano, Coquimbo y, sobre todo Valparaíso, sitio de salida para la producción exportable de Chile y base de operaciones del comercio europeo en el Pacífico.⁵⁶ Ésta, introdujo un intenso flujo de librecambismo, que había tenido una incipiente irrupción a partir de las reformas comerciales de 1778 por parte de la Corona Española hacia sus colonias en América, y su continuidad en 1811 con la dictación de la ley de libre comercio. De igual manera, produjo una invasión de sobrecargos y barcos británicos a contar de la década de 1820, en el marco de una oleada mercantil que vio como en las siguientes décadas los gobiernos de José Joaquín Prieto, Manuel Bulnes y Manuel Montt realizaban tratados comerciales con el comercio anglosajón. Con respecto a esto, Eduardo Cavieres afirma que, el liberalismo económico instaurado en Chile vivió su auge en la década de 1860, en tanto que coincidió: “(...) con un período muy especial de crecimiento económico y bastante bien ajustado entre la expansión del sistema productivo, particularmente en el sector minero cuprífero, y la propia del comercio exterior”.⁵⁷

Gabriel Salazar apunta a la denominada élite mercantil como la principal propulsora en la transición hacia una economía capitalista, ya que “(...) las casas comerciales extranjeras que fueron hegemónicas en Chile entre 1850 y 1930, aproximadamente, fueron las principales promotoras de la mecanización de las faenas productivas del sector exportador y de la aparición de un significativo sector industrial, promoción que resultó en un notorio proceso de transición al capitalismo y en el desarrollo industrial del mercado interno”.⁵⁸ Del mismo modo, el autor remarca el poder económico que mantuvieron en Chile las casas comerciales extranjeras al poseer el control de: 1) transporte marítimo hacia Europa, del crédito exterior y de los contactos comerciales y diplomáticos; 2) la tecnología productiva, lo cual le aseguraba el control casi total del sector exportador; y 3) control del comercio global de importación para el consumo productivo y de la población. A lo que se le debe sumar, el establecimiento de departamentos de ingeniería, los cuales se ligaron rápidamente a las labores del Estado, por medio de la construcción de vías férreas, puentes de fierros, astilleros e instalación de grúas portuarias.⁵⁹

⁵⁵ G. Guajardo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950 (Fundación de los Ferrocarriles españoles, México, 2007)*, 39.

⁵⁶ G. Salazar, *Historia de la acumulación capitalista en Chile (Lom, Santiago, 2003)*, 63.

⁵⁷ E. Cavieres, *op.cit.*, 43.

⁵⁸ G. Salazar, *op.cit.*, 108.

⁵⁹ *Ibid.*, 118.

La élite mercantil extranjera realizó acuerdos duraderos con los demás grupos exportadores, a saber: los exportadores mineros del norte y los exportadores agropecuarios del sur, quienes veían en el Estado una extensión de sus dominios, configurando, según Guillermo Guajardo, un sistema ferroviario subordinado a las necesidades de éstos como clase. El mismo autor afirma, cómo el desenvolvimiento económico de las elites entre 1850 y 1950 se moldeó por la disponibilidad del ferrocarril, fortaleciendo la posición del hacendado, debido a que entre 1860 y 1920 se mantuvo una demanda estable de trigo proveniente del mercado británico, insertándolos en el mercado internacional de cereales.⁶⁰ De igual modo, remarca cómo desde los inicios la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1884) mantuvo una fuerte y constante presión por parte de los hacendados, buscando ampliar la cobertura de líneas férreas y la rebaja de tarifas, lo cual tiene relación con el hecho de que de los 52 préstamos contratados por el Estado de Chile entre 1822 y 1930, en un 65% correspondieron para la construcción de ferrocarriles, puertos y obras públicas.⁶¹

En dicho marco, el contexto que envuelve la mitad del siglo está dado por un tenue tránsito hacia la modernidad, por medio de medidas económicas liberales, comenzando a dar cuenta de un fuerte progreso material bajo el gobierno de Manuel Montt. Por medio de una noción de progreso vinculada al orden, se construyeron caminos, puentes y ferrocarriles, junto con el avance en la frontera, la apertura de nuevos territorios y el fortalecimiento de la marina mercante.⁶² Del mismo modo, se produjo la modernización de los marcos institucionales, en función de adecuarse a las nuevas relaciones económicas, produciéndose la actualización y creación de ley de sociedades anónimas (1854), ley de bancos (1860) y promulgación de un código comercial (1865), lo cual era visto como esencial para colocar al país dentro de la órbita del mercado internacional, buscando de esta manera los beneficios del cambio de productos.

Ahora bien, el hecho coyuntural que cruzará los destinos de los ferrocarriles y las élites exportadoras será el descubrimiento del yacimiento de plata de Chañarcillo en 1832. Desde aquel entonces, los grupos hegemónicos comprenderían la necesidad de modernizar un transporte arcaico, basado en rieles de madera y transporte de carga en animales, para transitar hacia la construcción de puertos y líneas férreas. Así, en 1849, el Estado de Chile entregaría en concesión a William Wheelwright la construcción de una línea férrea que uniría Copiapó con el puerto de Caldera, reuniendo un capital social de \$800.000 para la construcción, por medio de una asociación mixta público-privado. Con respecto a la obra, ésta se ejecutó íntegramente entre marzo y diciembre de 1851, inaugurándose los 81 kilómetros de extensión el día 25 del último mes del año, convirtiéndose en el tercer ferrocarril de Sudamérica tras Guyana (1948) y Perú (1851), y el primero en Chile.

Dos años antes de la entrega del tramo Copiapó - Caldera, vale decir en 1849, el gobierno de Manuel Bulnes dio luz verde al proyecto ferroviario que uniría el puerto de Valparaíso con Santiago, con el fin de conectar las dos urbes que poseían un mayor número de habitantes, y que, a su vez, presentaban un fuerte desarrollo económico. Pese a esto, recién tres años después se constituyó, al igual que en Copiapó, una sociedad mixta entre el Estado y privados, recaudando un total de \$7.000.000 en capital, en donde:

⁶⁰ G. Guajardo, *op.cit.*, 93.

⁶¹ *Ibid.*, 24.

⁶² A. Stuyen. Una aproximación a la cultura política de la elite chilena: concepto y valoración del orden social. *Estudios públicos*, 1997, 66, 259-311.

“(...) el Gobierno chileno tempranamente abordó con ímpetu la construcción ferroviaria desde el decenio de 1850, vendiendo bonos a través de la casa londinense Barings y suscribiendo deuda para financiar la construcción y la compra de ferrocarriles privados. También desde la década de 1860, ofreció garantías al capital invertido en subsidios, ayudas fijas por kilómetro construido y cláusulas de garantía del retorno del capital invertido por un 5% que más tarde se elevaron al 7%”.⁶³

Volviendo a la construcción ferroviaria, los aspectos técnicos de su implementación y funcionamiento, sumado a las complicaciones naturales de la geografía de la zona, fueron liquidando rápidamente el presupuesto asignado. A dichas complicaciones, se le sumó la crisis económica de 1857, la cual afectó a los inversionistas, junto con las presiones ejercidas por parte de las casas comerciales importadoras y exportadoras del puerto, por lo cual el gobierno optó por intervenir, comprando las acciones del ferrocarril en 1859, una vez que éste ya conectaba Valparaíso con Quillota, siendo necesario completar la extensión hacia Santiago. No está demás señalar, que la construcción de la vía férrea, y su elección, consideró las necesidades económicas, agrícolas e industriales, basado en la productividad de los centros agrícolas de Quillota y Limache.⁶⁴ Finalmente, en 1861, Enrique Meiggs fue designado para concluir las obras, logrando el objetivo dos años después, el 14 de septiembre de 1863. Con un costo final de \$11.317.182 y una extensión de 187 kilómetros, Valparaíso y Santiago quedaron conectados en un viaje de 6 horas y 40 minutos.⁶⁵

La alta rentabilidad del ferrocarril, en relación con la explotación de materias primas, generó el auge de la inversión en el sector, construyéndose vías férreas que unían los centros de producción en el norte grande y norte chico, lo cual estaba condicionado por el auge de la producción de cobre, que a 1860 alcanzó las 40 mil toneladas anuales, vale decir: el 40% de la producción global y el 65% de las necesidades de Inglaterra.⁶⁶ A lo cual se sumaría, la construcción de vías en la zona sur, con la finalidad de trasladar carbón, madera y la producción triguera. Así mismo, es preciso indicar, cómo el apogeo del ferrocarril privado se dio en los años dorados del salitre, aumentando notablemente las exportaciones del nitrato en los puertos del norte del país luego de la Guerra del Pacífico. En 1886 el total exportado correspondió a 451.000 toneladas, aumentando a 1.075.000 en 1890 y 1.500.000 en 1900, representando dicho producto el 50% del total de la recaudación de impuesto por parte del Estado entre 1895 y 1920.⁶⁷ La otra cara de estos números lo marca el fin del ciclo salitrero, que entre 1918-1919 registró la baja de un 15% en el precio del salitre y la reducción de un 69% en las exportaciones, para lo cual Ian Thomson y Dietrich Angerstein agregan que:

“(...) después del Wall Street Crash de 1929, la demanda por salitre se hundió, transportando en 1932 solo un 10% de lo que había llevado veinte años antes. En aquellos años, todas las empresas ferroviarias que operaban en Chile (menos dos) incurrieron en déficits. Después, hubo una recuperación parcial, no obstante, los días de gloria ya habían llegado a ser nada más que un feliz recuerdo. En plena década de 1930, las entradas de la empresa aún excedían los gastos, sin embargo, el retorno sobre el capital invertido era mínimo, del orden del 1%. La baja rentabilidad y la reducción en los volúmenes transportados hicieron injustificable la inversión en locomotoras u otros equipos más modernos”.⁶⁸

⁶³ G. Guajardo, *op. cit.*, 40.

⁶⁴ F. Vergara, *Rieles y durmientes, una vía al progreso: antecedentes de la organización social y económica de la empresa de los FF.CC del Estado* (Editorial puntángelos, Valparaíso, 2003), 22.

⁶⁵ G. Guajardo, *op. cit.*, 147.

⁶⁶ A. Ramírez, *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 14.

⁶⁷ G. Guajardo, *op. cit.*, 47.

⁶⁸ *Ibid.*, 63.

Con respecto a la inversión privada en ferrocarriles en el norte del país se debe señalar que, en un inicio estos funcionaron de manera aislada, con líneas accidentadas transversales y principalmente para el servicio de carga. Guajardo distingue cuatro grupos privados con carácter oligopólico: Grupo Tarapacá, Grupo Antofagasta, Grupo Taltal y Grupo Toco. El primero mantenía líneas férreas con una extensión de 219 kilómetros desde el puerto de Pisagua hasta Lagunas, con ramales a los puertos de exportación de Junín, Caleta Buena, Iquique y Patillos; el segundo inició su funcionamiento en 1873 bajo administración boliviana, yendo desde Antofagasta hasta Pampa Alta y luego hasta la mina de plata de Pulacayo en Bolivia; el tercero explotó yacimientos salitreros desde 1876, construyendo su línea férrea de 298 kilómetros en la década siguiente; finalmente, el cuarto construyó líneas entre 1890 y 1895, conectando el puerto de Tocopilla con zonas del interior.⁶⁹

La construcción de la Red Sur dio su puntapié inicial el 9 de octubre 1855, una vez constituida la Compañía del Ferrocarril del Sur, con el objetivo de conectar Santiago con Curicó. Para esto, al igual que en Copiapó y Valparaíso, se estructuró una sociedad mixta entre el Estado y privados, correspondiendo en un 75% en cuanto a inversionistas privados a terratenientes de la zona centro-sur del país.⁷⁰ La obra con un costo de \$4.756.000 tuvo distintas interrupciones por falta de capital, inaugurándose en primera instancia la red hasta San Fernando (1862), entregando finalmente en 1868 la línea hasta Curicó. Aun así, en sus primeros años, ésta no tuvo conexión directa con el puerto de Valparaíso, lugar al que llegaban los materiales rodantes para dar vida al ferrocarril.

En agosto de 1873, la Compañía del Ferrocarril del Sur solo contaba con 64 inversionistas privados, por lo cual, el gobierno optó por comprar sus acciones, convirtiéndose en el dueño de la red. Para aquel entonces, el Estado controlaba en simultáneo tres vías férreas: 1) Ferrocarril de Santiago a Valparaíso; 2) el recién adquirido Ferrocarril del Sur; y 3) Ferrocarril Chillán a Talcahuano y la Frontera, inaugurado el año anterior de 1872. En este sentido, y tal como se percibe, el sistema ferroviario estatal chileno funcionaba de manera descentralizada, a lo que se le sumaba como complicaciones: la distinta fabricación de las máquinas, proviniendo generalmente desde Gran Bretaña y Estados Unidos, junto con el distinto tipo de trocha ferroviaria, vale decir, diferentes anchos de vías.⁷¹ En el resto de la década de 1870, la inversión decayó a causa de una fuerte crisis económica y al inicio del conflicto limítrofe entre Chile, Bolivia y Perú en la Guerra del Pacífico. Concluida ésta, el Estado buscó, por medio de sus ferrocarriles, extender su presencia con fines estratégicos por sobre económicos, coincidiendo dicha década con la consolidación del avance en zonas agrícolas, por medio de la colonización hacia el sur, en la llamada Pacificación de la Araucanía.

En 1884 se daría formalmente el nacimiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, teniendo como antecedente la ley del 3 de febrero de 1875 que los unificó y reorganizó administrativamente, al institucionalizarse como órgano productivo del Estado, y ser definido como bien público nacional.⁷² Con esto, el Estado trazó un proyecto de consolidación del territorio nacional, junto con proveer de un servicio más eficiente a las élites exportadoras terratenientes y mineras, aunque su desarrollo estaría vinculado a los altibajos de los ciclos productivos. Desde aquel entonces, Ferrocarriles centralizó su administración en Santiago,

⁶⁹ Ibid., 164.

⁷⁰ Ibid., 40.

⁷¹ M. Alliende, La construcción de los ferrocarriles en Chile 1850-1913, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 2017, (5), 152.

⁷² F. Vergara, *op.cit.*, 79.

formalizando relaciones entre la entidad y los trabajadores.⁷³ En cuanto a su administración inicial, Guajardo la sintetiza de la siguiente manera:

“(…) desde 1884, la empresa quedó a cargo de un Director General nombrado por el Presidente de la República, siendo asistido por un Consejo Directivo integrado por el mismo Director, los Directores de departamento y tres consejeros nombrados por el Presidente. Su operación se dividió en cuatro departamentos: Explotación, Vía y Edificios, Tracción y Maestranzas, y Contabilidad, cada uno dirigido por un director nombrado a propuesta del Director General y con el acuerdo del Consejo (…) La operación territorial se dividió en tres secciones: Valparaíso-Santiago, Santiago-Talca, Talca-Angol y una cuarta sección se incorporó en 1906 que inicialmente cubrió de Angol a Osorno para luego extenderse hasta Puerto Montt en 1912”.⁷⁴

En relación a sus fines, el mismo Guajardo cita a Julio Pérez Canto, dirigente de la Sofofa en 1887, quien declara: “(…) por lo que respecta a los ferrocarriles, sabido es que su explotación por cuenta del Estado no se hace con el fin de sacar lucro de ella, sino con el de prestar toda clase de facilidades al desarrollo de nuestras fuentes de producción”.⁷⁵ En la misma lógica, en 1894, el Congreso, la Sofofa y la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) indicaban que los Ferrocarriles del Estado debían cubrir solamente sus gastos, sin ser una rama de entradas fiscales. Por lo tanto, queda de manifiesto cómo el capital privado sería el principal beneficiario de un sistema ferroviario, sea éste financiado por los propios privados o por el Estado.

Volviendo a la construcción y extensión de la Red Sur, el Estado buscó prolongar sus líneas hasta Puerto Montt, inaugurando en febrero de 1888 el ferrocarril hasta Collipulli. Ésta priorización de inversión ferroviaria en la zona centro-sur benefició directamente a los terratenientes tradicionales, en tanto que obtenían una línea directa entre las zonas agrícolas y el puerto de Valparaíso. La culminación del trazado se dio en 1913, con un total de 1.470 kilómetros de extensión (958 km en la vía central y 512 en ramales) uniendo Santiago con Puerto Montt.

La constitución de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado también produjo novedades para la zona norte del país, en específico a contar de 1888, que tras decreto del presidente Balmaceda se licitó la construcción de tramos ferroviarios entre: 1) La Calera, La Ligua y Cabildo, 2) Salamanca, Illapel y Los Vilos, 3) Ovalle y San Marcos, y 4) Vallenar y Huasco. El fin perseguido con el paso del tiempo fue iniciar una vía longitudinal, para así crear la Red central norte o Red Norte, como posteriormente se le llamó, con el claro afán de integrar los poblados del norte a la nación. Conforme a aquello, la Red Norte tuvo entre sus objetivos dar salida a los productos hacia los puertos, mantener presencia militar al norte del territorio nacional y apoyar al sector minero, tal como indica Guajardo, al afirmar que: “(…) los argumentos para construir los ferrocarriles por el Estado, eran los mismos que levantaban los intereses agrarios, es decir, la escasa capacidad de la minería chilena para realizar inversiones productivas, que sólo podían ser asumidas por el Estado”.⁷⁶

En cuanto a la construcción, ésta fue encargada en primera instancia a North and South American Construction Company, para aceptar posteriormente en 1910 las propuestas de

⁷³ Ibid., 152.

⁷⁴ G. Guajardo, *op.cit.*, 61.

⁷⁵ Ibid., 62.

⁷⁶ Ibid., 145.

Howard Syndicate y Chilian Longitudinal Railway Construction Company. Éstas proporcionarían el capital y el Estado les garantizaría una amortización del 2% y un interés del 5%, explotando las líneas hasta que fuesen reembolsables totalmente. En 1913, ambas compañías concluyeron la construcción de 1.321 kilómetros de vía, iniciando la explotación de ésta con una complicación clara: cada tramo fue operado por las empresas constructoras a cargo, las cuales usaban distintos anchos de vías, obligando a un transbordo constante. La solución finalmente paso por establecer una trocha única de 1 metro en la Red Norte y unificar la administración de la red, teniendo como antecedente a esto último dos decretos (1908 y 1910) del presidente Pedro Montt, señalando la obligación que tenían los ferrocarriles privados de integrarse a la línea norte. Aun así, hacia 1915 la red ferroviaria nacional, de una extensión de 5.868 kilómetros, funcionaba con 4 trochas distintas, a saber: el 54,9% lo hacía con una de 1 metro; 38,1% con una de 1.676 metros; 4,9% con 0,60 metros; y 2,1% con 0,76 metros.⁷⁷

En 1917 las líneas del Howard Syndicate fueron traspasadas al Estado, el cual asumió pérdidas y una actividad económica deprimida, junto al alto costo operativo por tramos improductivos. Mientras que, la parte norte a cargo de Chilian Longitudinal Railway Construction Company, fue traspasada en 1919 al Ferrocarril Antofagasta and Bolivian Railways Company, dependiente del capital británico. Frente a este escenario, el Estado buscó romper dicho monopolio en el tramo entre Iquique y Pintados, construyendo una vía pública troncal que conectó física y económicamente a la región con el resto del país, estableciendo conexiones en los tramos férreos más aislados, todo esto bajo el alero del Ministerio de Obras Públicas. Aquello conllevó la unión a través del tren longitudinal con una trocha única y sin necesidad de transbordo, entre La Calera e Iquique en 1928.⁷⁸ En cuanto a la división que tomó con el tiempo la Red Ferroviaria Nacional, ésta se estructuró tradicionalmente del siguiente modo: 1) Red Norte (Iquique – La Calera) y 2) Red Sur (Valparaíso – Puerto Montt), divididas en zonas: Primera Zona (Valparaíso – Santiago), Segunda Zona (Alameda – Talca), Tercera Zona (Talca – Temuco) y Cuarta Zona (Temuco – Puerto Montt), a lo cual se deben sumar los servicios internacionales: Tren Arica – La Paz y Tren Trasandino Los Andes – Mendoza.

Por otro lado, desde que el Estado adquirió la participación privada en los ferrocarriles de Santiago a Valparaíso y del Ferrocarril del Sur, la intervención de éste en líneas y ramales privados se hizo constante. Entre los motivos de la participación estatal se encontraba adquirir el ferrocarril privado para evitar su cierre y aprovechar la infraestructura que éste ofrecía, muy disminuida en muchos casos, aunque es preciso señalar que habitualmente la misma empresa le ofreció el ferrocarril al Estado al no encontrar que dicho servicio seguiría siendo rentable para sus intereses. Además de adquirirlos al ver en la conexión ferroviaria una función social, ya que dejar morir un ramal constituía de cierta manera el aislamiento de poblaciones locales que crecieron en torno a las zonas de extracción minera, tal como sucedió con el primer ferrocarril estatizado de Chañaral (1888). En cuanto a las características de la intervención del Estado, Guajardo observa seis modalidades: 1) Ferrocarriles privados de los distritos mineros del norte que fueron adquiridos por el Estado entre 1896 y 1901, destacando las líneas: Caldera con Copiapó (1850)*, La Serena a Vicuña (1875) y Tongoy a Ovalle (1860); 2) Líneas en donde el gobierno participó como accionista, tales como Valparaíso a Santiago (1853) y Santiago a Rancagua (1855); 3) Construcción por parte del Estado con el

⁷⁷ Ibid., 146.

⁷⁸ A. Ramírez, *op. cit.*, 14.

*Entre paréntesis el año de inicio de la construcción del proyecto ferroviario.

fin de extender las líneas construidas en la lógica anterior, destaca San Fernando a Curicó (1865), Curicó a Chillán (1871); 4) Construcciones privadas con garantía estatal sobre margen de utilidad; 5) Líneas que no ofrecían garantías del Estado, preferentemente en zonas mineras como Chuquicamata o Rancagua-El Teniente; 6) Ferrocarriles de las provincias de Tarapacá y Antofagasta incorporados luego de la Guerra del Pacífico.

Así se comprende cómo la estatización se vinculó con la extensión del tendido ferroviario nacional, tanto en la zona sur como en el norte chico, junto con el traspaso que hicieron los inversionistas privados al Estado de sus líneas férreas, las cuales habían dejado de ser rentables para sus intereses. En este sentido, las primeras décadas del siglo XX ofrecen una realidad de líneas estables y centralizadas que conectaba gran parte del territorio nacional, aunque con algunas lagunas privadas en la zona sur por la explotación del carbón, además del cobre en la zona centro (Rancagua – El Teniente). Hacia el norte del país, la presencia del Estado fue mucho más débil, debido principalmente a que el transporte ferroviario se encontraba en manos de privados ligados a la minería metálica y de salitre, esto por decisión del Estado, quien prefirió entregar la concesión de las líneas a las compañías extranjeras que explotaban la zona minera.⁷⁹ Con respecto a aquello, Guajardo plantea la idea de un *pacto de caballeros* entre los controladores del Estado y las élites exportadoras, en función del arrendamiento de la parte norte del Ferrocarril Longitudinal Norte a manos de la empresa privada Ferrocarril Antofagasta and Bolivian Railways Company:

“(…) con éstas últimas decisiones se cumplía otra parte del ‘pacto de caballeros’ en la zona de la minería metálica, ya que el Estado asumió las pérdidas y el manejo de líneas que estaban financieramente y operativamente en mal estado hasta Pueblo Hundido (Diego de Almagro). Punto en donde se estableció una frontera para la acción pública en el norte del país, puerta al espacio dominado por las líneas privadas que explotaban los mercados más lucrativos, conformado por la actividad exportadora de salitre”.⁸⁰

Hacia 1890 se vería la máxima extensión de la red privada, la cual representó un 59,7% del total de la red ferroviaria del país (ver cuadro 2), disminuyendo progresivamente a causa del cierre de oficinas salitreras y, por ende, el abandono de las vías construidas, además de la adquisición que de manera constante fue haciendo el Estado.

Cuadro 2: Participación privada en la red ferroviaria chilena

Año	Proporción de la red ferroviaria chilena en manos privadas
1880	46,5%
1885	56,9%
1890	59,7%
1900	51,1%
1910	52,4%
1920	44,2%
1930	35,0%
1940	31,2%
1950	26,2%
1960	18,1%
1975	12,4%

Fuente: I. Thomson y D. Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (Santiago de Chile, Centro de investigaciones Diego Barrios Arana, 2000), 83.

⁷⁹ G. Guajardo, *op.cit.*, 44.

⁸⁰ *Ibid.*, 150.

Un punto que no hemos querido pasar por alto dice relación con la vinculación entre la extensión de las líneas férreas y la creación de pueblos o ciudades que fueron creciendo al lado del tendido de las vías del ferrocarril, siendo esto un fenómeno de construcción e integración nacional compartido en América Latina. La actividad comercial asociada a la labor ferroviaria fue generando economías locales dependientes del paso del medio de transporte. De igual manera, los ferrocarriles conllevaron una vitalización económica y social en las provincias, estableciéndose ferias y mercados en torno a las Estaciones.⁸¹ Así mismo, Mónica Ferrari, señala para el caso argentino, pero válido en el nacional, que:

“(…) la gran extensión de redes ferroviarias involucró cambios en el paisaje rural incorporando la dimensión urbana o modificando el paisaje urbano existente. Los nuevos poblados ferroviarios, colonias agrícolas o pequeños parajes surgieron como consecuencia de su instalación y constituyeron elementos para articular el sistema territorial que a su vez se entrelazaron con las políticas de ocupación del territorio y de inmigración”.⁸²

A esto sumamos la visión de la Estación como puerta de entrada en la ciudad, generando construcciones arquitectónicas de gran magnitud, buscando, en un gesto de identidad territorial, la diferenciación de la una con la otra. Otro elemento a destacar dice relación con la estructuración del tiempo en función del paso del ferrocarril por cierta Estación, marcando los momentos del día, sobre todo durante el siglo XIX, donde la mayoría de la población no tenía acceso a un reloj. Con respecto a aquello, Rüdiger Safranski afirma, en cuanto a la relación ferrocarril y socialización del tiempo, que:

“Con el desarrollo del sistema de transporte, en especial del tren en el siglo XIX, se abrió de pronto el horizonte para la coordinación de la hora (...) no podía haber ninguna guía unificada de ferrocarriles si las sociedades no alcanzaban un acuerdo unitario sobre una hora común y, en este sentido, sobre la simultaneidad. Fue entonces cuando el tiempo se socializó realmente por primera vez”.⁸³

6.2 La Empresa de los Ferrocarriles del Estado como articulador de la economía nacional

En cuanto a la dimensión económica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se debe indicar que aquello ha sido un tema recurrente al momento de hablar de los motivos para el declive del ferrocarril como medio de transporte en Chile y su posterior desmantelamiento en la década de 1970. Lo cierto es que FF.CC. desde su concepción fue vista como una empresa desprovista de ganancias, teniendo como finalidad principal ser un articulador y movilizador de la economía nacional, junto con entregar un servicio de transporte de pasajeros, todo esto a través de tarifas bajas subvencionadas por el Estado. Ferrocarriles influyó de manera vital en los distintos sectores de la economía, llegando a transportar por medio de la Red Sur el 90% del tráfico nacional. Del mismo modo, cooperó por medio de la subvención en el traslado de materiales para la urbanización de Santiago, y la distribución de material educativo y de salud para la población.⁸⁴ Su eficacia repercutió en el crecimiento de la economía agrícola, industrial, minera y comercial, las cuales de cierta manera eran subvencionadas por parte de la Estatal. En cuanto al rubro de los transportes de carga, Ferrocarriles trasladaba principalmente recursos del sector primario: minería

⁸¹ F. Vergara, *op. cit.*, 16.

⁸² M. Ferrari, Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes*, 2011, 24 (1), 26-43.

⁸³ R. Safranski, *Sobre el tiempo* (Barcelona, Katz Editores, 2013), 15.

⁸⁴ F. Vergara, *op. cit.*, 88.

extractiva, ganadería ovina, producción triguera e industria forestal.⁸⁵ Su estructura tarifaria era *ad valorem*, vale decir: conforme al valor del producto se establecía la tarifa de la carga, para lo cual Ana María Botey afirma que:

“(...) ésta política fue beneficiosa para el crecimiento económico y para los consumidores de los centros urbanos, ya que permitió el movimiento de productos de bajo valor que con otra política tarifaria hubieran desaparecido, específicamente aquellos destinados para el mercado interno”.⁸⁶

Ahora bien, antes de abordar los derroteros de Ferrocarriles a través del siglo XX, es necesario precisar los problemas que éste presentó dentro de la República Parlamentaria (1891-1924), observando en dichos inconvenientes una serie de dificultades de tipo estructural que repercutió en la eficacia de la Empresa. En cuanto a las características del Estado bajo el signo del parlamentarismo se debe señalar que, éste se caracterizó por ser el reflejo de las dinámicas sociales, vale decir, se configuró de manera excluyente a razón del manejo por parte de grupos oligárquicos. De la misma manera, no respondió a ningún tipo de proyecto nacional y estuvo caracterizado por un desorden presupuestario, marcado por las pérdidas y el saldo inconstante. Entre 1891 y 1924, el saldo de entradas ordinarias y gastos fiscales implicó que no existiera déficit fiscal en tan solo siete oportunidades (1893, 1894, 1899, 1903, 1916, 1917 y 1918). A esto se le sumó, el crecimiento desmedido de la administración pública, a razón de consolidar y reproducir las condiciones de privilegio, generando clientelas políticas. Dicho crecimiento significó un aumento de 323,9% entre 1880-1900 y de un 112,6% entre 1900-1920. A su vez, se dio paso a una cada vez más abultada deuda externa, la cual se acrecentó de una manera desproporcionada, al crecer de un total de £6.650.000 en 1885 a £25.250.000 en 1910.⁸⁷

Los mecanismos de control de los grupos oligárquicos, tal como se mencionó, incluían el manejo de la administración pública, proveyendo de cargos de acuerdo a influencias. Aquello, lleva a Enrique Fernández a afirmar que, *la oligarquía no sólo controla el Estado, es el Estado mismo*. Ésta, realizó como mecanismo de control el manejo de la administración pública, por medio de la cual proveía cargos a su clientela, aquello en palabras de Fernández:

“(...) garantizaba, en las altas jerarquías, la provisión de rentables y estratégicos puestos para los miembros de ‘la sociedad’ y a la vez la defensa de los respectivos intereses grupales; en los niveles inferiores, permitía, como se señaló, ‘contentar’ a las crecientes clientelas políticas y articular de ese modo parte de su fuerza electoral a lo largo del territorio (...) el Estado existía primero para favorecer los intereses de los distintos grupos oligárquicos, si en ese proceso se perjudicaban a otros, solo se tenían en cuenta si eran significativos, de lo contrario no revestían mayor importancia”.⁸⁸

El rol protagónico que fue adquiriendo la Empresa dentro de la economía nacional tuvo su correlato en lo político, siendo un botín dentro del parlamentarismo. La Empresa de los Ferrocarriles del Estado mantuvo una fuerte burocracia, formando amplias clientelas políticas, tal como expresó el Director General de la Ferrocarriles en 1904:

“La evolución de la política en nuestro país ha llevado la acción e influencia de los partidos en la administración a extremos tales que va haciéndose sumamente difícil, sino imposible una dirección ordenada, eficaz y justa en los servicios públicos, especialmente en los

⁸⁵ A. Ramírez, *op. cit.*, 18.

⁸⁶ A. Botey, *op.cit.*, 19.

⁸⁷ E. Fernández, *Estado y sociedad en Chile, 1891-1931* (Santiago, LOM ediciones, 2003), 95.

⁸⁸ *Ibid.*, 45.

Ferrocarriles del Estado. La presión constante e infatigable en el sentido de acaparar el mayor número de empleos de la administración, cuyo reparto ha sido materia de convenios dados a la publicidad y fijados como base de apoyo a los Gabinetes, han enervado la acción e independencia racional de la administración superior en la provisión de empleos de la Empresa, provisión que, por la causa antedicha, en muy pocos casos coincide con las designaciones que en justicia deben hacerse”.⁸⁹

De igual manera, una comisión inspectora de FF.CC. señaló en 1913 que:

“(…) desde que su dirección está vinculada a Ministros inestables y pasajeros, cada nuevo Ministerio le impone nuevos rumbos y propósitos distintos a los de sus antecesores; los estudios pacientes y concienzudos hechos por comisiones expertas para señalar los males y proponer sus remedios quedan olvidados y tal vez, en ocasiones sin siquiera ser leídos. Todo el trabajo y la experiencia adquirida desaparecen o se olvidan y se vuelve a empezar con estudios nuevos y con proyectos nuevos, sin acordarse o sin saber que unos y otros se encuentran en los archivos Ministeriales, señalando los mismos defectos que nuevas Comisiones, como la actual, se encarga de verificar más tarde”.⁹⁰

Ahora bien, desde un punto de vista económico, y con respecto a lo contable, el coeficiente de explotación de la Empresa nos muestra un desequilibrio al alza: entre 1884 y 1907 hubo un 94% de gastos en relación con las entradas, mientras que de 1907 a 1914 aumentó a un 127%.⁹¹ Esto se explica por el carácter subvencionador del ferrocarril y por la caída de la moneda nacional a contar de las últimas décadas del siglo XIX, a lo cual se sumó el *peso muerto* que significó la progresiva estatización de los ferrocarriles privados quebrados del norte. A lo expuesto, Thomson y Angerstein, desde una mirada netamente económica y comercial, observan en la política del Estado de sobre dotar al país de líneas férreas un grave error, siendo el ejemplo más característico la Red Norte, la cual a 1917 transportaba tan solo 38.000 unidades de tráfico por kilómetro de vía, muy inferior a las 637.000 de la Red Sur, que tenía un costo cuatro veces inferior a la Red Norte, subiendo lógicamente los costos medios de la Empresa. Otro motivo analizado en torno a las problemáticas de Ferrocarriles está en la inexistente visión a largo plazo y la falta de rigurosidad en las decisiones que tomó la Empresa a comienzos del siglo XX, lo cual se explica por la dependencia que mantuvo con los gobiernos de turno, en una época caracterizada por la rotativa ministerial. En dicho marco, Guajardo indica que, en 1917, cuando se produce la incorporación de la Red Norte, ésta lo hace sin ningún estudio de tráfico que la valide, desprendiéndose la visión de la inexistencia de un plan general, lo cual conllevó a un rápido crecimiento de la red férrea por sobre la capacidad productiva del país. Con respecto a aquello, el mismo autor se interroga:

“(…) ¿Quién fue el responsable? Indudablemente los primeros fueron los presidentes y luego los ministros de las áreas respectivas, favorecido por la extremada rotación de los gabinetes que seguían la dinámica de cuotas y de acuerdos políticos del régimen parlamentario que, a su vez, diluyó las responsabilidades por la difusa línea de las competencias entre Ejecutivo y Congreso. Otra responsabilidad provino de las capacidades de los ingenieros civiles, que arroja serias dudas sobre sus competencias y tareas con respecto a este medio de transporte. Al parecer fueron competentes en las tareas de construcción, pero sin integrar los datos tecnológicos del equipamiento y del negocio de transporte que, a fin de cuentas, explican el ferrocarril”.⁹²

⁸⁹ G. Guajardo, *op.cit.*, 70.

⁹⁰ *Ibid.*, 73.

⁹¹ *Ibid.*, 69.

⁹² *Ibid.*, 190.

Éstos inconvenientes tuvieron como resultado una serie de reorganizaciones generales en Ferrocarriles a lo largo del siglo. La primera se produjo en 1907, con un mayor énfasis en la racionalidad de los procesos de transporte para aumentar la productividad, mientras que la segunda de 1914, se orientó a dotar a la Empresa de una mayor independencia y autonomía, siendo administrada hasta 1927 por un Director General, Consejo de Administración y los administradores de zona, cambiando el régimen en 1931, entregándole la total atribución al Director General, designado por el presidente. La reorganización de 1914 también: “(...) mejoró la infraestructura; amplió las estaciones, alargando las vías de cruzamiento; extendió las de maniobras; dotó muchas estaciones de mayores plataformas de embarque; instaló carboneras mecánicas y colocó la primera piedra de la futura Maestranza de San Bernardo”.⁹³ Con respecto a las maestranzas y en específico a la de San Bernardo, ésta se materializó en 1920 y tuvo como principal función la reparación de locomotoras. De igual manera, tomó el rol de Maestranza Central (más otras 4 auxiliares), solucionando el viejo inconveniente que mantenían los Ferrocarriles del Estado: trabajar con maestranzas descentralizadas que conservaban un funcionamiento autónomo las unas de las otras.

A partir de la década de 1920, y más precisamente desde la llamada crisis del carbón (1920) se comenzó a cuestionar el rol de FF.CC. como promotor del movimiento comercial del país, al verse afectada al operar sus máquinas en base a dicho material. Pese a esto, Apolonia Ramírez indica que: “(...) este período registra un aumento sostenido del tráfico de carga y de pasajeros, lo cual tiene una profunda vinculación con el auge económico que vivió el país hasta la irrupción de la gran crisis de los años 30”.⁹⁴ Dicha atmósfera fue proclive a la visualización de alternativas al ferrocarril: el transporte carretero y marítimo, lo cual fue visto como una amenaza al monopolio sobre el transporte que mantenía la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El advenimiento de la década de 1930 hizo ver a la Empresa inmersa en este nuevo escenario, dado por los cambios tecnológicos y la inversión que realizó el Estado en 1935 al mejorar 29.000 kilómetros de caminos, correspondientes al 70% del total de la red.⁹⁵

Frente a esto, Ferrocarriles del Estado buscó llevar adelante innovaciones que le permitieran combinar el transporte ferroviario con otras alternativas: en 1932 la Empresa asumió una política de fomento al turismo construyendo hoteles en Puerto Varas y Pucón, buscando aumentar las unidades de tráfico hacia dichas zonas; en 1937 el gobierno le concedió la organización naviera buscando promover el desarrollo en Chiloé, Aysén y Magallanes, pasando a ser propietario de barcos y vapores por medio de un servicio marítimo (Ferromar) que operó entre 1939 y 1953; y desarrolló y promovió su propia empresa camionera (Cotracos S.A) a partir de 1946.⁹⁶ Del mismo modo, la década de 1930 vio la máxima extensión de la red férrea: 8.937 kilómetros de vía, es decir, 21 kilómetros de vía por cada 10.000 habitantes, siendo la sexta nación con más líneas férreas en relación a población y superficie, superado por Estado Unidos, Canadá, Australia, Suecia y Argentina.⁹⁷ Otro foco de innovación en Ferrocarriles, fue la publicación a contar de noviembre 1933 de la revista *En Viaje*, siendo el medio de difusión de Ferrocarriles. Dicha revista, de publicación mensual, tenía en una primera instancia como contenido los itinerarios de trenes, horarios y tarifas, aumentando con el pasar de los años el contenido. Hacia la década de 1940 la revista se transformó, destacando por su diseño y fotografías en color, vendiéndose en estaciones, quioscos, librerías y vagones de trenes. Posteriormente, *En Viaje* abrió espacio a la cultura y las artes,

⁹³ I. Thomson y D. Angerstein, *op. cit.*, 107.

⁹⁴ A. Ramírez, *op. cit.*, 19.

⁹⁵ G. Guajardo, *op. cit.*, 85.

⁹⁶ A. Botey, *op. cit.*, 22.

⁹⁷ A. Ramírez, *op. cit.*, 19.

editando números de carácter monográfico centrándose en distintas temáticas, tales como arte, ciencia, literatura, cine, teatro, deportes, historia, geografía y poesía. El último número de la revista de Ferrocarriles se publicó en julio de 1973 (Nº470), antes que fuese suprimida por la nueva administración designada por la dictadura cívico-militar.⁹⁸

En lo referente al panorama económico de los Ferrocarriles del Estado durante la década de 1930, ésta nos muestra una recuperación luego de la crisis global a comienzos del decenio, en donde hubo una fuerte caída en la producción y reducción del transporte, aumentando el tráfico en carga y pasajeros (51% y 48% respectivamente), sumado a la expansión del patrimonio de la Empresa.⁹⁹ Pese a esto, en esos mismo años surgieron los déficits operacionales, Ferrocarriles acumuló una deuda de \$600 millones y una pérdida anual de \$25 millones, donde se contabilizó entre los problemas recurrentes de dicha época las pérdidas constantes que dejaba la Red Norte, principalmente por el traspaso de los ferrocarriles privados, vinculados a la economía salitrera, que resultaron quebrados tras la crisis, y la nula rentabilidad que comenzó a mostrar el servicio marítimo, conllevando al inicio de los aportes fiscales para cubrir déficit a contar de 1947.¹⁰⁰ En cuanto a las tarifas, éstas variaron entre 1930 y 1960, teniendo como motivos para la disminución el estímulo que le buscó dar el gobierno de turno a un determinado sector económico y/o fenómenos naturales como sequías, que obligó a los gobiernos a subvencionar el transporte de carga para ciertas regiones. Por el contrario, las alzas en las tarifas se explicaban en la presión ejercida por parte de la Empresa buscando mayores réditos, lo cual era compartido por sus empleados, quienes veían en dicha medida una fórmula de obtener mejoras salariales.

En este sentido, la presencia social de la Empresa estructuró y entregó sustento a la matriz clásica nacional-popular del Estado Benefactor. Ésta prevaleció desde fines de la década de 1930 hasta comienzos de la década de 1970, constituida por la fusión de distintos procesos: desarrollo, modernización, integración social y autonomía nacional, en donde toda acción colectiva estaba entrecruzada por estos cuatro ejes.¹⁰¹ Manuel Antonio Garretón señala que el Estado desempeñó un rol referencial para las acciones colectivas, al ser éste el encargado del desarrollo, movilidad social, redistribución e integración de los sectores populares. Éste permitía la creación de la idea de nación, teniendo FF.CC. un rol fundamental en el proceso de integración y conexión efectiva. De la misma manera, el desarrollo de Ferrocarriles se caracterizó por una integración vertical, vale decir: por medio de su progreso material generó servicios (infraestructura, seguridad, comunicaciones, etc.) que integró a la población, además de favorecer a industrias como la metalurgia, madera, vidrio, plástico, siderurgia, carbón, petróleo y petroquímica.¹⁰²

Ferrocarriles presentó modernizaciones entre fines de la década de 1940 y principios de 1950, lo cual estuvo acompañado con una cifra record en cuanto a máximo en niveles de tráficos logrados: 14 millones de toneladas.¹⁰³ Pese a esto, la eliminación de las restricciones arancelarias y la importación masiva de camiones, fue clave en la equiparación de competencia con el transporte carretero. Esto último se evidenció en el tráfico de pasajeros, que pasó de 27,2 millones en 1955 a 21,8 millones de 1960, registrando un descenso del

⁹⁸ Memoria Chilena. (2019). *En Viaje (1933-1973)*. Disponible en: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-791.html>

⁹⁹ F. Almonacid, *op. cit.*, 20.

¹⁰⁰ A. Ramírez, *op. cit.*, 20.

¹⁰¹ M. Garretón, La transformación de la acción colectiva en América Latina. *Revista de la Cepal*, 2002, 76, 10.

¹⁰² A. Ramírez, *op. cit.*, 27.

¹⁰³ *Ibid.*, 21.

20%.¹⁰⁴ A esto se le debe sumar, el hecho de que, en la década de 1950, la economía nacional se vio enfrentada a ciclos inflacionarios, que tuvo su mayor aceleración inflacionaria entre 1952 y 1955, lo cual repercutió en los balances de Ferrocarriles. Dichos ciclos llegaron luego de una recuperación significativa de la economía chilena, producto de la crisis de la década de 1930, manteniendo un ritmo de crecimiento industrial que atenuó las restricciones impuestas por el comercio exterior.¹⁰⁵ De igual manera, María Angélica Illanes sintetiza las problemáticas de este período al indicar que:

“(…) en los países latinoamericanos, la industrialización secundó la urbanización en vez de impulsarla y sus efectos dinamizadores no se hicieron extensivos sobre el sistema económico y la transición demográfica. A ello se le sumó la débil integración económica regional, la estrechez de los mercados nacionales y la desventaja de la mayoría de las manufacturas locales para competir en circuitos internacionales, quedando truncado de este modo un desarrollo industrial efectivo”.¹⁰⁶

Hacia 1959, la Empresa solamente cubrió el 68,8% de sus gastos por medio de las entradas, teniendo que ser sus gastos subsidiados por el gobierno. A aquello se le sumó los daños producidos en la Red Sur por el terremoto de Valdivia de 1960, el cual afectó 1.700 kilómetros de la red.¹⁰⁷ A contar de 1960 se llevó a cabo el “Plan de Modernización y Renovación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado”, como parte del “Plan Decenal de Desarrollo” de Corfo, el cual consistió en una dieselización completa de la Red Norte, electrificación de la zona de más tráfico en la Red Sur y la instalación de riel soldado en 1.000 kilómetros de vía, repercutiendo en la disminución del tiempo de viaje entre Santiago y Concepción, pasando de 11 horas en 1960 a 7 horas en 1970.¹⁰⁸ Dicho plan tuvo discrepancias por parte del Banco Mundial, el cual indicó que: “(…) el plan era muy ambicioso y debía reducirse a las posibilidades reales de captación de tráfico rentable por parte de FF.CC., concentrándose en el transporte de mercancías a distancias largas y medianas”.¹⁰⁹ Sumándose a aquello, la recomendación de eliminar el servicio de pasajeros con excepción de las regiones con alta densidad de tráfico, lo cual repercutiría en el cierre de ramales y líneas débiles (60% de la red). Por su parte, Ferrocarriles indicó que reducir el plan de Corfo afectaría directamente a la industria metalúrgica como proveedora del equipo ferroviario, visualizando como solución el control que debería hacer el Gobierno de la importación de vehículos motorizados y el cobro a los camiones por el uso de vía, las cuales, por lo demás, fueron financiadas por el Estado y en la práctica funcionaba como un subsidio fiscal a los intereses privados.¹¹⁰

Durante el Gobierno de Eduardo Frei Montalva (1964-1970), se llevó a cabo un programa de racionalización de la firma consultora francesa *Sofrerail*. Ésta, tenía como fin la eliminación del déficit operacional en 1975, lo cual permitiría que la Empresa generará ingresos adicionales para cubrir los costos de depreciación e intereses a contar de 1978. Para ello, se redujo el aporte fiscal del presupuesto corriente, previa condición de disminuir la importación de camiones, y la obligación por parte del Estado para con sus empresas de que éstas debían

¹⁰⁴ Ibid., 21.

¹⁰⁵ R. Ffrench-Davis, *Chile entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad* (Santiago, J.C Saéz Editor, 2008), 20.

¹⁰⁶ M. Illanes, *El barrio sin las fábricas*. Fondart “Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio”, 2015, 55.

¹⁰⁷ F. Almonacid, *op. cit.*, 112.

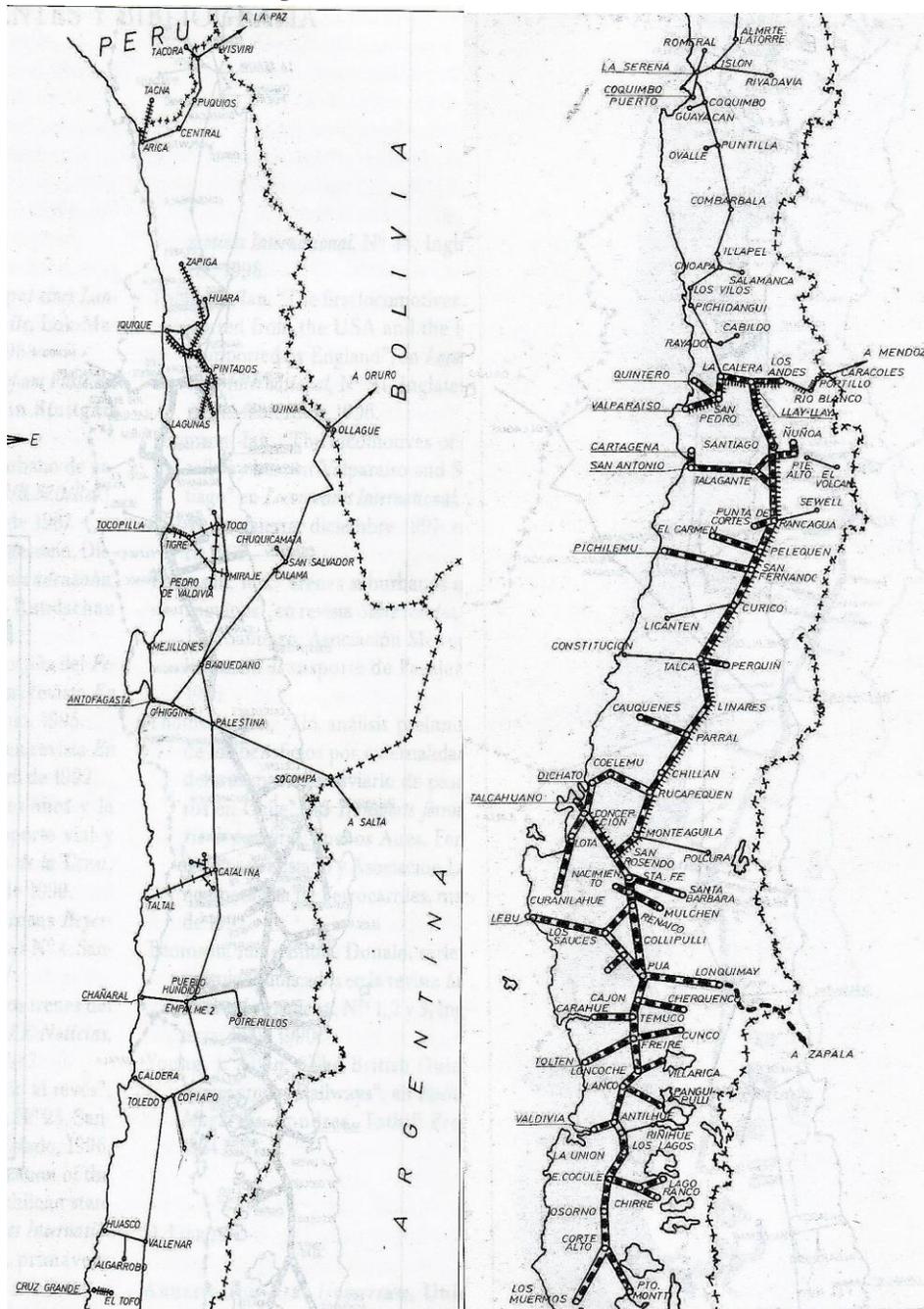
¹⁰⁸ A. Ramírez, *op. cit.*, 21.

¹⁰⁹ Ibid., 22.

¹¹⁰ Ibid., 22.

transportar toda su carga por ferrocarriles.¹¹¹ Frente a esto, Ramírez indica que la reducción del aporte se produjo sin el cumplimiento de dichas condiciones, produciéndose a 1970 un déficit de capital de operación y fuerte endeudamiento. Por su parte, durante el Gobierno de la Unidad Popular (1970-1973), las principales medidas fueron la prohibición de nuevas internaciones de camiones a contar de diciembre de 1970, fin a la política de autofinanciamiento y aumento del aporte fiscal, junto con medidas internas que buscaron aumentar el tráfico, y la disciplina presupuestaria. Así mismo, ingresó en la línea de crédito del Banco Central para 1971, debido al desfinanciamiento producido por la deformación en materia salarial (sueldos fijos aumentaron) y el pago de las obligaciones adquiridas por el Gobierno de la Democracia Cristiana. Aun así, en 1972 logró la cifra record de 5.193 millones de Unidades de Tráfico Combinado (UTC).¹¹²

Imagen 1: Red ferroviaria chilena en 1973.



Fuente: I. Thomson y D. Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (Santiago de Chile, Centro de investigaciones Diego Barrios Arana, 2000).

¹¹¹ Ibid., 23.

¹¹² Ibid., 24.

6.3 El declive de Ferrocarriles: las políticas neoliberales y el camino a la privatización

La instauración de una dictadura cívico-militar a contar de septiembre de 1973 provocó una serie de cambios estructurales dentro del país, los cuales fueron acompañados por la supresión de las libertades civiles y una violenta persecución política. En este marco, a contar de 1975, el equipo económico de la dictadura centró sus esfuerzos en imponer un modelo económico neoliberal basado en un monetarismo extremo, el cual vino a cambiar el papel del Estado: se reemplazó al Estado Empresario, agente interventor y promotor del desarrollo de la industria nacional, por uno Subsidiario, que se limitó a regular a favor del mercado, generando oportunidades de negocios para el sector privado. Con respecto a aquello, David Harvey, define la lógica neoliberal de la siguiente manera:

“El neoliberalismo es una teoría de prácticas políticas económicas que proponen que el bienestar humano puede ser logrado mejor mediante la maximización de las libertades empresariales dentro de un marco institucional caracterizado por derechos de propiedad privada, libertad individual, mercados sin trabas, y libre comercio. El papel del Estado es crear y preservar un marco institucional apropiado para tales prácticas”.¹¹³

Desde entonces se llevó adelante una serie de reformas estructurales que tenían como fin reducir la presencia del Estado en la economía a través de: 1) Recorte del Gasto Fiscal, por medio de la privatización de las Empresas del Estado; 2) Reforma del Sistema Financiero y la privatización de la banca nacional; 3) Liberalización Económica, promoviendo la importación de bienes de consumo, impactando en la producción nacional y el mercado interno; 4) Reforma Comercial, eliminando las barreras no arancelarias y reformando el sistema de tarifas aduaneras; y 5) Liberalización Financiera, con relación a la autorización del sistema de préstamos externos. A esto se le debe agregar, las reformas al sistema laboral, de pensiones, salud y educación, consagrados en la Constitución de 1980.¹¹⁴

La recesión económica de 1982 tuvo como desenlace una debacle económica y social, con una caída del 14% del PIB, un desempleo que llegó a superar el 30%, un aumento de la pobreza a causa del empeoramiento en la distribución de ingreso, sumado al endeudamiento de la banca y la fuga de capitales.¹¹⁵ Pese a esto, dicho escenario no fue un obstáculo para que a contar de la segunda mitad de la década se volviera al rigor económico de las políticas neoliberales, marcado por un enfoque más pragmático, a través de políticas que apuntaron a equilibrar el balance externo por medio de renegociaciones de la deuda externa, aumento de aranceles, junto a la intervención al sistema financiero que posteriormente fue reprivatizado.

De la misma manera, se llevó adelante un segundo proceso de privatización de Empresas del Estado, teniendo como objetivo la recuperación de la confianza por parte del empresariado luego de la crisis, junto con disminuir las presiones provenientes del Fondo Monetario Internacional (FMI), quien brindó ayuda financiera a cambio de llevar a cabo programas centrados en reformas estructurales.¹¹⁶ El resultado de este proceso significó la privatización de 30 Empresas del Estado entre 1985 y 1989, acelerándose el proceso tras el plebiscito de 1988, destacando en el listado de empresas traspasadas a los grupos empresariales: Compañía de Acero del Pacífico (CAP), Compañía Chilena de Electricidad (Chilectra), Empresa Nacional de Electricidad (Endesa), Industria Azucarera Nacional (Iansa) y Compañía de Teléfonos de Chile (CTC).

¹¹³ D. Harvey, El neoliberalismo como destrucción creativa. *Apuntes del CENES*, 2008, 13.

¹¹⁴ M. Gárate, *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)* (Universidad Alberto Hurtado, Chile, 2016), 196.

¹¹⁵ R. Ffrench-Davis, *op.cit*, 17.

¹¹⁶ M. Gárate, *op.cit*, 302.

En lo referente a Ferrocarriles, los cambios a partir de 1973 también fueron evidentes. Una vez instalada la dictadura cívico-militar, ésta procedió a promulgar una serie de Decreto Ley (DL), entre ellos el DL 6 del 12 de septiembre de 1973, que tenía el claro fin de intervenir en el sector público, dictando según Artículo 1:

“Art. 1º.- Declárase que a contar de esta fecha quedan en calidad de interinos los personales de los Servicios, Reparticiones, Organismos, Empresas y demás instituciones de la Administración del Estado, tanto central como descentralizada. Solamente quedan excluidos de la disposición anterior los personales del Poder Judicial y de la Contraloría General de la República”.¹¹⁷

Posteriormente, el DL 22 del 19 de septiembre de 1973 aclara el anterior, al indicar que:

“Art. 1º.- Declárase que las normas del decreto ley N° 6, de 12 de Septiembre de 1973, que se refieren de manera amplia y con las solas excepciones que en él se indican, a todos los servidores, empleados u obreros de los servicios fiscales, semifiscales, de administración autónoma, municipales y, en general, de las reparticiones, organismos y empresas del sector público, tanto de la administración centralizada como de la funcional o territorialmente descentralizada, son aplicables cualesquiera sean los regímenes estatutarios a que estén afectos esos personales y, en consecuencia, facultan para disponer la terminación inmediata de designaciones a contrata, de convenios a honorarios o de contratos de trabajo de dichos servidores, en forma discrecional y sin sujeción a normas sobre inamovilidad o estabilidad en el empleo, como las contenidas en la ley N° 16.455 o en otros preceptos”.¹¹⁸

Mientras que el DL 64, del 1 de octubre de 1973, declara en reorganización general la Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

“Artículo 1º.- Declárase, a contar desde esta fecha, en reorganización la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; todos sus funcionarios quedarán en calidad de interinos, hasta que sean confirmados por la Dirección de la Empresa.

Artículo 2º.- La Empresa de los Ferrocarriles del Estado será administrada por un Director, designado por la Junta de Gobierno y de la exclusiva confianza de ella para todos los efectos legales.

Artículo 3º.- En cumplimiento de la referida reorganización, el Director de Ferrocarriles podrá fijar y modificar la denominación, organización y atribuciones de las Subdirecciones, Ferrocarriles de Administración Delegada, Departamentos, Jefaturas de Explotación Regional y Servicios, y adoptar las medidas que estime necesarias para lograr una administración técnica y racional y la máxima seguridad y eficiencia en el transporte de carga y pasajeros, como asimismo en las líneas férreas, dependencias e instalaciones ferroviarias.

Artículo 4º.- El Director de la citada Empresa quedará también facultado para designar a los Subdirectores, Jefes de Departamento y Administradores Delegados de los Ferrocarriles Anexados y poner término a sus servicios debiendo someter los respectivos decretos de nombramiento o de cesación de servicios a la Junta de Gobierno, la que se ejercerá por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Subsecretaría de Transportes.

Artículo 5º.- La supervigilancia de la Junta de Gobierno se ejercerá a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Subsecretaría de Transportes.

Artículo 6º.- Lo dispuesto en el artículo 119º de la ley N° 16.464, de 25 de Abril de 1966, no regirá respecto de las designaciones que procedan conforme al artículo 2º del presente decreto ley.

¹¹⁷ Decreto Ley número 6, del 12 de septiembre de 1973 (Ministerio del Interior): <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=178626>

¹¹⁸ Decreto Ley número 22, del 19 de septiembre de 1973 (Ministerio del Interior): <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=178627>

Artículo 7º.- El Director de la Empresa deberá proponer a la Junta de Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Subsecretaría de Transportes, un nuevo texto orgánico que sustituya a la actual Ley de Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, dentro del plazo de 90 días, a contar desde su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 8º.- Deróganse todas las disposiciones del DFL. N° 94, del 21 de Marzo de 1960, y demás disposiciones legales y reglamentarias que sean contrarias al presente decreto ley”.¹¹⁹

A partir de entonces, Ferrocarriles del Estado se vio enfrentada a una muerte lenta, materializada en el desmantelamiento progresivo de su infraestructura, reducción de personal y disminución de sus actividades dentro de la economía nacional. Hasta aquel entonces, Ferrocarriles fue una de las empresas más grandes de América Latina, siendo un referente dentro del sector ferroviario continental, basado en la calidad de sus servicios, las bajas tasas de accidentabilidad, el desarrollo de ingeniería en sus maestranzas y el rol de asesor que tuvo con los países vecinos.¹²⁰ En este sentido, seguiremos mayoritariamente la periodificación hecha por Ramírez, configurándose en un primer paso una etapa de racionalización (1973-1979), luego un ciclo de autofinanciamiento (1980-1989), para finalmente llegar a la privatización (1990-1995), concretada, en cuanto a su trámite legislativo, en el Gobierno de transición democrática de Patricio Aylwin. No está demás indicar, que hemos puesto el final del ciclo en el año 1995 en función de la constitución legal de las filiales de EFE y el plan de retiros del personal, pese a que en 1997 se da el traspaso de Ferronor S.A a APCO y Rail América.

a) Racionalización (1973-1979)

En lo que respecta a Ferrocarriles, el proceso de racionalización hace referencia a la supresión de servicios e infraestructura considerada prescindible a razón de que, dentro de la lógica neoliberal, dichos elementos son considerados poco rentables económicamente, a lo cual se suma la disminución en la dotación de personal, bajo la idea de reducir el presupuesto salarial. Por consiguiente, el discurso en torno a Ferrocarriles redundó en la ineficiencia y el déficit que se le atribuía, por tanto, el objetivo apuntó a la disminución de los costos de operación.¹²¹ De esta manera, a través del Decreto Supremo 203 del Ministerio de Transportes del 11 de julio de 1975, se establecen medidas destinadas a lograr a mediano plazo el autofinanciamiento de Ferrocarriles, siendo la más importante dentro de ellas, la referente a la suspensión definitiva del tren de pasajeros La Calera – Iquique, o en otras palabras, a la supresión de la Red Norte en su servicio de pasajeros.¹²²

A dichas medidas se le debe sumar: 1) suspensión del servicio de pasajeros La Calera – Coquimbo, concentrándolo solamente entre La Calera e Illapel en julio de 1975; 2) suspensión del servicio de pasajeros y cargas durante julio de 1975 en los ramales Cartagena-Mapocho, Islón-Rivadavia, Choapa-Salamanca, Rayado-Cabildo, Pelequén-El Carmen, Curicó-Licanten, Talca-Perquin, Monte Aguila-Polcura, Coigue-Mulchen, Pua-Galvarino, Cajón-Cherquenco, Temuco-Curahue, Freire-Cunco, Freire-Toltén, Lanco-Panguipulli, Los Lagos-Riñihue, Corte Alto-Los Muermos¹²³; 3) Eliminación de veinte estaciones en la Red Norte a partir de 1979, aduciendo como motivo principal que no tenían justificación económica, junto con suprimir el servicio de despacho y recepción de carga/pasajeros, además del cierre de boleterías; 4) Enajenación de activos como bienes inmuebles, material

¹¹⁹ Decreto Ley número 64, del 1 de octubre de 1973 (Ministerio de Obras Públicas y Transporte): <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=214521>

¹²⁰ A. Ramírez, *op. cit.*, 30.

¹²¹ *Ibid.*, 57.

¹²² “FF.CC. reduce trenes que no son rentables”, Diario El Mercurio de Valparaíso 27/6/1975.

¹²³ “FF.CC. suspende servicios en la redes norte y sur”, Diario El Mercurio de Valparaíso 13/7/1975.

y equipo rodante; 5) Nueva política de precios y clientes, centrándose en las cargas de mayor tonelaje, dejando a un lado el servicio de transporte de carga menor en 1980; 6) Política de proveedores: traspaso al sector privado de las actividades que la Empresa realizaba, como la mantención del equipo rodante y mantención de vías, para la cual se desestructuró el personal de Vía y Obras, quedando tan solo 20 trabajadores en la Red Norte.¹²⁴

En cuanto al personal, éste se enfrentó a una notable reducción, guiado por un lado por criterios de eficiencia, mientras que, por otro lado, primó una fuerte persecución política, exonerando por decreto a 570 funcionarios entre el 10 de diciembre de 1973 y el 31 de diciembre de 1974. En dicho plano, en 1973 los funcionarios de Ferrocarriles del Estado ascendían a 27.029, pasando a ser 19.417 en 1976, para quedar de manera definitiva 6.616 en 1990 (ver cuadro 3). Junto con esto, por medio del Decreto Ley 249 del 31 de diciembre de 1973, el personal de Ferrocarriles fue encasillado en la Escala Única de Sueldos del sector público.¹²⁵ Igualmente, los beneficios de salud conseguidos por los ferroviarios a lo largo del siglo fueron suprimidos paulatinamente por medio de Decretos Ley, entre los que se encuentran el 54 y 74 de 1975. En éstos se indica que, considerando la política de reducción de gastos seguida en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se suprimen los roles cargos de la Planta del Departamento de Salud de FF.CC.¹²⁶

Cuadro 3: FF.CC. del Estado - Índice de personal.

Año	Personal	Variación
1973	27.029	-
1974	25.988	-1.041
1975	23.471	-2.015
1976	19.417	-4.054
1977	17.984	-1.433
1978	15.707	-2.277
1979	13.118	-2.589
1980	10.998	-2.120
1981	9.238	-1.760
1982	8.716	-522
1983	7.936	-780
1984	7.533	-403
1985	7.520	-13
1986	7.334	-186
1987	7.155	-179
1988	7.161	6
1989	6.954	-680
1990	6.616	135

Fuente: A. Ramírez. *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 63.

Por otro parte, el gasto en la mantención y conservación de vías, obras y equipos disminuyó: para 1979 éste se redujo en un 54% en relación a 1974. Mientras que el aporte fiscal pasó de US\$ 42,4 millones en 1973, a tan sólo US\$ 2,6 millones en 1979, desapareciendo finalmente a contar de 1980 (ver cuadro 4). A partir de entonces, Ferrocarriles del Estado debió recibir transferencias de otros organismos estatales para costear en parte su funcionamiento, al ingresar en una restricción de su capacidad operativa y un endeudamiento al alza.¹²⁷ La

¹²⁴ A. Ramírez, *op. cit.*, 61.

¹²⁵ Decreto Ley número 249, del 31 de diciembre de 1973 (Ministerio de Hacienda): <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=5904>

¹²⁶ Decreto Ley número 74, del 12 de febrero de 1976 (Ministerio de Transportes): <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=178953&idVersion=1976-04-07>

¹²⁷ A. Ramírez, *op. cit.*, 68.

década de 1980 trajo consigo la política de autofinanciamiento, la cual hizo más dura la labor en la Empresa, al arrastrar una deuda que a 1979 se calculó en US\$ 65,6 millones, por lo cual, se puede afirmar que las políticas económicas del régimen militar no tuvieron otro fin que asfixiar financieramente a la Empresa y destruir gran parte de su patrimonio.

Cuadro 4: Aportes fiscales a FF.CC. del Estado (en millones de dólares)

Año	US\$
1960	54,4
1961	62,4
1962	77,6
1963	70,8
1964	67,3
1965	76,3
1966	69,4
1967	37,1
1968	39,9
1969	35,4
1970	53,4
1971	75,3
1972	57,9
1973	42,4
1974	99,6
1975	s.d
1976	44,4
1977	29,6
1978	32,1
1979	2,6

Fuente: A. Ramírez. *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 67.

Finalmente, la “Estrategia nacional de desarrollo económico y social” de 1977 apuntó a que dentro del sector transporte se eliminará el máximo de trabas a la libre competencia, manifestando de manera clara el nuevo rol comercial que asumió la Empresa por sobre el social. En éste, se indica que los precios de los servicios se regirían por la racionalidad económica, orientándose según la evolución de la demanda y de la oferta en la determinación de tarifas. A su vez, precisa en la política específica para el sector ferroviario:

“El servicio se organizará sobre la base de la empresa estatal y queda abierta la posibilidad que operen en determinadas regiones o en rutas específicas empresas particulares. No se desarrollará una política específica de fomento para este subsector, ella se enmarcará en los lineamientos de la política general. Es así como operará con entera libertad en la determinación de los servicios que presten, salvo los casos en que por razones de carácter social deben fijarse tramos no rentables, en cuyo caso la Autoridad que imponga dichos tramos deberá concurrir con un subsidio directo al financiamiento del mismo”.¹²⁸

b) Autofinanciamiento (1980-1989)

El fin perseguido con las nuevas políticas económicas aplicadas a la Empresa fue que ésta financiara sus gastos en función de sus entradas, buscando lograr un equilibrio entre éstos, operando por medio de mecanismos de mercado. Junto con esto, dicha etapa se caracterizó por ser una privatización parcelada, reduciendo los activos de la Empresa de forma fraccionada durante la década de 1980, condicionada, por lo demás, por la crisis económica de 1982. Es precisamente dicha crisis la que aumentó las pérdidas operacionales y los pasivos

¹²⁸ Estrategia nacional de desarrollo económico y social (ODEPLAN, 1977), 131.

financieros, motivado por el alza del dólar, enfrentando dicha situación por medio del endeudamiento, reducción del gasto en mantención y venta de activos. En función de esto último, en 1984 con el objetivo de acceder a créditos, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado entregó en hipoteca la Maestranza de San Bernardo, el primer sector de la Maestranza San Eugenio, las estaciones de Talca, Curicó y 27 locomotoras. De igual forma, fue autorizada a emitir bonos, respaldados por el edificio Alameda 294, junto a las estaciones Alameda, Mapocho y San Diego.¹²⁹ En 1987 continuó la comercialización de activos, produciéndose la venta de dos sectores fierros a la Compañía Mineral del Pacífico y los terrenos de Barón en Valparaíso a la Empresa Segetrans Ltda. Al año siguiente, en 1988, fue vendida la Estación Mapocho a Corfo en \$3.256 millones.¹³⁰

En dicho marco, la política de venta de activos en función de racionalización u obtención de líneas de crédito, trajo consigo una fuerte reducción de la capacidad operativa de Ferrocarriles, materializado por medio de: 1) Reducción de vías de servicio: las cuales pasaron de tener un total de 8.095 kilómetros de vía en 1973 a 4.302 kilómetros en 1990, reduciéndose en un 46,8%; 2) Renovación de durmientes: de 295.000 en el período 1971-1973 pasó a 184.000 en 10 años (1981-1990), lo cual tiene una importancia significativa, en tanto que los descarrilamientos en vía aumentaron desde 6 por millón de trenes-kilómetro entre 1974-1980 hasta 17 por millón de trenes-kilómetro entre 1985-1989; 3) Estaciones: en 1973 las estaciones operativas llegaban a 506, mientras que a 1990 solo se mantenían en funcionamiento 185; 4) Reducción de locomotoras y equipo tractor: las locomotoras pasaron de 233 en 1973 a 102 para 1990, mientras que el parque tractor se redujo en un 54% dentro del período. Por consiguiente, resumiendo a un nivel macro, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tuvo una reducción global de su producto durante 1973-1990 de un 55%, materializada en la disminución de sus servicios ofrecidos.¹³¹

En cuanto a su capacidad operativa, ésta puede ser medida a través de Unidades de Tráfico Combinado (UTC), la cual cuantifica en una unidad general el volumen del transporte de carga y pasajeros. En 1990, superó con escaso margen los niveles de 1930 y redujo en un 55% los niveles de 1973 (ver cuadro 5).¹³² En lo netamente referente a la carga, el volumen transportado en 1990 ascendió a los 5 millones de toneladas, muy distante de los 12,5 de 1973 o de los 5,4 de 1904. Del mismo modo, la participación total del área de cargas de FF.CC. dentro de la economía nacional se contrajo de un 24,9% del total entre 1968-1970 a un 8% en el período 1988-1990, contrario al alza que vivió el transporte camionero, el cual paso en esos mismos períodos de 63,1% a 84,8%.¹³³ Por otro lado, en referencia al transporte de pasajeros, éste tuvo una reducción del 69%, pasando de transportar 28,2 millones de pasajeros en 1973 a tan solo 8,8 millones en 1990 (ver cuadro 6).¹³⁴

Cuadro 5: Unidades de Tráfico de FF.CC. (en millones)

Año	Unidad de Tráfico	Año	Unidad de Tráfico
1930	2.279	1980	2.866
1940	3.223	1981	2.858
1950	3.664	1982	2.830
1970	3.810	1983	3.333
1973	5.639	1984	3.241

¹²⁹ A. Ramírez, *op. cit.*, 71.

¹³⁰ *Ibid.*, 77.

¹³¹ *Ibid.*, 88.

¹³² *Ibid.*, 87.

¹³³ *Ibid.*, 41.

¹³⁴ *Ibid.*, 93.

1974	4.744		1985	3.368
1975	3.549		1986	3.086
1976	3.998		1987	2.916
1977	3.972		1988	2.723
1978	3.428		1989	2.628
1979	3.096		1990	2.541

Fuente: A. Ramírez. *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 88.

Cuadro 6: Pasajeros transportados por FF.CC. (en millones)

Año	Pasajeros (millones)	Año	Pasajeros (millones)
1930	15,7	1979	11,4
1940	18,6	1980	9,4
1950	20,6	1981	11
1960	21,8	1982	10,1
1970	21,2	1983	9,2
1971	20,7	1984	8,7
1972	24,9	1985	8,9
1973	28,2	1986	6,2
1974	26,9	1987	7,2
1975	20,4	1988	7,2
1976	21,8	1989	8,1
1977	18,8	1990	8,8
1978	13,9		

Fuente: A. Ramírez. *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 93.

En 1986 los Ministerios de Transporte, Hacienda y Economía, en conjunto con los Directivos de la Empresa, sumado a la asesoría técnica del Banco Mundial, elaboraron un Plan de Rehabilitación que pretendía vender activos, suprimir sectores deficitarios y concentrar los esfuerzos en la explotación de la Red Sur, aunque aquello no llegó a concretarse. Un año más tarde, en 1987, el régimen diseñó el proyecto EFESA (Empresa de los Ferrocarriles del Estado Sociedad Anónima) que tenía como fin la privatización mediante un plan de inversiones y enajenación de activos, junto con la creación de empresas filiales por actividad.¹³⁵ De igual forma, Ferrocarriles se vio envuelta dentro de las políticas de amarre del régimen, cuando en 1989 se tramitó la Ley del Estado Empresario, la cual consagró el principio de subsidiariedad, imponiéndole a una serie de Empresas del Estado, dentro de las cuales se encontraba Ferrocarriles, la obligación de constituirse en sociedades anónimas abiertas o cerradas, quedando sujetas a las normas de las sociedades anónimas abiertas, cuyas acciones serán en un 99% de Corfo.¹³⁶

Un hecho polémico, enmarcado en los últimos años de la dictadura cívico-militar, se generó cuando el por entonces Director General de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi Chadwick, suscribió a fines de 1988 una promesa de compraventa con Ferronor (ex Red Norte, traspasada a Corfo en la década de 1980), donde se comprometía a vender, ceder y transferir los bienes inmuebles, ramales y servicios, entre las Estaciones La Calera norte e Iquique por un precio de 1.718.010 UF, siendo ejecutada a comienzos de 1990, existiendo una diferencia de \$73.429.000 entre el precio de venta (\$11.506.000) y el costo real (\$84.935.000).¹³⁷ En referencia a esto, Ramírez señala la oposición que tuvo la Contraloría General de la República ante dicho transacción:

¹³⁵ Ibid., 76.

¹³⁶ “En trámite ley del Estado Empresario”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 13/9/1989.

¹³⁷ “FF.CC. del Norte pasaría a Corfo en enero”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 19/12/1988.

“Esta operación de venta se realizó mediante el Decreto Supremo especial N° 5 de 1989, a pesar del rechazo de la Contraloría General de la República, que tomó razón del Decreto Supremo y lo devolvió con un dictamen en contra. El argumento del organismo contralor fue que la venta de la Red Norte excedía las atribuciones legales del Director de la Empresa, por cuanto la eliminación de una parte de la red ferroviaria significaba dejar de cumplir la misión fundamental de EFE y que la supresión o modificación de un servicio público por vía administrativa es inconstitucional. En 1989 la Contraloría reiteró su rechazo mediante un nuevo dictamen, agregando que, en tales condiciones, los anticipos percibidos por la Empresa como parte del precio convenido resultan improcedentes por cuanto provienen de un contrato ilegítimo”.¹³⁸

Por último, para concluir este breve apartado respecto al proceso de racionalización, planteamos como la desarticulación producida a lo largo de la dictadura cívico-militar para con Ferrocarriles tuvo su correlato en el avance del transporte carretero, y en específico, dentro del gremio camionero. Éstos, se vieron ampliamente favorecidos por las políticas de construcción de autopistas y caminos sin realizar ningún aporte sustantivo e impositivo en dicha materialización, ni en la mantención de éstas. Por el contrario, a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se le exigió en un terreno de competencia desigual autofinanciarse, cuando el propio régimen, por medio de sus políticas de racionalización, disminuyó su capacidad operativa. Por lo cual, observamos de forma clara una tendencia manifiesta a la destrucción de este medio de transporte, más aún, cuando el promedio anual en inversiones viales durante la década de 1980 llegó a los US\$ 200 millones, cifra que duplicó el pasivo financiero de Ferrocarriles (ver cuadro 7) en 1990 (US\$ 104,8 millones).¹³⁹

Cuadro 7: Pasivos financieros de FF.CC. (1971-1990)

Año	Millones de dólares	Año	Millones de dólares
1971	59,9	1981	43
1972	46,8	1982	83,7
1973	69,9	1983	96,7
1974	40,7	1984	119
1975	40,3	1985	129
1976	28,5	1986	163,5
1977	s.d	1987	152,4
1978	66	1988	132
1979	65,6	1989	107,1
1980	48,4	1990	104,8

Fuente: A. Ramírez. *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 72.

c) Privatización (1990-1995)

Primeramente, se debe señalar que, el contexto de fines de la década de 1980 y principios de 1990 en América Latina está dado por el Consenso de Washington (1989), el cual buscó la implantación de políticas económicas neoliberales a nivel general dentro de América Latina, las cuales tenían como precedente la introducción de éstas por parte de Ronald Reagan en Estados Unidos, Margaret Thatcher en Inglaterra y la dictadura de Augusto Pinochet en Chile. En dicho plano, y en lo concerniente a los sistemas ferroviarios estatales, la lógica neoliberal indica que los sistemas macroeconómicos deben salir de los gastos que les proporcionan las compañías estatales de trenes, telefonía y aerolíneas, a razón de que, si éstos quedan a merced del mercado, la inversión será mayor y, por tanto, el servicio más eficiente. Por lo tanto, la privatización de las empresas ferroviarias nacionales fue visualizado como un

¹³⁸ A. Ramírez, *op. cit.*, 79.

¹³⁹ *Ibid.*, 52.

objetivo inmediato, iniciando el proceso Colombia (1989), en donde se separó la administración de la infraestructura con la operación de los servicios. Posteriormente fue Argentina, en donde por vía de la Ley de Reforma del Estado (1989) se dio luz verde al proceso de privatizaciones (1990-1994) en donde se incluyó a la estatal ferroviaria. Misma suerte corrió Costa Rica (1995) y México, el cual completó dicho proceso en 1999.

En cuanto a las políticas económicas de los gobiernos de la Concertación, se debe mencionar en un primer término que, el gobierno de transición democrática de Patricio Aylwin asumió en marzo con una inflación cercana al 23%, producto del sobrecalentamiento económico generado por el régimen militar entre 1988 y 1989. Pese a esto, la Concertación evitó generar cambios radicales a las políticas económicas heredadas, generando una continuidad del modelo, buscando imprimir un mayor crecimiento del PIB, acompañado de una mayor distribución por medio de crecimiento con equidad. Para ello, incrementó la tasa de inversión, mantuvo un manejo macroeconómico manteniendo equilibrios sostenibles y financieros, reduciendo la vulnerabilidad a los shocks externos. El resultado fue una tasa de crecimiento anual superior al 7% en gran parte de la década, creciendo el PIB en 7,8% entre 1990 y 1995, constituyéndose en uno de los períodos de mayor prosperidad económica en Chile.¹⁴⁰

De igual manera, es preciso señalar las características generales de la transición democrática en Chile, la cual se caracterizó por la salida pactada, previa consulta plebiscitaria en 1988, del régimen cívico-militar, personificado en la figura de Augusto Pinochet. Dicha transición, respondió a la lógica del modelo institucional, determinado por las reglas y procedimientos estipulados previamente por el régimen militar. Conforme aquello, la dictadura llevó adelante, durante sus últimos meses en el poder, políticas de resguardo, entre las que destacó: la limitación del control del Estado sobre la economía, leyes sobre el funcionamiento de las Fuerzas Armadas, dotar de mayor autonomía al Banco Central, cambio de los jueces de la Corte Suprema, política de modernizaciones en torno a privatizaciones inconclusas en Empresas del Estado y el aumento de quórum especiales a razón de obstaculizar un cambio constitucional. En ese sentido, Tomás Moulian, habla de la excepcionalidad del caso chileno, en referencia al éxito que tuvo la dictadura en llevar adelante un proyecto neoliberal, que tuvo la capacidad de imponer un sistema institucional que garantizó su reproducción y que consagró en 1989, por medio de un plebiscito, la política de amarres y acuerdos frente al texto constitucional de 1980. El mismo autor, concluye ante dichos mecanismos que:

“(...) al lograr los militares imponer una transición democrática de ese tipo, en el marco legal de un sistema protegido, se genera un resultado previsible: el sistema democrático no produce dinámicas de cambio, sino sólo tendencias a la reproducción de lo existente, mediante cambios adaptativos”.¹⁴¹

Ahora bien, una vez asumido el gobierno en marzo de 1990 por parte de Patricio Aylwin, se diseñó un “Plan de Rehabilitación y Modernización de Ferrocarriles”, en el cual se reconocía el déficit económico de la Empresa debido a las políticas de autofinanciamiento de la dictadura, la importancia que ha tenido el medio de transporte dentro de la integración nacional y el rol social que éste ha cumplido. En lo concreto, el documento planteaba la necesidad de establecer condiciones de equidad frente al transporte carretero, teniendo como objetivo la estabilidad de la Empresa al mediano y largo plazo, por medio de una estructura institucional dinámica y flexible. Para ello señala dos alternativas:

“Alternativa A

¹⁴⁰ R. Ffrench-Davis, *op. cit.*, 44.

¹⁴¹ T. Moulian, Limitaciones de la transición a la democracia en Chile, *Proposiciones*, 1994, 25, 29.

EFE continúa siendo una sola empresa estatal, con toda la infraestructura y los servicios de carga y pasajeros, los que son tratados separadamente en lo que respecta a administración, contabilidad y comercialización. Se posibilita la participación privada en el financiamiento y/o construcción de ramales (p. ej. Curanilahue – Los Alamos en la VIII Región) y la operación de vagones de carga de propiedad privada en la red.

Alternativa B

EFE conserva la propiedad de la totalidad de la infraestructura de la red actual y de los equipos e instalaciones para el servicio de pasajeros. Se crea una empresa de carga de propiedad mixta con el material rodante y el equipamiento para dicho servicio, con el 51% de la propiedad en manos privadas. Al respecto, existe la posibilidad de dejar un 49% de la propiedad en poder de un agente privado independiente, y un 2% en poder de la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial (IFC). EFE administra y mantiene la infraestructura de la línea central, de los ramales a Concepción, a Valdivia y a Valparaíso, cobrando peajes a la empresa de carga por el uso de estas vías. Concesiona o arrienda el resto de la red a la referida empresa de carga, la que se hace responsable de su administración y mantenimiento. Adicionalmente, la citada empresa de carga o cualesquiera otra puede hacer extensiones a la red conservando la propiedad de las mismas”.¹⁴²

En cuanto a la disyuntiva entre ambas alternativas, el documento expresa una preferencia hacia la alternativa B, en tanto entrega un déficit actualizado menor y abre posibilidades a un mayor financiamiento mediante la alianza con el sector privado. Pese a que, en las consideraciones finales de dicho documento, se indica que no se toma partido por ninguna de las alternativas, en tanto que los estudios de factibilidad deben seguir avanzando. Para la Alternativa A se señala que:

“Se requiere de un mayor esfuerzo financiero por parte del Fisco, el que tiene limitadas posibilidades de gasto. Por otra parte, las condiciones de financiamiento para las inversiones en este caso son bastante restringidas. La mayor parte de los créditos bilaterales para EFE son solo para el financiamiento de componente importada y están atados a la adquisición de suministros en el país de origen del crédito, en tanto que la componente importada de la inversión requerida es inferior al 30% del total”.¹⁴³

Este documento, en la visión de Ramírez, sigue los lineamientos del Plan del Banco Mundial de 1986 presentando al régimen militar, actualizándolo y manifestando una adhesión hacia la racionalización y la rehabilitación de los servicios económicamente viables. Aquello, no hace más que demostrar el alto grado de injerencia que tuvo el Banco Mundial sobre las políticas estatales hacia Ferrocarriles del Estado y la voluntad de privatizar de las nuevas autoridades.¹⁴⁴

Finalmente, el 6 de junio de 1991 el Gobierno ingresó al Parlamento el proyecto ley de modernización de Ferrocarriles. En éste, aseguraba que el Estado estaba imposibilitado de asumir de manera simultánea la deuda de la Empresa, su rehabilitación y la modernización necesaria. El trámite legislativo cumplió su primer ciclo en enero de 1992 al ser aprobado en la Cámara de Diputados, indicando que el sector de cargas podría ser privatizado en un 51%, quedando lo restante en poder del Estado. Posteriormente, se generó una polémica, en tanto que la Cámara de Senadores, realizó una serie de modificaciones al proyecto aprobado por la

¹⁴² Plan de Rehabilitación y Modernización de Ferrocarriles, junio de 1990 (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones): <http://www.archivospublicos.cl/index.php/plan-de-rehabilitacion-y-modernizacion-de-ferrocarriles>

¹⁴³ Ibid., 7.

¹⁴⁴ A. Ramírez, *op. cit.*, 122.

Cámara Baja, indicando que tanto la carga como pasajeros podrían ser privatizados por sobre el 51% sin fijar un límite. Frente a este escenario, el Ministro de Transportes, Germán Correa, solicitó a los parlamentarios la rápida aprobación del proyecto, ya que Ferrocarriles seguía manteniendo pérdidas y la discusión llevaba más de un año. A su vez, respaldó la decisión del Senado, al indicar que éste redactó un texto que sigue los lineamientos del gobierno, y que la aprobación final sería vista en la Comisión Mixta.¹⁴⁵ Finalmente, el 29 de julio se aprobó en Comisión Mixta, por 76 votos a 1, las indicaciones realizadas por la Cámara Alta, permitiendo la participación privada tanto en el servicio de pasajeros como de cargas.¹⁴⁶

Por consiguiente, se define a Ferrocarriles como una empresa comercial, que puede competir en igualdad de condiciones frente a cualquier medio de transportes, indicando al sector de cargas, que representa el 70% de los ingresos, de carácter mixto, en donde el 49% quedará en manos de FF.CC., pudiendo concesionar o arrendar la red.¹⁴⁷ La nueva Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado del 30 de junio de 1993 indica a Ferrocarriles como persona jurídica de derecho público, autónoma del Estado y con patrimonio propio. Establece, mediante el artículo 2 que:

“Art. 2: La función de la Empresa será establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y de carga por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios complementarios de cualquier modo, más actividades conexas y explotación de los bienes de lo que es dueña. Sus funciones las podrá cumplir directamente, otorgando concesiones, por medio de contratos o mediante la constitución de sociedades anónimas, ya sea con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras. Todos los actos y contratos estarán regidos por las normas del derecho privado. Gerente General tendrá como atribución administrar el giro normal de la Empresa, incluido el vender, ceder, transferir o arrendar bienes del activo hasta por un monto de 1.000 UTM y contratar créditos hasta por un año plazo”.¹⁴⁸

Del mismo modo, señala que la Empresa se registrará por las normas vigentes para las sociedades anónimas abiertas, no siéndole aplicables las disposiciones generales y/o especiales que rigen o rijan a futuro a las Empresas del Estado. A su vez, indica que sus trabajadores no les serán aplicables norma alguna que afecte a los trabajadores del Estado, puesto que para todos sus efectos serán considerados trabajadores del sector privado. Finalmente, establece disposiciones transitorias en función de indemnizaciones compensatorias para el personal desahucado:

“a) Trabajadores con un mínimo de 25 años de imposiciones o tiempo computable y 10 años mínimo en la Empresa: el monto de la indemnización compensatoria será de 1/30 de la remuneración promedio de los tres meses previos al desahucio por cada año o fracción superior a seis meses, con un tope máximo de 30/30. Recibirá el beneficio mensualmente hasta que cumpla la edad para pensionarse.

b) Trabajadores que no cumplen los requisitos anteriores: el monto de la indemnización compensatoria será igual a 1/30 del promedio de su remuneración en los tres meses previos al desahucio durante un número de meses equivalente al entero mayor que resulte de dividir por dos los años de servicio.

Art. 3: Los trabajadores que al 31 de mayo de 1991 estaban prestando servicios y en plazo de tres años sean contratados sin solución de continuidad por las sociedades en que EFE tenga

¹⁴⁵ “Cámara rechazó privatizar servicio de pasajeros de FF.CC”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 8/7/1992.

¹⁴⁶ “Privatizarán los servicios de cargas y pasajeros de FF.CC”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 30/7/1992.

¹⁴⁷ A. Ramírez, *op. cit.*, 129.

¹⁴⁸ Ley Orgánica de los Ferrocarriles del Estado, 31 de junio de 1993 (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones): <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=3468>

participación accionaria o por los concesionarios, tendrá derecho a una indemnización mensual equivalente al 50% del promedio de sus remuneraciones imponibles de los tres meses últimos. Se pagará un número de meses igual a la mitad de los años servidos”.¹⁴⁹

A partir de entonces, Ferrocarriles llevó a cabo un Plan trienal (1994-1996) el cual contempló un acuerdo entre el Gobierno y la Empresa, en donde el primero se comprometía a financiar un plan de rehabilitación, reestructuración de la deuda de arrastre y egresos de personal, mientras que la segunda se obligaba a privatizar el transporte de cargas, aportar excedentes en función de cancelar los pasivos económicos y racionalizar los transporte de pasajeros.¹⁵⁰ La materialización del proceso concluyó con la privatización por completo de la red férrea en la Red Norte, siendo su principal propietario Ferronor S.A, dependiente de Corfo hasta 1997, año en la que fue traspasada al consorcio APCO y Rail América. APCO, mantiene control mayoritario en la red longitudinal, luego de que Rail América abandonará el consorcio en 2004, mientras que las líneas transversales son operadas por empresas privadas ligadas a la minería (CMP y SQM, entre otras). Por su parte, la Red Sur, mantiene una red pública de uso privado en relación al servicio de cargas, operada por las empresas privadas Ferrocarril del Pacífico S.A (Fepasa) y Transporte Ferroviario Andrés Pirazzoli S.A (Transap), las cuales centran su quehacer en cargas de alta densidad.

En cuanto al servicio de pasajeros, éste solamente se mantiene en funcionamiento en la ex-Red Sur, a través de las filiales creadas por EFE en 1995, a saber: 1) Merval (Limache - Valparaíso); 2) Trenes Metropolitanos S.A (TMSA), por medio de cuatro servicios suburbanos: Metrotren Nos (Alameda – Nos), Metrotren Rancagua (Alameda – Rancagua), Terrasur (Alameda – Chillán), y Talca – Constitución; 3) Fesur, con sus servicios suburbanos: Biotren (Gran Concepción), Corto Laja (Talcahuano – Laja) y Victoria – Temuco. Por último, en relación a los aportes que recibe por parte del Estado, éstos solamente se concentran en la infraestructura y los equipos a través de los Planes Trienales de la Empresa, ya que Grupo EFE aún es dueño de la red férrea desde Valparaíso a Puerto Montt, y mantiene siete empresas filiales, entre ellas las recientemente señaladas, en torno al servicio de pasajeros.¹⁵¹

6.4 La dimensión social del empleo ferroviario

En este apartado pretendemos describir las prácticas de asociatividad propias del empleo ferroviario, junto con señalar las dinámicas asociadas a éste y el proceso de construcción identitaria en torno al oficio. Así mismo, señalaremos las organizaciones sindicales en donde éstos confluían, sus principales reivindicaciones, huelgas, la organización dentro de la Empresa y los beneficios que percibían por parte de ésta, desprendiéndose de lo último las condiciones de vida a las que se enfrentaron.

a) Organización dentro de la Empresa

En relación a la organización dentro de la Empresa, éstos estaban divididos en tres departamentos: 1) Tracción y Maestranzas, 2) Vía y Obras y 3) Transporte. Por una parte, Tracción aglutinaba a maquinistas, fogoneros, aspirantes, limpiadores, recibidores, revisadores y operarios de carbonerías, los cuales laboraban en diferentes turnos dentro del día, con un sistema de recargo al sueldo según el turno y el trabajo en exceso, además de existir una prima por kilometraje recorrido para los maquinistas.¹⁵² Mientras que Maestranzas

¹⁴⁹ Ibid., 16

¹⁵⁰ Saieh, C, *La privatización del área de carga de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: una negociación atípica*. (Universidad de Chile, Departamento de Ingeniería Industrial, 1996), 9.

¹⁵¹ Infraestructura Crítica para el Desarrollo 2016-2025 (Cámara Chilena de la Construcción), 252.

¹⁵² A. Botey, *op. cit*, 36.

mantenía una jornada laboral de 44 horas semanales, para la década de 1930, teniendo un pago mensual en base al jornal diario previamente fijado, a lo cual se le podía sumar: remuneración por horas extras, tratos laborales y primas de producción, como podría ser el caso del número de locomotoras construidas de forma trimestral en la Maestranza de San Bernardo.¹⁵³ Para el ingreso en esta sección, la Empresa daba preferencia a los hijos de ferroviarios, tal como nos muestran algunos de los criterios del proceso de admisión a las maestranzas:

- a. Ser hijo de un operario o empleado muerto en acto del servicio;
- b. Ser diplomado en algún establecimiento de instrucción industrial;
- c. Estar ocupado en otra repartición de la Empresa, con buena hoja de servicio;
- d. Ser hijo de un operario o empleado muerto en servicio activo o después de obtener su jubilación;
- d. Ser hijo de un operario o empleado de la Empresa, activo o jubilado, con buena hoja de servicios;
- e. Haber hecho el servicio militar en el Cuerpo de ferrocarriles, o como maquinista o fogonero de la Armada”.¹⁵⁴

De igual manera, una parte del personal provenía de la Escuela de Aprendices, la cual estaba conformada, principalmente, por hijos de ferroviarios, teniendo una duración de dos años, en donde se preparaban de manera teórica y práctica, recibiendo un sueldo inferior al salario más bajo de los operarios. Por otro lado, Vía y Obras, mantenía una jornada laboral que sobrepasaba las ocho horas, en tanto que debían entrar en servicio toda vez que las circunstancias lo ameritaban, para lo cual el trabajo de carácter extraordinario era obligatorio, siendo precisamente la fijación de la jornada en ocho horas una de las demandas más recurrentes para este sector. En lo referente a la admisión en el Departamento, el requisito indispensable era la capacidad física de la persona, para lo cual Botey indica que: “(...) lo que contaba era la robustez y capacidad para el trabajo, la cual era medida por un examen práctico. Fuera de este examen práctico el aspirante pasaba por un período de prueba de cuatro meses donde debía demostrar buen comportamiento, salud y eficiencia”.¹⁵⁵ Por último, en el Departamento de Transportes convivían jornaleros, guarda cruces, guardias, cambiadores, palanqueros, armadores, aseadores, camareros y personal administrativo de oficina, entre otros. Éstos formaban parte, en su mayoría, de la tripulación de los trenes, siendo de cierta forma la cara visible de la Empresa con la sociedad.

Con lo que respecta a los años de trabajo dentro de la Empresa, Botey establece para la década de 1930 un promedio de 26-27 años, iniciándose la actividad dentro de FF.CC. generalmente entre los 21-22 años, llegando a jubilarse entre los 50-52 años.¹⁵⁶ En cuanto a los ascensos, la misma autora afirma que imperaba el mismo criterio para cada uno de los Departamentos, en donde:

“(…) estos se concedían, una vez que se tuvieran los requisitos para el puesto con sujeción al orden de precedencia que apareciera en el escalafón. El escalafón era la lista completa de los operarios agrupados por categorías y dispuestos, dentro de cada categoría según un orden de precedencia, determinado, el cual resultaba de la calificación de los méritos, aptitudes y antigüedad de los operarios. Cuando dos o más operarios de la misma categoría obtenía una

¹⁵³ Ibid., 34.

¹⁵⁴ Ibid., 32.

¹⁵⁵ Ibid., 43

¹⁵⁶ Ibid., 56.

calificación global, se fijaba el orden de procedencia con sujeción a la antigüedad total de cada uno en la Empresa”.¹⁵⁷

b) Relación de Ferrocarriles con sus trabajadores

La relación que mantenía FF.CC. con sus empleados era de tal magnitud que éstos la denominaban la *madre empresa*, en donde más allá de las reivindicaciones, demandas y huelgas que mantuvieron a lo largo del siglo XX, se podría afirmar que Ferrocarriles del Estado los dotó de derechos suficientes para mantener condiciones de vida óptimas, los cuales distaban del marco general que uno podría establecer para la clase obrera nacional durante el mismo período. En referencia a aquello, Sergio Garrido afirma que: “(...) este fenómeno se explica porque los trabajadores ubicados en sectores económicos dinámicos o de gran importancia para el desarrollo nacional recibieron, en general, ingresos monetarios superiores a la media”.¹⁵⁸ No obstante, se debe señalar que la cobertura de las prestaciones y los sueldos de los trabajadores de FF.CC. varió según el Departamento en donde se desempeñaban: Tracción y Maestranzas, al ser un personal con alta calificación, gozaba de un salario que podía duplicar al de Vía y Obras, y situarse en un 40% superior al de Transportes.¹⁵⁹ Aun así, el mismo Garrido apunta que:

“(...) los ingresos ferroviarios fueron lo suficientemente altos como para cubrir las necesidades familiares de alimentación, vestido, combustible, vivienda, etc. Inclusive, las fuentes señalan que algunos obreros enviaban a sus hijos a la escuela, situación que a principios del siglo XX era todo un privilegio dentro del mundo obrero chileno. Ésta buena situación económica también fue acompañada por una abundante y profusa legislación, la que reglamentó numerosos temas laborales y sociales del personal”.¹⁶⁰

Ahora bien, dentro de las prestaciones por parte de la Empresa observamos: Servicio Sanitario de Salud, creada en 1894 por parte de FF.CC., siendo financiada con descuentos salariales al personal en conjunto con el aporte de Ferrocarriles.¹⁶¹ Su radio de acción fue extensivo a cinco zonas: Coquimbo, Valparaíso, Santiago, Concepción y Valdivia, a lo cual se le sumaba servicios regionales en las poblaciones obreras y a lo largo de la red férrea.¹⁶² Junto con esto, se dio la formación de Hospitales ferroviarios, constituyéndose el primero en Antofagasta en 1907, el cual contaba con un pabellón de yeso, traumatología y ortopedia, recuperación y profilaxis clínica.¹⁶³ Posteriormente, en la década de 1920 se materializó el Hospital de Barón, el cual prestó servicios, además de los trabajadores de Ferrocarriles, a la Marina Mercante Nacional y la Sociedad de Tranvías de Valparaíso. Éste presentó varios adelantos para la época, realizando cirugías ortopédicas de restauración ósea, implementación de sección de rayos X y pabellón de traumatología.¹⁶⁴ De la misma manera, creó una unidad para el tratamiento de enfermedades infecto-contagiosas (viruela y sífilis), junto con implementar campañas de información y prevención, además de generar cartillas con el historial e información médica de cada trabajador, los cuales podían ser sancionados si no cumplían con los controles médicos indicados.¹⁶⁵

¹⁵⁷ Ibid., 37.

¹⁵⁸ S. Garrido, Las condiciones de vida dentro del mundo ferroviario. *Fondart “Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio”*, 2015, 23.

¹⁵⁹ Ibid., 44.

¹⁶⁰ Ibid., 25.

¹⁶¹ Ibid., 26.

¹⁶² A. Botey, *op. cit*, 58.

¹⁶³ F. Vergara, *Hospital ferroviario de Cerro Barón: un beneficio hecho realidad tras las huelgas de 1922 y 1924* (Editorial puntángeles, Valparaíso, 2003), 3.

¹⁶⁴ Ibid., 17.

¹⁶⁵ Ibid., 10.

Hacia 1938 se le sumó un servicio dental y en la década siguiente se amplió el servicio a los familiares de los trabajadores. Por otra parte, el derecho a la vivienda también fue un tema sentido por Ferrocarriles, la cual entregó subsidios para el arriendo de vivienda junto con desarrollar planes habitacionales, surgiendo barrios obreros como San Eugenio, El Riel, Los Placeres, Villa El Esfuerzo, El Andén y Población Sur.¹⁶⁶ Otro punto a destacar corresponde a la sección de Bienestar dentro de la Empresa, la cual auspició clubes de fútbol, basquetbol, boxeo, ciclismo, tiro al blanco, tenis, ajedrez y boy scouts para los hijos de ferroviarios.¹⁶⁷

c) Prácticas y dinámicas de asociatividad

Fuera de las labores de la Empresa, los ferroviarios llevaron adelante formas de asociatividad propios de la clase trabajadora, creando y desarrollando cooperativas y mutuales, por medio de las cuales se vincularon a las familias, generando fondos de ahorro colectivos para satisfacer demandas como la vivienda.¹⁶⁸ Con respecto a los procesos de construcción identitarios, comprendemos cómo los valores compartidos, las aspiraciones y en general, una vida comunitaria generó lazos de solidaridad, proclives a elaborar relatos en común: un nosotros. Este nosotros, a su vez, descansa en la generación de micro-identidades, las cuales se asociaron a la labor realizada, y, por tanto, al Departamento al que se pertenecía. Ésta conformación de comunidad ferroviaria se vio fortalecida por las políticas de la Empresa, a través de la cual se vinculó a la familia con el oficio, generando la noción de familia ferroviaria, al ser éste un oficio que se heredaba. En ese marco, el deporte como eje socializador logró ampliar la comunidad más allá de los ferroviarios y sus familias, haciendo converger los territorios con una identidad particular.¹⁶⁹ Otro punto de convergencia importante se encontró en la Fiesta del Riel, la cual tuvo su primera versión el 17 de octubre de 1921, conmemorando la fecha de la firma del decreto por parte del presidente Manuel Bulnes para la construcción del ferrocarril Copiapó-Caldera, celebrándose anualmente desde aquel entonces hasta la década de 1970.¹⁷⁰

Un punto que no debe ser pasado por alto es la identificación del oficio como una labor netamente masculina, al ser asociado éste con la fuerza y la capacidad física. Ésta apelación a diferencias biológicas justificó la división sexual del trabajo, restringiendo la labor femenina dentro de la Empresa a labores administrativas o de servicios. De igual forma, las jurisdicciones existentes en Chile han generado mecanismos de exclusión, en donde difícilmente se pudo insertar la mujer, a razón de su tardía incorporación a la esfera pública de la sociedad y, por ende, a la formación profesional necesaria para poder ser parte del oficio en ciertas labores como podría ser el Departamentos de Tracción y Maestranzas.¹⁷¹

¹⁶⁶ S. Garrido, *op.cit.*, 26.

¹⁶⁷ A. Botey, *op. cit.*, 178.

¹⁶⁸ N. Mansilla, *Características y memoria colectiva de la forma de vida mutual de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso entrevistados por el Archivo Oral de la Maestranza Barón* (Tesis de Magister en Psicología Social). Universidad Alberto Hurtado, Santiago, 2016, 79.

¹⁶⁹ El fútbol se nutrió en su historia de varios clubes de prestigio que se identificaron con los ferroviarios, al nacer precisamente de barrios obreros en donde se situaron éstos o inclusive dentro de sus maestranzas. Clubes emblemáticos de nacimiento y tradición ferroviaria son el Peñarol de Uruguay, Rosario Central y Talleres de Córdoba en Argentina. En el caso nacional, aún sobreviven el Club Deportivo Ferroviarios de Chile (ligado históricamente al barrio San Eugenio de Estación Central) y Arturo Fernández Vial (Concepción), distinguibles por sus colores negro y amarillo.

¹⁷⁰ C. Valenzuela y V. León, Santiago Watt. Los precursores del sindicalismo federativo en Chile. *Fondart "Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio"*, 2015, 34.

¹⁷¹ E. Ballesteros. Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario. *Revista del Ministerio de empleo y seguridad social*, 2016, 202.

d) Organizaciones políticas: huelgas y demandas

En cuanto a la dimensión política de los ferroviarios, ésta se expresó a través de sus organizaciones sindicales, huelgas y demandas, siendo las más características, en cuanto a peticiones, las relacionadas con el bienestar de los trabajadores (acceso a pensiones, servicio de salud eficiente y extensivo a la familia), junto con las reivindicaciones del tipo salarial. En lo referente a sus formas de organización, en 1889 se creó la Sociedad de Socorros Mutuos de Maquinistas y Fogoneros que en 1891 pasó a llamarse Sociedad Santiago Watt, la cual cumplió primariamente funciones mutuales vinculada a economías solidarias de ahorro colectivo, y estuvo compuesta por maquinistas, fogoneros y limpiadores.¹⁷² El contexto de dicho surgimiento está dado por la discriminación salarial que sufrieron los maquinistas chilenos en comparación con sus colegas británicos, los cuales gozaban de un mayor jornal (\$125) con respecto a los chilenos (\$60 o poco más).¹⁷³ La Santiago Watt, y en general las organizaciones ferroviarias sucesivas, se estructuraron bajo la idea del obrerismo ilustrado, buscando la formación moral del individuo. Dicha concepción tenía como aspiración principal, la constitución de una clase trabajadora austera, disciplinada y respetuosa de la moral, buscando eliminar conductas poco pertinentes, colocando un especial énfasis en la educación.¹⁷⁴

A inicios del siglo XX las organizaciones ferroviarias se fueron multiplicando, y con ello las demandas reivindicativas frente a la Empresa. En 1907 las Maestranzas de Coquimbo, Barón, San Eugenio, Concepción, Temuco y Valdivia adhirieron a una movilización nacional que tenía como fin la defensa del valor real de los salarios frente a la crisis de la industria salitrera y la devaluación de la moneda chilena frente a la británica, conllevando a un encarecimiento general del costo de vida.¹⁷⁵ La reorganización general de Ferrocarriles de 1907 mejoró la situación de los empleados a contrata, aumentó el bienal de sueldos y propició el primer proyecto de Caja de Retiros. Los comités formados en dicha coyuntura dieron paso a Consejos Federales, los cuales fueron la base para la fundación de la Gran Federación Obrera de Chile, en la cual podían adherirse: “(...) los demás obreros y artesanos de las diversas artes mecánicas dependientes del Estado o de establecimientos particulares o que ejerzan libre e independientemente su oficio”.¹⁷⁶ Con ésta en formación, se dio una respuesta en conjunto frente a la rebaja del 10% de los sueldos y jornales producida por la difícil situación que atravesó la Empresa hacia 1909, confluyendo, por lo demás, otras asociaciones obreras formadas hasta esa fecha: las Sociedades de Protección de empleados a contrata y el Centro Obrero de los Ferrocarriles del Estado, ambos de finalidades mutuales.

En 1911, la Federación Santiago Watt se reactivó frente a la falta de afiliados: fundó el periódico “La Locomotora” y en 1913 constituyó directorios seccionales en Concepción, San Rosendo, Temuco, Valdivia y Valparaíso. En 1914 realizó la Primera Convención de maquinistas, reuniendo a los delegados de los directorios seccionales y estableciéndose como Federación Santiago Watt, llegando a tener sedes en: Arica, Iquique, Baquedano, Copiapó, Vallenar, Coquimbo, Illapel, La Calera, Valparaíso, Llay - Llay, Los Andes, Santiago, San Bernardo, Rancagua, San Fernando, Curicó, Talca, Chillán, San Rosendo, Concepción, Victoria, Temuco, Valdivia, Osorno y Puerto Montt.¹⁷⁷ Con un grado de empoderamiento mayor asumió una labor sindical intensiva, demandando en 1916, por medio de una huelga

¹⁷² N. Mansilla, *op. cit.*, 67.

¹⁷³ A. Sepúlveda, *Historia social de los ferroviarios* (Santiago, Impensa siglo XX, 1959), 22.

¹⁷⁴ C. Valenzuela y V. León, *op. cit.*, 30.

¹⁷⁵ A. Sepúlveda, *op.cit.*, 16.

¹⁷⁶ *Ibid.*, 35.

¹⁷⁷ N. Mansilla, *op. cit.*, 34.

de 16 días, la recuperación de montos rebajados, aumento en el jornal diario en compensación por la inflación, ley de accidentes de trabajo, reglamento de trabajo para mujeres y niños, seguro obrero y una jornada laboral de ocho horas, consiguiendo la creación de un escalafón de maquinista y de jornaleros, además de una Caja de Retiro.¹⁷⁸ En 1919 realizó la Segunda Convención, instituyendo como principal reivindicación gremial el establecimiento general de la jornada de 8 horas, a razón de que limpiadores, personal de maniobras, palanqueros, conservación y vías trabajaban en promedio 12 horas. Ya en 1921 logró la aprobación de sus estatutos por parte del Gobierno de Arturo Alessandri, al ser ésta una promesa de campaña con el gremio. En 1924, la Santiago Watt realizó una Tercera Convención, realzando el logro de la primera ley de jubilación (N° 3997 del 2 de enero de 1924).

Para 1926 se establece la Confederación Ferroviaria, la cual, según consigna Armando Sepúlveda, correspondió a una: “(...) organización gremial que bajo una sola bandera, defenderá la causa de los obreros y empleados ferroviarios y contribuirá a poner su contingente en favor del mejor servicio en la empresa de los FF.CC del Estado”.¹⁷⁹ En este sentido, su línea de acción inmediata fue la defensa de los sueldos con motivo de la baja de un 20% de los salarios de los empleados públicos. En dicho año, por lo demás, hubo bastante acción propagandística del gremio a través de periódico: “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 a contrata de la Segunda Zona; y “El Ferroviario” de la Asociación de Empleados Ferroviarios de Santiago.¹⁸⁰ Todo esto tuvo como contexto el conflicto que vivió el gremio en torno a la depuración de la Caja de Retiros, en tanto que los ferroviarios solicitaron la disolución de todo el Consejo de la Caja y la reorganización total de los servicios implicados en ella, a causa del mal manejo que veían éstos para con la Caja.¹⁸¹

Los años restantes dentro de la década de 1920 vio dos administraciones: Schmidt y Blanquier, siendo calificada la primera, por parte de Sepúlveda, como una dirección eficiente, la cual reorganizó la Empresa y mantuvo lazos estrechos con los trabajadores, reconociéndoles derechos como la gratificación del 5% bienal por años de servicio para el personal. Mientras que la segunda es señalada como una administración autoritaria y patronal, que no tuvo intención de generar cercanía con los trabajadores, centrandose su política en la disminución de personal y la rebaja en los gastos de adquisición de materiales. Blanquier, en sus memorias indica:

“(…) es conveniente entonces, transformar el actual régimen de la Empresa en otro que la deje en situación análoga a una industria privada”, para lo cual Sepúlveda apunta que: “(…) este era el credo de Blanquier, y por simplificación del servicio, él entendía la cesantía del personal; y por reducción de costos, intensificar el rendimiento de trabajo por hombre con el mismo jornal”.¹⁸²

Para el período 1931-1941, Botey señala siete reajustes salariales por parte de la Empresa para con sus trabajadores y dos huelgas significativas: 1935 y 1936. Para aquel entonces, dicha autora observa las siguientes organizaciones ferroviarias: 1) Federación Santiago Watt, la cual comprendía maquinistas, fogoneros y limpiadores, gozaba de personalidad jurídica y

¹⁷⁸ C. Valenzuela y V. León, *op. cit.*, 32.

¹⁷⁹ A. Sepúlveda, *op.cit.*, 50.

¹⁸⁰ *Ibid.*, 57.

¹⁸¹ *Ibid.*, 60.

¹⁸² *Ibid.*, 70.

la consideraba reformista en su acción; 2) Federación Ferroviaria de Chile, con un Consejo Ejecutivo Nacional en Santiago y con Consejos Zonales en Ovalle, Valparaíso, Santiago, Concepción y Temuco, además de Consejos locales. Estaba constituido por trabajadores de Maestranzas y parte de Vías y Obras, teniendo una perspectiva y accionar de clase. En 1933 se le adhirió la Federación de personal a jornal de Transportes (palanqueros, armadores y asistentes, con sede en Santiago) y en 1935 hizo lo mismo la Federación de los Empleados Ferroviarios del Sur (con sede en Concepción, agrupó a empleados a contrata y a jornal de la tercera y cuarta zona de la Empresa); 3) Unión Ferroviaria de Chile, la cual mantenía una Junta Central, una asamblea en Santiago y delegados en algunas estaciones; 4) Asociación Sindical Ferroviaria, considerada como una institución patronal, conformada por las jefaturas y unos pocos trabajadores; 5) Sociedad de Jubilados de Chile, de finalidades mutualistas y con 400 socios; 6) Asociación de Defensa de los Ferroviarios Jubilados, fundada en 1932 y compuesta por personal de Tracción.¹⁸³

En cuanto a los sucesos de dicha década, se destaca el accionar que tuvo la Unión Ferroviaria frente a la breve República Socialista de 1932. El día 14 de junio celebró una asamblea con la presencia del Secretario de la Junta de Gobierno, Óscar Schnacke, acordando el respaldo incondicional con el nuevo gobierno. Una vez derrocado éste, los ferroviarios se declararon en huelga, reafirmando su apoyo con el Gobierno de Grove y los postulados que éste defendía. En los días posteriores, Sepúlveda señala que:

“El gremio se mantuvo firme y la Junta, por su parte, comenzó a aplicar medidas represivas. Dispuso el control directo y efectivo de la Empresa de los FF.CC del Estado y su personal, por los Comandos de División o Comandantes de guarniciones y dictó al efecto el Decreto N° 990. El general Luis Otero quedó nombrado Jefe del personal ferroviario. A las 10 horas del día 19 de junio, venció el plazo fijado por este General para que los ferroviarios reasumieran sus funciones y labores. Ordenó que, en caso de no presentarse, los ferroviarios infractores deberían ser aprehendidos y juzgados por tribunales militares (...) era la primera vez que (los ferroviarios) adoptaban una firme posición de carácter político, al defender ya no solo aspiraciones de estricto orden gremial, sino a una Junta de Gobierno como la del señor Grove que ellos estimaban representaba los anhelos populares”.¹⁸⁴

Ahora bien, en relación a las huelgas de 1935 y 1936, éstas no deben ser vistas por separado, debido a que pertenecen a un mismo conflicto. En enero de 1935 se declaró un principio de huelga entre el personal de la Segunda y Tercera Zona, movidos por la negativa por parte de la Empresa del pago de gratificación anual. Dicho escenario, según Sepúlveda, fue generado por el gobierno de Alessandri, buscando un pretexto para desbaratar el movimiento popular en ascenso.¹⁸⁵ Un año después, en enero de 1936, el gobierno separó de sus puestos de trabajo a los dirigentes Luis Valenzuela (maquinista de la Segunda Zona), Alejandro Sánchez (maquinista de la Segunda Zona), René Corvalán (personal administrativo) y Francisco Cruzat (personal administrativo). En dicho escenario, Arturo Alessandri a través de comunicación vía telégrafo del 31 de enero, responde a los ferroviarios:

“La separación de 4 ferroviarios cuya reposición ustedes me piden, fue acordada por haberseles sorprendido solicitando a elementos del ejército su participación en movimientos subversivos. Es inútil pretender fomentar movimientos subversivos con la engañosa apariencia de que se trata solo de un movimiento económico. El Gobierno está perfectamente informado de la situación y reprimirá con excepcional energía todo intento de subversión y

¹⁸³ A. Botey, *op. cit.*, 96.

¹⁸⁴ A. Sepúlveda, *op.cit.*, 75.

¹⁸⁵ *Ibid.*, 79.

no entrará ni siquiera a oír ni a discutir ninguna petición mientras se mantenga con agitación al personal ferroviario”.¹⁸⁶

Las razones aducidas por Alessandri fueron rechazadas por los ferroviarios, declarándose en huelga por medio del Frente Único Relacionador Ferroviario el 3 de febrero de 1936, logrando paralizar por una semana la Tercera y Cuarta Zona, además del 50% en la primera y Segunda Zona, y la Red Norte. El Gobierno respondió señalando la ilegalidad de los conflictos en los servicios del Estado, por lo cual, se detuvo a numerosos trabajadores sindicados como subversivos y finalmente despidió a cerca de 600 ferroviarios. La huelga ferroviaria tomó dimensiones políticas al ser apoyada por los partidos de izquierda y el Partido Radical, en conjunto con otros sectores de los trabajadores. Como respuesta a dicho escenario, el gobierno decidió declarar Estado de Sitio por tres meses desde Aconcagua hacia el sur, interviniendo en las Maestranzas San Bernardo y Barón. Botey señala como respuesta a aquello que:

“(…) El Frente Único Relacionador Ferroviario en una declaración publicada en La Opinión, calificaba la actitud del gobierno como una ‘nueva máquina policial, para desorientar a la opinión pública, engañar a los vacilantes y frustrar la formación del histórico Frente Popular’. En suma, la huelga fue, para los ferroviarios organizados, la ocasión que el gobierno necesitaba para desarticular la formación del Frente Popular”.¹⁸⁷

Con respecto al Frente Popular, Botey indica que los ferroviarios se vieron favorecidos por las políticas de dicha coalición gobernante en relación a salarios, previsión social, capacitaciones, salud, recreación y la legitimación de sus organizaciones sindicales.¹⁸⁸ Así mismo, Sepúlveda añade que:

“(…) los ferroviarios, por supuesto, se sumaron desde el primer instante a las luchas del Frente Popular. El señor, Pedro Aguirre Cerda, como candidato, prometió que, al asumir la Presidencia, su primer decreto gubernativo sería el de reincorporación de los ferroviarios exonerados en febrero de 1936. En efecto, el 25 de diciembre de 1938, firmó ese Decreto y el 1 de enero de 1939 los exonerados volvían, en todos los puntos de la Red, en gloria y majestad, a sus antiguos puestos en la Empresa”.¹⁸⁹

Otro punto importante durante la década de 1930 se dio con la formación de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile (FIFCH) en 1938. Ésta aglutinó a la Unión de Obreros Ferroviarios, Federación Santiago Watt y Asociación de Empleados Ferroviarios, incorporándose a la Confederación de Trabajadores. La FIFCH tuvo un marcado carácter de clase, declarando en su Congreso fundacional un voto de solidaridad con la II República Española, a razón de la resistencia que libraba frente al avance del fascismo, junto con una declaración de principios que estipulaba que:

“1.- La FIFCH tiene como finalidad fundamental la organización de todos los obreros y empleados que trabajan en la Empresa de los FF.CC del Estado, Fiscales y Particulares, Jubilados y Exonerados por causas sociales, en defensa de los intereses del gremio; 2.- La FIFCH agrupará a todos los organismos ferroviarios con el propósito de alcanzar la organización única ferroviaria, que reconozcan la lucha de clases, cualquiera sea la tendencia filosófica o política del afiliado;

¹⁸⁶ Ibid., 80.

¹⁸⁷ A. Botey, *op. cit.*, 125.

¹⁸⁸ Ibid., 193.

¹⁸⁹ A. Sepúlveda, *op.cit.*, 84.

- 3.- En tanto exista un Gobierno de extracción auténticamente popular y un régimen democrático que luche contra la reacción y el imperialismo, la FIFCH contribuirá con todos sus medios y efectivos a fortalecer la base política del Gobierno y sus autoridades, delegadas o representativas. Contribuirá al desarrollo industrial y económico del país mediante el perfeccionamiento de los servicios de los Ferrocarriles y la organización del transporte;
- 4.- Para llevar a cabo sus funciones velará por el ejercicio de la democracia sindical en todos los organismos, manteniendo el respeto invariable a las minorías dentro de la organización. La FIFCH mantendrá absoluta independencia sin desoír, como organización clasista, las orientaciones que procedan de los partidos de la clase obrera;
- 5.- la FIFCH se incorporará con todos sus efectivos a la Confederación de Trabajadores de Chile (CTCH) y propiciará la organización de los trabajadores de otros sectores, tanto de la ciudad como del campo”.¹⁹⁰

Para la década de 1940, Sepúlveda establece como el mayor acontecimiento los sucesos producidos en torno a la Ley de Defensa Permanente de la Democracia o también conocida como Ley Maldita (1948), la cual tuvo como resultado dentro del gremio la exoneración de más de mil obreros, luego que éstos iniciaran una paralización de 24 horas a causa de la retención que realizó el Gobierno de la gratificación anual. Hacia 1956 se produce otra huelga de importancia con una duración de 54 días, la cual tuvo una adhesión general de los ferroviarios como gremio. Las demandas fueron salariales, en donde por lo demás, según consigna Nancy Mansilla, en base a los relatos ferroviarios del “Archivo oral de la Maestranza Barón”, se comenzó a hablar de que ferrocarriles no eran rentables para el Estado.

La misma autora, y en base al mismo análisis, establece cómo sectores de los ferroviarios fueron entusiastas con la opción política que representó Salvador Allende a principios de la década de 1970, al ver en éste un gobierno que los identificaban y les reconocía sus demandas. Prueba de ello está en el plan de viviendas que elaboró la Unidad Popular, promoviendo la formación de cooperativas y la cesión de terrenos en desuso por parte de Ferrocarriles. De igual forma, dentro del contexto de la inauguración de la vía electrificada hasta Concepción, el presidente Allende señaló, con respecto a la labor ferroviaria durante el paro de camioneros de octubre 1972:

“(…) Quise venir desde Santiago a estar con ustedes, porque le doy una extraordinaria importancia al hecho de que se haya realizado esta obra, con el esfuerzo, la capacidad y el espíritu de superación de los ferroviarios de Chile. He querido señalar a lo que ello representa. He querido venir a entregar mi palabra de agradecimiento, como Gobernante Popular, a mis compañeros ferroviarios. Sobre todo, tomando en cuenta la actitud ejemplar tenida por los ferroviarios en el mes de octubre del año pasado, cuando un paro patronal sedicioso, pretendió barrenar las bases de sustentación del Gobierno; cuando un paro sedicioso, buscaba tenebrosamente, derrocar al Gobierno Popular. Y esta es, claramente, la verdad. En esa ocasión, los trabajadores ferroviarios respondieron con un sentido de clase y con un sentido de lealtad, que yo señalo también hoy día. Y por eso estoy aquí, para decirle: ¡Gracias, compañeros, en nombre de Chile y del pueblo!”¹⁹¹

e) Dictadura cívico-militar y transición democrática

Ahora bien, una vez instalada la dictadura cívico-militar en el poder, ésta llevo adelante una serie de cambios estructurales, afectando directamente a la clase trabajadora y la actividad sindical ligada a ella. En lo concreto, Paul Drake, analiza las consecuencias de las políticas laborales del régimen sobre los sindicatos, indicando cómo el Reglamento Laboral (1979-

¹⁹⁰ Ibid., 93.

¹⁹¹ Revista En Viaje. (1973). Presidente Allende inauguró tramo electrificado en Concepción. Disponible en: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0014497.pdf>

1981) de la dictadura, consagró restricciones rigurosas sobre las organizaciones sindicales, tales como la eliminación de las confederaciones y federaciones nacionales, junto a derechos básicos de asociación. En ese sentido, la reducción del sector público, fortaleza del mundo sindical, fue clave en la descomposición de la acción organizada de los trabajadores, quedando éstos a merced del mercado, viéndose en el aumento del desempleo, el deterioro de las remuneraciones, la escasa estabilidad y calidad en las condiciones de trabajo, consecuencias directas de aquello. De igual forma, el mismo autor indica que, luego de una breve recomposición (1976-1979), el mundo sindical tomó nuevamente forma a contar de las protestas contra la dictadura (1983-1986) y la participación en las campañas de vuelta a la democracia (1986-1990), encabezada por los partidos políticos. Concluyendo, de manera general, que los sindicatos solamente representaban el 11% de la fuerza laboral a fines del régimen, bastante menor al porcentaje de la población activa en sindicatos que llegó aproximadamente al 30% en 1970.¹⁹²

Volviendo a Ferrocarriles, tal como se ha mencionado, con el inicio del período dictatorial, la concepción social de la Empresa cambio hacia una de mercado, por lo cual se le quitó el aporte fiscal a FF.CC. y el déficit ferroviario se instaló como el principal argumento en función de la racionalización de los servicios. En ese contexto, los dirigentes de la Federación Santiago Watt fueron perseguidos, a los cuales se sumaron ferroviarios militantes y adherentes a la Unidad Popular. Los beneficios conseguidos a lo largo del siglo también quedaron en el olvido con las nuevas políticas laborales, tal como concluye Valenzuela y León a indicar que:

“(…) la pérdida de aquellos anexos que no eran parte del sueldo base, por no estar respaldados por una ley, ya que habían sido concedidos por decreto supremo de los gobernantes de turno. Se pierden por esto, la asignación de riesgo, la productividad, la sobreprima de kilometraje, los bienios, etc.; porque a partir de esta fecha, los sueldos pierden su jerarquía para los maquinistas, máximo de las drásticas exoneraciones, despidos arbitrarios, solamente por pensar distinto y en la medida del tiempo la reducción de los trenes de carga y pasajeros, a través del sector ferroviario”.¹⁹³

A partir de ahí, la situación laboral en la Empresa comenzó a hacerse cada vez más deficitaria, lo cual fue denunciado por los sindicatos y dirigentes ferroviarios, dando cuenta de la claridad que éstos tenían al momento de observar las políticas aplicadas por la dictadura y los efectos que éstas tendrían sobre la población. En este contexto, se produce la tragedia ferroviaria de Queronque, el 17 de febrero de 1986, cuando dos convoyes ferroviarios, uno desde Los Andes a Valparaíso, y otro desde Valparaíso a Santiago, colisionaron de manera frontal en el sector de Queronque, cercano a la Estación Peñablanca. El hecho dejó un saldo de 58 muertos y 510 heridos, junto con dar paso a la supresión del servicio Valparaíso-Santiago, siendo considerado prontamente como la peor tragedia ferroviaria ocurrida en el país. Este suceso, toma una relevancia manifiesta, al vincularlo con lo expuesto con anterioridad, en relación a la nula inversión en renovación de la infraestructura ferroviaria. Inmediatamente se sindicó a cuatro ferroviarios como culpables, señalando que la causa del fatal accidente obedeció a una falla humana, lo cual fue debatido por las organizaciones ferroviarias, las cuales acusaron como principal causante de dicho accidente a las políticas de autofinanciamiento llevadas a cabo en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado por parte del régimen militar. De esta

¹⁹² P. Drake, El movimiento obrero en Chile: de la Unidad Popular a la Concertación, *Revista de Ciencia política*, 23 (2), 149.

¹⁹³ C. Valenzuela y V. León, *op. cit.*, 33.

forma, durante los funerales de los ferroviarios fallecidos en el accidente, Guillermo Muñoz, dirigente de la Federación Ferroviaria Santiago Watt señaló que:

“(…) en medio del dolor que embarga a los familiares de nuestros compañeros, queremos decir con franqueza que nuestras denuncias planteadas desde hace bastante tiempo con las autoridades no han sido escuchadas en relación a las medidas economicistas que se aplican en la seguridad de Ferrocarriles, mantenidas con el criterio de autofinanciamiento. La respuesta de la Empresa siempre era: Trabajadores no pueden quedar aparte del desarrollo regional. Hoy lloramos a nuestras víctimas, pero nos preguntamos ¿habrá sanciones para los grandes responsables?”.¹⁹⁴

En el mismo contexto, las organizaciones sindicales de Ferrocarriles del Estado solicitaron la designación de un Ministro en visita, con el fin de determinar las causas del accidente ferroviario de Queronque, buscando a los responsables hasta los más altos niveles jerárquicos. En este plano, las organizaciones ferroviarias indicaron por medio de un texto que:

“Hoy nos encontramos con la paradoja de que la empresa está pagando millones de pesos por no haber reparado oportunamente una vía y un sector que costaba menos plata y menos vidas humanas (...) las continuas transgresiones a las normas de seguridad tanto en el tráfico como en los talleres y maestranzas, lo que sistemáticamente está produciendo accidentes con un costo muy grande en vidas humanas del personal ferroviario, amén de las pérdidas económicas derivadas de dichos accidentes. Dado que la Empresa de Ferrocarriles del Estado está considerada por su naturaleza como una Empresa de alto índice de peligrosidad desde el punto de vista de la seguridad industrial, es que los trabajadores hemos insistido ante la Dirección de Ferrocarril exigiendo políticas de seguridad más efectivas, sin resultados positivos. Así, nuestra estructura de vía es precariamente mantenida y no se hace, como debiera ser, una conservación cíclica de la vía; las señales intermediarias, banderistas y otros quedan fuera de servicio por falta de repuestos. No se ha renovado el equipo tractor y remolcador desde hace muchos años. Se mantienen en circulación ruedas cuyas llantas tienen pestañas gastadas más allá de las tolerancias admisibles”.¹⁹⁵

De igual forma, el abogado de los trabajadores ferroviarios Juan Vasseur, ahondó en el juicio público en torno a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y sus trabajadores, producto del accidente, al afirmar que:

“(…) la verdad es que este proceso del accidente ferroviario ocurrido en Queronque se transformará de hecho en un juicio a la propia Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No puede ser de otra manera, ya que no estamos aquí frente a un simple accidente de tránsito o callejero, imprevisto, sino frente a una situación que debía haber estado prevista (...) Según un informe que obra en mi poder, hay un hecho grave que retrata la realidad que vive Ferrocarriles del Estado y que compromete gravemente la seguridad de sus pasajeros. En los últimos meses se han utilizado 7000 formularios para circulación de emergencia de los convoyes, lo que demuestra que la falta de fondos para atender asuntos prioritarios de servicios en la Empresa constituye un peligroso antecedente. En otras palabras, la Empresa está funcionando sólo en base a emergencias”.¹⁹⁶

En abril de 1988 se produjo una huelga que contó con la adhesión del 60% del personal ferroviario a nivel nacional, luego de que el día 7 de dicho mes, cerca de 300 trabajadores de

¹⁹⁴ “Severa crítica contra FF.CC. durante funeral”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 20/2/1986.

¹⁹⁵ “Ferroviarios piden Ministro en visita”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 21/2/1986.

¹⁹⁶ “Siete mil emergencias ha tenido Ferrocarriles”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 22/2/1986.

Ferrocarriles ocuparon las vías de salida en Santiago, marchando posteriormente hacia la Estación Alameda, logrando paralizar por 4 horas el tráfico de trenes hacia el sur. Los principales motivos de la paralización obedecieron al temor existente, por parte de los trabajadores, que las maestranzas particulares siguieran adquiriendo poder dentro de las labores de la Empresa, indicando que aquello obedece a una privatización disfrazada y escalonada, que terminaría por destruir el trabajo ferroviario. Por lo cual, se exigía la salida del Director General de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi Chadwick, junto al fin de las empresas contratistas. La solución definitiva al conflicto podría ser visto como una derrota, puesto que a fines de ese mismo mes se alcanzó una solución, la cual consistió en estudiar, a través de una Comisión Especial, el caso de los trabajadores que, producto de las movilizaciones, habían sido exonerados, quedando las demandas de fondo en el olvido, debido a la intransigencia de la Dirección de la Empresa.¹⁹⁷

En 1989, los trabajadores de FF.CC., por medio del “Comando Nacional Ferroviario por la Democracia”, junto con el apoyo de la CUT, plantearon que la Empresa debía mantenerse bajo propiedad estatal, recuperándola del estado actual en la que se encontraba, debiendo colocarse al servicio del desarrollo del país. Un documento interno de mediados de dicho año indica, entre sus principales propuestas: detener la caída de Ferrocarriles en el mercado y retomar el ritmo de una demanda creciente, establecer la equidad en la competencia con el transporte carretero mediante un aporte estatal de US\$ 20 millones, reactivar los centros productivos en las maestranzas, reactivar en un 30% el equipo tractor y rodante, y asegurar la participación de los trabajadores en el Consejo de Ferrocarriles.¹⁹⁸ Dicho documento se materializó en el “Anteproyecto de Programa de Reconstrucción de la EFE” de julio de 1989, el cual planteaba en rasgos generales un plan de recuperación de 4 años con una inversión de US\$ 145 millones, costado con los ingresos de operación y recursos externos. Junto con esto, buscaba una ampliación de la base técnico-material de Ferrocarriles, asignándole un rol prioritario en la restauración democrática. A su vez, indicaba que se debía realizar un diagnóstico general de la infraestructura mediante un Plan de Reconstrucción, el cual buscaba renovar la infraestructura y ampliar la capacidad instalada. Este anteproyecto pasaría finalmente a ser un proyecto, el cual fue entregado al candidato de la Concertación, Patricio Aylwin, en diciembre de 1989.¹⁹⁹

Conforme aquello, y según indica Ramírez, el día 4 de noviembre de 1989, previo a las elecciones presidenciales de diciembre, en el Teatro Cariola Patricio Aylwin manifestaba, en función del apoyo que recibió de los ferroviarios: “(...) yo acuso al actual Gobierno de haber realizado una política de destrucción de un medio vital de transporte para nuestra patria, de un medio de bien nacional, que pertenece a toda la nación y que era motivo de orgullo para Chile”.²⁰⁰ Igualmente, en enero de 1990, previo a que Aylwin asumiera la presidencia de la República, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones designado, Germán Correa, remarcaba la difícil situación económica en la que se encontraba Ferrocarriles, señalando que:

“(...) todos estamos conscientes de la situación dolorosa en que se encuentra Ferrocarriles del Estado. Una empresa que fue orgullo para América Latina y que aportó tan decisivamente

¹⁹⁷ “Quedó resuelto el conflicto en FF.CC.”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 30/4/1988.

¹⁹⁸ A. Ramírez, *op. cit.*, 114.

¹⁹⁹ *Ibid.*, 118.

²⁰⁰ A. Ramírez, *op. cit.*, 119.

al desarrollo nacional, hoy la vemos no solo disminuida ni empobrecida, sino endeudada hasta un punto que si no hacemos algo urgente puede ser de no retorno para su supervivencia”.²⁰¹

Ya con Aylwin instalado en La Moneda, las organizaciones ferroviarias buscaron ser partícipes del proyecto de modernización que tenía pensado el gobierno para con Ferrocarriles. En octubre de 1990, en reunión entre el Ministro del Transporte, la Dirección General de Ferrocarriles y dirigentes ferroviarios, se les informa a éstos últimos sobre el proyecto-ley para la modernización de Ferrocarriles. En esta cita, los ferroviarios rechazan la propuesta al plantear su oposición a la modificación del DFL 94 de 1960. En dicho escenario, las organizaciones ferroviarias presentaron en diciembre de 1990 un “Proyecto Alternativo de Rehabilitación de EFE”, preparado por el Sindicato de Profesionales Universitarios de la Empresa, en donde proponían un plan de inversiones destinado a recuperar la capacidad operativa de FF.CC. en cuatro años con un costo de US\$ 73,7 millones, en donde el Estado debía aportar US\$ 65,1 millones (ver cuadro 8).²⁰² En respuesta, el Ministro de Transporte, Germán Correa, indicó en carta a los dirigentes ferroviarios que:

“(…) los principios generales del Proyecto eran insuficientes para fundamentarlo; que las medidas inmediatas propuestas no apuntaban a producir mejoras sustantivas en la gestión de la Empresa, hacia su modernización; que estaba orientado exclusivamente a aumentar la oferta de servicios vía recuperación de la infraestructura existente y reparación del material tractor y rodante. Aunque lograrse financiarse –agregaba- sería insuficiente para rehabilitar y modernizar la Empresa, porque no contiene ninguna modificación legal ni institucional, que permita el desarrollo sobre bases sólidas a futuro. Según la respuesta oficial, el proyecto no daba cuenta efectiva de los problemas actuales de EFE y por lo tanto no constituía solución”.²⁰³

Cuadro 8: Propuesta de los Trabajadores, costo y financiamiento (en millones de dólares)

Recursos requeridos	US\$		Financiamiento	US\$
1. Deuda de arrastre	95,4		1. Superávit operacional total	104
2. Rehabilitación	73,7		3. Aporte estatal total	65,1
a) Infraestructura	34		a) Amortización deuda	34,2
b) Equipo rodante	39		b) Rehabilitación	8,6
			c) Compensación	22,3
Total recursos necesarios	169,1		Total financiamiento	169,1

Fuente: A. Ramírez. *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. (Santiago, Ediciones Janequeo, 1993), 125.

Una vez iniciada la discusión parlamentaria, tanto las organizaciones ferroviarias como el “Comando de Defensa y Recuperación de Empresas del Estado” indicaron su rechazo al proyecto y a la participación privada dentro de Ferrocarriles, planteando el nulo acatamiento de la Concertación a su propio compromiso de declarar invalidadas las privatizaciones realizadas luego del 5 de octubre de 1988, exigiendo una defensa del patrimonio nacional.²⁰⁴ Pese a esto, las paralizaciones que llevó adelante el gremio ferroviario como forma de visibilizar sus demandas, frente al avance del trámite legislativo, terminaron siendo infructíferas, tomando como postura el acercamiento directo por medio de reuniones con parlamentarios que apoyaban sus reivindicaciones, con el fin de participar de forma indirecta de las indicaciones al proyecto. En dicho plano, una de las principales exigencias que levantaron los ferroviarios fue que el 2% de la Empresa quedara en manos de los trabajadores

²⁰¹ “Anuncia comisión para analizar deuda de FF.CC”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 2/1/1990.

²⁰² A. Ramírez, *op. cit.*, 125.

²⁰³ *Ibid.*, 127.

²⁰⁴ “Rechazan privatización de empresas públicas”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 3/6/1991.

sindicalizados, siendo rechazado de plano, lo que llevó al dirigente ferroviario José Criado a expresar, una vez aprobado el trámite legislativo en la Cámara de Diputados, que: “esta conforme, pero que no se sentían felices, por cuanto jamás han estado de acuerdo que se privatice la Empresa”.²⁰⁵ Dicha conformidad, a la que se refiere Criado, hace referencia a los planes de retiro del personal, siendo visto éste como beneficioso, debido principalmente a las indemnizaciones que dicho plan contempló.

6.5 El lugar de estudio: la vinculación entre los ferrocarriles y la ciudad de La Calera

La Calera es una ciudad ubicada al interior en la Región de Valparaíso, específicamente en la provincia de Quillota, habitada en la actualidad, según Censo 2017, por 50.554 habitantes. Durante la época colonial, el territorio que comprende la ciudad correspondió a una hacienda administrada por jesuitas, la cual contó desde inicios del siglo XVIII con un molino de pólvora como característica principal. Con la expulsión de los jesuitas de Chile sus terrenos fueron traspasados a Ramón Ovalle Vivar (1804), y los descendientes de éste se lo vendieron al empresario boliviano Ildefonso Huici (1842), quien estableció fábricas y centros de producción de cal, a las cuales se sumó con el tiempo pequeñas zonas de producción de cemento, pertenecientes a intereses locales.

Precisamente, por medio de la industria del cemento y de los ferrocarriles, comenzó el desarrollo de la zona. En 1863, con la concreción del trazado del Ferrocarril Santiago – Valparaíso, La Calera se comenzó a articular como un lugar de importancia a nivel ferroviario, mismo tiempo en que las faenas cementeras proliferaban, siendo las más destacadas: Cemento Cousiño, Cemento La Cruz y Cemento Huici.²⁰⁶ Con la conformación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en 1884 y el inicio de obras en la futura Red Norte, La Calera se fue configurando como el nudo ferroviario más importante del país, al ser un lugar de parada obligatoria para el transbordo de la Red Norte a la primera zona de la Red Sur: conectando hasta Iquique al norte, Puerto Montt al sur, Valparaíso al oeste y con el Tren Trasandino al este, una vez que la extensión ferroviaria nacional fue una realidad concreta. En este sentido, la Estación de La Calera ordenó la planta urbana de la ciudad, otorgándole centralidad a los lugares cercanos a ella, vinculándose en sus primeros años más a los servicios de almacenaje y cargas, que al transporte de pasajeros.²⁰⁷

Hacia 1894, La Calera tomó la calidad de Municipio, en vista de su precoz desarrollo industrial vinculado al cemento, y la configuración de articulador ferroviario que fue desarrollando. Un hecho importante en su desarrollo, ocurrió a comienzos del siglo XX, cuando en 1908 se constituyó la Sociedad Anónima Cemento Melón, por medio de la fusión de Cemento Cousiño, Cemento La Cruz y Cemento Huici, concretándose como la primera fábrica de cemento Portland en Sudamérica.

Con la expansión de la línea férrea nacional, se comenzó a requerir una modernización del recinto ferroviario de La Calera, en específico, en su Estación, concretándose, previa licitación, la construcción del nuevo recinto en 1933. Ésta tuvo un diseño moderno de gran magnitud, equivalente a las estaciones de Temuco y Puerto (Valparaíso), teniendo como características:

²⁰⁵ “Se privatizará el servicio de cargas de Ferrocarriles”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 30/1/1992

²⁰⁶ J. Rojas. *Estación de Ferrocarriles de La Calera, reinterpretación del espacio en abandono de la ciudad* (PUCV, Valparaíso, 2013), 161.

²⁰⁷ Asociación Nacional de Inspectores y Funcionarios de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado Chile. (2005), 9.

“(…) un espacioso hall donde estarán ubicadas las boleterías, salas de espera de primera y segunda clases (independientes), oficinas para el jefe de estación, telégrafo y ayudantes, departamento de toilette para señoras y caballeros, oficinas para el Correo (correspondencia en tránsito al norte y vice-versa), y una gran bodega para equipajes. La superficie total edificada es de un poco más de mil doscientos metros cuadrados, empleándose solo cemento y ladrillo”.²⁰⁸

La nueva Estación de La Calera, se insertó en tiempos en que la población había aumentado y el desarrollo productivo en La Calera era una realidad por medio de empresas como: Cemento Melón, Molinera Schacht y Compañía, Molinera Silva de la Fuente, Industria Calera de Francisco Mayol, Fábrica de Cuero Continental de la Firma Samhaber, Fábrica de Calzados de los Señores Chami Hermanos, Barracas el Globo de Villanueva y Compañía, El Sol de Lacámara y Compañía, y Fábrica de Tejidos La Vedetta.²⁰⁹

Tal como se ha visto, en la década de 1970 las nuevas políticas de racionalización aplicadas por parte del Régimen Militar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado conllevó a la supresión del servicio de pasajeros en la Red Norte a contar de 1975, lo que tuvo como saldo negativo la disminución de la población flotante en la ciudad, la cual se calculó en 12 mil personas mensuales.²¹⁰ Un segundo golpe para La Calera, como ciudad ferroviaria, se produjo en febrero de 1986, cuando tras el fatal accidente de Queronque, se determinó la suspensión del servicio ferroviario entre Valparaíso y Santiago, el cual tuvo una breve vuelta en el verano de 1991, para posteriormente ser suspendido de manera definitiva. Finalmente, el último hito dentro de la desestructuración de Ferrocarriles para La Calera se produjo a comienzos de 1993, cuando el por entonces Gerente de Merval, Norman Partarrieu, señaló que el servicio regional de trenes funcionaría solamente entre Limache y Valparaíso, en tanto que los tramos al interior de Limache no eran rentables para la filial regional de EFE, dejando un pasivo financiero de \$700 millones entre 1991 y 1992, concretándose la supresión definitiva del servicio en 1995 con la constitución del Metro Regional Valparaíso S.A.²¹¹

A partir de entonces, la Estación ferroviaria de La Calera quedó en desuso y en abandono, aunque con algunos recintos activos arrendados por la Municipalidad, con la idea de que en algún momento vuelva a albergar actividad mediante la extensión del Metro Regional. Aun así, el 2014, tanto el Edificio de la Estación, como el recinto de la Tornamesa, fueron declarados Monumento Nacional, en base a su valor histórico, arquitectónico y urbano, indicando el documento:

“Que, los valores que identifican al recinto ferroviario son los siguientes: A) Valor histórico: La estación de ferrocarriles de La Calera, se conforma como un nodo de conexión del sistema ferroviario bidireccional que unió las redes norte y sur del sistema ferroviario, que se conectaron luego con la vía internacional hacia Argentina mediante el ferrocarril trasandino. El desarrollo de ferrocarril hizo posible un salto tecnológico e industrial del país, en el cual la estación de La Calera cumplió un rol estratégico en su calidad de polo activo de la red ferroviaria en el ámbito industrial, en el que destacaron diferentes productos industriales de importancia para el crecimiento económico de Chile (derivados de la cal, fábricas de papel, aceite vegetal y otros). B) Valor arquitectónico y tecnológico: La estación representó una nueva expresión arquitectónica producto de un nuevo diseño y concepción estructural, posible

²⁰⁸ Diario La Unión, Valparaíso 18/9/1934. Citado por: L. Castro, D. Burgos y M. Romero. (2013). *Entre trenes, estaciones, rieles y durmientes: Memoria e historias de vida de los ferroviarios de La Calera*. Fondart regional, 51.

²⁰⁹ L. Castro, D. Burgos y M. Romero, *op. cit.*, 51.

²¹⁰ “Supresión de automotores tiene costo social alto”, Diario El Mercurio de Valparaíso 5/2/1993.

²¹¹ “700 millones de pesos perdió Merval con el Metro Regional”, Diario El Mercurio de Valparaíso 18/2/1993.

gracias a la aplicación de la tecnología del cemento Portland, que luego fue adoptada como imagen de la Empresa de Ferrocarriles del Estado a lo largo del país. C) Valor urbano: La estación significó un aporte importante de servicios a la ciudad, así como también, alcanzó y mantiene hasta hoy un rol fundamental identitario que marcó el paisaje y el crecimiento de la trama urbana de la ciudad. Que, los atributos que se relevan de la estación son: a) su expresión arquitectónica y constructiva, en la que destaca la simplicidad de plantas y espacios libres y transparentes, b) su carácter emblemático de la modalidad constructiva modernista, por el uso del cemento hormigón armado, con ornamentaciones de formas simples y geométricas, c) la conformación en sus sentidos Norte - Sur y Oriente Poniente, dan cuenta de la importante función como nodo de conexión de la red ferroviaria nacional, d) la plaza que la antecede cumple un rol de punto social de encuentro y reunión en relación a la vida del recinto estación, e) las instalaciones del entorno del edificio estación, asociadas al funcionamiento del sistema integral y f) la tornamesa y su estructura conformada por piezas armadas de acero remachado, pilares y vigas dispuestos en planta circular”.

7. Historia oral del ferrocarril en La Calera.

El presente análisis seguirá un orden cronológico-secuencial dentro del marco de tiempo tratado: 1973-1995. Éste, se guiará por la experiencia vivida por parte de los trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en La Calera, los cuales estuvieron activos, en parte o en su totalidad, dentro del período en estudio. Conforme aquello, se indica que, para facilitar la lectura, la transcripción de las entrevistas a los ferroviarios no se guiará por ningún formato en particular, encontrándose en los anexos (ver página 115) las entrevistas completas bajo las convenciones de transcripción de Jefferson.

7.1 Las políticas de racionalización y el vuelco hacia una función comercial (1973-1979)

“Del principio, nosotros no creíamos, si el ferrocarril funcionaba a todo full”

Antes del inicio de cada entrevista se observan a simple vista rasgos en la conducta de cada ex ferroviario que denota una marca identitaria en particular. Éstos asisten, en general, al diálogo establecido, siempre acompañados de material que dé cuenta su vida en Ferrocarriles: documentos oficiales, mapas de la red férrea, fotografías, estudios ferroviarios, etc. Dichos elementos, permiten a los ex trabajadores de FFCC, expresar sus ímpetus narrativos en torno a la experiencia de haber trabajado en una centenaria Empresa de transportes. En dicha evocación, de manera inevitable, la atención se centra en los grandes momentos, añorando épocas doradas en donde a través del ferrocarril el Estado les entregaba una estabilidad laboral impensada hoy en día, junto a una serie de beneficios que los hacen ver con distancia y cariño lo que fue Ferrocarriles del Estado. Por el contrario, la rememoración en torno a los años de la dictadura-cívico militar trae consigo una serie de elementos que hemos enmarcado dentro de la memoria impedida, emergiendo como características de ésta elementos tales como la presencia de experiencias traumáticas y memorias personales reclusas, distanciadas de un correlato colectivo.

El contexto de la época está dado por las reformas estructurales impuestas por la dictadura cívico-militar, la cual buscó, de manera exitosa, imponer un modelo socioeconómico neoliberal, creando un marco institucional propicio para ello. Por consiguiente, el cambio en el rumbo histórico dentro de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, vinculada a una misión social, se hizo sentir desde el inicio de dicho régimen a través de las políticas de racionalización, las cuales buscaron la optimización de los recursos, por medio de una impronta comercial, con el fin de que Ferrocarriles al mediano plazo logrará autofinanciarse. Es precisamente la intervención del sector estatal uno de los aspectos más notorios en cuanto a la aplicación de políticas neoliberales, al ser reducido el sector público en un 26%, al contabilizar la venta de 106 Empresas del Estado, entre los años 1974 y 1977, reduciendo, de esta manera, el rol del Estado en la economía.

El comienzo del proceso de racionalización evidenció consecuencias claras dentro de la Empresa, siendo tangibles en sus trabajadores, los cuales, bajo un clima de represión, quedaron en calidad de interinos hasta confirmación en sus cargos vía Decreto Ley del 1 de octubre de 1973, el cual declaró a Ferrocarriles del Estado en reorganización general. Igualmente, el Decreto Ley 249 del 31 de diciembre de 1973, encasilló al personal de Ferrocarriles en la Escala Única de Sueldos, a lo cual se sumaron exoneraciones masivas que desde el mismo 1973, diezmaron la fuerza laboral dentro de la Empresa. Este escenario, de pérdida de derechos laborales y de beneficios conseguidos por el gremio durante su desarrollo

histórico en el siglo XX, nos hacen observar el inicio del proceso de extinción de los ferroviarios como actor social relevante dentro del desarrollo del país.

En lo referente a los relatos en relación a la historia vivida de los ferroviarios, éstos rememoran, pese a no estar incorporado dentro de las preguntas guías, el golpe de Estado del 11 de septiembre de 1973 como un primer momento dentro de la evocación, comprendiendo en dicho recuerdo un momento de quiebre, marcado por una coyuntura histórica trascendental, a partir de la cual se suprimieron las libertades civiles y se llevó a cabo una violación sistemática de los Derechos Humanos:

“(…) Y llegué allá po’ (a El Melón). Y allá estaba de jefe de Estación titular don Juanito, después le voy a decir el nombre, mayor que yo, más días también trabajados, y me dijo Juanito: “hasta aquí nomás llego yo”, era comunista. Yo que le iba a decir que sí, que no, si era opción de él, así que me dijo, me dio la mano: “quizás volveré o no”, me dijo: “me voy a fondear, pero en la noche yo me voy”, no me dijo dónde”. (Entrevistado 4, Trabajador de FFCC durante 33 años).

Los elementos que emergen de los relatos nos hablan de un contexto marcado por el miedo, el cual hace ver penurias y malos tratos, recibidos por parte del personal militar a los ferroviarios. Los primeros días luego del Golpe son evocados en función del temor dentro del trabajo, tanto por las instrucciones dadas, como por las actividades asignadas: cerrar la Estación, conducir un tren con carga de explosivo, acompañar el traslado de armamento y apilar documentos oficiales con el fin de ser incinerados, son elementos evocados en los diálogos:

(…) Como las doce más o menos del día, doce y media, una, llegaron con metralleta y todo lo que correspondía. Y yo no había hecho nada, si yo estaba cumpliendo con lo que me había ordenado la Empresa nomas, donde trabajo yo, y me dijo: “aquí se cierra”, ya había cortado, ya había cerrado ya la ruta para ir a buscar el material que transportaba Ferrocarriles, me dijo: ¡Así que se va nomas!; “Pero vaya a dejarme”, le respondí; “¡No!”, me dijo. Y me fui a pata nomas (...) Y al otro día, hubo que volver po’, allá po. Por lo menos ahí ya se portaron mejor ya, porque por lo menos hubo un saludo de los señores uniformados. ¿Usted cree que me pasaron algún poquito para tomar choca²¹²? ¡No pues, nada!”. (Entrevistado 4).

“(…) y llegamos allá, sí, llegamos allá, al sector que correspondía, nos hizo pasar un señor uniformado: “ya, vamos a ver ¿qué le paso a ustedes? (no habían recibido sueldo), aquí no se ha despachado ningún documento de pago para las dos personas, usted y su colega”. Y nos vinimos, volvimos a las casitas, y al tercer o cuarto ¡al quinto día! Retomamos pa’ allá otra vez. Ahí ya nos trataron con bronca: “¡Putita que son cargantes ustedes, no les dijeron que no había plata!”. (Entrevistado 4).

“(…) No sabíamos lo que llevábamos: ¡400 toneladas de tronita, explosivo! Pero no era de los militares, era lo que usaba Cemento Melón en las minas navío. Y un sargento miró hacia la cabina “¿qué cresta?” dije yo; “¿qué pasa?” le dije yo; “vamos a cargo de vigilancia, protección del tren, y atrás va la casita como cuatro más” (...) y dice la yunta ya bien medio quemado, yo también más quemado que la cresta, “¿qué cresta pasa mi sargento?”, “Tate callao cabrito, que si pasa algo aquí huevón” le dijo, “no vay a tener tiempo de reclamar”; “¿por qué?” le dije yo, “todos esos militares que usted ve están vigilando de un posible franco tirador”; “¿y por qué?”; “porque aquí llevamos esto que veis pa’ atrás, se llama tronita y deja un cráter de 400 metros’ (...) Oye, después acá en los camarines transpirados de rabia con el

²¹² Cuando dice “choca” se refiere a la hora de tomar té.

tren lento, de rabia me tiritaban las cañuelas lavándome”. (Entrevistado 6, Trabajador de FFCC durante 22 años).

“(…) Transportaban armamentos los trenes y uno acompañaba, por si quedaba un carro malo había que arreglarlo ahí y seguir, no podía quedar nada botado (...) a mí me paso que me pusieron la escopetita en las costillas porque estaba revisando en Palos Quemados”. (Entrevistado 7, Trabajador de FFCC durante 30 años).

“(…) yo era jefe de Estación de ahí, llegó un auto, me acuerdo, con personal y nos dijeron: “ya, todos los boletos, todos los libros, todo”. Un montón ahí en la línea, pescaron todo, dejaron boletos, derechos para hacer avalúo, documentos, y prendieron fuego ¡Y venían de todas las Estaciones! Con eso nosotros quedamos solo movilizandotrenes de carga, nada más. Si venían pasajeros no se podía, no había nada, ni para hacer avalúo”. (Entrevistado 3, Trabajador de FFCC durante 30 años).

La persecución política es un elemento presente al momento de hablar de la dictadura cívico-militar, en donde el exterminio, la tortura y las desapariciones constituyen elementos característicos asociados al régimen. Conforme aquello, la visión que se tenía en torno a los trabajadores de la Empresa es un elemento a considerar frente a las primeras exoneraciones, las cuales arrojan un número de 570 funcionarios exonerados por decreto entre el 10 de diciembre de 1973 y el 31 de diciembre de 1974. Un segundo periodo de exoneraciones masivas se dio una vez asumido el giro comercial de la Empresa, vale decir, a partir de 1976, extendiéndose en gran magnitud hasta 1979, con la disminución en dicho intervalo de tiempo de 10.353 trabajadores:

“(…) Para empezar nosotros como Empresa, estábamos catalogado como una Empresa, como decía mi colega, de comunistas y socialistas, por lo tanto, éramos contrarios al régimen, que en ese momento estaba imperando. Y dejamos de ser una empresa de servicio social, porque eso era Ferrocarriles, porque el Estado financiaba compra de materiales, de los pasajes de los usuarios, todo eso. Como se dijo anteriormente, había que comenzar a autofinanciarse, ya. Yo creo que eso, en el fondo, por ahí empezó el asunto del decaimiento de Ferrocarriles, ya dejamos de ser una Empresa de servicio social”. (Entrevistado 2, Trabajador de FFCC durante 27 años).

“(…) Yo tenía acceso, porque mi padre era el jefe de personal a todo esto en esa época, y veía la lista que llegaban de exonerados, entre ellos le tocó a mi suegro, y todos por motivos políticos primero. Los primeros, los primeros eran por motivos de socialistas, comunistas, etc. Mi suegro era socialista, ¡socialista de la pura boca, si nunca estaba metido! Pero tocó ese detalle, ósea veía las listas yo, la presión que comenzó a llegar desde el Departamento de Personal de Santiago, y eso era a diario casi las listas que llegaban de reducción de personal”. (Entrevistado 5, Trabajador de FFCC durante 25 años).

“(…) El exonerado, al principio fue bueno, puta después ya anduvo mal. Porque nos dieron un tipo de engaño pa’ salir (...) nos dijeron, por ser yo ganaba, vamos a decir trescientos pesos trabajando, y me daban dos mil pesos más de bonificación por irme exonerado, por echarme. Puta, durante un tiempo me reía, yo ganaba más de los que trabajaban, pero ¿qué pasa? Que después uno con el jubilado, el miserable IPC, el cero coma y tanto, en cambio el que trabaja va negociando, va subiendo y uno se va quedando nomas”. (Entrevistado 6).

El último testimonio, referente al proceso de exoneración, da cuenta de elementos de una visión Historia-Presente, primando la relación que mantiene el sujeto desde su presente, marcada por la extinción del actor, hacia el pasado, construyendo una explicación de lo sucedido a través de los significados que le va dando a los acontecimientos vividos, en este

caso, la noción de haber sido perjudicado. En este sentido, los trabajadores, al momento de plantear los primeros indicios en torno a los cambios que se vivían en Ferrocarriles, concuerdan por lo general, en no percatarse del alcance que tendrían las primeras medidas tomadas por el régimen, ni menos pensaron que la nueva dirección impuesta por la dictadura terminaría por destruir a la Empresa:

“(…) En un principio no me di cuenta, sino que varios años más, me di cuenta uno de los porque podría haber empezado está situación. En esa época, la Empresa de los Ferrocarriles recibía la parte del Gobierno, y pagaba todo lo que era relacionado con la Empresa, y a contar de esa fecha más nueva empezaron las reducciones de personal (…) La Empresa tuvo que empezar a funcionar, y tratar de vivir con lo que estaba dando en esa época la Empresa, a autofinanciarse. Esa fue una de las causas que cambio todo el sistema económico. Hubo reducción de personal, nosotros tuvimos que cumplir más funciones. Eso sería a mi entender, fue una causa que después les pasó a todas las empresas del Estado”. (Entrevistado 1, Trabajador de FCC durante 33 años).

“(…) Del principio, nosotros no creíamos, si el ferrocarril funcionaba a todo full, pero habían rumores muy grandes que los militares le debían favores a los camioneros y a los camioneros principalmente, porque ayudaron a derrocar a Allende, entonces había que pagarle ¿y quiénes les hacía la mella? Ferrocarriles le sacaba la carga po’. Había una guerra entre los camioneros y Ferrocarriles, subían las tarifas en Ferrocarriles todo se iba al camión, pero subían las tarifas en el camión y todo se iba al ferrocarril”. (Entrevistado 3).

La experiencia de la racionalización comenzó a ser más evidente a contar de 1975, cuando en julio de aquel año se suprimió el servicio de pasajeros Iquique – La Calera en la Red Norte vía Decreto Supremo 203 del Ministerio de Transportes, además de colocar en venta activos considerados prescindibles por la nueva administración. El discurso en torno a Ferrocarriles redundó en la ineficiencia y el déficit económico, siendo traspasado al sector privado actividades que la Empresa realizaba, como la mantención a las vías y el equipo. Todo esto repercutió en las dinámicas del trabajo ferroviario, conllevando a que sus trabajadores tuvieran que enfrentarse a malas condiciones dentro de su cotidianidad laboral, diezmando la capacidad operativa de la empresa de transportes, y obstaculizando el cumplimiento óptimo del servicio. Por otro lado, desde el plano de las vivencias personales, la inseguridad laboral fue la principal característica del período, lo cual distó de las dinámicas históricas del gremio ferroviario, en donde una vida entera ligada a Ferrocarriles era lo imaginable, tal como había ocurrido en el pasado con sus antecesores dentro de la familia ferroviaria. Dicha inseguridad tiene su correlato en un marco social mayor, en tanto que, las políticas laborales de la dictadura terminaron por descomponer la acción organizada de los trabajadores, al imponer restricciones a las organizaciones sindicales, que por lo demás, se vieron afectadas frente a la reducción del sector público. En dicho plano, rescatamos lo expuesto por los entrevistados, en cuanto al temor que sentían frente a un posible despido:

“(…) Estando yo mismo ahí, a un niño lo eliminaron, me fue a remplazar él, me fue a remplazar al descanso, cuando yo llegué después del descanso llaman, y me dicen: “¿Está fulano de tal ahí?”; “Sí”, le respondí; “Dígale que se ponga a la línea”. Y ahí lo echaron, que ya no trabaja más aquí, yo le dije: “¿qué paso?”; “no sé po, me echaron”; me dice: “me echaron”. Así era”. (Entrevistado 3).

“(…) 76’, ahí ya empecé a bajar ya, entonces nos refundamos para los trenes de carga, Johnson llevaba un desvío de carga, al otro día (sonido ilegible), después el chamuyo Rojas, después yo, puta era un, antes no, día por medio pa’ allá, después ya no, cada dos, tres días, y después fueron acabando las cargas, de los trenes de carga, el tráfico de trenes de carga, a

lo rastrero, los trenes de servicio. El servicio salía el día lunes y llegaba el día sábado a almorzar a la casa, y a la semana siguiente salía otro rastrero. Puta después se eliminaron los rastreros, teníamos el puro, turnándonos en pasajeros, los que eran de primera estaban en los rastreros ya, y me tocó el tren móvil, me tocó el tren móvil con rueda de goma (...) Para andar en la calle eran buenos. Puta si me quedo después del 78' me dan una carretilla los huevones". (Entrevistado 6).

Igualmente, la preocupación y la incertidumbre sobre el real estado financiero de la Empresa llevó a que, según nos relata un entrevistado, los trabajadores se organizaran y realizaran un estudio propio en relación a la situación de Ferrocarriles, llegando a la conclusión que la decisión de suprimir personal y Estaciones obedecía a un criterio político por sobre económico:

"(...) Las primeras noticias que tuvimos fue que iban a empezar a suprimir personal y estaciones, por falta de, que Ferrocarriles no se financiaba, que se gastaba más en pagar los sueldos de tantos empleados, que tenía que tener menos. Entonces nosotros con Los Vilos hicimos un resumen, un resumen, de todo lo que entraban, en entrada de plata de todo el mes, los famosos C2, se reunía todo el dinero, y con esa plata, con ese dinero, de esas dos estaciones ¡le pagábamos el sueldo a todos los empleados que había desde El Melón hasta, hasta Illapel! ¡Con esas dos Estaciones nomas! ¡así que no era cierto que no se financiaba! Y nosotros hicimos eso, dimos a conocer eso ¡tss, no nos tomaron ni en cuenta! ¡no era eso, ellos querían suprimir nomas!". (Entrevistado 3).

El recuerdo de las pérdidas de beneficios emerge desde la rabia y el dolor, borrando todo lo que Ferrocarriles significó en su bienestar personal y familiar. A su vez, observan en la carrera funcionaria, aguinaldos, ascensos y jubilaciones, derechos que obtuvieron legítimamente los ferroviarios a lo largo de su historia, y que fueron eliminados rápidamente en la nueva etapa de la Empresa:

"Nos quitaron la mayoría de las garantías que teníamos po', teníamos pase, teníamos ascenso, teníamos mejores precios, teníamos, en fin, una serie de, y eso ya no empezó a correr. Y lo peor pa' nosotros, como trabajadores, fue que nos paralizó los ascensos, nosotros cada cierto tiempo, cada dos años, ascendíamos y ascenso significaba más sueldo ¡pero quedamos paralizados! Durante muchos, muchos años no hubo más ascensos, no hubo más ofrecimientos, lo trasladaban a uno, pero con el mismo puesto nomas, con la misma plata, y antes no, un traslado significaba más dinero, más grado, y eso fue lo que más nos afectó a nosotros. Nos costó mucho asimilar eso". (Entrevistado 3).

"Lo otro que notamos altiro', al año, se acabó la carrera funcionaria, se acabó el aguinaldo de un mes de sueldo en setiembre y diciembre. Entonces, eso todavía tengo grabado el año 72', no creo, el 73' encima, no, el 72, un aguinaldo de ¡dos mil cien pesos! era plata en aquella época para uno, era un mes de sueldo. Me compré el living y el comedor con esa plata. Entonces, si uno compara hoy día ¡era plata! Pero se terminó todo eso". (Entrevistado 5).

"(...) Y se acabaron las calificaciones con los milicos po', no hubo más calificaciones de la capacidad de los funcionarios, el respeto para los jefes y el trato con los compañeros, con los pasajeros ¿cómo se desempeña en sus funciones? Por algo uno viajaba de vez en cuando con un inspector de tracción en la locomotora, y el inspector de tracción era un gallo que estaba ya por jubilar y tenía experiencia, toda la experiencia del mundo, podía ser un instructor también y veía como manejaba el maquinista, si era más o menos lo calificaba". (Entrevistado 6).

“(…) Hay que hablar de toda la garantía que teníamos, de horas extras, esas cosas (…) los aguinaldos, la carrera funcionaria, toda esa cuestión la borraron de una sola plumada”. (Entrevistado 7).

La visión social de la Empresa es otro aspecto constantemente señalado, indicando, al momento de hacer evaluaciones, como principales perjudicados de las políticas de supresión, aparte de los trabajadores de Ferrocarriles, a los usuarios de los trenes diarios. Dicha visión está directamente relacionada con la función social, siendo asumida por parte del gremio como parte constitutiva de su accionar como trabajador, preocupándose de ofrecer a los usuarios el mejor servicio posible, aún dentro de la precariedad que se comenzó a visualizar en el trabajo:

“A mi juicio, lo principal es que, tal como se ha dicho, se le quitó a la Empresa de ser una Empresa de servicio social en beneficio de los trabajadores, porque era tarifa rebajada, para que todos los trabajadores viajaran. Y a los trabajadores (de Ferrocarriles), que se nos quitaron ciertos derechos económicos que eran aguinaldo que nosotros teníamos, derechos que habían sido ganados legalmente. Pero todas esas cosas se abolieron y simplemente no, nunca más se cancelaron. Sí, en el fondo, es prácticamente eso, la parte económica de nosotros como trabajadores. Pero el más perjudicado fueron los usuarios”. (Entrevistado 2).

“(…) Se perjudicó al público que utilizaban los servicios de la Empresa y al personal le afectó por las bullas que corrían, de que se cerraba, que esto se iba a aquí, que iba a empezar a salir gente, eso fue lo que más se notó en ese período”. (Entrevistado 1).

Finalmente, sintetizando el período descrito, observamos la presencia de distintos elementos que dan cuenta de lo que significó para los trabajadores de Ferrocarriles el inicio del proceso de desmantelamiento y el viraje hacia un enfoque comercial en la Empresa. Dichos elementos vinculan las políticas de racionalización con la inseguridad, el dolor y el miedo latente, a causa del clima social del país, sumado al dolor que provocó la pérdida de los beneficios y las exoneraciones masivas que tendieron a desarticular de manera temprana al gremio ferroviario, evidenciándose en la disminución en un 51,5% de la fuerza laboral a fines de la década de 1970. Pese a esto, observamos procesos de resistencia, tal como nos menciona uno de los entrevistados, en función del estudio alternativo realizado por los trabajadores, con el fin de conocer la situación del ferrocarril, debido a la incredulidad que tenían éstos sobre las razones que les entregaba la nueva administración para la supresión de servicios y exoneraciones.

7.2 El fin de la subvención estatal bajo la política de autofinanciamiento (1980-1989)

“Cuando uno hablaba con un ingeniero y le decía: ‘Mire jefe, aquí van a empezar a robarse las calaminas, los fierros, cómo fue pues’”.

La política de autofinanciamiento implantada en Ferrocarriles tuvo un claro fin, que la Empresa dejará de depender de los aportes del Estado por medio de la subvención especial, esta característica tuvo su correlato dentro de las demás Empresas del Estado, las cuales compartieron el modelo holding, en cuanto a la división de sus actividades a través de filiales subsidiarias. La supresión del aporte estatal en FF.CC se dio en 1980, previo a un contexto bastante desfavorable para la economía del país, producto de la debacle económica de 1982, la cual aumentó el pasivo financiero de la Empresa, que creció en US\$ 123,5 millones entre 1981 y 1986. Del mismo modo, y producto de aquello, Ferrocarriles, con el objetivo de

obtener acceso a crédito, entregó en hipoteca en 1984 la Maestranza San Bernardo, el primer sector de la Maestranza San Eugenio, las estaciones de Talca, Curicó y 27 locomotoras.

En lo concerniente a las labores dentro de la Empresa, éstas se caracterizaron, en ciertos sectores, por la tercerización de los servicios a través de empresas externas. Si a esto le sumamos, el hecho de que a 1980 más de la mitad del personal activo de 1973 había abandonado la Empresa, nos hace observar que el funcionamiento dentro de Ferrocarriles se hacía sin parte importante de su personal histórico de carrera. Aquello repercutió en el aumento de las huelgas por parte del gremio, todo en un contexto de reactivación del mundo sindical, siendo las principales demandas a fines de la década el término a la tercerización de los servicios y la salida del Director General de la Empresa, Roberto Darrigrandi Chadwick. Los relatos ferroviarios no están ajenos al escenario descrito, destacando, como un primer momento para el período, los recuerdos en relación a la falta de presupuesto dentro de FFCC y las consecuencias directas sobre los trabajadores:

“(…) Y después con eso, no tener subvención la Empresa de Ferrocarriles de parte del gobierno, empezaron a, la Empresa entró en cesación de pago, la Empresa hipotecó los bienes muebles e inmuebles, como la Estación Puerto, Viña, Mapocho, Central, las locomotoras estaban todas hipotecadas, entonces fue una situación, una debacle de la Empresa (...) cambió mucho, la gente tuvo que adaptarse a lo nuevo, fuentes laborales, al transporte, para movilizarse, etc. Todo eso lo que implica imagínate, hubo una transformación, y los que estábamos involucrados como parte de la Empresa más todavía po’ que sufrimos”. (Entrevistado 5).

“(…) me tocó estar, ver la parte de mantenimiento, varios años y no había presupuesto para comprar repuestos, locomotoras que, no se invirtió en locomotoras, las últimas que llegaron a la Empresa del año sesenta, estamos hablando ya años ochentas ya, sin renovarse el parque (...) Se embargaron las cuentas de Ferrocarriles, yo estaba cerca de la gente de finanzas, así que estaba al tanto, prueba de ello es que no se pagó más con cheques, había que pagarse en finanzas en efectivo, pagaba la Empresa. Porque si depositaba los ingresos la Empresa, quedaba pa’ cubrir los déficits que tenía, las deudas”. (Entrevistado 5).

De la misma forma, los trabajadores profundizan sobre las condiciones de trabajo dentro de Ferrocarriles en la ciudad de La Calera, indicando que el principal inconveniente se vivió con la planta de vitrocha²¹³, única en la Red Norte, que se ubicaba en la ciudad. En ésta, se comenzó a palpar la falta de equipo, haciendo de sus labores cotidianas infructuosas y frustrantes. A su vez, profundizan en los carros de vitrochas que llegaban a la Estación, los cuales distaban bastante de lo que hasta ese entonces estaban acostumbrados en Ferrocarriles del Estado:

“(…) Nosotros teníamos aquí en Calera una planta de vitrocha, resulta que llegaban a veces veinte carros del lado sur digamos, y de este lado venían ¡diez nomas! Entonces para hacer el canje, no teníamos (...) no teníamos boggie completo, porque habían pasado, porque habían pasado al norte muchas vitrochas, y por este lado no. La orden que teníamos era de aguantar esos carritos ahí y lo fuéramos tirando de a poquito, no se podía ¡porque no había boggie, no había boggie! Ese fue el obstáculo más grande que tuvimos los trabajadores aquí en Calera”. (Entrevistado 1).

“(…) Resulta que ahí conocimos los carros argentinos, que empezaron a llegar, que eran malísimos ¡Ferrocarriles de Argentina malo, malo, altiro! ¿Y sabes que les pasaba a ellos? Nosotros le mandábamos carros vitrochas con tres frenos, y ellos apenas tenían uno, no los

²¹³ Vitrocha es la distancia entre los rieles de la vía férrea.

devolvían po', lo único que les interesaba a ellos, pagaban la multa, porque ellos ocupaban esos carros allá. Entonces a nosotros nos tiraban unos carros chicos que eran de madera, que andaban en el suelo nomas ¿se acuerda? ¡Y re malos! Nosotros teníamos, teníamos buen elemento, de todo metálico con freno de mano, freno de aire, freno de muy buenos y grandes". (Entrevistado 3).

Frente al deterioro evidente que se veía en Ferrocarriles, se sumó como elemento los robos de y dentro de la infraestructura ferroviaria. Aquello, no hizo más que perjudicar aún más la labor del oficio, al causar, por una parte, un constante infortunio ante situaciones en que los trabajadores se veían imposibilitados de solucionar; mientras que, por otra parte, el robo de elementos fundamentales como cables y alambrado se tradujo en situaciones que predisponían a causar accidentes en cualquier instante. Estas condiciones precarizadas terminaron siendo un gatillante, en algunos casos, en la decisión de jubilarse de manera definitiva, y de esta manera, dejar la Empresa, frente a un escenario general de inseguridad, tanto para ellos, como para los pasajeros:

"(...) Fue ahí cuando comenzó la reducción general, se achicaron las estaciones, fueron anulándose de a poco, a lo que llegamos al día de hoy, que después se cerró. Cuando uno hablaba con un ingeniero y le decía: "Mire jefe, aquí van a empezar a robarse las calaminas, los fierros, cómo fue pues". "Vaya a dar cuenta a carabinero nomas", me decía. Fui a hablar a La Ligua en una oportunidad, varias veces, por los cierres, por los robos de las casas que estaban desocupadas, y el capitán de ahí, recuerdo muy bien me dijo: "mire señor, usted tiene las estaciones abandonadas, así que no me venga más a hacer reclamos que se le perdieron, que le robaron por la ventana, cosas así". (Entrevistado 1).

"(...) Teníamos el problema, que trabajábamos con gráficos, entonces nos robaban los alambres, y nos jodían con los alambres de éstos de, los primeros nos jodían con los de cobre, pero luego nos colocaban estos alambres de pasto nomas, y con la neblina ¡oh los oídos de nosotros, pa' que decir que sufrían! Entonces, siempre había problemas de robos de cable, yo dije: "ya, yo me voy a ir, no quiero trabajar más porque en estas condiciones, cualquier día va a haber un accidente y vamos andar metido nosotros en este lío". (Entrevistado 3).

El accidente de Queronque, producido en las cercanías de la Estación Peñablanca el 17 de febrero de 1986, es una clara demostración sobre las condiciones de trabajo en las que se vieron envueltos los ferroviarios con las políticas de autofinanciamiento del régimen. Dicho accidente, evoca dolor y tristeza, constituye un momento difícil de ser narrado. El robo de alambres en la vía que une la Estación de Peñablanca y la Estación de Limache es apuntado como el factor determinante de la falla humana que provocó que dos automotores, uno en dirección Valparaíso-Los Andes y otro en dirección Santiago-Valparaíso, chocaran de manera frontal, dejando con el paso del tiempo, un centenar de muertos. De igual forma, el funcionamiento mediante una sola vía y el daño a los puentes ferroviarios son otros de los componentes descritos al momento de analizar el porqué del accidente.

La visión que nos entrega El Mercurio de Valparaíso sobre dicho suceso redundaba en un discurso donde prioriza la culpabilidad en los trabajadores de Ferrocarriles, al afirmar que, desde un inicio, la causa del accidente obedeció a una falla humana, sumando como elemento a la discusión, las pérdidas económicas para la Empresa producto del choque entre los automotores y la intervención que realizó la Fiscalía en la Central de Tráfico en La Calera. Junto con esto, el medio conservador puntualiza en factores externos a Ferrocarriles, en este caso "grupos extremistas", como los detonantes de los problemas en la infraestructura, aunque no evade la problemática en torno al robo de cables:

“(…) Seguramente nada de esto habría ocurrido, si con anterioridad no se hubiesen registrado otros hechos de carácter delictual, que atentaron en el normal desarrollo del servicio. A comienzos del año pasado el puente Queronque fue afectado por un artefacto detonante, colocado allí por elementos extremistas”. (El Mercurio de Valparaíso, 19 de febrero de 1986).

“(…) Por otra parte, en la tarde del lunes último, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado denunció el robo del alambre del selector, es decir, del sistema de comunicación interna que es la que se utiliza para mantener el normal desarrollo del tráfico ferroviario”. (El Mercurio de Valparaíso, 19 de febrero de 1986).

“(…) Igualmente, debe invitar a reflexionar a los funcionarios en general, sobre la responsabilidad con que deben actuar en el cumplimiento de sus funciones. La vida de las personas no puede estar expuesta a riesgos o a situaciones trágicas como la ocurrida el lunes, donde tantos seres perdieron la vida, incluyendo un grupo elevado de niños y adolescentes”. (El Mercurio de Valparaíso, 19 de febrero de 1986).²¹⁴

Dentro del mismo marco, referente al medio de prensa, se puede evidenciar las voces de los ferroviarios, las cuales emergen desde el silencio, en algunos casos, y de manera pública, durante los funerales de los compañeros muertos en servicio. El discurso apunta a la culpabilidad del modelo de autofinanciamiento impuesto por parte del régimen, el cual los tiene a merced de accidentes, denunciando que sus quejas han sido desoídas en la Dirección General de la Empresa y que el uso del sistema de movilización de emergencia ha sido una constante en el último año previo al accidente:

“(…) Fuentes de la Empresa ferroviaria de La Calera, que se negaron rotundamente a entregar cualquier información por tener prohibición de sus jefaturas y por el estado de sumario de la investigación, indicaron que desde hace casi un año a la fecha, la Empresa venía usando el sistema de movilización de emergencia en sus trenes por los constantes robos del cable selector, falta de repuestos, caídas de tendido y desgaste de material. Es decir, en ausencia de comunicaciones internas por el selector (teléfono interno a manivela), simplemente se usaba el teléfono público distante en cada Estación a casi 1 kilómetro” (El Mercurio de Valparaíso, 22 de febrero de 1986).²¹⁵

“(…) (Ferrocarriles del Estado) años atrás retiró desde Valdivia medio millón de durmientes de madera sin impregnar, y los instaló en la vía férrea de la red sur. Consideró la Empresa que la impregnación (baño químico que le da al durmiente de madera para que dure un mínimo de 25 años) le significaba mucha inversión, y los retiró a la Impregnadora, instalándolos sin tratamiento en la red sur”. (Juan Vasseur, abogado de las organizaciones ferroviarias).²¹⁶

“(…) deseo señalar muy a nuestro pesar, en medio del dolor familiar, que hay responsables de esto, pero no son los trabajadores de Ferrocarriles. Nuestras organizaciones han dicho que no habíamos tenido accidentados por obra de dios solamente, pese a la política economicista en los medios de la Empresa y en todo el país. No decimos que son las autoridades de Ferrocarriles las culpables, ya que ellas solo obedecen ordenes de más arriba. Por eso no se hacen las mantenciones en los puentes, vías y comunicaciones. No queremos ahondar más en el asunto de esta tarde de dolor para estas familias, pero no podemos seguir callándole al país estas irresponsabilidades (...) rindo un homenaje a nuestros compañeros caídos, como a los nobles usuarios que perdieron la vida, pero sepan ustedes que los ferrocarriles chilenos desgraciadamente ya no son la primera empresa industrial del país porque están reducidos a

²¹⁴ Editorial: “La tragedia ferroviaria de Limache”, El Mercurio de Valparaíso, 19/2/1986.

²¹⁵ “Fiscal intervino central de tráfico de Estación Calera”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 22/2/1986.

²¹⁶ “Siete mil emergencias ha tenido Ferrocarriles”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 22/2/1986.

la quinta parte. Queremos decirle a Chile que estas tragedias no deben suceder más, y hay que tomar medidas drásticas y corregir el sistema ferroviario nacional”. (Sergio Núñez, Dirigente de la Federación Industrial Ferroviaria).²¹⁷

Los testimonios de nuestros entrevistados nos presentan el accidente desde su perspectiva particular, a razón del rol que ocupaban en dicho momento, mezclándose la noción individual de éstos y el grado de injerencia que tuvieron aquel día. Portelli (1989) señala la necesidad de la presencia del sujeto en la historia en cuanto a la finalidad de explicar el fenómeno, relacionándose con el pasado desde un sentido histórico, a partir el deseo de hablar de sí y las representaciones realizadas por su propia imaginación, indicando que las entrevistas son documentos del presente en un plano lingüístico, el cual representa dimensiones de contradicción y complejidad:

“(…) Ahora porque digo que me tocó directamente a mí. Yo tenía que comprar el alambre, estaba, que era adquisición y contrato de Departamento, y el alambre gracias a dios lo había comprado ¡estaba, estaba en Almacén Barón! ¡estaba en Almacén Barón! Porque si no me habían cortado la cabeza a mí (...) entonces, cuando yo me enteré del accidente ese día, no lo relacioné lo del alambre y la comunicación, sino que llegó en la mañana y me entero llegando a la oficina: “no sabís’ la caga’ que quedó”, “¿y qué paso?”, “esto”, “sí, si escuche noticias”. Y ahí fui a la administración, y le dije: “esto tiene que haber pasado”, y claro; se comunicaron por teléfono público, tal como yo di la alternativa, me preguntaron si el alambre, “sí, sí está el alambre en Barón”, todo, se cumplieron los tiempos de la adquisición, faltaba a continuación que trasladaran el alambre para que lo repusieran, cuánto tiempo más puede durar, no sé, porque ya no es primera vez que lo robaban, si ya había, si era repetitiva la situación”. (Entrevistado 5).

“(…) En el año 85, hubieron unos temporales acá en la zona, y eso daño los machones, que se le llama a las bases de los puentes ferroviarios que cruzan esteros y ríos, y eso daño el machon, y por eso teníamos una sola línea (...) las comunicaciones estaban muy malas, prácticamente por lo mismo que decía, por el robo de los cables de comunicaciones nuestro, lo que él decía el selector, nosotros llamamos selector a lo que es como el teléfono interno nuestro. Al haber esas circunstancias, se movilizaba lo que se llamaba por emergencia, que llamábamos a la central de Calera, y tal como él decía se seguía un gráfico, y a esa autorización se le da un número, ya, un número x, y coincide de que, a esa misma hora, hay dos trenes que se juntan por decir, uno llega a Peñablanca y el otro llega a Limache, eh, y tiene preferencia el de mayor categoría, ya, que estaba categorizado: expreso, ordinario, locales”. (Entrevistado 2).

“(…) En ese instante, yo llegué a Peñablanca, y yo suponía que tenían que darme la preferencia a mi tren, porque yo era de mayor categoría, estábamos app quince minutos detenidos ahí, y vi el pase libre, y dije “nos vamos”. Recorrió cuanto serán, cinco minutos de Peñablanca, cinco u ocho minutos de Peñablanca a Queronque, ahí donde se produjo el accidente (...) la cantidad de gente fallecida, oficialmente en ese minuto se dieron 68 fallecidos, a mí me tocó no contarlos, no constatar, pero sí ver eh, como estaba por decir en buen chileno, la tendala, con gente, con gente, eh, mutilada por no, eh, y gente quebrada, un montón de cosas. No tengo ningún temor en decir que años, años después, al año, al año después aproximadamente, fueron cien los muertos a consecuencia de la gente que quedó hospitalizada”. (Entrevistado 2).

Un factor que nos aporta uno de los entrevistados, dentro del contexto de Queronque, dice relación con que gran parte del personal histórico de carrera, que siempre caracterizó a la Empresa, ya no se encontraba trabajando en dichas fechas, producto de la política de

²¹⁷ “Severa crítica contra FF.CC. durante funeral”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 20/2/1986.

exoneración y las jubilaciones. Aquello, tuvo como consecuencia, según el análisis del entrevistado, en que haya sido un personal muy joven el que se hizo cargo de una infraestructura deteriorada, y que incluso, en muchos casos, se trataba de personal que no guardaba ningún tipo de relación con la labor ferroviaria.

“(…) El personal, no era el personal antiguo, ya no había personal como nosotros, de carrera, treinta años de servicio, veinte años de servicio, tenía personal muy joven, y a veces de servicio que no tenían nada que ver, había por ejemplo unos que manejaban motos, los ponían a trabajar, entonces ellos no eran culpables de esas cosas. Ahí sucedió por lo que supe, que el empleado, hacía las veces de venta de boleto, movilizaba, y hacía todo el trabajo junto, y estaba en la boletería cuando venía un tren (…) la Empresa nunca, nosotros habíamos pedido radio, y nunca nos hizo caso, y eso fue, yo sé que luego le echaron culpa después a eso po’, pero los compañeros que estaban ahí también perdieron su trabajo, no siguieron trabajando la mayoría, y murió tanta gente ahí po’”. (Entrevistado 3).

Las dinámicas en torno al trabajo, además de hablarnos de una evidente precariedad, también evoca en los entrevistados distintas presiones laborales, las cuales buscaron que los trabajadores realizaran alguna acción en particular que, en su visión, no se ajustaba al correcto uso de la administración pública. De la misma manera, los malos tratos recibidos por parte de las jefaturas de la Empresa, los cuales generalmente eran militares, marcan una característica constante dentro del período:

“(…) Llegué a ocupar el cargo de jefe departamento, y tuve un Brigadier de ejército que, en aquellos años, cuando era jefe de regimiento de las unidades militares en Iquique, era el lugar teniente de Pinochet. Entonces, fue el brigadier Hugo Sepúlveda con el cual al principio no nos entendíamos, porque yo estaba a cargo de adquisiciones y mantenimiento del Ferrocarril del Norte, y él quería que todo que se compraría como que estábamos en guerra ¡ósea nada de cotizaciones! ¡nada, al tiro, directo! Y no po, yo tenía que cumplir con la administración pública, las tres cotizaciones o propuestas privadas o públicas y nos entendimos después muy bien”. (Entrevistado 5).

“(…) Estábamos en el norte aquí, arriba de los carros, andaban dos ingenieros, más el, los ingenieros de Coquimbo, y los de aquí, de Barón. Así me dijo delante de todos nomas “Señor”, le dije, me dijo, “si el servicio no funciona es porque el jefe no sirve, usted no sirve aquí, en la primera que tenga lo mando a cambiar”. “Señor”, le dije; “yo no soy el responsable aquí, soy un medio, soy un mando medio nomas, yo no soy responsable, la orden que tengo yo, me la dan los jefes de Coquimbo”. Entonces, comenzó a hablar, a tirar no groserías, sino palabras fuertes, los trató mal a ellos también, y al ingeniero ¡y me mandé a cambiar al día siguiente porque tenía los 30 años!”. (Entrevistado 1).

“(…) Nosotros nos comunicábamos más con las estaciones del lado nomas po’, porque no se podía comunicar por selector, que selector es un teléfono que se escucha todas las estaciones, todas conectadas con la misma, levanta el fono usted y está escuchando, así que por ahí no se podía conversar, porque los jefes también lo levantaban y lo escuchaban a uno conversando cosas que, de cualquier tema, y podíamos caer en desgracia”. (Entrevistado 3).

En abril de 1988 se vivió uno de los momentos más álgidos en cuanto a resistencia de los ferroviarios frente a las políticas de autofinanciamiento. El día 7, cerca de 300 trabajadores de Ferrocarriles ocuparon las vías de salida en Santiago, marchando posteriormente hacia la Estación Alameda, logrando paralizar por 4 horas el tráfico de trenes hacia el sur. Igualmente, iniciaron un paro de brazos caídos, siendo acatado por el 80% del personal de la Empresa. El movimiento se fraguó en función del temor existente de que las maestranzas particulares terminarían por no justificar la fuente laboral de los trabajadores que prestan funciones en San

Eugenio, visualizando en ello un peligro ante una privatización generalizada. Por consiguiente, exigían: la salida del Director de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi Chadwick; el fin de las empresas contratistas en la Empresa; y que no se lleven despidos a razón de la movilización.²¹⁸ La respuesta por parte de la Empresa no se hizo esperar, exonerando a 101 trabajadores a lo largo del país, la mayor parte en Santiago, aplicando los decretos de despedido 156 y 157 del Código del Trabajo, por paralizar el servicio de trenes.

A partir de ahí el movimiento, que en primera instancia partió en Santiago, fue sumando a los sindicatos de regiones, logrando la adhesión del 60% del personal de Ferrocarriles a la huelga. Desde los distintos sindicatos de Ferrocarriles se indicó que existe un amplio rechazo por parte de éstos a la privatización escalonada que está sufriendo la Empresa, y a la tercerización de los servicios, que terminan por destruir el trabajo ferroviario, y con ello, la tradición de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. En este plano, Jaime González, presidente del Sindicato N°3 en Valparaíso, planteaba que:

“(…) el motivo de esta acción es llamar la atención de las autoridades de Gobierno, regionales, de la opinión pública y de los trabajadores de la Empresa que están aún indecisos, en defensa de nuestra fuente laboral que está seriamente amenazada por la actual política de la Dirección General de Ferrocarriles. Es decir, en estos momentos, importantes sectores de la Empresa estaban privatizados de una manera disfrazada, y ahora ello amenaza los sistemas operativos de la Empresa”. (El Mercurio de Valparaíso, 13 de abril de 1988).²¹⁹

De igual manera, distintos sectores labores entregaron su apoyo a la huelga de Ferrocarriles, entre los que destacan: Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, Asociación de Empleados Públicos de Chile, Consejo Jubilados y Montepiados de la Quinta Región, Directorio del Colegio de Profesores de Chile, Sindicato de Trabajadores de Chilectra-Quinta Región, Consejo Unido Relacionador Marítimo Portuario de Valparaíso y la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Gente de Mar, Portuarios y Pesqueros de Chile. Con respecto a la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, ésta señaló que:

“(…) la mala administración de FF.CC., que se arrastraba por varios años, ya había sido denunciada por la directiva de esa importante organización sindical, especialmente en lo que se refiere a trabajos que debería efectuar el propio personal de la Empresa y que actualmente realizan contratistas, con fuertes desembolsos por parte de Ferrocarriles, lo que provoca una encubierta privatización y el consiguiente menoscabo para los trabajadores”. (El Mercurio de Valparaíso, 18 de abril de 1988).²²⁰

En lo referente a las negociaciones, las organizaciones ferroviarias solicitaron en una primera instancia la intervención del Cardenal Fresno en el conflicto, recibiendo una respuesta positiva por parte del Arzobispado de Santiago. Posteriormente, las diligencias las tomó el Obispo de San Bernardo, Orozimbo Fuenzalida, quien se entrevistó con el Director de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi, además de Augusto Pinochet, en busca de una solución. Las principales demandas a esta altura radicaban en: 1) la reincorporación de los 101 trabajadores exonerados de la Empresa; 2) la salida del Director General de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi; 3) el término de los contratistas al interior de la Empresa. Una primera negociación infructífera se dio el 22 de abril, retomando las gestiones por parte del Obispo Fuenzalida el día 26 del mismo mes. La solución definitiva se concretó la noche del 29 de abril, tras ser aceptada por parte de los trabajadores la última oferta de la Empresa, la cual

²¹⁸ “Paralizó por 4 horas el ferrocarril al sur”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 8/4/1988.

²¹⁹ “Paro de maquinistas dejó sin trenes a la V región”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 13/4/1988.

²²⁰ “Sector laboral apoya huelga en los FF.CC.”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 18/4/1988.

consistió en estudiar, por medio de una Comisión Especial de Ferrocarriles, el caso de los 101 exonerados, teniendo los trabajadores voz y voto por medio de un representante, dejando atrás 18 días de huelga. En este sentido, el balance resulta negativo, en tanto que no se logró ninguna de las demandas de fondo, alcanzando solamente la evaluación, por medio de una comisión, de la vuelta al trabajo de los principales líderes de la movilización.²²¹

El recuerdo en torno a la segunda mitad de la década de 1980 va distanciando a los entrevistados, ya que, en dicha época, cuatro de éstos se encontraban fuera de la Empresa, producto de exoneración o jubilación, a lo cual se sumaron, en los siguientes años, dos más, a razón de su proceso de jubilación, por lo cual, las rememoraciones enfocadas en asuntos particulares se esfuman rápidamente. Pese a esto, al solicitar recordar episodios que se relacionen con la figura de Roberto Darrigrandi Chadwick, Director de la Empresa de los Ferrocarriles en la segunda mitad de la década de 1980, las narraciones comienzan a emerger, indicando a dicho Director como una persona déspota, que daba mal trato y que cometió una serie de ilícitos, buscando beneficiarse personalmente:

“(…) Yo conocí al señor Darrigrandi, de casualidad en Pichidanguí, yo era jefe de Estación, y estaba el señor, el señor Romero. Y esa vez, no sé si fue un terremoto, algo pasó que nosotros quedamos a oscuras, no había luz, entonces estaba don señor Romero con una velita ahí nomás en la oficina, y salen dos señores, unos altos, y yo venía pa’ tomar el servicio, me tomó con ellos, y viene el señor uno de ellos: “¡te regalo la Red Norte!” le dijo el otro; y “pa’ que”, perdón, “¿Y pa’ que quiero cagas yo!?”. Yo entré a la oficina, le dije, “oye, ¿quiénes era que estaban hablando mal de Ferrocarriles?”, “es Darrigrandi y el otro subjefe”, “¿cuál era Darrigrandi?” le dije, “el alto” ¡No quería nada Ferrocarriles!”. (Entrevistado 3)

“(…) Yo en realidad no tengo mayor conocimiento de la huelga (de abril de 1988), porque ya estaba fuera. En cuanto a Roberto Darrigrandi, yo lo único, como trabajador tomé conocimiento, que no fue un muy buen, un muy buen director, no era un señor de muy buen trato con los trabajadores”. (Entrevistado 2)

“(…) A simple vista no se casaba con nadie, pero después siempre se van sabiendo las cosas pues, que incluso repartía lo que conversaban, a mí no me consta, pero conversaban los colegas que, a lo más grandotes, si él era el más grande, si era el Director, a los más grandotes los beneficiaba po’ señor. Entonces, todo eso, a uno como que le causa, no envidia señor, no, ¡Pero le causa una especie de rabia! ¿Por qué así!? Yo nunca supe por qué se portó así este señor, y principalmente con los que estábamos trabajando ahí”. (Entrevistado 4).

“(…) No, si lo conocí personalmente, y tuve varios encuentros con él, gracias a dios todos positivos, o todos, no conflictivos. Mira en una, sé que trataba mal a la gente y el que se le atravesaba ¡fuera, fuera! Siempre andaba con el secretario, Comandante Orellana, ahora me acordé, secretario de Ferrocarril Sur, anota y listo, y pa’ fuera, pa’ fuera, ósea él no dejaba alternativa, era déspota”. (Entrevistado 5)

“(…) yo te voy a hablar cosas que, que a lo mejor son desconocidas, pero a ver: Darrigrandi transportaba, tenía unas empresas lecheras al sur y las transportaba a una tarifa bajísima, el producto para su beneficio (...) Contraloría lo sancionó con el 20% del sueldo por un período, por manejos irregulares, que lo siguió haciendo en cantidades industriales, si el hombre se echó la Empresa al bolsillo, cuando dije que entramos en cesación con los bancos y todo eso, él era el Director, primero Gerente del Sur y después Director General, cuando se eliminó, se vendió el norte, anexó todo”. (Entrevistado 5).

²²¹ “Quedó resuelto el conflicto en FF.CC.”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 30/4/1988.

Por último, para ir cerrando este ciclo, nos referiremos al proceso de jubilación, descrito en palabras de los entrevistados como una especie de convenio, en donde el personal podía jubilarse hasta con 15 años de servicio, pese a que el mínimo de años para iniciar dicha tramitación correspondía a 30. La diligencia, al momento de ser recordada, está cargada de simpleza, en donde solamente bastaba con acudir a la inspección de los médicos y/o hablar con algún funcionario del área social para realizar el trámite:

“(…) Se comenzó a reducir el personal y se hizo un convenio con los trabajadores, con los médicos y con Ferrocarriles para que todas las personas que tenían sobre 20 años podían jubilar, incluso hasta más, porque antes se jubilaba de 15 años po’, le daban 15 sueldos, si jubilaba con veinte años, le daban veinte, pero se podía jubilar y ahí nos metimos nosotros. A mí no, yo no tenía necesidad de ello porque tenía treinta y tres años po’, pero estaba trabajando todavía”. (Entrevistado 3).

“(…) Fuimos a Barón ¿se acuerda usted? Fue en Barón fue, se reunieron todas las jefaturas ahí, los médicos y nosotros, de a uno pa’ dentro: “¿ya usted quiere jubilar?”, “Sí”; “¿ya qué es lo que tiene?”, “mmm, quiero jubilar”; “ya, pongámosle que está enfermo de la espalda, ya, váyase”. (Entrevistado 3).

“(…) ¿Y qué es lo que quiere don (Entrevistado 1)?”, me preguntó; “quiero irme señorita”, le dije; “ya, mañana”, dijo; “hoy día habló con el doctor de Barón, y le pido que”, porque tenía que trabajar yo, por reglamento tres años más, así que me mande a cambiar altiro, altiro. Llegué el mismo día, al día siguiente con una licencia de dos meses, por un problema de salud”. (Entrevistado 1).

Durante la década de 1980 se vio la nueva cara de Ferrocarriles con la sociedad, caracterizada por una Empresa que asumía un vuelco comercial, a través del autofinanciamiento, con una serie de dificultades, que se vio materializada en la reducción de un 55% del producto global de Ferrocarriles entre 1973 y 1990. Esta situación, hacia cada vez más frustrantes las acciones de los trabajadores, al verse sumergidos en un marco de precarización laboral, repercutiendo en una alta percepción de riesgo en cuanto al oficio. En el plano de las memorias, planteamos que éstas se particularizan, al verse fragmentado el referente colectivo como gremio, viéndose afectada y desmoralizada la identidad social frente a los accidentes, en particular el de Querouque. Por consiguiente, este período representa la pérdida de la legitimidad histórica del gremio ferroviario como actor social, produciéndose un quiebre dentro de la tradición y una descomposición de las redes de solidaridad ligadas al medio de transporte.

7.3 El gobierno de transición democrática y la privatización de Ferrocarriles (1990-1995)

“Cuando ellos ponían con tiza ahí, ósea con pintura aquí en la bodega ‘Aylwin traidor’ ¿te acordai?”

El clima político y social del país a fines de la década de 1980 y principios de 1990 está marcado por el triunfo de la Concertación de Partidos por la Democracia, coalición opositora al régimen militar, que llevó adelante la transición democrática. El modelo de dicha transición se caracterizó por mantener gran parte de las políticas que generó previamente la dictadura cívico-militar, garantizando la reproducción del modelo neoliberal heredado, al otorgarle una continuidad desde el punto de vista económico e institucional.

En este contexto, las organizaciones de los trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado denunciaban en julio de 1989, en carta a Patricio Aylwin, candidato de la Concertación, su preocupación en torno al futuro de la Empresa, y los planes de privatización que se tenían para ésta. Aquello, en función de la Ley del Estado Empresario, política de amarre del régimen. Frente a ello, el “Comando Nacional Ferroviario”, dando cuenta de un análisis claro y contundente, le expresaba a Aylwin que:

“1.- Con estupor e indignación nos hemos enterado a través de la prensa, que el Ejecutivo ha remitido a la Junta de Gobierno para el trámite legislativo de rigor, un proyecto de ley denominado del ‘Estado Empresario’ que viene a consagrar el principio de subsidiariedad del Estado en materias económicas, idea sustentada con pertinencia por el grupúsculo de financistas adscritos a la escuela de Chicago.

2.- En el artículo transitorio del proyecto en cuestión se establece la nómina de las entidades estatales –entre las que se menciona explícitamente a Ferrocarriles del Estado- que, dentro de un plazo de seis meses, a contar de la fecha de publicación de la ley, deberán constituirse en sociedades anónimas cuyas acciones, inicialmente será en un 99% de CORFO y en un 1% del Fisco.

3.- Lo anterior significa, lisa y llanamente que, encontrándonos a menos de 90 días de la primera elección de Presidente de la Nación en diecinueve años y de Congreso Nacional en dieciséis, el régimen militar abrumadoramente derrotado en octubre de 1888, pretende –merced a esta privatización de última hora- entregar parte del patrimonio de todos los chilenos al control de los grupos económicos, los mismo que a lo largo de este período se han enriquecido sin tasa ni medida, amparados por un sistema de fuerza. Desde otro punto de vista, la alteración de la estructura orgánica de la Empresa no va a implicar, en caso alguno, un alivio en la caótica situación económica que día a día nos asfixia, consecuencia directa de la absoluta carencia de una política ferroviaria.

4.- Lo sucintamente descrito, aparte de constituir un abierto desacato a la voluntad nacional, intenta - de modo espurio - sustraer del control del Mandatario democrático y del Parlamento, entes concebidos para servir a toda la comunidad y no como fuente de enriquecimiento para un grupo de audaces, cuyo único norte es la acumulación de bienes materiales.

5.- Consideramos el acometimiento de estos hechos de extrema gravedad, al punto de reputarlos como una temeraria provocación de inconfesables propósitos. Si bien no debemos caer en ella, tampoco procede nos dejemos avasallar.

6.- Certeros de interpretar a la totalidad de los ferroviarios y a la mayor parte de la opinión pública, manifestamos nuestro más terminante repudio a tan incalificables designios cuyo objetivo es destruir definitivamente a esta centenaria empresa que, tanto en tiempos de paz, como de guerra o catástrofe nacional, le ha prestado a la patria señalados servicios. Ferrocarriles ha cumplido y cumplirá mañana, en el Chile democrático, un importante rol público, recuperando entre los medios de transporte, el sitial que le corresponde por las indiscutibles ventajas que ofrece el país.

7.- En mérito de lo expuesto pedimos a nuestro candidato DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR y a la Concertación Democrática disponga y exponga -ahora - el curso de acción a seguir tendiente a impedir la consumación de este nuevo atentado al patrimonio nacional cuya defensa deben asumir todos los chilenos”. (Carta a Patricio Aylwin, julio de 1989).²²²

En ese mismo mes, organizaciones ferroviarias presentaron un anteproyecto, preparado por el Sindicato de Profesionales Universitarios de la Empresa, con la finalidad de aportar a un futuro programa de reconstrucción para Ferrocarriles en el Chile democrático que emergía. Éste programa planteaba, en rasgos generales, un plan de recuperación de 4 años con una inversión de US\$ 145 millones, costado con los ingresos de operación y recursos externos.

²²² Carta a Patricio Aylwin del Comando Nacional Ferroviario, julio de 1989: <http://www.archivospublicos.cl/index.php/ferrocarriles-no>

Posterior a ello, en diciembre de 1990, y ya con Aylwin en La Moneda, distintas organizaciones sindicales presentaron un proyecto alternativo de reconstrucción de FF.CC, preparado de igual manera por el Sindicato de Profesionales Universitarios de la Empresa, en donde proponían un plan de inversiones destinado a recuperar la capacidad operativa de FF.CC. en cuatro años con un costo de US\$ 73,7 millones, en donde el Estado debía aportar US\$ 65,1 millones

Dichos proyectos fueron rechazados por parte del Gobierno, puesto que, en la visión de éste último, toda modernización que se llevaría a cabo en Ferrocarriles debía venir acompañada de una modificación a su marco legal e institucional, el cual databa de 1960, posibilitando, a través de un nuevo marco, la incorporación de privados en su funcionamiento. Bajo esta lógica, el gobierno planteó la necesidad de modernizar la Empresa, para lo cual, el Ejecutivo envió un proyecto de ley al Congreso en 1991, que indicaba la privatización en un 51% del área de cargas, manteniendo el control del transporte de pasajeros, debido a que el Estado no tenía posibilidad de asumir la deuda de la Empresa, junto a su rehabilitación y modernización. En contrapartida, en los días previos al envío del proyecto ley por parte del Ejecutivo, los sindicatos de Ferrocarriles denunciaron un acuerdo entre las cúpulas políticas de la Democracia Cristiana y del Partido Socialista en torno a la privatización de la estatal de transportes. Éstos, señalaron sentirse traicionados por parte del gobierno, al promover la privatización del servicio de cargas, sector que es altamente rentable para la Empresa al ser su principal fuente de ingresos, proponiendo que se conserve todo el patrimonio de Ferrocarriles en manos del Estado, admitiendo la participación privada solamente en negocios marginales. De igual manera, Jaime González, presidente de la Federación de Tracción Santiago Watt y militante DC, señaló que en reunión la mesa directiva nacional de dicho partido decidió apoyar el proceso de privatización, pese a la oposición de un grupo minoritario entre los que destacó al presidente de la CUT, Manuel Bustos. Dentro del mismo contexto, la senadora Laura Soto (PPD), indicó que la privatización de FF.CC. no estaba dentro de los planes del gobierno de la Concertación, por lo cual, acusó a éste, de haber determinado realizar concesiones a sectores de la derecha que patrocinan una economía neoliberal de mercado.²²³

Frente a este escenario, nuestros entrevistados mantienen posturas disímiles en torno a la figura de Patricio Aylwin y de la Concertación. Por un lado, se reconoce su labor y ayuda en momentos complicados para ellos, además de observar que sus intenciones se podrían haber vistos restringidas por las políticas de amarre, y por el contexto de un país que aún vivía los ecos de una dictadura. Mientras que, por otro lado, observamos un testimonio que vincula la figura de Aylwin con la traición, y como un punto final en el desmantelamiento de Ferrocarriles:

“(…) Don Patricio para mí, nos ayudó, ayudó porque, nosotros antes nos habían pedido un dinero a nosotros, nos descontaban, que iba a ser devuelto ¿se acuerdan? Y nunca nos devolvieron el dinero, nos bajaron el sueldo, porque habían quebrado los bancos, no sé qué cuestión, entonces nos debían una cantidad de dinero que fue como un 10%, y don Patricio nos devolvió, de ahí pa’ adelante nos devolvió esa plata”. (Entrevistado 3).

“Yo en realidad, no tengo mucho conocimiento de las políticas que tuvo Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles, pero pienso que sí, a lo mejor tuvo la intención de poder hacer algo. Pero no nos olvidemos, por otro lado, en que, si bien habíamos entrado en

²²³ “Denuncian que privatización fue un acuerdo de cúpulas políticas”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 1/6/1991.

democracia, fue una democracia con amarres, en que el presidente de la República en verdad en ese minuto era la figura corporativa, representativa, pero en Chile el presidente de la República no es un tipo que pueda decir que esto se hace o se hace”. (Entrevistado 2).

“(…) Si siguieron corriendo los mismos trenes nomas ¿no es cierto? Después ya cuando cambiaron los trenes, no en el cívico-militar, fue en los tiempos de Aylwin que se vendieron las máquinas y le vendieron los coches, los de pasajeros, los grem, a los bolivianos, las casitas de los trenes de cargas a los bolivianos (…) el que desarticuló las cuestiones pa’ mi fue el Aylwin, porque aquí mismo los dirigentes que eran demócratas cristianos, el (sonido ilegible) Valencia, el toño Bahamondes, y el hijo de la Anita Miranda, ese está vivo si podis hablar con él preguntale nomas, cuando ellos ponían con tiza ahí, ósea con pintura aquí en la bodega ‘Aylwin traidor’ ¿te acordai?”. (Entrevistado 6).

Una vez iniciada la discusión parlamentaria, tanto las organizaciones ferroviarias como el “Comando de Defensa y Recuperación de Empresas del Estado” indicaron su rechazo al proyecto y a la participación privada dentro de Ferrocarriles, planteando el nulo acatamiento de la Concertación a su propio compromiso de declarar invalidadas las privatizaciones realizadas luego del 5 de octubre de 1988, exigiendo una defensa del patrimonio nacional. De igual forma, dichas organizaciones señalaron la necesidad de que éstos tuvieron incidencia en dicha etapa, a razón de que en la solución a la crisis de Ferrocarriles deben mediar sus trabajadores, por lo cual, Carlos Garrido, presidente regional del “Comando de Defensa de las Empresas del Estado” indicó que los dirigentes y trabajadores ferroviarios:

“(…) asumieron la defensa ante la delicada situación por la que atraviesa Ferrocarriles y sus trabajadores, en relación al proyecto de ley que privatizará en un 51% el sector de carga, que es una de las áreas más rentables. Esta iniciativa se está tramitando en el Congreso, y no ha tomado en cuenta las indicaciones presentadas por los gremios ferroviarios (…) el empresario privado tiene un amplio radio de acción para invertir, e incluso dentro del Estado, pero no puede disfrazar su espíritu economicista de querer controlar el 51% de las acciones de esta empresa argumentando que eso es desarrollo. Aceptamos la inversión privada, pero respetando el patrimonio de empresas estratégicas del Estado, las cuales costaron sangre, sudor y lágrimas a muchos chilenos”.²²⁴

En cuanto a la discusión parlamentaria, ésta se aprobó en enero de 1992 en la Cámara de Diputados, señalando un tope del 51% en la privatización del sector de cargas. Posteriormente, el Senado le añadió dicha atribución al sector de pasajeros, teniendo el proyecto que ser votado en Comisión Mixta, aprobándose en julio de 1992, por 76 votos a 1, permitiendo la participación de privados en los sectores de cargas y pasajeros. A partir de ahí, el nuevo marco normativo para Ferrocarriles indica que la Empresa se regirá por las normas de las sociedades anónimas abiertas, pudiendo cumplir sus funciones otorgando concesiones a privados, siéndole aplicables, a sus trabajadores, las normas válidas para el sector privado. A razón de aquello, la mayor parte de nuestros entrevistados no mantienen recuerdos claros del proceso de discusión parlamentaria, ni el de traspaso al sector privado de las actividades de Ferrocarriles, indicando, como motivo de ello que, a esa altura se encontraban totalmente desligados de su ex trabajo. De igual forma, un entrevistado, aun activo en la primera parte de la década, rememora parte del proceso de discusión y de privatización, sumando como elemento los planes infructuosos que han tenido los siguientes gobiernos por recuperar el servicio de pasajeros, recordando la fallida vuelta del tren a Puerto Montt durante el gobierno de Ricardo Lagos:

²²⁴ “Acuerdan plan de defensa y movilización de empresas”, Diario El Mercurio de Valparaíso, 28/11/1991.

“(…) Cuando se empezó a tramitar el proyecto, los dirigentes nos contaron: “van a echar a cinco mil, vamos a quedar cesantes, mínimo”, más que ya éramos pocos ya, de los veintiocho, ya quedábamos como ocho mil o nueve mil funcionarios por ahí. Entonces se van a ir como cinco mil pa’ fuera. Bueno, ante eso nos tomamos las instalaciones, me tocó Estación Central a mí, y paralizamos la Empresa, por lo menos medio día que nos descontaron de sueldo”. (Entrevistado 5).

“(…) Lo que nos pintaban los dirigentes era que el proyecto ley salió tal como, como proyecto se finiquitó, pero nunca pensamos que iba a salir con esos beneficios, como yo que veinte años que me pagaran el sueldo, por ejemplo, los que tenían la letra A y los que tenían la letra B, los años que tuvieran, sueldo total sin descuentos legales, se lo iban a pagar mes a mes, entonces nunca pensamos que eso iba a ser así, y salió tal cual”. (Entrevistado 5).

“(…) Posteriormente hubo planes de todos conocidos, algunos que ya estando en democracia, no fueron derechamente utilizados los fondos para invertir, esas locomotoras que se trajeron de España en malas condiciones, ya de segunda mano, todo eso fue un fracaso rotundo para el sur de Chile. Y ahí están involucrados los señores políticos también, como estuvieron involucrados los señores, algunos ingenieros y directores durante el período militar”. (Entrevistado 5).

En función de lo expuesto, se desprende cómo a comienzos de la década de 1990 gran parte del personal histórico de Ferrocarriles no se encontraba trabajando dentro de la Empresa, disminuyendo los trabajadores en un total de 20.413 entre 1973 y 1990, por lo cual, la mayoría de nuestros entrevistados observan con distancia lo sucedido en torno a los planes de modernización, en clave privatizadora, que se tenía con Ferrocarriles. Por otro lado, al reflexionar en torno a la figura de Aylwin se generan distancias, siendo vista ésta como: alguien que retribuyó a los ferroviarios de alguna manera; un tipo que intentó realizar cambios, pero se vio impedido por el contexto de la transición; o como un sujeto que derechamente traicionó a los ferroviarios al impulsar la privatización. Las memorias nos hablan de la resignación frente a las políticas de la nueva administración, en la visión general de que éstas vendrían a ser el fin de un proceso que comenzó en la década de 1970, y que golpeó de manera temprana a La Calera, al verse profundamente afectada con la supresión de la Red Norte, a lo cual se sumó, en la década siguiente, la supresión del tren Santiago – Valparaíso, dejando a la ciudad sin una conexión ferroviaria con el resto del territorio nacional.

7.4 Consecuencias sociales y territoriales

“Yo estudiando con velas con chonchón y con lámparas a carbón cuando estábamos, puta por freno pa’ ascender a fogonero ¿y de qué me sirve? ¿cómo voy a manejar una máquina en la calle?”

Los camioneros, los buses, la familia Pinochet. Todos ellos constituyen elementos puesto sobre la mesa al momento de buscar culpables por parte de los entrevistados. Ciertamente es, que los rumores comenzaron a correr entre los trabajadores, y ellos mismos dicen haber presenciado u oído sobre quién o quiénes se estaban beneficiando con el desmantelamiento del ferrocarril. En los relatos de nuestros entrevistados se puede apreciar la sensación de haber sido perjudicados, posicionándose la idea de un complot frente al modo de transporte ferroviario. Lo concreto es que, el avance del transporte carretero, por consecuencia lógica, se acrecentó en los años de dictadura, posicionándose, en el transporte de pasajeros, los buses

como medio beneficiado. Dicho beneficio estaría vinculado a la noción de éste medio como más confiable frente al deterioro evidente de la infraestructura ferroviaria y los accidentes en la Empresa.

“(…) Aquí en La Calera teníamos de todo, de todo señor. Lo único que algo nos perjudicaba era la trocha de metro, no era de 1,676 como es en el sur, pero aun así Ferrocarriles al año que estaba transportando la carga, con decirle que por ferrocarriles se transportaba los animales, al mismo norte ¿Por qué no se lo llevaban los señores camioneros? Porque algunas jefaturas de los grandotes, ellos también tenían relación con los más grandes de afuera del transporte”. (Entrevistado 4).

“(…) Nos dimos cuenta que no, se iban a suprimir nomas, porque querían suprimirlo, nada más, por la competencia con los camiones, porque empezó a entrar los buses, los Andesmar Bus que fueron los primeros que corrieron pal’ norte, y que el director de nosotros, de Ferrocarriles, fue a inaugurarlos allá ¡y no tenía nada que ver, si era de Ferrocarriles, no de transporte de carretera! Y ahí ya no, aquí están todos metidos”. (Entrevistado 3).

“(…) Y cuando se eliminaron los trenes, antes de eso, había, cuando pusieron. Bueno, esto empezó antes la política de eliminación, cuando estaba Edmundo Martin Rodríguez, cuando la mujer de Edmundo Martin Rodríguez tenía, era dueña de los buses, Andes Mar Bus (...) Andes Mar Bus, puta el director. Se elimina el servicio de Iquique, puta se elimina jodimos ¿no es cierto?”. (Entrevistado 6).

“(…) El día que se suprimió el automotor de Calera a La Serena, que salía a las veintidós horas de acá, de Calera. En ese tiempo estaba trabajando en la vigilancia, al día siguiente en la mañana aparecieron los Tur Bus a las puertas de la Estación, en busca de los pasajeros que nosotros transportábamos. Ese es un dato adicional, se decía en ese minuto que una dama, una dama muy reconocida era (...) Una accionista, la accionista principal de la empresa de Tur Bus (en referencia a Lucia Pinochet Hiriart), eso fue, ósea eso yo lo vi, estaba en la vigilancia, aparecieron inmediatamente los buses”. (Entrevistado 2).

“(…) Y ahí se suprimieron los pasajeros en la Red Norte, los pasajeros, los trenes acá en la zona centro que antiguamente había trenes a Los Andes y de Los Andes recorría un automotor suizo de dos coches a Mendoza, subía la cuesta de Portillo pa’ arriba con cremallera a Mendoza, y todo eso, se terminó po”. (Entrevistado 5).

“(…) Yo estudiando con velas con chonchón y con lámparas a carbón cuando estábamos, puta por freno pa’ ascender a fogonero ¿y de qué me sirve? ¿cómo voy a manejar una máquina en la calle? ¿de qué me sirvió? Trasnochando, todavía tengo un libro de freno para la casilla de fogonero guardadita, cuando estudié en la máquina de vapor sentado en la noche, como tenía que cambiar la máquina a las tres de la mañana ¿y de qué me sirvió?”. (Entrevistado 6)

De la misma manera, los entrevistados observan una tendencia clara a la desarticulación de una red social-territorial ferroviaria, la cual podría ser comprendida como un tejido social y económico ligado a este tipo de transporte, siendo barrido por completo desde sus cimientos. En este sentido, Ferrocarriles, desde una visión del Estado dentro del Estado, responde a principios estatistas que no coinciden con la lógica neoliberal, por lo cual, su liquidación se comprende como una necesidad:

“(…) En el fondo este Gobierno, su idea era desarticular a los sindicatos ferroviarios que eran bastante poderosos, porque si parábamos Ferrocarriles, paralizábamos en el fondo al país, aun cuando había camiones, nosotros teníamos la capacidad de ¡triple de transportar todo lo que se moviera dentro del país! Nosotros teníamos esa capacidad, entonces si desarticulabas a los

sindicatos ¡los debilitan po'! Entonces no íbamos a poder paralizar la Empresa, entonces ¡en el fondo, sí, fue esa, fue esa la idea! Porque los sindicatos eran sus enemigos como para hacerles movimiento, y para paralizar el país en ese momento”. (Entrevistado 2).

“(…) Yo creo que, mirando desde el punto de vista de los milicos de aquellos años, de Pinochet, la Empresa era una piedra en el zapato pa' la estrategia del gobierno militar, porque éramos veintiocho mil funcionarios, mirados desde el punto de vista de ellos ¡la mayoría de izquierda! Entonces a esa gente hay que hacerla desaparecer, y aplicó, eliminó la subvención, la Red Norte, eliminó los trenes de pasajeros de largo recorrido, la red y no sé qué más quedaba de Ferrocarriles”. (Entrevistado 5).

“Estratégicamente Ferrocarriles es mucho, mucho mejor que las carreteras. Nosotros teníamos carros que eran las RC, que se abría totalmente un lado y cabía ahí las tanquetas, cabía dos, dos tanquetas completas, y se podían bajar, y un tren podía transportar treinta, cuarenta carros con dos tanquetas cada uno ¿En cambio usted en la carretera? Lo mismo en pasajeros, ochocientos, mil pasajeros en un solo tren; y para transportar en carretera ¿en buses? A los militares en caso de un conflicto, serían hartos buses, hartos. Entonces Ferrocarriles es una cosa muy, pero muy importante en cuanto a estrategia militar, y nosotros nunca comprendimos porque se eliminó (...) Entonces si uno piensa como militar, no era tan buen militar ¡Porque yo no puedo eliminar lo que me va a servir!”. (Entrevistado 3).

La memoria, afirma Rousso (2012) garantiza la permanencia de un individuo o de una colectividad dentro del entramado de las rupturas de la historia, permitiendo la permanencia simbólica o imaginario de un grupo, diferenciándose a través de su identidad con las memorias de otros grupos. Con respecto a la identidad, Jelin (2002) nos indica la relación entre memoria e identidad, al señalar la interacción entre ambos en tanto permanencia en el tiempo y el espacio, surgiendo los cuestionamientos sobre dicha identidad en momentos de crisis, produciéndose una reinterpretación de la propia memoria. Ahora bien, con el avance de las narraciones, hay momentos en donde se produce un quiebre en la dinámica del relato, dándose el paso desde situaciones que traen consigo dolor y molestia, a evocar recuerdos gratos en torno a las características del trato entre el personal ferroviario. Así, el valor de la amistad y el compañerismo resalta de forma inmediata al momento de solicitar señalar las características del trabajo, indicando los entrevistados como elemento a destacar, la vinculación entre los trabajadores, la cual se daba desde muy temprana edad, al comenzar éstos a trabajar en Ferrocarriles siendo muy jóvenes:

“(…) Yo creo que todos estuvimos abocados a prestar el mejor servicio a nuestros clientes, a nuestros usuarios dentro de la precariedad de elementos que teníamos, nosotros siempre los ferroviarios tendimos a dar el mejor servicio posible, con lo que nosotros teníamos. El trato entre los trabajadores, yo siento que todos fuimos así muy yuntas, muy solidarios unos con otros, tratando de proteger al compañero en algunas situaciones que podía verse involucrado, obviamente no tapar cosas que no fuesen las correctas, pero si siempre tratando de ayudarnos unos con otros. Yo creo que eso, esa es una de las características de los que fuimos ferroviarios, el compañerismo, la solidaridad del gremio”. (Entrevistado 2)

“(…) Nosotros, éramos todo el personal, éramos antiguo, personal de carrera, nos conocíamos desde que éramos jóvenes. Si entramos jovencitos nosotros ahí, cuando se llegaba a una Estación, era como llegar a una fiesta de cine, si era Ferrocarriles el único medio de transporte, no existía la Panamericana, la Panamericana se estaba recién construyendo el 53, un año después ya estaban haciendo los puentes, faltaba poco. En esos años entramos a trabajar con máquinas a vapor, tenía casi veinticuatro años, cumplí los veinticuatro en octubre, entonces uno era, tal como dice, todos conocidos, todos, como compañeros, luego como amigos”. (Entrevistado 3).

“(…) Me tocó trabajar muchas veces en control de tráfico en Coquimbo, y ahí se conoce desde Diego de Almagro hasta Calera, y uno con los colegas conversa cuando no hay movimiento, echa la talla o se cuentan copuchas, o preguntan qué sé yo, y se va conociendo la gente, y después cuando salen los trenes, “hola, ¿cómo estay?”, “hola”, entonces hay una camaradería. En la zona frutífera de Ovalle, por ejemplo, pucha en la época, hoy día hay tomate todo el año, pero en ese tiempo San Lorenzo, San Marcos, a la pasada de los trenes a los colegas le encantaba pasar: “y tráete unas bandejitas de tomates, de higo, damasco, la uva”, no, se pasaba bien, si era, ahí había harta camaradería”. (Entrevistado 5).

La identidad ferroviaria ligada a la ciudad de La Calera permanece estática dentro de las organizaciones ferroviarias, las cuales básicamente responden a asociaciones de Jubilados y Montepiados, que dentro de la nueva configuración territorial que ha tomado La Calera parecen estar aisladas de los puntos de mayor importancia. La Estación, nombrada Monumento Nacional en 2014, luce un estado de claro abandono, aguardando, a un mediano plazo, volver a ver actividad en el servicio de pasajeros a través del Metro Regional. La nueva configuración de la ciudad nos muestra el predominio del comercio de tipo retail y la conformación de nuevos lugares de socialización ligado a prácticas de consumo. Por consiguiente, los entrevistado indican que son ellos los encargados de mantener viva la identidad ferroviaria, aunque no se nublan con respecto al futuro, en cuanto a que comprenden de manera lógica que dicha tradición más temprano que tarde desaparecerá, como desaparecerán ellos con el pasar del tiempo:

“(…) Yo creo que igual mantenemos un poco la tradición ferroviaria de Calera, porque todos nos conocemos, hay una sociedad en donde todavía quedamos algunos, algunos socios, hemos tratado de, y se hizo, de que la Estación fuera Monumento Nacional (...) Sí, sí, quedan algunas (en cuanto a las organizaciones ferroviarias). Una organización que por lo menos cuando yo empecé éramos como setecientos ferroviarios, setecientos socios, y en este minuto parece que vamos quedando ciento veinticinco socios, ósea la baja de socios es más del 50%, y va a llegar un momento que ya la asociación como tal va a desaparecer, porque ya, tu sabes que las asociaciones se mantienen con las cuotas de los socios y al no haber un socio las organizaciones mueren, desaparecen”. (Entrevistado 2).

“(…) Lo que se ha mantenido ha sido la asociación con otros ex trabajadores ferroviarios, aquí hay socios que pertenecen, han pertenecido hasta cuatro reparticiones ferroviarias, está la de nosotros, la Unión de Obreros, los Inspectores, Indemnizados, Trabajadores de Departamento y la Defensa ferroviaria (...) yo entré aquí (a la Asociación de Jubilados) con Juan Corrales, maquinista también, entramos aquí como socios con el seiscientos cincuenta y seiscientos cincuenta y uno, ahora va como en el número sesenta, nadie pelea ese escalafón, y antes peleábamos por el escalafón”. (Entrevistado 6)

“(…) Mira yo creo que, ósea algo se ha perdido, porque vamos quedando menos de esa generación, entonces de repente nos enteramos que falleció el colega tanto, que sé yo, y no solo al nivel de Calera, a nivel nacional, Ferrocarriles, las asociaciones han ido desapareciendo por la cantidad de personal que va quedando, tanto activa, como ya jubilada, indemnizada. Entonces se ha ido perdiendo con el tiempo muchas cosas, al igual que el servicio de pasajeros, pasa lo mismo con los ex colegas, con los ex funcionarios. Pero aquí nos conocemos, los que van quedando y donde nos encontramos nos saludamos”. (Entrevistado 2).

Una ciudad confronta dentro del mismo espacio distintas épocas, interviniendo en la configuración simbólica e identitaria de ésta, el tiempo narrado y el tiempo habitado. En este aspecto, Halbwachs (2004) plantea cómo cada aspecto y detalle del lugar poseen sentidos que solamente podrían ser comprendido por los grupos que convergen en éste, en tanto que,

cuando un grupo humano habita un espacio durante un largo tiempo, termina por adecuar sus costumbres y características a dicho lugar. En este sentido, la noción de lugar de memoria, señalada por Nora (2009), podría ser adaptada a la Estación y sus instalaciones colindantes en abandono, en cuanto se han convertido en un elemento simbólico dentro de la ciudad, que habla del patrimonio material y cultural de una comunidad particular. La ciudad que emerge desde la memoria de los ferroviarios dista de la configuración territorial actual, ligando de manera ineludible al ferrocarril con la rememoración de la otrora ciudad de La Calera:

“(...) Yo me acuerdo cuando llegaba al andén, llegaban los trenes ¡era un mar de gente, cubierto todo! Porque al principio, cuando entré no había, no estaba la carretera Panamericana, así que era en toda esa entrada en Calera, entraba mucha gente, todos venían a Calera po’, y empezó a ser grande, comenzó a crecer. Yo recuerdo Calera ¡cuando era una aldea! Era solamente, no había, no había ni siquiera agua potable, en la calle había de esas bombas, el año 42’, y yo tenía doce años, y fue avanzando.”. (Entrevistado 3).

“(...) Ferrocarriles era lo más grande que teníamos nosotros, y no solo nosotros, sino que, en Chile, y todo el ferrocarril daba a Calera un auge ¡era tremendo porque iba mucha gente, muchos pasajeros de todas partes! Alojaban antes, llegando al norte alojaban ahí, en toda la pensión, los hoteles, era mucha gente y todo se perdió po’, después no, quedó la ciudad con otro acento, porque ahora es harto grande Calera”. (Entrevistado 3).

“(...) En cuanto a fuentes de trabajo, sí, también se perdieron muchas fuentes de trabajo, la gente, los porta equipajes, gente que llegaba cuando llegaban los animales, transporte de los animales, transporte de la carga. Porque no tan solo perdimos nosotros, sino que Calera, que en realidad es una ciudad multicultural, porque aparte de los ferroviarios y los fabricanos, tenemos los amigos que venían del norte, de las calicheras, también llegaron aquí a Calera y se asentaron aquí en Calera, especialmente en el borde río, que lo que es Aconcagua Sargento Correa, mucha gente que era de las calicheras llegaron aquí a Calera”. (Entrevistado 2).

“(...) Mira, ósea, es que Calera se movía con el transbordo a la Red Norte, el transporte. No olvidemos que antes no había carretera pal norte, entonces todo se tenía que hacer por ferrocarriles, había tres ramales a Petorca, había tres trenes diarios, locomotoras a vapor, estoy hablando de la década del cincuenta y tanto, y todo se hacía por ferrocarril, no había carretera, no había línea telefónica, celulares ni cuándo”. (Entrevistado 5).

“(...) se perdió una tradición como era las venteras o palomitas que llamábamos, que ya me parece que queda una sola de las compañeras que trabajaban con nosotros. Porque al final eran nuestras compañeras también, por lo menos los que trabajamos aquí en la Estación de Calera, que todos los días nos encontrábamos, era una tradición”. (Entrevistado 2).

No obstante, el nuevo acento que ha tomado La Calera no deja indiferente a los entrevistados, planteando, con un dejo de nostalgia, el impacto que les causó observar cómo se demolían construcciones de importancia que se relacionaban con los años de bonanza del ferrocarril, siendo remplazadas por construcciones modernas, congruentes con la expansión del comercio retail a través del país:

“(...) Y tu viste ahí donde se ubica Ripley, eran las casas, pura población ferroviaria, de jefatura, los ingenieros, jefes zona sur y norte, vivían ahí en el costado de J. Pérez de esa cuadra. Y el Hotel Rex que acaban de demoler, era importantísimo en esa época en Calera, era el mejor hotel que había, se demolió po’, pa’ terreno de estacionamientos, no sé qué van a hacer después. Bueno, ahora Calera estaría súper muerto, pero vino el comercio, se instaló el Tottus, se instaló Falabella, se instaló Santa Isabel, Mayorista 10, Líder, Bodega Acuenta, entonces, eso le ha dado de nuevo, y todo alrededor”. (Entrevistado 5).

“(…) Ripley, todo eso era patio ferroviario hasta la plaza, ahí había carros, había boggie, todos los desechos, carros volcados, ahí los tiraban, era chatarra, y ahí quedó. Después hicieron la plaza y hace poco nomás que echaron abajo la población, una población nueva, pero como corría un poco de billete, la destruyeron”. (Entrevistado 6)

La evocación de la memoria del lugar nos habla de la integración de las otras memorias, indicándonos desde el presente, la extirpación de la historia de una comunidad de trabajadores, y al mismo tiempo, señala una historia del tiempo largo, en torno al esplendor de Ferrocarriles del Estado en La Calera, develándose tras ello, el propósito implícito de extinguir al actor social en su base territorial. En consecuencia, las memorias de los trabajadores aportan referencias en dos ámbitos: en la reconstrucción de la historia reciente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y la extinción de ellos como actor social, expresándose como memoria impedida; y en la memoria del lugar, bajo una mirada desoladora en cuanto a su ausencia como actor, evocando fragmentos del pasado reciente y el tiempo largo, buscando evitar su pérdida definitiva. Con respecto al territorio, resulta evidente el cambio al momento de contrastar la otrora ciudad de La Calera con la actual, tanto en las dinámicas de su población, en referencia a los espacios de socialización, como en el comercio tradicional. En consecuencia, se infiere el hecho de que, sin Ferrocarriles, no solamente se abandona un medio de transporte, sino más bien, toda una economía ligada a éste: desde el comercio aledaño a las estaciones, como en la ocupación hotelera y de pensiones, debido a la significativa población flotante que se posaba sobre La Calera, al ser la Estación de dicha ciudad una parada obligatoria en el transbordo de trenes.

Finalmente, desde una óptica general, indicamos para el período 1973-1989, que abarca los procesos de racionalización y autofinanciamiento, la presencia, en el plano de las memorias, de elementos tales como inseguridad, dolor y miedo latente, producto del clima social del país y la implementación de procesos economicista por parte del régimen. La extinción del actor se observa como un proceso paulatino que va a la par de la asfixia financiera en la que caía Ferrocarriles. Pese a ello, acciones de resistencia, expresada en estudios alternativos, expuesto por uno de nuestros entrevistados, y en una serie de huelgas, tal como consigna la prensa de la época, da cuenta de la tenacidad de un gremio que se veía desmembrado territorialmente, fragmentándose un relato colectivo y social. Por otra parte, el proceso de privatización, previa discusión parlamentaria, durante los años de la transición democrática, es visto con cierta resignación, observándose como un fin ineludible a un proceso que precede a dicha administración. En el plano de la ciudad y la región, a principios de la década de 1990, se carecía de una conexión ferroviaria efectiva con el resto del país, por tanto, las acciones de resistencia en la zona se centraron en la supresión del servicio regional en las ciudades del interior, en especial Quillota y La Calera. Por último, y con respecto a esta última ciudad, señalamos como en las memorias se integra una visión de La Calera, ciudad de importancia ferroviaria, en el tiempo largo, junto a una visión de ésta en el tiempo reciente, caracterizada por su reconfiguración neoliberal y la extinción del actor ferroviario, pese a mantener activa su identidad, aunque lo haga a través de redes de contacto internas.



Imagen 2: Entrada sector norte de la Estación de La Calera.

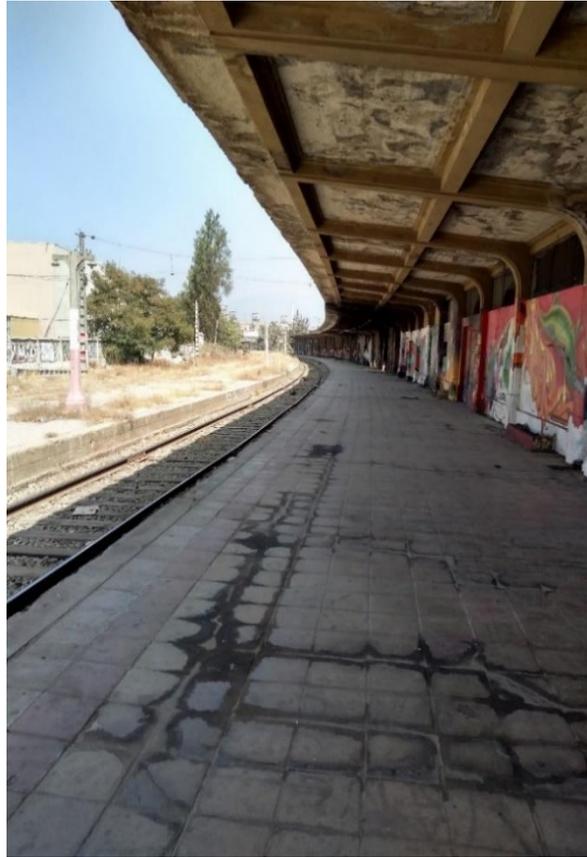


Imagen 3: Andén principal de la Estación La Calera.



Imagen 4: Logo de la Sociedad de Socorros Mutuos Jubilados Ferroviarios y Montepiadas de La Calera.



Imagen 5: Sede de la Sociedad de Socorros Mutuos Jubilados Ferroviarios y Montepiadas de La Calera.

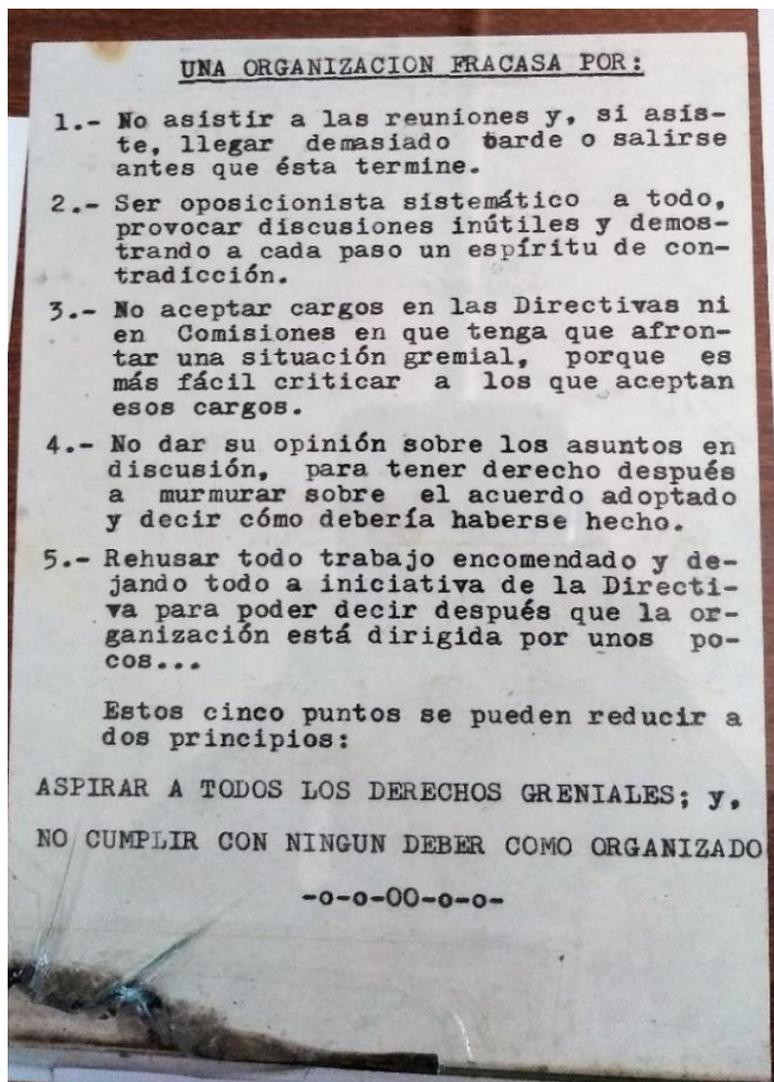


Imagen 6: Boletín informativo bastante reiterado dentro de la sede ferroviaria.

8. Conclusiones

Desde su conformación, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, mantuvo un rol protagónico en el país. Tanto en su función de transporte de cargas, beneficiando a las élites exportadoras y a la industria nacional; como en su servicio de pasajeros, con el cual logró una integración territorial efectiva, aspecto determinante en la construcción de la nación, junto con proveer a la población de un servicio de transporte eficiente, moderno y de bajo costo. Ferrocarriles, por lo demás, mantuvo una matriz de integración vertical, beneficiando a los distintos rubros de la economía nacional, además de dotar a sus trabajadores de una serie de derechos laborales tempranamente en el siglo XX. En este sentido, se debe recalcar la dimensión social que caracterizó a la Empresa, tanto con la sociedad como con sus trabajadores, buscando integrar a la familia dentro de las dinámicas laborales, cooperando en la formación de redes sociales de solidaridad ligadas a la labor ferroviaria. Dicha labor, a su vez, descansa en la generación de una identidad en común vinculada al oficio, motivo de orgullo en sus ex trabajadores hasta el día de hoy, y que, de igual forma, liga a los territorios configurados históricamente a razón de dicho medio de transporte.

Planteado esto, comprendemos en el desmantelamiento que comenzó a sufrir la Empresa de los Ferrocarriles del Estado un reflejo de lo que sucedió en el país, a razón del saqueo neoliberal, en los años del régimen militar, sobre el patrimonio público. En tanto que, la historia de Ferrocarriles evidencia que los déficits económicos fueron una constante en los siglos XIX y XX, por lo cual, la principal razón esgrimida solamente obedece a un cambio en el rumbo de FF.CC bajo impronta neoliberal, la cual se vio custodiada de una campaña mediática desmoralizadora que apuntaba a la Empresa de los Ferrocarriles como un costo enorme para el Estado, visualizándose la privatización como la mejor alternativa al largo plazo. Por lo tanto, resulta evidente señalar que las políticas de racionalización y autofinanciamiento, impuestas por la dictadura cívico-militar, impactaron de manera considerable sobre la población y su fuerza laboral, desestructurando, para el caso de los ferroviarios, una serie de derechos sociales conquistados durante el siglo XX que les permitió mantener óptimas condiciones de vida. Observamos, a su vez, que las políticas de autofinanciamiento anudan criterios políticos por sobre económicos, ya que el propósito del régimen fue generar un proceso refundacional en los ámbitos económico, estatal y social.

De igual manera, se debe indicar que, las ventajas que ofrece el ferrocarril por sobre el transporte camionero resultan evidentes: eficiencia energética, escaso impacto ambiental (75% menos en CO₂ por tonelada-kilómetro que los camiones), baja tasa de accidentabilidad y descongestión de las carreteras. Más aún, si observamos que, al día de hoy, Chile carece de una infraestructura ferroviaria moderna, que asuma los desafíos del presente siglo, conectando centros productivos, puertos y territorios, posibilitando una descentralización efectiva.²²⁵

Ahora bien, en relación a las hipótesis planteadas, podríamos afirmar, a partir de lo expuesto:

1. La presencia de una memoria impedida en los ex trabajadores ferroviarios, al momento de recordar las dinámicas del trabajo durante la dictadura cívico-militar (1973-1990), siendo corroborada en función de sus relatos, los cuales, al momento de evocar dicho período, se mezclan entre la amargura y la rabia, producto de los malos tratos, la inseguridad laboral y las malas condiciones en el trabajo. Dichos recuerdos,

²²⁵ Ampliado del Tren. (2019). Infraestructura y Ferrocarriles en Chile ¿cambios en el Estado? Disponible en: <http://www.ampliadodeltren.cl/2018/07/03/infraestructura-ferrocarriles-chile-cambios-estado/>

igualmente, se enmarcan dentro del contexto específico de un régimen autoritario, posibilitando la individualización de los recuerdos, aislándolos de un relato colectivo y de una organización concreta, tal como indica uno de los entrevistados, al remarcar que solamente se podían comunicar con las Estaciones cercanas, al no poder realizar un uso adecuado del selector. Conforme aquello, los relatos de los ferroviarios sobre el período cívico-militar nos muestran un malestar evidente frente a la diferencia, que con los años se comenzó a evidenciar, entre la otrora función social de la Empresa, y la comercial, expresada en la frustración de los entrevistados al momento de detallar las nuevas dinámicas en el trabajo. En dichas rememoraciones, los trabajadores ferroviarios indican el infortunio que les generó enfrentarse a situaciones en que se veían imposibilitados en actuar de manera eficiente, producto de la precariedad laboral. Por el contrario, su labor en la Empresa, cuando ésta llevó adelante su histórico rol social, es evocado de manera continua, sin necesidad de solicitarlo. Las anécdotas cargadas de risas, la enumeración de elementos que componían la labor cotidiana o las redes de solidaridad dentro de la familia ferroviaria, son algunas de los elementos que, de manera espontánea, emergen del recuerdo en las narraciones de los ex trabajadores de Ferrocarriles. Aquello, nos permite observar a simple vista, un proceso de resignificación con el territorio marcado por el dolor, al observar la nueva configuración que fue adquiriendo la ciudad, y en el olvido que fue cayendo la otrora profesión reconocida socialmente.

2. En cuanto a la privatización ocurrida bajo el gobierno de Patricio Aylwin (1990-1994), la hipótesis planteada indica la presencia de una memoria resignada, que enfatiza la visión de dicho proceso como un momento culmine de uno más extenso. En consecuencia, visualizamos en la distancia que fueron tomando con la Empresa, pese a estar jubilados o exonerados por parte de ella, una forma de olvido intencionado, en tanto que a esa altura los caminos hacia la privatización estaban cimentados. Las posturas en torno a la figura de Aylwin varían, expresando, por un lado, que la Concertación hizo lo que pudo dentro de sus posibilidades, producto de que éstos, pese a tener el control del Gobierno, se veían condicionados por el contexto de la transición democrática, produciéndose la privatización de Ferrocarriles como consecuencia de un devenir lógico. Mientras que, por otro lado, la visión de Aylwin como un traidor es rescatado por uno de los entrevistados, para lo cual, uno podría inferir como interpretación lógica, que éstos no pensaron en los planes privatizadores que tendría el Gobierno de transición, más bien, esperaban una recuperación sustancial de la Empresa bajo control estatal absoluto.
3. En lo referente a la identidad ferroviaria, pese a plantear por medio de la hipótesis una pérdida en ésta, observamos la presencia de dicha identidad de manera activa, aunque distanciada de un correlato dentro de la ciudad, proyectándose desde un presente de desolación, evocando elementos que constituyen una pérdida, como los espacios característicos, asociados a la ciudad que emerge desde la memoria del pasado reciente. Ésta identidad es expresada en las organizaciones de jubilados que aún se mantienen con actividades y socios al día, aunque sus lugares de asociación han quedado bastante aislado dentro de la nueva configuración que tomó La Calera. Por lo cual, podemos afirmar que dicha identidad es mantenida por éstos y las redes de contacto que se han conservado dentro del territorio, aunque no eluden el hecho de que el tiempo tendrá un desenlace fatal para sus asociaciones, al quedar cada vez menos ferroviarios con vida. Por otra parte, al momento de plantear una visión hacia el futuro, los ferroviarios coinciden en el anhelo que les significa la vuelta del tren a

través del Metro Regional de Valparaíso, viendo en ello, una especie de vuelta a un pasado, que nunca se debió haber ido, el cual vinculó tradicionalmente a la ciudad de La Calera con el servicio ferroviario. Finalmente, y con respecto a la reconfiguración del territorio, resulta evidente, tanto para los ferroviarios como para la población de la ciudad, los cambios que han ocurrido en la comuna. Dicha reconfiguración se expresa, en el avance de las tiendas retail en desmedro del comercio tradicional, el cual sin duda genera trabajo, pero con escasos derechos sindicales y estabilidad laboral. Por consiguiente, el territorio se ha adaptado en relación a aquello, lo cual es puntualizado por los entrevistados, al momento de indicar cómo propiedades colindantes a la Estación, pertenecientes a Ferrocarriles, fueron cercenados para dar paso a la construcción de un centro comercial. Aun así, los terrenos de la ex Estación de La Calera se mantienen impávidos frente al avance del tiempo, permitiéndonos observar en dicha infraestructura deteriorada, las ruinas de lo que la misma modernización capitalista va generando.

Dicho esto, y para ir finalizando, planteamos la necesidad de seguir ahondando en el proceso de saqueo neoliberal sobre el Estado de Chile y en la historia reciente del país desde una perspectiva social, debido a que, a medida que avanzábamos nuestra investigación, observábamos distintos elementos que podrían ser abordados en investigaciones futuras, en referencia al proceso de desmantelamiento de las Empresas del Estado de Chile, y la resistencia que tuvieron sus trabajadores, y las bases territoriales asociadas a ellas. Esto lo vemos expresado en el “Comando de Defensa y Recuperación de Empresas del Estado”, el cual aglutinó entre fines de la década de 1980 y principios de 1990, a distintos actores del sector público en la región, tales como los trabajadores de Emporchi, Enami, Refinería de Concón, Emprepar y Esval. La existencia de dicho Comando da cuenta, por un lado, de la resistencia de los trabajadores del sector público a la privatización de las Empresas del área estatal, que tuvo como mecanismo de enganche la idea del capitalismo popular, bajo el cual se les entregó a los trabajadores un pequeño número de acciones con los cuales no tenían decisión, ni podían elegir directores, entretanto los principales nombres de las privatizaciones aumentaban su participación y capital. Mientras que, por otro lado, nos señala cómo estos procesos organizativos no han mostrado continuidad en el tiempo, por consiguiente, las memorias sociales sobre la historia reciente pueden aportar en el rescate de dicha lucha, propiciando su visibilización e implicancia en el debate acerca del modelo de desarrollo, y la participación influyente de las comunidades locales en éste, tomando en cuenta los elementos que han sido señalados.

9. Anexos

9.1 Guía de contenidos de prensa (El Mercurio de Valparaíso, 1973 - 1995) sobre los principales hitos en torno al desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Fecha	Título	Contenido
27 de junio de 1975	FF.CC reduce trenes que no son rentables	La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, a cargo de José Luis Federici, ha comenzado a adoptar medidas destinadas a lograr su autofinanciamiento, evitando, según consigna el medio, la reducción de su personal, que a fines de 1974 totaliza 28.000 trabajadores. Dentro de estas medidas se encuentra la suspensión definitiva del tren de pasajeros La Calera-Iquique, y la suspensión temporal de los trenes que salían a Cartagena, junto con los ordinarios que unían Mapocho en la mañana y la venta el Teatro Portugal, donde funcionaba una Estación. Así mismo, el medio precisa que estas medidas no es un retiro de ferrocarriles ante el avance de los servicios de locomoción colectiva por carreta, sino que todo ello obedece a una política categórica de autofinanciamiento, definiéndola como la transformación de una Empresa históricamente deficitaria a una Empresa comercial autofinanciada. En relación a la situación del personal, el medio indica que estas medidas no han significado por el momento despidos, ya que todos los funcionarios afectados han sido reubicados en otros sectores, aunque la planta de trabajadores disminuirá a 22.050 el 31 de diciembre del presente año (1975) en el marco de la reducción de personal de la Administración Pública.
4 de julio de 1975	Solo hasta Illapel corre tren del ramal La Calera	En función de la reducción de trenes de baja rentabilidad, se aclara que en ningún momento Ferrocarriles levantará la red existente, y solo implica una racionalización del servicio destinada a operar solamente con aquellos ramales y redes que se financien. En este sentido, la Dirección General de Ferrocarriles dispuso que en remplazo de los trenes que semanalmente corrían de La Calera a Iquique, salga solamente un local diario hasta Illapel. Conforme aquello, Reinaldo Llanos, Jefe de Transportes de la 1era Zona de FF.CC. indica estar de acuerdo con la medida, y que en ningún caso esto se traduce en levantar la red ferroviaria, indicando la pérdida de pasajeros que ha sufrido FF.CC. a contar del avance del servicio carretero, considerado como más óptimo y moderno, junto con la construcción de la carretera Panamericana.
13 de julio de 1975	FF.CC suspende servicios en las redes norte y sur	La Empresa de los Ferrocarriles del Estado informa la suspensión de distintos servicios de pasajeros y carga, tanto en la Red Norte, como en la Red Sur del país. Dichos servicios son los siguientes: La Calera – Coquimbo en el servicio de pasajeros; los ramales Islón-Rivadavia, Choapa-Salamanca, y Rayado-Cabildo, en sus servicios de pasajeros y cargas; ramales Pelequén-El Carmen, Curicó-Licanten, Talca-Perquin, Monte Aguila-Polcura, Coigue-Mulchen, Pua-Galvarino, Cajón-Cherquenco, Temuco-Curahue, Freire-Cunco, Freire-Toltén, Lanco-Panguipulli, Los Lagos-Riñihue, Corte Alto-Los Muermos, en servicios de cargas y pasajeros.
19 de febrero de 1986	La tragedia ferroviaria de Limache	Dos convoyes ferroviarios, uno desde Los Andes a Puerto, y otro desde Valparaíso a Santiago, colisionaron de manera frontal con 600 pasajeros a bordo. La colisión se produjo en un sector de curvas, que mantenía solamente una vía operativa, pues la otra se encontraba en reparaciones desde que grupos “extremistas” detonaran el puente Querouque. Desde FF.CC. se indica que el accidente se habría

		producido por fallas humanas, siendo detenidos cuatro funcionarios de la Empresa.
19 de febrero de 1986	Cuatro funcionarios de FF.CC. están detenidos	Por orden del juez de Letras, quedaron detenidos los ferroviarios: Francisco Morán, Jorge Soto, Sergio Canessa y Luis Díaz. En cuanto a los dos primeros, de cargo movilizador, alcanzaron a prever un malentendido en las ordenes, cortando la corriente del sector, aunque el choque a esa altura ya se había producido. Dentro de los factores que colaboraron con el infortunio se encuentran: robo de cables del sistema de comunicaciones ferroviarias y el deterioro de terraplenes y vías, causados por el escurrimiento de aguas post-temporales, y no por otras causas.
20 de febrero de 1986	Severa crítica contra FF.CC. durante funeral	Frente al multitudinario funeral de los maquinistas fallecidos en la tragedia de Queronque, el dirigente de la Federación Ferroviaria Santiago Watt, Guillermo Muñoz, indicó que: “en medio del dolor que embarga a los familiares de nuestros compañeros, queremos decir con franqueza que nuestras denuncias planteadas desde hace bastante tiempo con las autoridades no han sido escuchadas en relación a las medidas economicistas que se aplican en la seguridad de Ferrocarriles, mantenidas con el criterio de autofinanciamiento. La respuesta de la Empresa siempre era: Trabajadores no pueden quedar aparte del desarrollo regional. Hoy lloramos a nuestras víctimas, pero nos preguntamos ¿habrá sanciones para los grandes responsables?”. Así mismo, Sergio Núñez, dirigente de la Federación Industrial Ferroviaria, precisó que: “deseo señalar muy a nuestro pesar, en medio del dolor familiar, que hay responsables de esto, pero no son los trabajadores de Ferrocarriles. Nuestras organizaciones han dicho que no habíamos tenido accidentados por obra de dios solamente, pese a la política economicista en los medios de la empresa y en todo el país. No decimos que son las autoridades de Ferrocarriles las culpables, puesto que ellas solo obedecen ordenes de más arriba. Por eso no se hacen las mantenciones en los puentes, vías y comunicaciones. No queremos ahondar más en el asunto de esta tarde de dolor para estas familias, pero no podemos seguir callándole al país estas irresponsabilidades”.
21 de febrero de 1986	Ferrovianos piden Ministro en visita	Las organizaciones sindicales de Ferrocarriles del Estado solicitaron (el 20 de febrero) la designación de un Ministro en visita, con el fin de determinar las causas del accidente ferroviario de Queronque: “persiguiendo responsabilidades hasta los más altos niveles jerárquicos de la empresa si resultaren culpables”. En conferencia de prensa expresaron que durante el año pasado (1985) presentaron un presupuesto a uno de los ejecutivos de FF.CC. para reparar el sector donde se registró el accidente, siendo estimado de demasiado alto. Igualmente, indican por medio de un texto que: “Hoy nos encontramos con la paradoja de que la empresa está pagando millones de pesos por no haber reparado oportunamente una vía y un sector que costaba menos plata y menos vidas humanas (...) las continuas transgresiones a las normas de seguridad tanto en el tráfico como en los talleres y maestranzas, lo que sistemáticamente está produciendo accidentes con un costo muy grande en vidas humanas del personal ferroviario, amén de las pérdidas económicas derivadas de dichos accidentes. Dado que la Empresa de Ferrocarriles del Estado está considerada por su naturaleza como una Empresa de alto índice de peligrosidad desde el punto de vista de la seguridad industrial, es que los trabajadores hemos insistido ante la Dirección de Ferrocarril exigiendo políticas de seguridad más efectivas, sin resultados positivos. Así, nuestra estructura de vía es precariamente mantenida y no se hace, como debiera ser, una conservación cíclica de la vía; las

		señales intermediarias, banderistas y otros quedan fuera de servicio por falta de repuestos. No se ha renovado el equipo tractor y remolcador desde hace muchos años. Se mantienen en circulación ruedas cuyas llantas tienen pestañas gastadas más allá de las tolerancias admisibles”. Finalmente, el presente de la Federación 1, José Criado, indicó en referencia a la política de tercerización de los servicios que: “no es posible que en esta Empresa se estén manejando los selectores, parte importante de las comunicaciones, por empleados que no tienen ninguna experiencia”.
22 de febrero de 1986	Siete mil emergencias ha tenido Ferrocarriles	El abogado de los trabajadores ferroviarios Juan Vasseur, indicó que: “la verdad es que este proceso del accidente ferroviario ocurrido en Queronque se transformará de hecho en un juicio a la propia Empresa de los Ferrocarriles del Estado. No puede ser de otra manera, ya que no estamos aquí frente a un simple accidente de tránsito o callejero, imprevisto, sino frente a una situación que debía haber estado prevista (...) Según un informe que obra en mi poder, hay un hecho grave que retrata la realidad que vive Ferrocarriles del Estado y que compromete gravemente la seguridad de sus pasajeros. En los últimos meses se han utilizado 7000 formularios para circulación de emergencia de los convoyes, lo que demuestra que la falta de fondos para atender asuntos prioritarios de servicios en la Empresa constituye un peligroso antecedente. En otras palabras, la Empresa está funcionando solo en base a emergencias”.
8 de abril de 1988	Paralizó por 4 horas el ferrocarril al sur	Unos 300 trabajadores de Ferrocarriles ocuparon las vías de salida a Santiago y marcharon posteriormente hacia la Estación Alameda, paralizando por 4 horas el tráfico de trenes hacia el sur del país. En este sentido, la Federación Ferroviaria, encabezada por José Criado, llamó para el día de ayer (7 de abril) a un paro de brazos caídos, siendo acatado por el 80% de los 7200 trabajadores de la Empresa. Las principales demandas del gremio son: 1) la salida del Director de FFCC, Roberto Darrigrandi; 2) que las empresas contratistas existentes hoy en Ferrocarriles dejen de prestar sus servicios a la entidad; 3) que no se lleven a cabo despidos. Conforme aquello, la nota indica que los ferroviarios: “Temen que las maestranzas particulares terminen por no justificar la fuente laboral de los operarios que prestan funciones en San Eugenio; que firmas privadas que trabajan en reparaciones de las vías asuman esa función en forma total; e incluso que todo el personal vea su trabajo en peligro ante una generalizada privatización”.
9 de abril de 1988	Ferrocarriles no ha paralizado servicios	El presidente del Sindicato 3 de Tráfico de Merval en Valparaíso, Manuel Henríquez, indicó que: “Este movimiento no es nacional sino parcial, puesto que involucra al personal de tracción y de maestranzas de Santiago, por eso en la zona solidarizaron después de las horas de trabajo las maestranzas locales, pero sin interrumpir el trabajo. El movimiento es plenamente justo y obedece a la política de FF.CC. de seguir con el sistema de empresas contratistas, las cuales copan las funciones que ejecutan funcionarios ferroviarios con la consiguiente cesantía. En todo caso esto no es nuevo porque hace diez años que lo venimos planteando, lo que pasa que ahora esto ha recrudecido”. De la misma forma señaló que el movimiento en la 5ta región no tomó cuerpo, debido a que prácticamente las grandes maestranzas desaparecieron y existen unos talleres pequeños; a su vez, indicó la preocupación que existe en la región por la presencia de empresas contratistas en mantención, lo cual no es bueno porque no poseen mayor especialización.

13 de abril de 1988	Paro de maquinistas dejó sin trenes a la V región	43 funcionarios perteneciente al Sindicato 2 de Tracción de Merval iniciaron un paro indefinido, el cual, según indica el presidente de la organización Jaime González, es en apoyo al Sindicato 1 de Tracción de Santiago al sur y las Maestranzas de San Eugenio y San Bernardo, de las cuales fueron despedidos por el Director General, Roberto Darrigrandi, 73 funcionarios, entre dirigentes y trabajadores. De la misma manera, se indica que existe un amplio rechazo por parte de estos sindicatos a la privatización escalonada de Ferrocarriles; además, que el paro tiene un carácter gremial, y no político como expresa Darrigrandi, el cual se mantendrá hasta las últimas consecuencias. En tanto, el presidente del Sindicato 2 de Tracción de maquinistas y ayudantes, Jaime González, señaló que: “el motivo de esta acción es llamar la atención de las autoridades de Gobierno, regionales, de la opinión pública y de los trabajadores de la Empresa que están aún indecisos, en defensa de nuestra fuente laboral que está seriamente amenazada por la actual política de la Dirección General de Ferrocarriles. Es decir, en estos momentos, importantes sectores de la Empresa estaban privatizados de una manera disfrazada, y ahora ello amenaza los sistemas operativos de la Empresa”. Por su parte, Darrigrandi indica que la decisión de caducar los contratos de 73 funcionarios de la Empresa por incitar y participar en la paralización de actividades, es una decisión ampliamente respaldada por los Ministros de Transportes y Trabajo.
14 de abril de 1988	Nota de jubilados de FF.CC	“La Asociación de Jubilados Accidentados en Servicio, de Ferrocarriles, Consejo Local Quinta Región, y el Consejo Local de Jubilados Ferroviarios de la Unión de Obreros Ferroviarios de Valparaíso, hacen llegar a nuestros compañeros trabajadores en servicio activo, nuestro apoyo solidarios al movimiento de paro de actividades, ante la inusitada medida adoptada por la Dirección General de Ferrocarriles de despedir a dirigentes y trabajadores, a raíz del movimiento efectuado el jueves 7 de abril en resguardo de los intereses sindicales y fundamentalmente en defensa de la mantención de la Empresa de Ferrocarriles como empresa del Estado, a la cual se desea privatizar”.
14 de abril de 1988	FF.CC. anunció que habrá despido de huelguistas	<p>Director General de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi, notificó a los socios del Sindicato de Tracción 2 y Sindicato 1 de Los Andes, que si no se reintegran a las próximas horas a sus labores se les aplicará los decretos de despido 156 y 157 del Código del trabajo, por paralizar el servicio de trenes.</p> <p>Por su parte, el presidente del Sindicato 2 de Tracción, Jaime González expreso el malestar del gremio en huelga “por la irresponsabilidad de la administración ferroviaria en la V región, al movilizar con riesgos para el público, con personal de ingenieros y administrativos que no tienen la calidad profesional de maquinistas con experiencia. Ya ve usted lo que pasó en Santiago al chocar un tren completo de pasajeros, al no saber aplicar frenos una persona jubilada contratada de emergencia por la Empresa. Por eso hacemos un llamado al público para que no use los trenes, hasta que no sean manejados por profesionales, una vez que se solucione el conflicto con el reintegro de nuestros compañeros”.</p>
16 de abril de 1988	Darrigrandi: “Se avanza hacia la normalidad en FF.CC.”	El Director General de FF.CC., Roberto Darrigrandi, expresó que solamente el 5% del total de trabajadores se encuentra en paro, por lo cual: “estamos avanzando paulatinamente hacia la normalización, tal como lo hemos proyectado”. Por otra parte, dirigentes ferroviarios solicitaron la intervención del Cardenal Fresno en el conflicto, ante lo cual, los voceros del Arzobispado de Santiago señalaron que: “les va a ayudar en todo lo que pueda, dentro de sus posibilidades (...) (el

		Cardenal) manifestó su esperanza en que el conflicto se solucione pronto y en forma justa”.
18 de abril de 1988	Despidieron a otros siete trabajadores ferroviarios	Siete trabajadores de FF.CC fueron notificado por correo a través de una carta certificado de su desvinculación de la Empresa, sumándose a otros dos trabajadores, que también habían sido despedidos por Merval. Por otra parte, los trabajadores mantienen férrea unidad frente a la huelga, ante lo cual José Durán manifestó que se han sumado a la huelga otros sectores de trabajadores ferroviarios, como movilizadores entre Alameda y Curicó; igualmente, reiteró lo que los trabajadores solicitan: “la reincorporación de los trabajadores exonerados, la no privatización de la Empresa, la salida del Director General de Ferrocarriles del Estado y el término de los contratistas al interior de la Empresa”.
18 de abril de 1988	Sector laboral apoya huelga en los FF.CC	La Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, Asociación de Empleados Públicos de Chile, Consejo Jubilados y Montepiados de la Quinta Región, Directorio Regional de Colegio de Profesores de Chile, Sindicato de Trabajadores de Chilectra-Quinta Región, Consejo Unido Relacionador Marítimo Portuario de Valparaíso y la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Gente de Mar, Portuarios y Pesqueros de Chile manifestaron su apoyo por medio de declaraciones a los trabajadores de Ferrocarriles. Con respecto a la Federación Nacional de Trabajadores Portuarios, ésta indica que: “la mala administración de FF.CC., que se arrastraba por varios años, ya había sido denunciada por la directiva de esa importante organización sindical, especialmente en lo que se refiere a trabajos que debería efectuar el propio personal de la Empresa y que actualmente realizan contratistas, con fuertes desembolsos por parte de Ferrocarriles, lo que provoca una encubierta privatización y el consiguiente menoscabo para los trabajadores”.
19 de abril de 1988	Pinochet estudia solución a paro de FF.CC	El obispo, Orozimbo Fuenzalida, mantuvo una reunión con Pinochet por cerca de 50 minutos, ante lo cual, indicó que éste evalúa una solución al conflicto dentro de Ferrocarriles. Del mismo modo, Roberto Darrigrandi, señaló que ofreció un dialogo a los dirigentes habilitados, señalando, por lo demás, que el paro solo llega al 9% de los trabajadores, contrario a lo expuesto por los sindicatos, que cifran en 60% del personal en huelga. Por otra parte, se notifica que 250 integrantes del Sindicato 3 de Ferrocarriles del Sur, en específico en Concepción, Chillán y San Rosendo, se reintegraron a sus funciones, luego de haber suscrito un acta de acuerdos y haber llegado al compromiso de que no habría más despidos ni represalias.
22 de abril de 1988	Fracasan negociaciones en el paro ferroviario	Fracasó la rueda de conversaciones que venían sosteniendo los ejecutivos de Merval y dirigentes de los sindicatos 2 de Tracción y Maestranza de la zona, a fin de poner fin a la paralización. Miguel Ordenes, tesorero del sindicato, expresó que en las últimas 48 horas la Empresa se mostró abierta al dialogo, pero bajo condiciones que no permitían el reintegro de los despedidos, ni en la región, ni en Santiago. De la misma manera, señalo que: “el movimiento en la región y en el país está muy sólido, y todo el país sabe que es una causa gremial nacional justa porque Ferrocarriles no puede entregársele de la noche a la mañana a un grupo de contratistas. Ello ya ha provocado cesantía, accidentes, mala mantención y trabajos en general de dudosa calidad en desmedro del patrimonio estatal y de los propios usuarios”.
26 de abril de 1988	Nueva gestión de arreglo en paro de FF.CC	Luego de una entrevista privada de 3 horas y 45 minutos entre el Obispo de San Bernardo, Orozimbo Fuenzalida, y el Director de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi, el primero indico que se abren

		puntos de acercamiento para poner fin al conflicto en Ferrocarriles. El Obispo le presentó tres proposiciones, en donde Darrigrandi se manifestó a favor de la opción de evaluar la situación de los 101 exonerados, caso a caso en el plazo de un mes, por una comisión de confianza de la Empresa. De la misma forma, el medio indica que la proposición de la Empresa será discutida en asambleas en todo el país y es posible que la respuesta sea conocida en el transcurso del día. Dicha resolución, por lo demás, se le hará llegar al monseñor Fuenzalida, quien proseguirá las conversaciones con Darrigrandi.
27 de abril de 1988	Ultimátum de FF.CC a los trabajadores	El Director de Ferrocarriles, Roberto Darrigrandi, dio un plazo perentorio hasta las 12 horas de mañana (28 de abril) para que los trabajadores con contrato vigente en la Empresa se presenten a sus faenas, pues de lo contrario se les aplicarán las medidas correspondientes. De la misma manera, indicó con respecto a los 101 exonerados que ellos ya no son trabajadores, aunque el mismo día de mañana entrará en funciones una comisión de cuatro personas que estudiará la situación de éstos. Dicha medida tomó por sorpresa al Obispo Fuenzalida y a las organizaciones sindicales, quienes a través del presidente del sindicato 5 de Maquinistas, Juan Contreras, señaló que es: “una de las tantas amenazas que nos ha hecho don Roberto, (lo cual) no hará sino reafirmar el movimiento y sumar sindicatos a la huelga”. Frente a esto Darrigrandi concluyó que: “esto no es un ultimátum y que las puertas siguen abiertas para que el Obispo atienda cualquier necesidad de carácter pastoral de nuestra Empresa”.
28 de abril de 1988	Ferrovianos rechazan una vuelta al trabajo	Los trabajadores del Sindicato 2 de Tracción del Metro Regional, acordaron rechazar por unanimidad el ultimátum del Director General de la Empresa, que dio plazo hasta hoy a las 12 horas para reintegrarse al trabajo, y proseguir con el paro hasta que no se reintegre a todos los despedidos de la V Región y en el país. En este sentido, el tesorero de la organización, Miguel Ordenes, junto a un centenar de trabajadores iniciaron un ayuno en protesta por esta “intransigente y absurda posición de la Empresa, que aparece castigando a quienes defienden el patrimonio de Ferrocarriles para que éstos nos caigan exclusivamente en manos de contratistas”.
29 de abril de 1988	Ferrocarriles entra en reorganización	Roberto Darrigrandi, luego de sostener una reunión con Pinochet, informó que FF.CC. iniciará un proceso de reorganización porque: “no podemos aceptar que un grupo minoritario de trabajadores altere en forma parcial las actividades”. Prosiguió indicando que solo el 17% de los trabajadores se encuentra en paro, advirtiendo que si no se reintegran a sus labores serán exonerados en su totalidad. Por su parte, los trabajadores no acataron el llamado a reintegrarse a sus labores, y organizaron, desde Valparaíso a Puerto Montt, ceremonias religiosas y misas, siendo llevada a cabo en Santiago por el Vicario de la Pastoral Obrera, monseñor Alfonso Baeza.
30 de abril de 1988	Quedó resuelto el conflicto en FF.CC.	Tras 18 días quedó solucionado anoche (29 de abril) el conflicto en Ferrocarriles, tras ser aceptada por parte de los trabajadores la última oferta de la Empresa, consistente en la formación de una comisión que estudiará la situación de los 101 exonerados. Los miembros de dicha comisión serán designados por el Ministerio de Transportes, excepto un representante de los trabajadores, que tendrá derecho a voz y voto. En cuanto al acta de acuerdo, ésta fue firmada en las oficinas del Obispado de San Bernardo, donde participó Monseñor Orozimbo Fuenzalida, y los dirigentes de los trabajadores, entre ellos José Criado, Ceferino Barra, Miguel Muñoz, Juan Contreras y Germán Díaz.

6 de mayo de 1988	Trabajadores están molestos en FF.CC.	El secretario del Sindicato 3, Miguel Muñoz, indicó a la prensa que tanto Alameda como en Valparaíso, Concepción, y en las maestranzas de San Bernardo y San Eugenio, hay trabajadores que no desempeñan ninguna faena, recordando que en Valparaíso continúan manejando las locomotoras otras personas, y que han sido retirados quipos y herramientas de las maestranzas. Igualmente, Muñoz señaló que: “los trabajadores están molestos y desconcertados con la Empresa, puesto que luego de haberse reintegrado a sus funciones aproximadamente quinientos de ellos no desempeñan ninguna labor”. De igual forma, solicitan la reincorporación de todos los trabajadores exonerados, cumpliéndose el acuerdo firmado hace días atrás, emplazando a la Empresa a conocer el compromiso y no actuar de manera unilateral.
19 de diciembre de 1988	FF.CC del Norte pasaría a Corfo en Enero	Sorpresa e inquietud entre los funcionarios del Ferrocarril Regional Norte frente al anuncio de los dirigentes sindicales que los representan, quienes indicaron que dicha red pasará a manos de Corfo, posiblemente desde enero. Dicha decisión fue comunicada a los dirigentes sindicales por personeros de gobierno, generando inquietud debido a que hay muchos trabajadores que tienen entre 25 y 29 años de servicios y no saben si con el paso a Corfo podrán completar el tiempo para jubilar, como tampoco lo relacionado con las indemnizaciones por años de servicios. Los trabajadores temen que se produzcan despidos y que, a raíz de lo anterior, varios no puedan completar el periodo de imposiciones que necesitan para acogerse a retiro.
13 de septiembre de 1989	En trámite ley del Estado empresario	La Junta de Gobierno recibió ayer (12 de septiembre) para trámite legislativo el proyecto ley que “Regula la Actividad y Participación Productiva del Estado y sus Organismos”, también conocida como Ley del Estado Empresario, la cual consagra el principio de subsidiariedad. Dicho texto precisa que: “El Estado o sus organismos solo podrán desarrollar actividades empresariales por medio de empresas que se constituirán como sociedades anónimas abiertas o cerradas, y quedarán sujetas a las normas de las sociedades anónimas abiertas, a menos que, por motivos fundados, una ley especial de quorum calificado disponga otra cosa”. A su vez, se establece una nómina de Empresas que, dentro del plazo de seis meses, deberán constituirse en sociedades anónimas, cuyas acciones serán en un 99% de Corfo, ubicando entre ellas la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
1 de febrero de 1990	Anuncia comisión para analizar la deuda de FF.CC.	El próximo Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Germán Correa, anunció la creación de una comisión de traspaso de FF.CC., con el fin de efectuar una auditoría que investigue el endeudamiento de la Empresa, que alcanza más de 100 millones de dólares. Dicho anuncio lo realizó al reunirse con dirigente ferroviarios, precisando que: “todos estamos conscientes de la situación dolorosa en que se encuentra Ferrocarriles del Estado. Una empresa que fue orgullo de América Latina y que aportó tan decididamente al desarrollo nacional, hoy la vemos no solo disminuida ni empobrecida, sino endeudada hasta un punto que si no hacemos algo urgente puede ser de no retorno para su supervivencia”.
6 de octubre de 1990	FF.CC. eliminará servicios que trabajan con pérdidas	Norman Partarrieu, Gerente del Metro Regional de Valparaíso, indicó que: “lo que preocupa en estos momentos es cómo transmitir y que se entienda la problemática de Ferrocarriles. La idea de las autoridades de FF.CC. es reconstruir esta Empresa y que a lo menos en estos cuatro años esté firme en sus bases. Como se halla técnicamente quebrada, se encuentra en una trampa financiera, cada cosa que nos deje pérdida la tenemos que cerrar. Frente a eso hay una

		<p>presión nostálgica de la gente sobre el servicio. Es decir, se sigue exigiendo de Ferrocarriles ciertos servicios, pero no hay aportes (...) en eso hay que ser claros, no podemos darnos el lujo de tener servicios que nos dejen pérdidas. Eso implicaría cerrar la Empresa de Ferrocarriles del Estado y eso no lo queremos bajo ningún punto de vista”.</p> <p>Del mismo modo indicó que: “me preocupa la falta de claridad en esos sectores que en vez de ser conductores de lo que significa un proceso, han empujado a la gente. Y se debe considerar que llega un momento en que no la puedan controlar. Eso significó barricadas, daños a la vía, que yo considero criminales y con perjuicio económico (...) lo que puedo decir es que las administraciones anteriores no se hubieran atrevido a algo así porque su interés no era salvar la Empresa. Sabemos que el costo político es alto, pero lo asumimos para recuperar Ferrocarriles”.</p>
11 de octubre de 1990	Hay que salvar la Empresa de los FF.CC. dijo su director	El Director General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Ignacio Echavarría, indicó que el problema del servicio de automotores entre Llay-Llay-Los Andes, se arreglará una vez que el problema global de FF.CC. se solucione, ya que la Empresa se encuentra en una virtual quiebra. Por otra parte, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Germán Correa, indicó que para dar el respaldo que Ferrocarriles necesita, el gobierno solicitará al Banco Mundial un crédito por sobre 100 millones de dólares.
13 de octubre de 1990	El Metro Regional podría asociarse con sector privado	El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Germán Correa, indicó que Merval podría en el futuro pasar a formar parte de una sociedad en que capitales privados inyecten recursos adicionales. En este sentido, Correa indicó que se enviará al Parlamento un proyecto de ley para modificar los estatutos jurídicos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señalando que: “quisiéramos introducir en esta recuperación y modernización de Ferrocarriles la participación del sector privado en algún tipo de iniciativa que FF.CC. pueda tomar (...) por eso vamos a enviar un proyecto de ley al Parlamento que le va a permitir contar con facultades tanto para explotar comercialmente sus activos, en actividades que no sean necesariamente de transporte, como la opción de asociarse con terceros, ya sea en la explotación de sus activos o algún otro tipo de empresa relacionada con su actividad que le permita allegar recursos para salvar y modernizar FF.CC”. Conforme aquello, Correa expresó que para que se pueda entrar en sociedad con capitales privados, nacionales o extranjeros, se requiere de una modificación de su estatuto jurídico, del Decreto con Fuerza de Ley 94 de 1960.
6 de noviembre de 1990	Reanudarán los trenes a Santiago	El próximo miércoles 23 de noviembre se reanudará el servicio de trenes Santiago-Valparaíso, el cual se vio interrumpido en febrero de 1986 tras el accidente de Queronque. El servicio será repuesto contemplando un viaje de 1 hora y 55 minutos, con la estimación de 250 personas sentadas. El Gerente de Merval, Norman Partarrieu, indica que propósito principal de la reposición es buscar un aumento de pasajeros.
6 de noviembre de 1990	Desastrosa situación en Ferrocarriles	El Director General de FF.CC, Ignacio Echavarría, señaló que la Empresa de los Ferrocarriles se encuentra en una situación desastrosa, indicando que la deuda es una carga fuertemente pesada porque sus operaciones no permiten generar excedentes, a su vez, indicó que: “la Empresa tiene una planta física muy deteriorada, las vías en el sur están en pésimo estado, lo mismo que los equipos con bastante deterioro, disminuidos, existiendo una gran cantidad paralizados y fuera de servicio”.

9 de noviembre de 1990	Caleranos aplauden reposición del tren	La nota indica la felicidad de la comunidad de La Calera frente a la noticia, dada por el medio, en torno a la reposición del servicio de pasajeros a Santiago. Se expresa que: “en general, la opinión de los caleranos es que éste es el primer paso para una reanudación del servicio de trenes de pasajeros a la capital, factor que es sumamente necesario para el desarrollo económico de la zona”.
25 de diciembre de 1990	Ferrovianos en estado de alerta por privatización	El Consejo de ex obreros ferroviarios se declaran en estado de alerta frente a los planes de privatización sobre la Empresa de los Ferrocarriles. En un comunicado dirigido a la opinión pública hacen un llamado al Gobierno y a los parlamentarios de la Concertación a respetar el compromiso contraído durante la campaña en cuanto al rechazo a la privatización de las empresas del Estado. Indicando, para el caso de Ferrocarriles, que se propone constituir en Sociedad Anónima el transporte de carga, el cual es el más rentable para la Empresa. Por tanto, rechazan el envío del proyecto, exigiendo su inmediato retiro de la Comisión de Transportes.
20 de marzo de 1991	Rechazan proyecto de la Empresa de los Ferrocarriles	Luis Naveas, presidente del Sindicato N 1 de Valparaíso, indicó que, en el último Congreso Ferroviario, que reunió a la Federación del Sur, Federación N 3, Federación de Tracción y Federación N 1: “(...) en este último congreso, todas las federaciones, sindicatos y trabajadores acordaron rechazar el proyecto de la Empresa, aunque haciendo la salvedad que se podrían aceptar o ceder respecto de algunos de los puntos que propone la Empresa, pero no así en la transformación de FF.CC en Sociedad Anónima o empresa privada (...) nosotros exigimos el aporte del Estado, para superar la deuda de arrastre de la Empresa. Tenemos total confianza que se pueda sacar adelante la deuda que es de alrededor de 100 millones de dólares”.
15 de mayo de 1991	Definitivo: No habrá tren de Valparaíso a Santiago	El Director de Ferrocarriles, Ignacio Echavarría, indicó que no existe un proyecto de rehabilitación definitiva del servicio de pasajeros, debido a que aquello es algo que ni la Empresa ni el Gobierno puede solventar, indicando no entender la insistencia de los porteños por contar con nuevo enlace ferroviario con la capital, el cual solo vio luz verde durante el último verano.
29 de mayo de 1991	Gobierno confirmó la privatización de Ferrocarriles	El Gobierno confirmó a los trabajadores de Ferrocarriles la decisión de privatizar el área de cargas de la Empresa al darles a conocer el contenido final del proyecto ley. Aquello despertó el rechazo de la Federación de Tracción Santiago Watt, quienes indican que el Estado se deshace del sector más rentable para la Empresa, quedándose con el servicio de pasajeros que significa mayores costos. En este sentido, no se oponen a la participación privada, pero sin que ésta se haga de un control mayoritario de parte de la Empresa.
1 de junio de 1991	Denuncian que privatización fue un acuerdo de cúpulas políticas	Dirigentes de FF.CC. dicen sentirse traicionados por el gobierno al promover la privatización del transporte de carga, denunciando que dicha medida corresponde a una alianza de las cúpulas políticas de la DC y el PS, sin considerar a los trabajadores. El rechazo de los dirigentes ferroviarios a la privatización dice relación con que el transporte de carga, junto a Merval y Vía Sur, son rentables para la Empresa, generando excedente, aunque dicha rentabilidad no es suficiente para pagar la deuda de arrastre de Ferrocarriles. Igualmente, indican que el proyecto los perjudica, a diferencia del presentado por ellos, en tanto que no contempla una jubilación prematura, sino más bien una indemnización por años de servicio. Jaime González, presidente de la Federación de Tracción y militante DC, señaló que pese a pertenecer a dicho partido, ratifica que en una reunión de la mesa directiva nacional con algunos ministros se tomó la decisión de privatizar por nueve votos a favor, encontrando la oposición del presidente de la CUT, Manuel Bustos. A su vez, preciso

		<p>que, aunque el dialogo con el gobierno no está caído, establecerán contacto directo con los parlamentarios que se oponen a la privatización, buscando tener injerencia por vía de indicaciones en el Parlamento.</p> <p>Por su parte, la senadora Laura Soto, indicó que la privatización no formaba parte del gobierno de la Concertación, por lo tanto, ésta indica, que, a su juicio, hubo una concesión a los sectores de la derecha que patrocinan una economía de mercado neoliberal irrestricta.</p>
3 de junio de 1991	Rechazan privatización de empresas públicas	<p>El “Comando de Defensa y Recuperación de Empresas del Estado” indicó su rechazo a la privatización de las empresas públicas, agrupándose en torno a dicha organización sindicatos de: Emporchi, Enami, Refinería de Concón, Empremar, Esval y Ferrocarriles. Dicha organización indica que los planes privatizadores corresponden a un lobby que se realiza desde RN hacia el gobierno con el fin de destinar el producto de las ventas de las empresas estatales al gasto social del país. De igual forma, Carlos Garrido de Emporchi señaló que dichas empresas: “Como reguladoras y polos de desarrollo nacional han demostrado la importancia que han tenido para el país a lo largo de su trayectoria (...) estas empresas se autofinancian y son altamente eficientes, como también generadoras de recursos para el fisco”. Del mismo modo, desde el Comando dicen estar sorprendidos que el gobierno esté atendiendo los planteamientos de privatización bajo el argumento de la modernización, en tanto que, dicha modernización debe estar acompañada de mayores presupuestos sin que aquello signifique la incorporación de capitales privados. Finalmente, emplazan a la Concertación a respetar el compromiso público contraído en cuanto a declarar nulas las privatizaciones fechas después del 5 de octubre de 1988, junto con exigir que éste defienda el patrimonio nacional.</p>
26 de noviembre de 1991	Total fue ayer paro de los trabajadores ferroviarios	<p>24 de los 25 sindicatos de FF.CC, a excepción de técnicos e ingenieros, adhirió a un paro de cuatro horas, entre las 08:00 y las 12:00, con el fin de llamar la atención de los legisladores en torno al proyecto de ley que privatiza el servicio de cargas. Los sindicatos manifiestan que las gestiones realizadas hasta ahora, para obtener “una efectiva participación, tanto en la generación del proyecto como en la discusión parlamentaria han resultado estériles (...) la propuesta alternativa que elaboramos los trabajadores otorgamos una solución global a la crisis económica y administrativa de la E.F.E”.</p>
28 de noviembre de 1991	Acuerdan plan de defensa y movilización de empresas	<p>Carlos Garrido, presidente regional del “Comando de Defensa de las Empresas del Estado” señaló que los dirigentes y trabajadores de esas empresas “asumieron la defensa ante la delicada situación por la que atraviesa Ferrocarriles y sus trabajadores, en relación al proyecto de ley que privatizará en un 51% el sector de carga, que es una de las áreas más rentables. Esta iniciativa se está tramitando en el Congreso, y no ha tomado en cuenta las indicaciones presentadas por los gremios ferroviarios”. Del mismo modo, Garrido expresó respecto a la oposición a la privatización que: “el empresario privado tiene un amplio radio de acción para invertir, e incluso dentro del Estado, pero no puede disfrazar su espíritu economicista de querer controlar el 51% de las acciones de esta empresa argumentando que eso es desarrollo. Aceptamos la inversión privada, pero respetando el patrimonio de empresas estratégicas del Estado, las cuales costaron sangre, sudor y lágrimas a muchos chilenos”.</p>

20 de enero de 1992	Trabajadores rechazan la privatización de FFCC	Dirigentes de FFCC se reúnen con el diputado del PS, Jorge Molina. Éstos le entregan una serie de definiciones adoptadas por ellos frente a la privatización, entre ellas que el 2% de la Empresa quede en mano de los trabajadores sindicalizados. Añadiendo: la mantención de vías será asumida por el Estado; mejoramiento del sector estatal de pasajeros; condiciones de equidad frente al transporte carretero; profesionalización del personal.
30 de enero de 1992	Se privatizará el servicio de cargas de Ferrocarriles	Cámara de diputados aprueba en su primer trámite la privatización del sector de cargas de FF.CC., con la presencia de trabajadores de ferrocarriles en las tribunas, se acordó la privatización del 51% del área de cargas en manos de privados. Ante aquello, la nota afirma que los ferroviarios quedaron conforme, aunque precisa: "No obstante lo anterior, su dirigente, José Criado, dijo estar conforme pero que no se sentían felices, por cuanto jamás han estado de acuerdo que se privatice la empresa, reconociendo sin embargo que había preocupación por resguardar los derechos de los trabajadores".
22 de mayo de 1992	Mensaje presidencial de Patricio Aylwin	"En el área del transporte, es preocupación prioritaria del Gobierno lograr la rehabilitación y modernización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados y pendiente en el H. Senado, contempla, junto con los recursos necesarios para la recuperación de las vías, equipos y señalización, la incorporación de capitales y gestión privada en el transporte de carga, mecanismos de reducción y manejo eficiente del elevado endeudamiento de la Empresa e indemnización compensatorias para los trabajadores que deban abandonarla. Confiamos en que antes de fin de año estaremos en condiciones de iniciar la recuperación de este importante medio y que hacia el término de mi Gobierno la Empresa estará entregando un servicio de eficiente calidad tanto en el transporte de carga como en el de pasajeros".
8 de julio de 1992	Cámara rechazó privatizar servicio de pasajeros de FF.CC	Se acusa una problemática entre las cámaras de diputados y senadores, en donde ésta última habría pasado por alto las decisiones tomadas previamente por los diputados, indicando que los ferrocarriles podrían ser privatizados por sobre un 51%, en conjunto con el servicio de pasajeros. La nota indica que en la sala se encontraban trabajadores de FF.CC. que rechazaban lo propuesto por el Senado.
17 de julio de 1992	Listo en Congreso proyecto que renueva a Ferrocarriles	Comisión mixta aprueba que la empresa siga: "en poder del Estado, pero con las mismas capacidades y responsabilidades de una empresa privada". Miguel Otero (RN) señala que "Ferrocarriles empieza a operar realmente como una empresa dotada de la agilidad y los medios necesarios para competir en el mercado".
30 de julio de 1992	Privatizarán los servicios de carga y pasajeros de FF.CC	Cámara de diputados aprobó informe de la Comisión Mixta (76 a favor, 1 en contra), con la única oposición de Mario Palestro (MIDA), quien indicó que: "no se ha atendido durante la tramitación del proyecto las preocupaciones de los trabajadores ferroviarios". En cuanto a la aprobación, ésta precisa que la empresa se puede asociar con capitales privados para la explotación de los servicios de carga y pasajeros.
7 de agosto de 1992	Podrán privatizarse los servicios de FF.CC	Se aprobó el proyecto en el Senado (28 a favor, 3 en contra, 3 abstenciones), indicando que se podrán privatizar los servicios de carga como de pasajeros: "El proyecto transforma así a Ferrocarriles en una empresa comercial, con el objeto que pueda competir en igualdad de condiciones y sin privilegios frente a cualquier tipo de transporte". En cuanto a la nueva legislación: 1. El directorio de la empresa, que se registrará por las normas de las sociedades anónimas

		abiertas, estará compuesto de siete miembros, de libre designación del Presidente de la República, quien además designará a uno de ellos para que se desempeñe en calidad de presidente del directorio; 2. Los trabajadores de la empresa se regirán por las normas del DFL 94, por las disposiciones del Código de Trabajo y sus normas complementarias y por el DFL 3 de 1980. En consecuencia, no les será aplicable norma alguna que afecte a los trabajadores del Estado o de su empresa. Para todos los efectos legales se considerarán como trabajadores del sector privado".
3 de febrero de 1993	Automotores llegarán solo hasta Limache	A contar de la primera quincena de marzo, el servicio de trenes funcionará solamente entre Limache-Puerto, debido a que ésta zona presenta una mayor densidad de pasajeros. Norman Partarrieu, gerente de Merval, señaló: "las estadísticas, los costos y las necesidades del servicio señalan que el Metro Regional de Valparaíso, como tal va a funcionar entre Puerto y Limache".
5 de febrero de 1993	Supresión de automotores tiene costo social alto	El intendente de la región, Juan Andueza, mantuvo una reunión con el gerente de Merval, Norman Partarrieu, en donde el primero le solicitó la otra solución para el déficit económico que no sea la supresión del servicio. Andueza afirmó que: "este no es un problema de pasajeros más o pasajeros menos, sino que hay una función social que cumplir. Nosotros comprendemos perfectamente bien que Ferrocarriles tiene que buscar un financiamiento propio, pero esto no puede ser aislado, cortando tramos y sin ver el conjunto". Del mismo modo, la Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Quillota afirma que Merval solo considera la parte económica y deja de lado el aspecto social, más aún, cuando ha aumentado la población cerca de la Estación. En el mismo sentido, los alcaldes de Hijuelas y Nogales expresaron su malestar, al quedarse sin un medio de transporte vital, el cual además se sostenía a un bajo costo, haciéndolo accesible para la población.
4 de mayo de 1993	Merval suspendió los trenes que llegaban hasta La Calera	Al revés de lo anunciado, el nuevo itinerario de invierno de Merval suprimió los seis automotores que aun llegaban hasta La Calera, dejando tan solo un tren en servicio, el cual sale desde Llay-Llay a Puerto, pasando por La Calera a las 07:25, afectando a la comunidad en general. Así mismo, Merval suprimió las boleterías de la Estación local, debiendo cancelar el pasajero arriba del automotor, con la multa correspondiente.
8 de mayo de 1993	Trenes pararon una hora por acortamiento de los servicios	Durante una hora paralizó ayer el servicio de trenes entre Valparaíso y las comunas del interior, a razón del acuerdo adoptado por los tres sindicatos de trabajadores de Merval, como protesta a la decisión de Ferrocarriles de disminuir la frecuencia de los automotores de Peñablanca a Los Andes. En cuanto a la paralización, ésta comenzó en la mañana, concentrándose gran parte de los maquinistas, inspectores, empleados y dirigentes gremiales en la Estación Puerto, hasta donde se dirigió el Gerente General de FF.CC., Enrique Méndez, para sostener una reunión que acordó reanudar el servicio ferroviario, a la espera que dentro de un mes se reevalúen los resultados comerciales. Por su parte, el dirigente Jaime González declaró que los 800 trabajadores de Merval están preocupados por el criterio netamente comercial usado para disponer de los servicios: "Merval no puede imponerle a la comunidad los servicios, tiene que adaptarse a lo que la comunidad necesitaba y eso es lo que hemos dicho los trabajadores al gerente". Así mismo, expresó que estas medidas fueron tomadas con información sesgada, ya que las cifras enviadas por Merval al directorio de la Empresa en Santiago no concuerdan con la realidad.

26 de julio de 1993	Eduardo Frei Ruiz-Tagle: “La nueva ley de Ferrocarriles reiniciará progreso de ciudades”	El candidato presidencial de la Concertación, Eduardo Frei Ruiz-Tagle, señaló en su visita a La Calera que la nueva Ley de Ferrocarriles hará que la empresa vuelva a recuperarse del momento difícil que ha vivido y que nuevamente se constituirá en uno de los pilares del progreso del país. Dicha declaración se dio en el marco de una interpelación que le realizó un ex ferroviario, quien le hizo ver las notorias pérdidas económica ocasionadas a La Calera por la disminución de este servicio.
1 de septiembre de 1993	Inician plan para mejorar Ferrocarriles	El presidente de la República, Patricio Aylwin, firmó ayer el decreto que pone en marcha un plan trienal de desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. El plan está concebido para el período 199-1996 y contemplan una inversión de 80 millones de dólares, orientada a la rehabilitación de infraestructura y equipos. También incluye una transformación institucional que incluye la privatización del área de carga y la racionalización de su dotación de personal, que se reducirá de 6500 a 5000 funcionarios. El plan contempla el saneamiento de la deuda de arrastre de Ferrocarriles, que asciende anualmente a 75 millones de dólares, y una compensación anual a la Empresa a partir de 1994 como equivalente al monto de subsidio que se entrega al transporte carretero por la vía del no cobro de la inversión vial. Con respecto a esto, Germán Molina, titular de la cartera de Transportes, señaló que el plan se basa en criterios de coherencia, desarrollo sustentable y realismo que permitirán a la Empresa, en un plazo de tres años, gozar de buena salud y proseguir en su desarrollo; Ignacio Echavarría, presidente del directorio de FF.CC., anunció que se transferirá una parte mayoritaria del área de cargas, que representa el 70% de sus ingresos, junto con llamar a licitación internacional para la venta del 51% de la nueva empresa de carga que se creará este mes como filial de FF.CC.
3 de octubre de 1995	Merval se constituye hoy en S.A	Merval se constituye oficialmente en sociedad anónima, pasando a ser dueña de los bienes y activos de FF.CC. del Estado, siendo una entidad autónoma que podrá asociarse con capitales privados. En este sentido, se indica que la nueva ley faculta a las filiales de Ferrocarriles licitar servicio de cargas como pasajeros, además de los activos como convoyes o maestranzas, entre otros.

9.2 Transcripción de entrevistas

9.2.1 Entrevista uno

Entrevista uno

1. Entrevistado 1 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1950-1983)
2. Entrevistado 2 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1959-1986)
3. Entrevistado 3 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1953-1983)
4. Entrevistado 4 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1950-1983)

E: Ya, la primera pregunta (0.6) ¿Qué tipo de cambios, en cuanto a su vida laboral en EFE, comenzó a visualizar una vez instalada la dictadura cívico-militar?

E1: Eh::: (0.3) En un principio no me di cuenta, si no que::: (0.3) en varios años más, ahí me di cuenta (0.2) uno de los porque podría haber empezado esta situación, eh::: eh::: (0.4) En esa época, eh::: la Empresa de los Ferrocarriles recibía eh::: (0.2) la parte del Gobierno, y pagaba <todo lo que era relacionado con la Empresa>, y a contar de esa fecha más nueva eh::: empezaron las reducciones de personal, de::: y eso, nos indicó, o por lo menos a mí me indicó (0.2) y cómo habían asumido los militares, había un buen ministro de economía (0.4) ¿Cómo se llamaba? (0.5) un caballero que era pelaito.

E2: No:: yo ahí no me acuerdo.

E1: YA, claro, entonces empezaron eh:: la Empresa tuvo que empezar a:: (0.3) funcionar, y tratar de vivir con lo que estaba dando (0.2) en esa época la Empresa, a autofinanciarse (0.4). Esa fue una de las causas que cambio todo el sistema (0.4) el sistema económico. Hubo reducción de PERSONAL (0.3), nosotros tuvimos que cumplir más funciones (0.8). Eso sería a mi entender, fue una causa eh:: que después le paso a todas las Empresas del Estado (0.2) todas tuvieron que comenzar a funcionar así (0.3) a:: cambiar el sistema.

E2: Acá me pregunta qué tipo de cambio en cuanto:: (0.2) a su vida laboral ¿en lo personal? Así lo entendió yo.

E: Claro, siempre las preguntas son desde sus vivencias.

E2: Mira, el personal más que nada eh:: (0.3) o en mi caso, la inseguridad:: laboral, porque se dio que::, tal como decía acá el señor (E3), de repente hubo mucha delación de gente:: contra los compañeros, por (0.3) problemas a lo mejor personales que teníamos:: uno con otro, te acusaban de una cosa (0.3) pero la inseguridad en el fondo es esa que:: hasta cuando tu podías (0.3) estaba en riesgo tu seguridad de trabajar. (0.5) Yo salí:: (0.2) ¿te acuerdas le ley de disminución de personal? Un poco o te vas o te vas ((sonríe))

E3: Bueno, lo que a mí me tocó era:: (0.3) estaba en Pichidanguí, eh:: rumores, porque nosotros por allá era bien poco lo que (0.2) lo que sabíamos, como para acá, que estaba Quillota, toda esta parte central (0.3) pero llegan los rumores que iban a comenzar a suprimir estaciones, y echar personal para fuera (0.3). Del principio nosotros no creíamos (0.3) si el ferrocarril funcionaba a todo full, pero habían rumores muy grandes que:: que los militares, <le debían favores a los camioneros> (0.1) y a:: los camioneros principalmente (0.4), porque ayudaron a derrocar a Allende (0.3) entonces había que pagarle ¿y quiénes les hacía la mella? (0.2) Ferrocarriles le sacaba la carga po (0.4) y había una guerra entre:: entre los camioneros y Ferrocarriles, subían las tarifas en Ferrocarriles (0.2) todo se iba al camión, pero subían las tarifas en el camión y todo se iba al ferrocarril. Entonces nosotros nos dijeron <que iban (0.2) a haber supresiones> (0.4) bueno, yo (0.2) no tenía por qué temer, total, nunca fui eh:: de ningún partido político, no tenía problemas en ese sentido, así que no (0.3) ni tampoco nunca fui un mal empleado, que tuviera muchos sumarios, nunca los tuve, así que no:: (0.3) al principio no me afectó nada (0.2) rumores sí, más o menos uno siente que le puede pasar algo, uno nunca está seguro (0.4) <cómo fue después, que nos dimos cuenta después, que comenzaron a eliminar el personal> (0.5) estando yo mismo ahí, a un niño lo eliminaron, me fue a remplazar él (0.2) me fue a remplazar al descanso, cuando yo llegué después del descanso llaman, y me dicen:

- Está fulano de tal ahí

- Sí, le respondí

- Dígale que se ponga a la línea (0.3) <y ahí lo echaron, que ya no trabaja más aquí> (0.4) <yo le dije ¿qué paso?>

- no sé po, me echaron, me dice, me echaron.

- ASÍ ERA.

Así que era (0.2) más que nada en ese momento, para mí era:: algunos problemas nomas, que no pensaba que me podía pasar a mí po, siempre uno (0.3) al principio fue así (0.5) pero después ya empezó la grande, a frenar (0.3) fui el último jefe de Estación de Pichidanguí po, <suprimieron la Estación> (0.2) la suprimieron por un error, pero se suprimió po.

E: ¿Cómo un error?

E3: Conversó el inspector de Calera con el grupo de personal de Coquimbo:: (0.2) y le dijeron que POSIBLEMENTE se iba a suprimir Ferrocarriles, es decir, la Estación de Pichidanguí (0.3) y él lo tomó cómo que era cierto po (0.3) llega a dar la orden, y me dice:

- Miré en 15 días más se cierra la Estación de Pichidanguí, así que cargué sus cosas porque se viene a Calera.

- Bueno, le dije, cargué y me vine. Cuando estoy en Calera me llaman:

- Sabe que va a tener que venirse para acá.

- ¿Por qué? Le dije

- Porque no está suprimida la Estación. ((risas))

Quedó la escoba allá po (0.3) si hay cuadrillas (0.3) estaba al lado el automático, había que controlar ese, el Longotoma ya no estaba ¿quién lo controlaba? (0.4) Así que pasan los días, y todavía están en veremos conversando en Coquimbo (0.3) a los dos días después me dice ya, se suprime nomas, se

acabó (0.3) y me quedé en Calera. Así era, era::: (0.2) conversaban a veces, llegaba el telegrama y sacaban a la gente pa' afuera (0.4) Pero como le digo, lo único que siento que::: al principio no le tomamos el peso nosotros (0.3), yo creo que nadie (0.3) empiezan a verse más pa' Santiago, en partes grandes, nosotros éramos partes chiquititas nomas (0.3) llegaban los rumores (0.4) nos llegó encima la cosa, y se nos vino encima la::: incertidumbre ¿qué era lo que iba a pasar con nosotros? (0.4) Y por eso te digo, yo le había dicho, apenas cumpla los años ME VOY ALTIRO AL OTRO DÍA. Y estaba con descanso, cuando se abre eso que dice usted (0.2) médico (0.4) y ya están, ya están todos cocinados. Se comenzó a reducir el personal (0.2) y se hizo un convenio con los trabajadores, con los médicos y con Ferrocarriles para que::: todas las personas que tenían sobre 20 años podían jubilar, incluso hasta más (0.2) porque antes se jubilaba de 15 años po (0.2) le daban 15 sueldos, si jubilaba con 20 años, le daban 20, pero se podía jubilar (0.2) y ahí nos metimos nosotros. A mí no, yo no tenía necesidad de ello porque tenía 33 años po, pero estaba trabajando todavía.

Así::: (0.3) me acuerdo que fuimos a Barón ¿se acuerda usted? Fue en Barón fue, se reunieron todas (0.2) las jefaturas ahí, los médicos y nosotros, DE A UNO PA' ADENTRO (0.4)

- ¿ya usted quiere jubilar?

- Sí

- ¿ya qué es lo que tiene?

- Mmm::: <quiero jubilar> (0.2)

- YA, <pongámosle que está enfermo de la espalda> ((risas)) ya, váyase. ((toce))

(0.6) Cuando entré había uno de Coquimbo, y::: de jefe de personal estabai' tu (0.2) cuando entro me dice:

- <Hola don (E3)> me dice,

- ¿y quiere jubilar?

- SIPO, le digo yo

- ya::: ¿oiga don (E3) hasta cuando quiere trabajar? (0.3)

- Hasta::: todo este mes, hasta Marzo, porque quiero pescar el aumento. Hasta el 20 nomas (0.3) No es ni siquiera conversar con el médico, PA' FUERA NOMAS. (0.4) Pero al principio eso fue, como le digo, no nos tocó altiro a nosotros.

E: ¿y cuánto tiempo más o menos paso, hasta que comenzaron a ver las cosas que pasó?

E3: Cuando ya empezamos a ver las cosas que se echaron a perder, fue más menos como un par de años (0.2) que ahí comenzaron a suprimir de las estaciones más chicas (0.3) empezaron a reducir personal, incluso a mí::: yo era jefe de Estación nocturno (0.2) suprimieron el servicio nocturno (0.3) y al jefe de Estación de día lo mandaron a El Melón, y a mí a jefe de Estación de ahí, uno solo (0.3) ya habían en muchas partes, los nocturnos los comenzaron a eliminar, de ahí empezó (0.3) los ayudantes, lo menos personal posible trabajando.

E4: Ya (0.3) el día del golpe militar (0.4) <me habían enviado a remplazar al jefe de Estación de El Melón, cercano a acá (0.8) tomé mis pancitos y todo lo que llevaba para comer a El Melón, porque ahí estaba remplazando al jefe de Estación (0.2) ¿cómo me voy? Me fui a pata' si ya estaban ya (0.3) no es lejos, pero es fregado irse a pata, y::: no me fui por la ruta (0.4) sino, cercano a la ruta del tren, y llegué allá po. >Y allá estaba de jefe de Estación titular< (0.3) don Juanito, >después le voy a decir el nombre<, mayor que yo, más días también trabajados, y me dijo Juanito: "hasta aquí nomas llevo yo", era comunista (0.5). Yo que le iba a decir que sí, que no, si era opción de él, así que, me dijo, me dio la mano: "quizás volveré o no", me dijo: "me voy a fondear, pero en la noche yo me voy", no me dijo dónde. (0.4) Y quedé en la Estación pues, y en seguida nomas llegaron los señores, después como las 12 más o menos del día, 12 y media, 1, llegaron (0.3) (.hhh) con metralleta (0.2), y todo lo que correspondía, y yo no había hecho nada, si yo estaba cumpliendo con lo que me había ordenado la Empresa nomas, donde trabaja yo, y me dijo: "aquí se cierra", (0.3) ya había cortado, ya había cerrado ya la ruta para ir a buscar el material que transportaba ferrocarriles (0.4) me dijo:

- así que SE VA NOMAS.

- Pero vaya a dejarme, le respondí.

- NO, me dijo.

Y me fui a pata nomas, a mi casita, allí estaba la compañera (0.2) <mi compañera que se fue después, hace muchos años que se fue, digamos hace dos años que se fue, había dos niños ya> (0.6).

Y AL OTRO DÍA, hubo que volver po', allá po ((risas)) (0.2) por lo menos ahí ya se portaron mejor ya, porque por lo menos hubo un saludo, de los señores uniformados. (0.5) ¿usted cree que me pasaron algún poquito para tomar choca? No pues, NADA. (0.3) Y ahí, tuve que partir para mi casa otra vez, pero ya no fue a las tres, cuatro de la tarde, de noche ya. ¿Y EN QUÉ SE IBA UNO?

E2: HABÍA TOQUE

E4: sipo, y en la casita tampoco había, si estaba la compañera, y no había vehículo, nada (0.2) <y me fui a pata otra vez> (0.3) Llegué cerca de las doce allá. (.hhh) Y ASÍ SUCESIVAMENTE, hasta que terminó mi labor de reemplazo ahí y::: (0.5) me vine para la casa. (0.5) Fui, y había un inspector de Ferrocarriles en La Calera (0.4) no me acuerdo el nombre del señor, (0.2) y ese día había día de pago, QUE BONITO, HABÍA PAGO, PORQUE HACIA FALTA LA MONEDA, (0.3) sobre todo cuando hay niños (0.3) <y llegó al otro día, y fui a buscar el paguito a la Estación> (0.3) y no figuraba, y figuraba otro colega mío, es de acá también (0.3) <SIN SUELDO> (0.2) “puta que hacemos” (0.3) (.hhh) así que pedimos permiso, Luis se llamaba, ya me voy a acordar el nombre, de aquí, de este sector, vivía al frente, murió si él (0.3). Y nos fuimos a Santiago a ver qué pasaba con nuestra plata (0.3) y llegamos allá, sí, llegamos allá, al sector que correspondía, nos hizo pasar un señor uniformado: “ya, vamos a ver, ¿qué les paso a ustedes? (0.4) Aquí no se ha despachado ningún documento de pago para las dos personas, usted y el otro colega”. (0.2) Y nos vinimos, volvimos a las casitas, y al tercer o cuarto (0.1) AL QUINTO DÍA, retornamos pa’ allá otra vez (0.3) <ahí ya nos trataron con bronca>, “PUTA QUE SON, SON CARGANTES USTEDES, NO LES DIJERON QUE NO HABÍA PLATA”, <pero si no tenemos plata señor, no nos han pagado> (0.2) Y miraron ahí, e hicieron venir a un señor de mayor categoría: “a ver ¿qué les paso?”, nos preguntó, sin gritos él (0.3) esto, y esto nos pasó señor. Tuvo la gentileza de llamar a otras secciones, principalmente donde se originaban los pagos (0.2) (.hhh) <y no teníamos plata> (0.5) <y nos fuimos pa la casa sin plata> (0.2) Y NUNCA NOS PAGARON ESE SUELDO (0.3) fue triste, pero yo, <SIEMPRE ME HA GUSTADO EL TRABAJO EN FERROCARRILES DEL ESTADO> (0.2) ni aun cuando me pasó esto, que fue hartito triste, y no nos pagaron, hasta el día de hoy. (0.2) Eso es lo que puedo contar

E: ¿Y a qué se debió? ¿Cómo se reincorporó?

E4: No, si yo seguí trabajando acá, pero esa plata no me la pagaron nunca (0.3) de ese mes. (0.3) NUNCA SUPE POR QUÉ, y ya no iba a ir a hueviar otra vez.

E2: Capaz que le meté una bala si iba a hueviar otra vez ((risas)).

E: Sigamos con la pregunta dos (0.4). Vamos de nuevo en el mismo orden, pregunta dos: ¿Qué hitos reconoce, en el desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, durante la dictadura cívico-militar? ¿Los podría narrar?

E1: ¿Qué Hitos?

E: Claro, hitos, cómo por ejemplo algún cierre de Estación que a usted le impactó o::: algo en general dentro de la época que le haya llamado mucho la atención.

E1: Sí, ahí empezaron el cierre de algunas, varias estaciones, eh::: (0.4) Uno notaba altiro que iba a más todavía, y así fue, está comprobado ahora que así fue la::: (0.3) el cierre de estaciones. >Yo no, yo no tuve problemas, yo era jefe de Estación en Catapilco< (0.3) Había bastante movimiento, el tiempo pasó, no me di cuenta, no tuve problemas tampoco, el jefe de la plaza militar era un sargento de Carabineros, que éramos hartito amigos ahí, no tuvimos nunca problemas. (0.2) Al contrario, prestaba la bodega cuando llegaba o cuando llegaba empresas a trabajar les prestaba la bodega:

- Ahí a hablar con el sargento, le decía.

- Listo jefe, ningún problema, me decía. (0.5)

También, como jefe de Estación, teníamos siempre mucha convivencia con el comercio, así que no sufrimos tampoco de::: (0.2) DE NADA. <Todo pasó volando para mí, no me di ni cuenta> (0.3). No, no era político tampoco, no era político, tenía ningún color político, no tuve ningún problema, y lo único que noté era que (0.4) fue ahí cuando comenzó la reducción general, se achicaron las estaciones, fueron anulándose de a poco, a lo que llegamos al día de hoy que después se cerró. (0.4) CUANDO UNO HABLABA CON UN INGENIERO, Y LE DECÍA: “MIRÉ JEFE, AQUÍ VAN A EMPEZAR A ROBARSE LAS CALAMINAS, LOS FIERROS DE LA, DE LA (0.2) CÓMO FUE PUES” (0.4). “Vaya a dar cuenta a carabineros nomas”, me decía. Fui a hablar a La Ligua en una oportunidad, varias veces, por los cierres, por los robos de las casas que estaban desocupadas, y::: y::: (0.2) el capitán de ahí, recuerdo muy bien me dijo: “mire señor, usted tiene las estaciones abandonadas, así que no me venga más a hacer reclamos que se le perdieron, que le robaron por la ventana, cosas así”. ((risas)) (0.5) No tuve problemas en lo personal con este::: este punto, no tuve problemas.

E2: ¿Qué hitos reconoce del desmantelamiento de la Empresa? Eh:: (0.2) para empezar nosotros, eh:: como Empresa estábamos catalogado como una empresa, como decía mi colega, de comunistas y socialistas, por lo tanto, éramos contrarios a:: al

E1/E4: AL RÉGIMEN

E2: al régimen, que en ese momento estaba imperando. (0.3) (.hhh) Y dejamos de ser una empresa de::: SERVICIO SOCIAL, PORQUE ESO ERA FERROCARRILES. (0.3) Porque el Estado financiaba::: compra de materiales, de, los pasajes de los usuarios, todo eso (0.2). Como se dijo anteriormente, había que comenzar a::: autofinanciarse, ya::: (0.3). Yo creo que eso, en el fondo, por ahí empezó el asunto del decaimiento de Ferrocarriles, ya::: dejamos de ser una Empresa de SERVICIO SOCIAL.

E1: SÍ, ASÍ ES.

E3: Bueno, yo (.hhh) (0.4) lo que recuerdo que nosotros, las primeras noticias que tuvimos fue que iban a empezar a suprimir personal y estaciones, por falta de::: (0.2) que Ferrocarriles no se financiaba, que::: se gastaba más en pagar los sueldos de tantos empleados, que tenía que tener menos. (0.3) >Entonces nosotros con Los Vilos hicimos un resumen< (0.2), un resumen, de todos lo que entraban, eh::: en entrada de, de plata de todo el mes (0.3) los famosos C2, se reunía todo el dinero, Y CON ESA PLATA, CON ESE DINERO, DE ESAS DOS ESTACIONES, LE PAGABAMOS EL SUELDO A TODOS LOS EMPLEADOS QUE HABÍA DESDE EL MELÓN HASTA, HASTA ILLAPEL, >CON ESAS DOS ESTACIONES NOMAS< (0.3) ASÍ QUE NO ERA CIERTO QUE NO SE FINANCIABA (0.3). Y nosotros hicimos esa, dimos a conocer eso, TSS NO NOS TOMARON NI EN CUENTA, NO ERA ESO, ELLOS QUERIAN SUPRIMIR NOMAS. (0.2) Así que ese trabajo que hicimos nosotros con Los Vilos, <que estaba ahí>, quedó ahí (0.3) nosotros lo mandamos por el conducto regular, que siempre se hacía eso, de Calera a Coquimbo, de Coquimbo a Santiago, (0.4) y::: al final, como nosotros éramos, como le digo, recién habían rumores, nosotros nos comunicábamos más con las estaciones del lado nomas po', porque::: no se podía comunicar por selector (0.2) >que selector es un teléfono que se escucha todas las estaciones, todas conectadas con la misma, levanta el fono usted y está escuchando< (0.2) así que por ahí no se podía conversar, porque los jefes también lo levantaba y lo escuchaban a uno conversando cosas que::: (0.2) de cualquier tema, y podíamos caer en desgracia. (0.3) Y eso fue todo nomas, de ahí eh::: nos dimos cuentas de que no, se iban a suprimir nomas, porque querían suprimirlo, nada más (0.3) por la competencia con los camiones, porque::: (0.3) que empezó a entrar los buses, los Andes Mar Bus, que fueron los primeros que corrieron pal' norte, y que el director de ahí, de nosotros, de Ferrocarriles, fue a inaugurarlos allá. (0.3) Yo no tenía nada que ver, si era de Ferrocarriles, no de transporte de carretera, y ahí ya no, AQUÍ ESTÁN METIDOS TODOS. (0.4) Así que, esa era lo único que podía saber sobre eso, en ese momento.

E4: <Hemos pasado> (0.8), <hemos pasado incluso lagrimones por todo eso> (0.3). Pero también (0.3) llegaron para muchos unos años buenos. (0.8) Siempre tenía ese aprecio, ese amor, por la Empresa en que yo trabajaba (0.2), hasta el día de hoy que no trabajo en la Empresa, pero sí me agrada (0.6). Se fueron muchos, muchos ferroviarios, que habían cumplido (0.3), otros no, y yo seguí en Ferrocarriles (0.4), y un buen día, abrieron la compuerta los jefatos, para (0.8) para que algunos, que pudieran ascender (0.5) y gracias a dios, me tocó a mí también ascender, ofreciendo algún puesto. (0.5) Pero antes, el caso mío y otros más, ofrecieron el puesto de inspector fiscalizadores (0.8) le digo al hombre: "acepto el puesto", pero enseguida llegó (0.3), llegaron notas: "hay cuatro vacantes", así que van a ir a sorteo >y nos hicieron un examen< (0.4). Se presentaron, se presentaron más, pero las vacantes eran cuatro nomas (0.5) y me tocó la suerte, que me tocó a mí también una, la segunda (0.4). Y vamos a Santiago ¿y usted cree que nos dieron plata pa' pagar pasajes, pa' pagar comida? NO, NADA, FUÍMOS. (0.8) Ya::: entre paréntesis, la compañeras, ya estaban más grandes los niños pues señor, ya también podían trabajar y aportar y::: (0.4) fueron dieciséis días, había que alojar allá po', era todos los días menos sábado y domingo. (0.4) Y llegó el día de la apertura, estos son los que se han hecho merecedores, estos no, y bueno, me tocó a mí. Y::: (0.3) a los diez días vamos trabajando, altiro nomas, de inspector fiscalizador. (0.8)

<Hartas penas se pasaron señor, fregados> (0.4), pero me fue bien, pero una parte de tristeza y rabia fue que iba trabajando a cargo, (0.3) fiscalizando un tren al sur, PARA QUE LE DIGO TODO LO QUE SE VEÍA AHÍ SEÑOR, LE VOY A DESCRIBIR UNA NOMAS, UNA DE LAS COSAS (0.3). Revisando, el que habla, el conductor del tren que va con uno, y un asistente (0.4) subimos, empezamos a revisar los pasajes (0.4), recién saliendo de::: (0.3) recién saliendo de::: (0.3) Alameda, Buín, Paine, Hospital San Francisco, Graneros, Rancagua (0.2) de Rancagua, de Rancagua saliendo

(0.3) (.hhh) pasamos pa' allá, los pasajes, los pasajes (0.4) el baño, el asistente (*golpea la mesa imitando el ruido del golpe a la puerta del baño*) (0.3) está ocupado, ah ya, ahí se quedó el asistente, porque si uno va a fiscalizando, tiene que fiscalizar todo po (0.4). Así que la mitad del tren ya lo habíamos revisado, me volví para atrás con el otro colega (0.2) y todavía estaba ocupado el baño, así que le dije al asistente: “abra nomas”, y abrió, salieron dieciséis, hablando en la misma lengua, dieciséis huevones del baño (0.3) tienen que haberse colgado, hasta arriba (0.4) “la plata, el pago”, ninguno pagó, ninguno había pagado (0.3). En ese entonces se podía, ya se podía llamar a las otras estaciones, llamé a San Fernando que es la próxima y donde hay, hay más capacidad (0.2); le dije lo que pasaba allá, y el jefe, el jefe de Estación en San Fernando también (0.4) puso su parte, llamó a más gente (0.4) <y los pescaron a todos>. Ellos ya estaban, habían llamado a los carabineros, y ahí todos (.hhh) presos po. (0.4) Eso es lo que le puedo contar al respecto.

E: Sigamos con la pregunta tres...

E3: Antes, sobre ese curso que dice usted, para inspector fiscalizador, eso::: nosotros, (0.3) yo tengo muy mal recuerdo de eso, porque me tocó ir, pero no sabía nada que estaba todo cocinado po. (0.4) La circular quincenal decía, que se inscribía, tantos años de servicio y fuimos a Santiago, por quince puestos.

E4: Sí, quince primero.

E3: <veamos, fuimos veinticinco más o menos, llegando allá nos dicen solamente hay cuatro> (0.3) Y de los cuatro, no sé el caso suyo, si está así o no (0.3) está todo listo, nosotros servimos de comodín y se armó un boche pa' que decir (*risas*), un lio que hubo ahí, bataola, porque no nos entregaron ni siquiera la hoja de examen, ni siquiera la hoja de examen. (0.4) Y la nota, siempre le dan la nota, cuales son los malos, cuales son las respuestas malas, no lo quisieron entregar (0.2) Entonces ¿qué es lo que hacemos? nosotros no aceptamos, sin saber cuáles son, dijimos (0.4) y usted mismo en la pizarra diga, hágalo, y veamos si está bien o mal (0.3) <no lo hicieron tampoco, estaba listo y por eso empezó la pelea>. (0.5) Una pelea grande ahí, los de Coquimbo agarraron pa' que decir, tenían más fuerza ellos, (0.4) poco menos que la madre le sacaban a los que estaban ahí haciendo de profesor po (*risas*) (0.2) Yo no, nah, dije yo, >ya esto fue así, serví de comodín, pero me tocó venir, me están pagando viatico, bueno<

E2: Y aprendió (*risas*)

E3: <Me voy a Pichidangui de jefe de Estación, pa' que me voy a poner a pelear aquí, si no voy a sacar a nada> (0.4) Y::: estuvimos ahí, yo estuve en la casa de mi hermana (0.3) (.hhh) >menos mal que estaba la casa de mi hermana, donde iba a comer y alojar, pero la rabia es que estaba todo listo< (0.4) porque estaba de ahí, personas que habían ido a cursos como tres veces y habían salido mal años atrás, y llevaban tanto tiempo trabajando que le tenían que dar un título po' (0.3), el mismo título que el señor Zapata ¿se acuerdan? <Que hizo esa misma pega, durante años, tenía que pasar a título ya, empleado tantos años tenía que pasar de puesto>. (0.5) Y nos vinimos nomas, mal recuerdo que tengo de ese curso, (0.4) que después me favoreció, muchos años después, porque el profesor que estaba ahí era el jefe de Coquimbo, el señor Tabilo, era profesor ahí (0.4) <y me dijo si me podía quedar de profesor en Santiago, y le dijo no> (0.2) y cuando quisieran hacer una arreglín aquí en Calera, vino Miranda, un jefe de Estación que había, me dice: “parece que allá le bajaron puntos a usted, a usted, a Pareja y a un conductor del norte, para favorecer al cuarto” (0.3) que tampoco voy a decir quién es, no vale la pena, para que pase él adelante en la lista, y le llegó claro po (0.3) <primera vez que me bajaban un punto a mí, y le dije al de El Melón (0.3) en la misma igual, conversamos entre los tres, “también”, “ah parece que nos bajaron a todos”, (0.3) y después Miranda me dice: “a usted nomas porque necesitan el puesto”. (0.4) Y una vez Tabilo fue a Calera, fue a saludarme y me dice:

- ¿Cómo le va don (E3)?

- Mal po, le dije, mire lo que me paso, y yo supe, le dije yo, que era pa' arreglar a fulano de tal, y aquí me bajaron.

- ¿Quién le contó a usted? Me preguntó.

- Un empleado, uno que estuvo en reunión (0.3) <¿y usted estaba en reunión? Le dije, y el conductor de allá le dijeron que era complicado por el reglamento y usted fue profesor de reglamento>

- ya, dijo, voy a ir a ver éste caso en Coquimbo, porque muchas veces a la reunión va a un rato y se va a trabajar.

- Después llegó y me dijo:

- “ya usted es el jefe de Estación nocturno en Calera, se acabó, no va a pasar nadie delante de usted (0.4) y me favoreció muchos años después. (0.5) Y claro, en esos cursos que dice usted, estuve,

estuvimos, (0.2) en esos cursos que hacían venían del sur, tenían que pagar estadía, los del norte, Coquimbo, y la Empresa pagaba viatico, pero el viatico no lo pagaba inmediatamente.

E2: Al mes después

E3: CLARO (0.4) Pero eso, la historia que nos tocó a nosotros.

E: Ya, la pregunta tres dice: ¿Qué parte de la función social de la Empresa, a su juicio, se le quitó durante la dictadura cívico-militar (1973-1990)? Comente las dos que más afectaron a los trabajadores según su visión.

E1: En ese período, fue (0.2) se perjudicó al público que utilizaban los servicios de (0.2) de la Empresa (0.3) y al personal le afectó por las bullas que corrían, de que se cerraba (0.2) que esto se iba a aquí (0.3) que iba a empezar a salir gente, eso fue lo que más se notó en ese período. (0.3) El perjuicio que se le hizo al público nomas, que usaba los servicios de la Empresa, y nosotros que también tuvimos ciertos problemas por (0.2) por bulla nomas, traslado:::, que se corría, se terminaba un servicio, el otro, no, más no (0.3) no notamos, por lo menos yo no lo noté. (0.3) <Esas fueron las dos cosas>.

E2: A mi juicio la::: (0.2) lo principal es que::: (0.3) tal como se ha dicho, se le quitó::: a la Empresa eh::: (0.2) de ser una Empresa de servicio social en beneficio de los trabajadores, (0.3) porque era::: tarifa rebajada, para que::: todos los trabajadores viajaran, eh::: (0.3) y a los trabajadores, que se nos quitaron ciertos derechos económicos (0.2) >que eran aguinaldo que nosotros teníamos, derechos que habían sido GANADOS LEGALMENTE< (0.3) (.hhh) pero todas esas cosas se abolieron y::: simplemente no, nunca más se cancelaron. (0.3) Sí, en el fondo, es prácticamente eso, la parte económica nosotros como trabajadores. (0.3) Pero el más perjudicado fueron LOS USUARIOS.

E1: Los usuarios, claro.

E3: Bueno ahí la:::, tal como dijo (0.2) <las personas las que::: no, había ya> (0.2) en ese tiempo ya estaba la carretera panamericana, así que la competencia con ellos era grande, pero ellos quedaron ellos dueños de todo, entonces Ferrocarriles ya decayó, empezó a decaer, ya. (0.3) Empezaron a suprimir, y ya nosotros eh::: no quitaron la mayoría de, las, las garantías que teníamos po, teníamos pase, teníamos ascenso, teníamos mejores precios, teníamos en fin, una serie de (0.3) <y eso ya no empezó a correr>. (0.3) Y lo peor pa´ nosotros, como trabajadores, como, fue que nos (0.2) paralizó los ascensos, (0.2) nosotros cada cierto tiempo, cada dos años, ascendíamos (0.2) y::: ascenso significaba más sueldo (0.3) PERO QUEDAMOS PARALIZADOS (0.2), durante muchos, muchos años no hubo más ascensos, no hubo más ofrecimientos (0.2) lo trasladaban a uno, pero con el mismo puesto nomas, con la misma plata (0.2), y antes no, un traslado significaba más dinero, más grado (0.2) <y eso fue lo que más nos afectó a nosotros. (0.4) Nos costó mucho asimilar eso.

E4: En tiempos de:::, (0.2) cuando (0.3), estuvo de Director General un señor, (0.2) en Santiago, de Director General de Ferrocarriles (0.2) eh::: parece que lo nombró::: ¿quién lo nombró? Alguien lo nombró, no me acuerdo en este instante (0.3). Ese señor (0.7), <para muchos, me incluyo, fue nefasto (0.3), en este período que estamos conversando:::

E: Puede ser ¿Federici? ¿Darrigrandi?

E3: Nooo, Federici no.

E1: Había otro, por los Andes Mar Bus.

E2: Darrigrandi puede ser

E3: Darrigrandi, el que andaba metido en los Andes Mar Bus.

E4: Ese, el <Roberto Darrigrandi Chadwick>

E2: Sí, el Darrigrandi.

E4: Ahí fue.

E3: Sí, Darrigrandi, por ahí el nombre

E4: Era eh::: era militar (0.3). A simple vista no se casaba con nadie, (0.4) pero después siempre se van sabiendo las cosas pues, que::: (0.2) incluso eh::: (0.8) repartía lo que conversaban, a mí no me consta, pero conversaban los colegas que::: (0.3) a lo más grandotes, si él era el más grande, si era el Director ah::: (0.3) a los más grandotes (0.2) los beneficiaba po señor. (0.3) Entonces, todo eso, <a uno (0.3) como que le causa, no envidia señor, no> (0.2) PERO LE CAUSA UNA ESPECIE DE RABIA, ¿POR QUÉ ASÍ? (0.3) <Yo nunca supe, por qué se portó así este señor>, y::: principalmente, <con los que estábamos trabajando ahí>. (0.3) Eso le puedo decir yo nomas señor.

E: Sigamos con la pregunta 4 (0.3) esta dice: ¿Cree que fue un propósito de la dictadura cívico-militar desarticular a los ferroviarios, como parte activa de la clase trabajadora?

E1: SÍ (0.2) esa fue una de las causas del que::: se desarticularon los ferroviarios, <porque acá se trabajaba>, bueno (0.5). Nosotros teníamos aquí en Calera una planta de vitrocha, eh::: resulta que llegaban a veces veinte carros del lado sur, digamos (0.2) y de este lado venían, DIEZ NOMAS (0.3). Entonces para hacer el canje, no teníamos, no teníamos boggie completo, porque habían pasado, porque habían pasado al norte muchas vitrochas, y por este lado no. (0.3) Eh::: resulta que, teníamos que empezar a canjear, a pedir aquí a Los Andes, boggies que nos faltaban (0.3) ese fue uno de los obstáculos que tuvimos aquí en la planta de vitrocha. Y eso desarticulaba el canje eh::: (0.3) ahora, aquí en la Estación de Calera, hubo::: (0.2) donde están los desvíos de la::: ¿cómo se llamaba?

E2: ¿las vitrochas?

E1: No::: (0.3) el desvió que había aquí, de la planta ((*chasquido de dedos*)) (0.2) ¿cómo se llamaba esa que estaba aquí en Calera? (0.2) que tenían estos, que tenían un, un, un desvió aquí (0.3). En la parte, en la parte (0.2) sur, que elaboraban aquí:::

E3: >donde estaba las líneas, había tres líneas ahí::: para hacer los cambios de boggie<

E1: Sí, si, NO, NO, AQUÍ, HABÍA (0.2) una empresa que::: trabajaba con (0.2) que hablamos endenante' nosotros (0.4) >¿Cómo se llamaba esta Empresa que trabajaba aquí con:::? ¿cómo se llamaba esta cuestión?

E3: No era la Cemento Melón po

E1: No, no, aquí al lado (0.5) estaban tres, bueno ya, pongámosle aquí, los tres desvíos de allá fuera (0.5). Había 40 carros, detenidos ahí, porque no teníamos boggie para pasarlos pal norte (0.2). Y la orden que me habían dado a mí, de que le diéramos preferencia a la carga eh::: (0.2) como harina, papa, <y le dábamos e íbamos juntando carros aquí> (0.3). Y resulta que una vez, vino un Director, señor, un Director de::: (0.2) nuevo que había llegado de Venezuela, (0.2) un señor de apellido, ¿cómo se llamaba? ¿se acuerda?

E4: No, si no:::

E1: BUENO, la orden que teníamos era de aguantar esos carritos ahí (0.2) y lo fuéramos tirando de a poquito, no se podía porque no había boggie, no había boggie. (0.4) Ese fue el obstáculo más grande que tuvimos los trabajadores aquí en Calera. (0.3) Y, en una oportunidad vino un Director y revisa el patio, y me dice:

- ¿de cuándo tiene parado estos carros aquí? ¿de cuándo están parados aquí?

- De tal fecha, le respondí.

- Cómo se le ocurre si esto está malo, el servicio está malo, me dice. (0.2) Si el servicio no funciona es porque el jefe es malo, (0.3) a mí me dijo. (0.3) ¿Cómo se llamaba? DARRIGRANDI CREO QUE ERA.

E2: Darrigrandi llegó de Venezuela

E1: ÉL ERA, DARRIGRANDI, CLARO (0.5) (.hhh) Estábamos en el norte aquí, arriba de los carros, andaban dos ingenieros, más el, los ingenieros de Coquimbo, y los de aquí, de Barón. (0.3) Así me dijo delante de todos nomas (0.3) Señor, le dije, me dijo, si el servicio no funciona ES PORQUE EL JEFE NO SIRVE, USTED NO ME SIRVE AQUÍ (0.2) en la primera que tenga lo mando a cambiar. (0.3) Señor, le dije, yo no soy el responsable aquí, soy un medio, soy un mando medio nomas, yo no

soy responsable (0.3). LA ORDEN QUE TENGO YO, ME LA DAN LOS JEFES DE COQUIMBO. (0.3) Entonces, comenzó a hablar, a tirar (0.2) no groserías, sino palabras fuertes, (0.3) los trató mal a ellos también, y al ingeniero (0.4) Y ME MANDÉ A CAMBIAR AL DÍA SIGUIENTE PORQUE TENÍA LOS 30 AÑOS. (0.4) Hable con la asistente social, que me había prometido eh::: (0.3) cualquier problema que tuviera (0.2) (.hhh) Entonces yo le dije: “quiero irme señorita” (0.3) ¿cuánto era que se llamaba? (0.3) Que estuvo mucho tiempo por el norte, aquí con nosotros esa niña, (0.3) bueno (0.3).

- ¿Y qué es lo que quiere don (E1)?, me preguntó.

- Quiero irme señorita, le dije.

- Ya, mañana, dijo (0.3). Hoy día habló con el doctor de::: Barón, y le pido que::: (0.3) porque tenía que trabajar yo, por reglamento 3 años más, >así que me mande a cambiar altiro<. Altiro, llegue el mismo día, al día siguiente con una licencia de, de:::, de dos meses, por un problema de salud. ((risas)) (0.2) Sí los jefes ya estaban, ya estaban dando (0.3) AH, lo que le dije yo a Darrigrandi, era que yo no estaba ator, atornillando al revés, SON LOS JEFES, LE DIJE, DIGASELOS A ELLOS. (0.3) Y ahí fue cuando les dije, así que todos (0.3) y los jefes me hacían así ((gesto de guardar silencio)) ((risas)).

E2: quédate callado ((risas))

E1: Así que fui y hablé, cuando se fue el hombre, (0.3) la señorita ahí me pidió la hora al día siguiente (0.3), estaba saliendo a las cuatro de la tarde parece, con (0.2) veinte días de licencia (0.2) y me mandé a cambiar po'. (0.3) Y YA HABÍAN EMPEZADO CON ESTE PROBLEMA (0.3) porque si fue un problema (0.4) ¿CÓMO NO IBA A SABER UNO, CON TANTOS AÑOS TRABAJANDO AHÍ QUE CONOCÍA TODO AL DEDILLO? ¿CÓMO PUDO ACTUAR? ¿QUÉ ES LO QUE VA A HACER EN ESTE CASO? COSAS ASÍ (0.8) (.hhh) Estaban, los niños que estaba también en, por ejemplo eh::: (0.2) el caso de él, con don (E4) que estábamos ahí, eh::: (0.2) nosotros éramos buenos funcionarios, sacrificados, (0.3) eso fue, eso nos perjudicó a nosotros los trabajadores. (0.3) La falta de::: equipo, de coordinación, no (0.3) eso fue nomas lo único que tuvimos.

E: Sigamos por acá.

E1: <Darrigrandi>

E2: Eh::: respecto a la pregunta yo puedo decir de que, SÍ, en el fondo::: este::: (0.3) GOBIERNO ((irónicamente)) (0.3) su idea era desarticular a los sindicatos ferroviarios que eran bastante poderosos, porque:::

E1: SÍ, TAMBIÉN.

E2: porque::: si parábamos Ferrocarriles, paralizábamo::: s en el fondo al país, aun cuando habían camiones, nosotros teníamos la capacidad de::: TRIPLE, de transportar eh::: (0.3) <todo lo que se moviera dentro del país> (0.4). Nosotros teníamos esa capacidad, entonces eh::: si desarticulabas a lo:::s sindicatos (.hhh) los DEBILITABAN PO', (0.2) entonces::: no íbamos a poder paralizar la Empresa, entonces eh::: (0.2) EN EL FONDO, SÍ, FUE ESA, FUE ESA LA IDEA DE::: (0.6) (.hhh) porque::: <los sindicatos eran sus enemigos como para hacerles movimiento, y para paralizar el país en ese momento>

E3: Sí, eso de que::: (0.2) se trató de eliminar Ferrocarriles de hecho, porque::: nosotros, yo era jefe de Estación de ahí (0.3) llegó un auto, me acuerdo, con personal (0.3) nos dijeron, “ya, todos los boletos, todos lo:::s libros, todo eh:::” (0.2) un montón ahí en la línea (0.3) pescaron todo, dejaron (0.2) boletos, derechos para hacer avaluó, documentos, y prendieron fuego. Y VENIAN DE TODAS LAS ESTACIONES (0.2) (.hhh) con eso nosotros quedamos solo movilizandando trenes de carga, nada más (0.3). Si venían pasajeros no se podía, no había nada (0.2), ni para hacer avaluó si venía carga, para mandarlos (0.3), así que quedamos con puros trenes de carga nomas (0.3). Entonces, e:::sa ERA LA MUERTE DE FERROCARRILES (0.4). Y::: de ahí, nosotros eh::: (0.2) cada día se iban suprimiendo más, más, más e iban quedando menos, menos, menos y::: sin saber hasta cuando po' (0.2). Así que eso afectó a nosotros, y afectó al público. (0.2) <Ya no teníamos trene:::s de pasajeros, no viajaba nadie> (0.3), y tampoco podían embarcar mucha carga, porque no teníamos documentos nosotros de la carga que::: eran grandes cantidades, carros completos que seguramente salían de Calera (0.3) y nosotros, al menudeo como era antes nomas (0.4). Ya::: a tal punto que no teníamos ni siquiera un papelito pa' escribir después, po:::rque todo se quemó po. (0.4) Así que eso fue lo peor

que paso, ya::: en pleno proceso (0.3) más adelante se vinieron otras cosas que aquí estoy viendo, y ya vamos a conversar.

E2: Eh::: quisiera adicionar a lo que dice el colega que::: el día que se suprimió el automotor de Calera a La Serena, que salía a las veintidos horas de acá, de Calera (0.3). En ese tiempo estaba trabajando en la vigilancia (0.3), AL DÍA SIGUIENTE:::, EN LA MAÑANA, APARECIERON LOS TUR BUS A LAS PUERTAS DE LA ESTACIÓN (0.3) (.hhh) EN BUSCA DE LOS PASAJEROS QUE NOSOTROS TRANSPORTABAMOS. (0.4) Ese es un dato adicional, (0.3) se decía en ese minuto que::: una dama, una dama muy::: reconocida era:::

E3: LA DUEÑA

E2: Una accionista (0.4) la accionista principal de la empresa de Tur Bus (0.3) eso fue:::, ósea eso yo lo vi, estaba en la vigilancia, aparecieron inmediatamente los buses.

E: Y cuando dice “una dama muy reconocida” ¿a quién se refiere? ((risas))

E2: Estoy hablando de::: doña LUCIA PINOCHET.

E3: Y compañía familiar.

E2: Exacto

E3: De bencineras también dueña y::: de todas esas cosas. (0.3) Y claro, eso nos afectó al público y a nosotros.

E: ¿y qué opina usted en cuánto a la pregunta? ¿Cree que fue un propósito de la dictadura cívico-militar desarticular a los ferroviarios, como parte activa de la clase trabajadora?

E4: <sí, si fue eso> (0.8) mataron al servicio ferroviario (0.4) <¿y cuánto costaría haber creado el ferrocarril? (0.3) de Iquique, de Santiago a Puerto Montt, y::: la cantidad de estaciones (0.3). En todas las estaciones había servicio, ya fuese de carga, ya fuese de pasajeros (0.6), <mataron el tren> (0.8), <partiendo por, y Alameda fue la última por ser la Estación más grande> (0.7). <Lo Espejo, San Bernardo, Nos, Buín, Linderos, Paine, Hospital, San Francisco, Graneros, Rancagua> (0.9). <todo, todo fue, gradualmente muriendo> (0.4). Entre paréntesis, no sé a quién dar gracias (0.3) ahora, hay un par de trenes que circulan ¿no sé si habrá visto usted? (0.3) actualmente.

E: ¿actualmente?

E4: Sí, actualmente.

E3: Para Temuco.

E4: <Para Temuco> (0.3). Fue una alegría, para quienes hemos sido ferroviarios señor (0.4), pero es un tren o dos, (0.2) muy poco (0.4). Ahora, ¿por qué motivo? Yo nunca me he podido explicar señor ¿por qué motivo mataron el tren? (0.3) <¿cómo no lo dejaron un poco más?> (0.8). INMUNDO FUERON ESTOS HUEVONES, <lo único que le puedo decir yo señor, los que fuimos ferroviarios>. (0.3) Y otra gente que haya viajado en tren, también (0.3), nos han echado de menos pues señor, y es notorio, también decían ellos (0.4), <pueden hacer algo ustedes pues, para que vuelva el tren> (0.2), ustedes y muchos más, tan jóvenes ¿O NO?

E: Sí, yo pienso que sí (0.2), sobre todo hoy en día que hay tantos problemas con los combustibles, trenes eléctricos sería lo ideal.

E3: Eh::: para el sur, lo que yo sé, es que hay dos trenes que corren, a Talca y el otro a Temuco. (0.3) Yo viajé en el de Temuco cuando fuimos a Chiloé (0.3), como ferroviario me gustó, no quise irme en bus hasta Temuco, y de ahí para allá (0.3). Y ahora se está hablando de que::: e:::l próximo año, este año que viene, ya se hace (0.3) se piensa hacer el tren bala de::: Mapocho al Puerto po' (0.3) e:::n menos de una hora creo.

E2: cuarenta y cinco minutos.

E1: < cuarenta y cinco minutos >.

E3: Eso ya::: está prácticamente establecido, porque hace mucho tiempo (0.3) de eso se está hablando que::: >volver a conectar el de Mendoza también<.

E1: Se iría por aquí, por Maipú y llega a::: Casablanca.

E3: Casablanca, y de ahí al Puerto.

E1: Claro, al puerto.

E3: Y ahí son dos líneas (0.3) una línea para pasajeros, y otra para carga.

E1: El cargero.

E3: Van hacer (0.2) no la misma línea para las dos cosas, cargas (0.3). Y eso es lo que ahora está en proyecto, y se está hablando.

E1: Sí.

E3: Parece que ya están en, en licitación.

E1: Sí, ya está andando.

E3: Así que eso, en cuanto a lo (0.3) que pueda volver de a poco. >Estratégicamente ferrocarriles es mucho, mucho mejor que::: que::: las carreteras> (0.4). Nosotros teníamos carros que eran las RC, que se abría totalmente un lado y cabía ahí las tanquetas, cabía dos, dos tanquetas completas, y se podían bajar, y::: un tren podía transportar treinta, cuarenta carros con dos tanquetas cada uno. (0.3) >¿En cambio usted en la carretera?< (0.3) Lo mismo en pasajeros, ochocientos, mil pasajeros en un solo tren; y para transportar en carretera ¿en buses? (0.3) a los militares en caso de un conflicto, serían hartos buses, hartos (0.3) >entonces ferrocarriles es una cosa muy, pero muy importante en cuanto a estrategia militar< (0.4) y nosotros nunca comprendimos porque se eliminó, cuando eso era (0.4) el, nosotros teníamos conflicto con Bolivia, teníamos conflicto con Argentina (0.3), y con Bolivia después (0.4). Entonces si uno piensa como militar, no era tan buen militar, porque yo no puedo eliminar lo que me va a servir. (0.3) Eso es lo que puedo:::, me acordé lo que estaba diciendo de los buses.

E: Sigamos con la pregunta cinco, <está dice> (0.3), ¿Cómo recuerda el proceso de cierre de la Red Norte, y de qué manera, según su visión, repercutió en la ciudad de La Calera?

E1: Resulta que::: en una oportunidad, eh::: (0.2) como nosotros teníamos planta de vitrocha, siempre estábamos pendiente de eso, y::: y::: nos quedamos pillados (0.3) porque aquí, ni Los Andes, ni Valparaíso nos prestaba (0.2) nos canjeaba a veces, de vez en cuando, nos pasaba (0.3). (.hhh) Pero en una oportunidad, eh::: viene un funcionario del, de aquí de la zona, ah::: venía de Antofagasta, y me contó que ahí en Baquedano, estaba lleno de vitrochas, vacías de carros nortinos, y dice::: estaban vacíos. (0.3) Entonces yo le pregunto eh::: (0.2) esta misma información se la doy a un ingeniero, no::: no me acuerdo como se llamaba el último que venía aquí, eh::: (0.2) “no:::”, me dijo, “que mentira, que aquí, que allá” (0.4) y el cabro que me había dicho: “no:::, está tapado de vitrocha”, y resulta que cada (0.3), los carros que llegaban aquí a Calera, eran carros sin pintura, viejos y en mal estado (0.3) pero las vitrochas que pasaban para allá eran pintadas, en, en última reparaciones y esas, esas demoran mucho en volver para acá, eh:::, eh::: (0.2), explicó el por qué no teníamos vitrocha, que aquí en la planta no funcionó, no funcionó, (0.3) tss, funcionaba, funcionaba, trabajábamos a tres turnos (0.3) los tres turnos. (0.3) >Pero eso fue una de las causas, de las causas> (0.3) nos dábamos cuenta que la Red Norte tenía que morir, que hasta aquí nomas llegábamos. (0.3) Esa fue la causa::: >¿por qué nos perjudicó a nosotros? Porque nosotros éramos, porque nosotros de la ciudad de La Calera teníamos la planta< (0.2) y era la única que había en la Red Norte. (0.3) Ese fue el punto cinco.

E2: Mira yo::: en realidad de la Red Norte yo no tengo mucho conocimiento, porque::: yo siempre::: >trabaje aquí en la primera zona< (0.2), el único contacto que tuve con la Red Norte fue haber sido::: haber tenido vigilancia acá e::n los patios, pero mayormente de la Red Norte yo no::: >no tengo ningún conocimiento, disculpa ahí no te puedo aportar nada<

E: Entiendo, si como les decía al principio, esto se centra más en la experiencia de ustedes.

E3: >¿Cuál es el punto? Que me perdí<

E: La cinco: ¿Cómo recuerda el proceso de cierre de la Red Norte, y de qué manera, según su visión, repercutió en la ciudad de La Calera?

E3: Ah ya::: (0.2) nosotros que estábamos para la línea que se le llama, después jugó mucho lo que::: (0.2) porque era Calera el que mandaba po, aquí::: se despachaba un tren, nosotros teníamos que::: tenía que pasar por la Estación nuestra, y si no salía nada de acá, nosotros no teníamos que atender a nadie, no teníamos trabajo. (0.3) Así que Calera el que mandaba, era el patrón de nosotros, porque aquí también estaba el jefe también, el jefe que nos, era el inspector de transporte. (0.4) (.hhh) Entonces Calera, la principal Estación de ese tiempo y::: nos perjudicó en ese caso. (0.4) Y eso de las vitrochas que dice usted, resulta que ahí conocimos los carros argentinos, que empezaron a llegar, que eran malísimos (0.3) FERROCARRILES DE ARGENTINA, MALO MALO ALTIRO (0.5) (.hhh) ¿y sabes que les pasaba a ellos? Nosotros le mandábamos carros vitrochas con 3 frenos, y ellos apenas tenían uno, no los devolvían po, lo único que les interesaba a ellos (0.3) pagaban la multa, porque ellos ocupaban esos carros allá.

E1: Ellos lo ocupaban.

E3: Entonces a nosotros nos tiraban unos carros chicos que eran de madera, que andaban en el suelo nomas ¿se acuerda?

E1: Sí, malos, malos

E3: Y RE MALOS (0.3) entonces eso se echó a perder por mala política de comercio también (0.3) <porque nosotros sabíamos que en Argentina carro que pasaba no volvía, meses, meses se demoraban en devolverlos, y::: preferían pagar la multa antes de devolverlos> (0.4). Nosotros teníamos, teníamos buen elemento de, de, todo metálico con freno de mano, freno de aire, freno de::: muy buenos, y grandes (0.3). <Entonces eso fue, eso fue las cosas que:::> nos echaron a perder a nosotros en, en la línea, que ya no había carros, no había carros, no había trenes, muy poco.

E4: <¿Qué más puedo decirte yo?> Da pena (0.3) e incluso algunos lagrimones, a quienes hemos sido ferroviarios, hemos sido testigos de una verdadera confabulación que hubo con Ferrocarriles, (0.4) aquí en La Calera teníamos de todo (0.2) <de todo señor>. Lo único que::: algo nos perjudicaba era la trocha de metro, (0.2) no era de 1,676 como es en el sur, pero aun así Ferrocarriles de:::, del, al año que estaba transportando, eh::: la carga (0.2) >con decirle que por ferrocarriles se transportaba los animales, al mismo norte, ¿porque no se lo llevaban los señores camioneros? porque algunas jefaturas de los grandotes ellos también tenían relación con los más grandes de afuera del transporte<, (0.3) aquí hubo incluso de los que éramos más, más honestos, eh::: hubo lágrimas cuando echaron a perder la Red Norte y no hubo más carga (0.3) ¿por quienes? yo creo que los señores mandamases tuvieron culpa, y culpa grande en todo lo que ha pasado (0.3) y::: nos perjudicó a todos pos señor <¿qué más le puedo decir yo?>

E: Eh::: Sigamos con la pregunta seis.

E4: La seis.

E: Esta dice (0.3) eh::: Con respecto al accidente ferroviario de Queronque: ¿qué recuerda de aquel día, y qué factores de responsabilidad ve en éste? ¿Podría narrar los acontecimientos?

E1: No, no, en este punto no estaba cerca del lugar eh::: ni conocí los antecedentes de este accidente, >no estaba, no estuve en él.<

E2: Yo me voy ((risas))

E3: Estás cocinado aquí (0.4). Yo puedo decir que:::, yo trabajaba en la Red Norte, entonces llegó una comisión, eh::: buscando personal, para, porque el selector de Mapocho se alargaba a Calera (0.2) y::: bueno, conversaban con nosotros, con varios y llega una orden de Santiago que yo tengo que ir a trabajar con el selector de Calera. Eh::: Entonces trabajamos ahí, y teníamos el problema que trabajábamos con gráficos, entonces nos robaban los alambres, y nos jodían con los alambres de éstos

de:::: (0.2) >los primeros nos jodían con los de cobre, pero luego nos colocaban estos alambres de pasto nomas<, y::: se, y con la neblina, oh los oídos de nosotros, pa que decir que sufrían, eh::: entonces, siempre habían problemas de robos de:::, de cable, (0.3) yo dije YA, “yo me voy a ir, no quiero trabajar más porque en estas condiciones cualquier día va a haber un accidente y vamos andar metido nosotros, en este lío”, porque::: se movilizaba por teléfono público, se robaban los alambres, quedábamos aislados y por teléfono público, en ese:::, en ese tiempo habían señoritas que atendían, nos hacían la gaucha y::: cuando había por allá, por Ligua accidente, como Quillota, se había que movilizar, como cualquier Estación, entonces yo me:::, me retiré y yo ya jubilé digamos, (0.3) >y al poquito tiempo nomas sucedió el choque de Queronque<. (0.4) Que ese fue un, un desajuste que hubo, porque:::, porque la Empresa, el personal, no era el personal antiguo, ya no había personal como nosotros, de carrera, treinta años de servicio, veinte años de servicio, tenía personal muy joven, y a veces de servicio que no tenían nada que ver, (0.3) había por ejemplo unos que manejaban motos, los ponían a trabajar, entonces ellos no eran culpables de esas cosas, (0.3) y ahí una vez, ahí sucedió por lo que supe, que::: un, el empleado, hacía las veces de venta de boleto, movilizaba, y hacia todo el trabajo junto, y::: estaba en la boletería cuando venía un tren y llega uno de los, recuerda lo que te dije, que habían robado los alambres, toma la (sonido ilegible) que la tenía listita ya, es cosa de afirmar nomas, y::: >la tomó y se fue< (0.3) ese fue el choque que hubo ahí después, un desajuste entre las per, per, >por los robos de alambres<, (0.3) y la Empresa nunca, nosotros habíamos pedido radio, y nunca nos hizo caso, y eso fue (0.3) yo sé que luego le echaron culpa después a eso po’, pero los compañeros que estaban ahí también perdieron su trabajo, no siguieron trabajando la mayoría, y murió tanta gente ahí po’. ((se escucha la respiración agitada de E2))

E2: (.hhh) Ya:::, a ver, eh::: si, >como que me complica un poco el dar mi versión en lo que él ha conversado (0.3), según su conocimiento y su punto de vista, porque::: yo era el conductor de los trenes que chocamos< ya:::, yo era el conductor del auto, los, eh::: los automotores que traía de Valparaíso a:::, >en viaje a Los Andes<.

E3: <aclarar que no es el maquinista, sino el de atrás>

E2: Claro, ya iba a llegar a ese punto, eh::::, (.hhh) en Ferrocarriles el conductor es el jefe del tren, el que corta los boletos, que sé yo, toda esa cuestión (0.3) el tema es que:::, en el año 85, hubieron, >hubieron unos temporales acá en la zona< (.hhh) y eso daño los machones, que se le llama a las bases del, del, de::: los puentes ferroviarios, que cruzan esteros y ríos, y eso daño el machon, y::: por eso teníamos una sola línea (0.3) eh::: porque si tú, si tú vives acá sabes que de Valparaíso a Limache hay dos vías, ya, (0.2) (.hhh) una que se llama de subida, que era la que nosotros movilizábamos de Valparaíso a Santiago, y otra de bajada, de Santiago a Valparaíso, para ubicarnos (0.3) Por lo tanto estábamos movilizándolo con una sola línea, eh:::, eh:::, <el apuntaba sí efectivamente que las comunicaciones estaban muy malas>, (0.2) prácticamente por las mismo que decía, por el robo de:::, de:::, los cables de comunicaciones nuestro (0.3) (.hhh) lo que él decía el selector, que es la:::, nosotros llamamos selector a lo que es como el teléfono interno nuestro, ya. Eh:::, (.hhh) <al haber esa circunstancias, se movilizaba lo que se llamaba por emergencia que, llamábamos a la central de, de Calera, y tal como él decía se seguía un gráfico, y a esa autorización se le da un número, ya>, un número equis, y coincide de que, a esa misma hora, hay dos trenes que se juntan por decir, uno llega a Peñablanca y el otro llega a Limache, eh::: (0.2), y tiene preferencia el de mayor categoría, ya::::, que estaba categorizado, expreso, ordinario, locales, no. (0.2) <Ahora, en ese instante, mmm, nosotros>, yo llegué a Peñablanca, y::: yo suponía que tenían que darme la preferencia a mi tren, porque yo era de mayor categoría, (0.2) estábamos app quince minutos detenidos ahí, y::: vi la (sonido ilegible) libre, y dije <nos vamos, ya:::>, (0.2) recorrió cuanto serán, cinco minutos de Peñablanca, cinco u ocho minutos de Peñablanca a Queronque, ahí donde se produjo el accidente, ya:::, ¿lo puedo rayar? ((en referencia la hoja de entrevista))

E: Sí.

E2: Eh:::, aquí tenemos, se va a poner que éste sería Limache y::: éste sería Peñablanca, ya::: <en la línea, corrimos hasta aquí, pero aquí hay una curva, y acá inmediatamente tenemos una contra curva, entonces>, eh::: no sé qué es lo que paso, hay error humano, eso hay que reconocerlo, yo tengo mi teoría propia al respecto.

E3: Sí, sí.

E2: Sí, hay un error humano, hay un error humano, porque::: >se despacharon dos móviles al mismo tiempo<, (0.3) ahora la persona que estaba aquí en Calera que::: es donde estaba el control de tráfico.

E3: El selector.

E2: El selector, claro. Tendría que haber, eh::: visto él en su gráfico que estaba dando dos autorizaciones al mismo tiempo, porque dio dos autorizaciones al mismo tiempo, para que saliera el de Peñablanca hacia Limache, y saliera el de Limache a Peñablanca.

E3: Sí, es que ahí hubo un problema. Éste ((*señala la hoja*)) lo controlaba el puerto, todo este sector por qué:::

E2: No, no, no, no.

E3: Porque aquí se cortaba la línea.

E2: Todas las movilizaciones.

E3: No, en puerto, en ese momento.

E2: >En el Puerto no había ninguna oficina de control de tráfico, siempre se hizo en Calera<

E3: No::: Lo que yo sé es que en ese momento cuando se produjo el choque, como estaban cortadas las líneas, recuerdo, eh::: cortadas las líneas. >Cortaron, cortaron. Todo eso, todo eso<, (0.2) toda esta parte de aquí ((*indica la hoja*)) corría por cuenta de Mapocho, >ósea de Coquim, digo del Puerto<, y Calera que::: estaba acá, controlaba de aquí hasta Mapocho, porque estaban cortadas las líneas, no había como comunicarse, como se habían robado los alambres, no había nada.

E2: Mmm::: (0.4) (.hhh) Bueno, el tema es que me dan la salida a mí, >y de repente choque, un golpe fuerte< eh::: que se.

E3: En Queronque, claro.

E2: Y se sintió, >mi primer pensamiento es que nos habían puesto bombas<, porque estábamos en ese tiempo que::: nos ponían bombas en los puentes, en los postes, toda la cuestión, ya. Entonces, eh::: donde nos encontramos nosotros, nos encontramos aquí ((*señala la hoja*)), <por lo tanto, mis maquinistas, no tenían visión de acá, ni los de allá tenían visión de acá, ya>. Yo::: vengo con dos automotores, con doscientas noventa toneladas en pura, en solamente fierro, más, doscientos, cuatrocientos, quinientos pasajeros, entre los dos automotores, a ochenta kilómetros por hora, >entonces es imposible que en un trayecto cortito frene, porque se sabe que fierro contra fierro es difícil que frene inmediatamente< eh::: es distinto en la calle porque por último tú tienes, >doblai' pal lado<. Eh:::, pero, ahí esa parte, yo:::, me dejan

E3: Esta en la nebulosa.

E2: Me dejan en el aire, que no:::, que no:::, no controlaba Calera en esa parte.

E3: Yo no estaba, yo:::, yo ya había jubilado, pero como había, eh::: había colegas que quedaron trabajando ahí después me contaron, pero yo:::, yo:::, yo me había ido ya, yo ya no estaba metido en ese cuento.

E2: Ahora:::, lo que decía anteriormente, eh:::, la cantidad de gente fallecida, <oficialmente en ese minuto se dieron 68 fallecidos, a mí me tocó no contarlos, no constatar, pero sí ver> eh:::, como estaba por decir en buen chileno, la tendala, con gente, eh::: con gente, eh:::, mutilada por no, eh:::, y gente quebrada, un montón de cosas, eh::: (0.3) no tengo ningún temor en decir que años, años después, al año, al año después aproximadamente, fueron cien los muertos a consecuencia de la gente que quedó hospitalizada, que sé yo, pero oficialmente en ese minuto se dieron 68 muertos, eso yo:::, yo lo puedo decir con conocimiento de causa, porque yo era el que:::, el que:::, el que estuve ahí en el terreno mismo, >incluso, a mí me dieron muerto por tres días en los diarios, en la televisión, porque coincidió que el maquinista éste era del mismo apellido mío< (0.2) entonces lo que tú decías, eh:::, hay que hacer la aclaración, en el caso nuestro es maquinista el que conduce, eh:::, conductor es el que está a cargo del tren, del tren de pasajeros.

E3: Del tren de pasajeros

E4: Yo ahí, ya me había retirado ya, cuando paso esto.

E3: Yo también me había ido, pero alcancé a saber algo.

E1: ¿Ahora viene la séptima?

E: Vamos con la siete, eh::: En cuanto a la huelga ferroviaria de abril de 1988, con motivo de poner fin a las empresas externas de tipo contratista en EFE ¿qué recuerda aquella movilización, y cómo evalúa los resultados obtenidos? (0.3) Eh::: Con respecto a esto, si pueden recordar aquello hablen de aquello, o sino simplemente lo podrían hacer en función de la figura de Roberto Darrigrandi.

E2: Yo::: en realidad no tengo mayor conocimiento de la huelga, porque eh::: ya estaba fuera, eh:::, en cuanto a Roberto Darrigrandi, eh:::, yo lo único, como trabajador tomé conocimiento que no fue un muy buen, un muy buen director, no era un señor de muy buen trato con los, los trabajadores, (0.2) así que eso.

E3: Sipo, porque lo que es yo, yo::: >conocí al señor Darrigrandi, de casualidad en Pichidanguí<, yo era jefe de Estación, y estaba::: el señor, >el señor Romero <, (0.2) y esa vez, no sé si fue un terremoto, algo pasó que nosotros quedamos a oscuras, no había luz, (0.3) E:::ntonces estaba don señor Romero con una velita ahí nomás en la oficina, y salen dos señores, unos altos,>y yo venía pa' tomar el servicio<, me topo con ellos, y viene el señor uno de ellos, "te regalo la Red Norte" le dijo el otro, y "pa' que", perdone, "Y PA QUE QUIERO CAGAS YO". (0.3) Yo entré a la oficina, le dije, "oye quienes era que estaban hablando mal de Ferrocarriles", "es Darrigrandi y el otro subjefe", "¿cuál era Darrigrandi?" le dije, "el alto". NO QUERÍA NADA FERROCARRILES.

E2: Te lo regalo ((con ironía))

E3: NO QUERÍA FERROCARRILES, DECÍA, "PA QUE QUIERO CAGÁS". Ninguno de los dos, eh::: >entonces esa fue, ahí lo conocí de pasadita, de cruce, de nombre< (0.2) sí yo sabía existía ese señor que fue el, el, el. No, no, a Ferrocarriles no lo querían, querían liquidarlo nomas. Ya:::, eso.

E: Eh::: Sigamos con la ocho, la ocho dice: ¿Cuáles son las principales características del trabajo ferroviario y de los trabajadores de la empresa durante los años 1973 -1990?

E1: setenta y tres, noventa, eh:::, yo era funcionario de transporte, por lo tanto, conocía a todas las características del trabajo ferroviario. (0.2) Eso sería todo lo que podría decir.

E: ¿Y me podría decir algunas características, dentro de su labor?

E1: Por ejemplo cumplía funciones de:::, <de jefe de Estación>, de:::, después de, de inspector jefe, aquí en el sector de Calera, aquí tenía a cargo todas las, todas las, todo lo que fuera relacionado con transporte, movilización, eh::: esa era la característica.

E: Y por ejemplo, usted que trabajó desde antes de la dictadura ¿se daba una relación distinta dentro del trabajo?

E1: No, no, no, como le decía eh::: en transporte conocemos todas las labores administrativas, eh::: que tenemos que cumplir, por ejemplo jefe de Estación, eh:::, eh::: ¿cuánto se llama el personal que trabaja? Eh::: (0.3) administrativo, eh:::, como planillero, de todo, >como secretario, movilizadores, todo todo todo<. (0.3) Uno desempeñaba todas las funciones, era completo, y termina como inspector de transportes, aquí en Calera, título que teníamos aquí, que era eh:::, ¿cómo era? ¿cómo se llamaba? Eh:::, representante ¿cómo era el título que teníamos ahí? representante de:::, ah:::, >se me fue, se me fue< (0.3) del, del, inspector de transportes, coordinador operacional de los Ferrocarriles del Norte, ese era el título que llegaba uno a tener, en, en Calera. Así que era completo, se hacía de todo, todo, todo. <Tracción por ejemplo tenía un jefe de Estación, y un jefe de tracción>, eh:::, señales tenía otro, pero todos estaban a la, a la, a los pies de eh::: (0.2) inspector de transporte, uno era omnipotente ahí, conocía todo, y respondía por todo también, había que responder por, no, no tuve nunca problemas, siempre me fui, me fui como se dice con un siete. La única, EL ÚNICO PROBLEMA LO TUVE CON ROBERTO DARRIGRANDI CUANDO eh::: (0.3) eh::: le, le dije, no fui atrevido, sino lo que le dije yo, "entonces, entonces aquí todo el personal, de ingenieros" le dije, "está atornillando al revés, las instrucciones que me han dado a mí son otras, yo estoy cumpliendo otras funciones que yo no, no

me las, estaban, estaban haciendo cosas que no debían hacer”, A MÍ NO ME LO HABÍAN DICHO, pero seguramente a él, a ellos, le había dicho el ingeniero, “que haga esto y esto”, pero a mí me decían todo lo contrario, porque no estaba, el servicio funcionaba normal aquí, estábamos normal ¿NO ES CIERTO? A ustedes les consta.

E2: PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL TRABAJO FERROVIARIO. Yo principalmente, yo::: creo que todos estuvimos abocados a:::, a prestar el mejor servicio a:::, a nuestros clientes, a nuestros usuarios dentro de la precariedad, de:::, de:::, de elementos que teníamos (0.3) nosotros siempre los ferroviarios tendimos a dar el mejor servicio posible.

E1: Sí.

E2: Con lo que nosotros teníamos, eh:::, eh:::, el trato entre los trabajadores, <yo siento que siempre que todos fuimos así muy yuntas, muy solidarios unos con otros, tratando de proteger al compañero en algunas situaciones que podía verse involucrado>, obviamente no tapar cosas que no fuesen las correctas pero si siempre tratando de::: de ayudarnos unos con otros.

E1: Sí.

E2: Yo creo que eso:::, <esa es una de las características de los que fuimos ferroviarios, el, el compañerismo, la solidaridad del gremio>.

E1: Sí, sí, eso sí.

E3: Nosotros, éramos todo el personal eh::: <éramos antiguo, personal de carrera, nos conocíamos desde que éramos jóvenes>. Si entramos jovencitos nosotros ahí (0.3) cuando se llegaba a una Estación, era como llegar a una fiesta de cine (0.4) si era Ferrocarriles el único medio de::: de::: transporte, no existía la Panamericana, >la Panamericana se estaba recién construyendo, el 53< (0.4) un año después ya estaban haciendo los puentes, <faltaba poco> (0.2) en esos años entramos a trabajar (0.2) con máquinas a vapor. Tenía casi veinticuatro años, cumplí los veinticuatro en octubre, entonces uno era, tal como dice, todos conocidos, todos, como compañeros, luego como amigos. Entonces, eh::: antes en el 73 yo era jefe de Estación nocturna de Pichidangui, y me afectó, fui uno de los primeros, el primero, que:::, que suprimieron, eh::: el servicio nocturno de Pichidangui, (0.3) entonces yo reclamé, porque yo perdía el 50% de sueldo, <entonces como yo reclamé, y cómo era el primero, me dieron un grado más po> ((risas))

E2: Para que no patalee mucho.

E3: Claro, me pasaron a jefe de Estación de día, quedé solo ahí, y::: con el tiempo me sacaron, me mandaron a Calera, suprimieron la Estación de Pichidangui, y::: en Calera luego me pasaron a la Red Sur po’, que en la Red Sur ME PASARON, yo no pedí, me llegó una orden nomas de Santiago, a trabajar el selector, así que ahí trabajé y ya:::, y ahí jubilé. Así que del 73 pa delante, jubilé el 84, desde el 73 hasta el 84, y de ahí, no:::, (0.2) desaparecí de Ferrocarriles, iba a saludar a veces, muy pocas veces pa’ allá.

E1: ¿Usted estuvo ahí en Pichidangui antes que Heredia?

E3: ¿Quién?

E1: El pelao Heredia.

E3: Yo lo conocí a Heredia, eh:::, yo todavía no era, era como aspirante, a sueldo. Eh::: Heredia que tenía como DIEZ HIJOS. ((risas))

E1: Sí.

E3: Entonces le tocó.

E2: Es que no había ni luz eléctrica en ese tiempo, puras velas ((risas))

E3: Le dieron el, le dieron el título, el título de::: jefe de Estación nocturna de Pichidangui.

E1: De Pichidanguí era.

E3: Claro, y no pudo hacerse cargo porque, eh::: porque::: no pudo cambiar todos los hijos en las escuelas po', no aceptaban tanto niño, no había escuela ni en Quilimarí ni en la Estación, >había una escuela en la Estación también<. Así que pidió que entonces mandará un suplente desde marzo hasta diciembre, que en diciembre él ya tenía arreglado eh::: todos los niños en la escuela, y me mandaron a mí po', me mandaron a mí, y ahí conocí al hermano de Heredia, el Danilo.

E2: Danilo Heredia.

E3: Danilo Heredia, y Danilo Heredia decía, eh::: ¿cómo se llamaba el otro? Eh::: tenía un nombre el jefe de Estación, eh:::, eh:::, tenía un nombre, >pongámosle Danilo también<, y::: decía éste otro, el roto encachado pues, el roto encachado, y yo lo conocía por eso. (0.3) Después lo conocí cuando llegó, y yo le entregaba el servicio a Heredia.

E1: En ese tiempo yo estaba en Los Vilos

E3: ¿En Los Vilos estaba usted?

E1: Sí, en Los Vilos de ayudante, con el Araya, don Luis Araya, de Illapel.

E3: El jefe de Estación.

E2: Luis Araya.

E: ¿Sigamos adelante?

E2: Sí, por favor, que ando medio apurado en el tiempo.

E: Eh::: vamos a la nueve, dice eh::: ¿Cómo describiría las políticas del Gobierno de Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado?

E3: ¿La 9?

E: Sí, la 9.

E2: Yo tengo, yo:::, yo en realidad, no tengo mucho conocimiento de::: de, de las políticas que tuvo Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles, ya::: (0.3) pero, pienso de que sí a lo mejor tuvo la intención de:::, de:::, de poder hacer algo, pero no nos olvidemos por otro lado en que:::, si bien habíamos entrado en democracia, fue una democracia con amarres, en que el presidente de la República en verdad en ese minuto era la figura corporativa, representativa, ya::: pero en Chile el presidente de la república no es un tipo que pueda decir que esto se hace o se hace, (0.3) <no hay que olvidar que hay una cámara pa' diputados, hay una cámara de senadores, que, todo, todos ahí opinan al final y van, van retrocediendo, se van retrasando las cosas> Y yo en lo personal pienso que quizás tuvo buenas intenciones, de poder hacer cosas, pero no, al final lo que decíamos anteriormente, no se hicieron nomas.

E3: Don Patricio para mí, nos ayudó, ayudó porque:::, nosotros antes nos habían pedido un dinero a nosotros, nos descontaban que iba a ser devuelto ¿se acuerdan? Y nunca nos devolvieron el dinero, >nos bajaron el sueldo, porque había quebrado los bancos, no sé qué cuestión,< entonces nos debían una cantidad de dinero que fue como un 10%, y don Patricio nos devolvió de ahí pa' adelante nos devolvió esa plata, pero para atrás perdimos TODOS ESOS AÑOS, VEINTE AÑOS PERDIMOS EN LOS AUMENTOS DE SUELDOS QUE CORRESPONDÍAN DINERO, de tal manera que ahora nosotros tenemos UN SUELDO DE UN CASI 20% MENOS DEL SUELDO QUE TENÍAMOS QUE TENER, (0.3) >porque todos los años va ganando, y si no nos devolvieron nunca ese dinero, entonces de ahí todo lo demás, los presidentes que ha habido nunca más se han acordado de nosotros los ferroviarios que estamos jubilado.<

E2: El mismo caso de los profesores, porque a ellos y a nosotros nos deben.

E3: Nos deben ese dinero, y son grados, >y es dinero que nosotros no le regalamos a, al, a Pinochet.<

E2: <Fue un préstamo para la reconstrucción del país> ((risas))

E3: El único que devolvió, que devolvió algo fue don Patricio en ese tiempo que estaba él, y nadie más. Y ese es el único recuerdo que tengo de él yo.

E: Y ustedes ¿tienen algún recuerdo de Aylwin en cuanto a su relación con los ferroviarios?

E1: No, no recuerdo, yo estaba jubilado ya.

E4: También jubilado.

E3: Pero a los jubilados también nos afectó.

E1: Sí, también.

E3: Porque la jubilación de nosotros fue menos.

E: Y la pregunta número 10, centrada más que nada en el posicionamiento de los ferroviarios de La Calera frente al proyecto-ley presentado por el gobierno de transición democrática ¿recuerdan algo en específico?

E1: Tampoco tengo yo, no. No recuerdo.

E: Y en cuanto a la discusión parlamentaria de la privatización de EFE o el cambio de la Ley Orgánica de Ferrocarriles ¿poseen algún recuerdo?

E3: No, no recuerdo.

E1: Tampoco, no.

E3: Es que nosotros ya estábamos jubilados.

E1: Sí, estábamos jubilados.

E3: No entramos en las discusiones ya.

E: Ya:::, por un asunto de tiempo y como no estaban involucrados directamente en ese tiempo pasaré directamente a la 14, la 15 y la 16. Eh::: esto tiene que ver más con la evaluación que ustedes hacen como consecuencia de todo el desmantelamiento de Ferrocarriles, ya::: Entonces la pregunta 14 dice: Una vez consumada la privatización de la EFE: ¿Cómo se mantiene la tradición ferroviaria en una ciudad donde dicha profesión dejó de existir? ¿Usted, qué considera que perdió la ciudad al cerrarse ésta fuente de trabajo?

E1: No, yo aquí no. Yo estaba jubilado no me preocupe más de:::

E: Pero por ejemplo ¿qué considera usted que perdió la ciudad al cerrarse Ferrocarriles?

E1: Claro que se perdió, sí, se perdió. Eh::: habíamos muchos ferroviarios, mucha gente se fue, jubilaron, se retiraron, claro que perdimos nosotros, perdió la ciudad.

E3: <Calera está formada por ferroviarios y por fabricanos la mayor parte> (0.3) en ese tiempo cuando yo era joven no había una casa que no hubiera o un ferroviario o un fabricano, de la fábrica cemento, nosotros cuando yo entré ÉRAMOS QUINIENTO, entre todos, grandes si ustedes piensan. (0.4) Y la fábrica tenía unos dos mil y tantos trabajadores, que yo viví en la población cemento también. Entonces, todo eso se perdió.

E1: Se perdió.

E3: Ya::: Ferrocarriles desapareció, <quedaron las familias nomas, las familias, los herederos los que son, pero Ferrocarriles dejó>. Yo me acuerdo cuando llegaba al andén, llegaban los trenes, ERA UN MAR DE GENTE PO, CUBIERTO TODO, porque al principio cuando entré no había::: no estaba la carretera Panamericana, así que era en toda esa entrada en Calera, entraba mucha gente, todos venían

a Calera po', y empezó a ser grande, comenzó a crecer, yo recuerdo Calera CUANDO ERA UNA ALDEA, era solamente, >no había, no había ni siquiera agua potable, en la calle había de esas bombas, el año 42, y yo tenía doce años yo, y fue avanzando, no había agua potable, estábamos al lado del banco Estado, mi hermano era bombero, entonces ahí había agua potable< (0.3) Y con los años ya fue creciendo, Ferrocarriles era lo más grande que teníamos nosotros, y no solo nosotros sino que en Chile, y todo el ferrocarril daba a Calera un auge, ERA TREMENDO PORQUE IBA MUCHA GENTE Y MUCHO PASAJERO DE TODAS PARTES. Alojaban antes llegando al norte, alojaban ahí en toda la pensión, los hoteles, era mucha gente y todo se perdió po', después no, quedó la ciudad con otro acento porque ahora es harto grande Calera.

E2: Oye en cuanto a la:::, eh::: (0.3) mi visión en cuanto a la pregunta catorce, eh:::, yo creo que igual mantenemos un poco la tradición ferroviaria de Calera, porque todos nos conocemos, eh::: hay una sociedad en donde eh:::, todavía quedamos algunos, algunos socios, hemos tratado de:::, de, y se hizo, de que la Estación fuera declarada como, como, <ahí tengo la duda si Patrimonio Nacional o Monumento Nacional> (0.3) que se ha tratado de hacer, que ahí incluso mi colega anda con un librito que se hizo con la Universidad de Valparaíso más otras instituciones en que muchos aportamos nuestras ideas, nuestro conocimiento de lo que teníamos y de lo que fue Ferrocarriles en La Calera. (0.3) <Aparte de eso se perdió una tradición como era las venteras o palomitas que llamábamos, que ya me parece que queda una sola de las compañeras que trabajaban con nosotros> (0.3) porque al final eran nuestras compañeras también, por lo menos los que trabajamos aquí en la, aquí en la Estación de Calera que todos los días nos encontrábamos, era una, una tradición. Y::: (0.3) en cuanto a fuentes de trabajo, si también se perdieron muchas fuentes de trabajo, la gente, los porta equipajes, gente que llegaba cuando llegaban los animales, transporte de los animales, transporte de las, transportar la, transportar la carga, y eh:::, eso, porque no tan solo perdimos nosotros, sino que Calera en realidad es una ciudad multicultural, porque aparte de los ferroviarios y los fabricanos tenemos los amigos que venían del norte, de la calicheras, eh::: también llegaron aquí a Calera y se asentaron aquí en Calera, especialmente en el borde río que lo que es Aconcagua Sargento Correa, mucha gente que era de las calicheras llegaron aquí a Calera, eh:::, sí, Calera perdió bastante en ese sentido, recuerden que Calera es un polo central donde nuestra Estación distribuía al norte al sur al centro, eh:::, estamos a 111 km de Santiago, estamos a 75 km de Valparaíso.

E1: de Valparaíso.

E2: Estamos en La Serena en cinco horas, entonces sí perdimos harto. He dicho.

E: En cuanto a la quince, >todo esto va en función de lo mismo<: según su visión: ¿Cómo evalúa la reconfiguración que ha sufrido La Calera, sin la tradicional inserción que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado mantenía con la ciudad? >Y por el tema del tiempo dejo lanzada la dieciséis: En el tiempo reciente<: ¿Se han mantenido formas de asociación con otros ex trabajadores ferroviarios? ¿qué se mantiene y qué se perdió en cuanto a las formas de asociación?

E2: Sí, sí, quedan algunas. Una organización que por lo menos cuando yo empecé éramo:::s, como setecientos ferroviarios, setecientos socios, y en este minuto parece que vamos quedando ciento veinticinco socios, ósea eh:::, la baja de socios es más del 50%, que ya:::, >y va a llegar un momento que ya la asociación como tal va a desaparecer porque< ya:::, porque tu sabes que las asociaciones se mantienen con las cuotas de los socios y al no haber un socio, las organizaciones mueren, desaparecen.

E3: Yo pertencí a la:::, a la asociación de empleados de la, DE QUILLOTA. (0.3) Pero las principales estaban en Santiago, donde estaba la Federación de empleados, los maquinistas estaban en ese edificio, que ahora Quillota desapareció po, no existe.

E1: ¿No existe en Quillota?

E3: Sí, cuando se cerró la Estación.

E2: Como ochenta creo que quedan.

E3: Sí, sí, se fueron para allá pa' abajo que los encontré eh::: por allá por, por, cerca del Hospital para allá.

E2: En Pudeto está, está la oficina.

E3: Claro, antes estaban en la Estación. No, si de ahí se fueron para allá y yo no, no los.

E4: ¿Estaba Valero, el jefe de Estación?

E3: Valero, Olivares, estaban todo esos, se reunían ellos.

E4: Parece que falleció Valero ¿o no?

E3: No:::, pero eso, los últimos, yo los vi allá.

E1: A Olivares he visto yo ahí.

E3: Sí, a Olivares también.

E: Bueno, como estamos pillados de tiempo con esto concluimos la conversación. Yo les quiero agradecer el tiempo, la disposición.

E2: Espero de mi parte que te haya servido alguna cosa.

E: Todo lo que han dicho me sirve, como les decía, esto se centra en sus experiencias, y todo me ha servido bastante.

9.2.2 Transcripción entrevista dos

Entrevista dos

1. Entrevistado 5 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1970-1995)

E: Ya::: ¿comencemos? (0.3) la pregunta uno dice: ¿Qué tipo de cambios, en cuanto a su vida laboral en EFE, comenzó a visualizar una vez instalada la dictadura cívico-militar?

E5: Bueno, en mi caso, a ver eh::: (0.3) tenía tres años en la Empresa, nada más, entonces era una de las posibilidades que me eliminaran por poco periodo en la Empresa. Pero, eh::: me tocó vivir, eh::: tenía acceso a::: (0.2) todo era por radio, no había como está la tecnología hoy día, así que radio operadores las veinticuatro horas habían dos en Coquimbo, y yo tenía acceso, porque mi padre era el jefe de personal a todo esto en esa época (0.2) >y veía la lista que llegaban de exonerados, entre ellos le tocó a mi suegro, y todos por motivos políticos primero< (0.3) los primeros, los primeros eran por motivos de socialistas, comunistas, etc. Mi suegro era socialista, SOCIALISTA DE LA PURA BOCA, SI NUNCA ESTABA METIDO ((risas)) (0.4) pero::: toco ese detalle, ósea veía las listas yo, la presión que comenzó a llegar desde::: (0.2) del Departamento de Personal de Santiago, y eso era (0.2) a diario casi las listas llegaban de reducción de personal. Eh::: Lo otro que notamos altiro', al año, se acabó la carrera funcionaria, se acabó el aguinaldo de un mes de sueldo en Setiembre y Diciembre. Entonces, eso eh::: (0.2) todavía tengo grabado el año 72', no creo, el 73' encima no, el 72 (0.2) un aguinaldo de DOS MIL CIEN PESOS, ERA PLATA EN AQUELLA ÉPOCA PARA UNO, ERA UN MES DE SUELDO (0.2) me compré el living y el comedor con esa plata (0.4). Entonces, si uno compara hoy día, ERA PLATA, <pero se terminó todo eso>. Eh::: (0.2) me tocó vivir situaciones (0.2) desempañarme en lo que hoy día se llaman (0.1) se crean las secretarías regionales ministeriales, y por cosas que hasta el día de hoy no me explico, me mandan en comisión de servicio a la secretaria ministerial de Transportes, >sin saber que iba a tener el día de mañana relación con los colectivos y el Seremi acá de la quinta región< (0.3) y ahí conocer a militares, en la oficina de al lado estaba el coman (0.1) ex comandante de regimiento, y hoy día que está tan en boga Ariosto Lapostol (0.3) fue Ministro después de Pinochet y::: y::: bueno, ahora está metido en un lío (0.2) el teniente Ojeda, que::: era el delegado laboral que teníamos, militar, en Ferrocarriles (0.6) (.hhh) Además, paralelo a eso yo estudiaba en la Universidad Técnica del Estado, donde::: >un día que nos tocaba prueba de matemáticas a todas las carreras< (0.2) llegamos a la universidad, nos encontramos, estaba en el casino esperando la hora para entrar a prueba, y toda la gente en el segundo piso se acerca a los ventanales y mira y::: vemos la universidad acordonada con fuerzas militares (0.2) con metrallas, y entró en receso un mes y medio la universidad. (0.2) Fueron situaciones eh::: que nunca se imaginó uno, eh::: vivirlas, ósea me tocó vivir esa experiencia muy de cerca, compañeros que los llevaron detenidos, ahora viven en Canadá (0.2) uno socialista, el otro demócrata cristiano, el demócrata cristiano eh::: quedó shockeado porque lo llevaron con la .30 por las costillas a las tres de la mañana lo sacaron de la residencial universitaria eh::: al regimiento, y::: lo hacían cantar la batea a

uno, al otro brilla al sol, todo eso:: (0.2) esas cosas las viví muy de cerca (0.4) y::: terminé la carrera, < puedo decirlo también, la terminé BIEN, gracias a los militares > (0.2) porque::: me, me titulé en la universidad, y llegué a ocupar el cargo de jefe departamento, y tuve un Brigadier de ejército que::: en aquellos años cuando era jefe de regimiento (.hhh) de la unidades militares en Iquique, era el lugar teniente de Pinochet, entonces eh::: fue el brigadier Hugo Sepúlveda (0.2) con el cual al principio no nos entendíamos, porque yo estaba a cargo de adquisiciones y mantenimiento del Ferrocarril del Norte, y él quería todo que se comprará como que estábamos en guerra, OSEA NADA DE COTIZACIONES, NADA, ALTIRO, DIRECTO Y NO PO, YO TENÍA QUE CUMPLIR CON LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, LAS TRES COTIZACIONES O PROPUESTAS PRIVADAS O PÚBLICAS y::: (0.2) y::: nos entendimos después muy bien, eh::: hicimos buena amistad y gracias a él seguí en la Empresa cuando hubo cambio de mando de jefatura, porque llegó::: (0.2) un jefe que tuve, que era jefe de Departamento de Presupuesto que::: después lo echaron por malversación de fondos, eh::: (0.2) don Edward Thrave, lo digo, no hay problemas, eh::: (0.2) y gracias a ese militar, eh::: que asumió la Subdirección de Operaciones, eh::: (0.2) cuando fui a ver convaleciente de cáncer a mi padre a Coquimbo, me dio veinticuatro horas para que me fuera al Ferrocarril del Norte, en cambio, así no lo hizo con Nivaldo Tapia, que lo echó altiro, >todo el equipo que tenía el antiguo Subgerente de Administración y Finanzas, los echó a todos, y::: (0.2) él me salvó, y me fui a la dirección de abastecimiento, y::: bueno, y gracias a ese cargo pasé del rol público al rol privado de::: de::: de sueldo, donde tenía el público cincuenta horas extraordinarias y tenía a 70% de asignación profesional (0.2) algunas no eran imponibles, al pasar al rol privado como jefatura, todo fue imponible y gracias a eso tuve un buen pozo para poderirme jubilado con la AFP (0.2) esa es la parte resumen de Ferrocarriles para mí, inicial sobre todo.

E: Ya::: (0.3) en cuanto a la pregunta dos: ¿Qué hitos reconoce, en el desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, durante la dictadura cívico-militar? ¿qué me podría decir?

E5: Ahí, en esa etapa eh::: (0.2) como algo señale, de autofinanciarse, se le quitó la subvención a Ferrocarriles eh::: (0.2) me tocó estar, ver la parte de mantenimiento, varios años y::: no había presupuesto para comprar repuestos eh::: (0.2) locomotoras que:::, no se invirtió en locomotoras, las últimas que llegaron a la Empresa del año sesenta (0.3) estamos hablando ya, años ochentas ya, sin renovarse el parque eh::: incluso llegó a tal la situación que, en ese período que, que hablo yo, eh::: se hipotecó los pocos equipos que quedaban y::: las estaciones, Estación Puerto, Estación Mapocho, Alameda, todo eso fue hipotecado eh::: (0.2) se embargaron las cuentas de Ferrocarriles, yo estaba cerca de la gente de finanzas, así que estaba al tanto, eh::: prueba de ello es que no se pagó más con cheques, había que pagarse en finanzas en efectivo, pagaba la Empresa (0.2) < porque si depositaba los ingresos la Empresa quedaba pa' cubrir los déficit que tenía, las deudas, por lo tanto no depositó y había que pagarse directamente en eh::: ahí en Borja, en finanzas, los sueldos, en ese tiempo en Santiago >. (0.3) A ese extremo llegó la situación del auto (0.2) del autofinanciamiento que quiso aplicar el señor Pinochet, y::: (0.2) quitó las subvenciones, y quedamos en lo que está tratándose de hacerse (0.3). Posteriormente hubo planes, eh::: de todos conocidos, algunos que:::, que::: ya estando en democracia no fueron eh::: derechamente, utilizados los fondos para invertir esas locomotoras que se trajeron de España eh::: en malas condiciones, ya de segunda mano, todo eso fue un fracaso rotundo para el sur de Chile. (0.4) Y::: ahí están involucrados los señores políticos también, como estuvieron involucrados los señores eh::: algunos ingenieros y directores durante el período militar. (0.3) < Fue una situación que no dio pa' más hasta que se privatizó el 51% de la gerencia de cargas el año 90 y::: (0.5) yo ya me fui el 95' y ya estaba privatizado cargas, ahí Fepasa ya era eh::: (0.4) fue por el 93', 94' (0.3) la ley fue publicada el 92, tenía un período de transición el artículo, la letra A de tres años, y ya el 1 de octubre del 95' Fepasa ya era privado total en su 51% de acciones. (0.2) Eso sería.

E: Y volviendo un poco atrás en el tiempo (0.3) según su visión: ¿Qué parte de la función social de la Empresa, a su juicio, se le quitó durante la dictadura cívico-militar (1973-1990)? ¿me podría comentar dos?

E5: Eh::: eh::: >fue fundamental la supresión del transporte de pasajeros en la Red Norte, eso se terminó totalmente < y::: (0.2) también, eh::: (0.2) >la carrera funcionaria, ósea son cosas vitales que nos perjudicaron <. (0.3) Eso podría decir.

E: Ya::: (0.3) y frente a la pregunta número cuatro que dice: ¿Cree que fue un propósito de la dictadura cívico-militar desarticular a los ferroviarios, como parte activa de la clase trabajadora? ¿qué diría?

E5: Yo creo que::: eh::: ((suena su celular)) (1.6) eh::: yo creo eh::: (0.2) tal como hemos conversado, yo creo que::: (0.3) mirando desde el punto de vista de los milicos de aquellos años, de Pinochet, la

Empresa era un (0.2), era una piedra en el zapato pa' la estrategia del gobierno militar, porque:: éramos 28 mil funcionarios, mirados desde el punto de vista de ellos, LA MAYORÍA DE IZQUIERDA (0.4) (.hhh) entonces a ese gente hay que hacerla desaparecer, y:: (0.3) aplicó, eliminó el (0.2) el, la subvención, la Red Norte, eliminó los trenes de pasajeros de largo recorrido, la red (0.3) y no sé qué más quedaba de Ferrocarriles, eso sería para mí.

E: Sigamos con la pregunta número cinco (0.3) eh:: está dice: ¿Cómo recuerda el proceso de cierre de la Red Norte, y de qué manera, según su visión, repercutió en la ciudad de La Calera?

E5: Bueno, a mí me tocó, efectuar eh:: el estudio de:: los trenes de pasajeros en la red, con una oficina técnica que existía en el servicio de explotación regional en Coquimbo, y ninguna se financiaba, obvio, faltaba la parte social que:: era::, la había puesto el gobierno. (0.3) De ahí que se fueron suprimiendo, cada recorrido del tren de pasajeros, y:: también me tocó lo que se llamó el plan de re, re, redimensionamiento, >ósea el traslado de personal a la zona sur.< Y:: entre esos me tocó ser trasladado el 15 de enero, a contar del 15 de enero en la Dirección General yo fui trasladado de Coquimbo el año 1979, porque había que dejar la dotación al mínimo en la Red Norte, porque ya no había servicio de pasajeros, y:: la carga había bajada tal como he dicho, entonces no se justificaba una dotación mayor, eh:: Eso me dio la oportunidad para eh:: terminar mi práctica y titularme en la universidad, en la Maestría San Bernardo y en la Maestría San Eugenio, por eh::, y por circunstancias, eh:: llegué al Ferrocarril del Norte después, y volví al Ferrocarril Sur, eh::, por cosas que se fueron dando con el cierre definitivo del norte, de venderse, eh:: >y otras situaciones personales que al final me favorecieron<, me tocó esos traslados y acogerme a ese plan de::, a esa ley por la privatización del 51% de cargas el año 95', y:: >acogerme a la ley e irme indemnizado durante 20 años<, eso diría yo que::, en esa etapa pude experimentar. Eso sería.

E: Ahora bien, con respecto al accidente de Queronque.

E5: Yo tengo una versión diferente a los dos colegas (en referencia a los testimonios de E3 y E2 que pudo escuchar)

E: A ver (0.2) ¿me la podría decir?

E5: Tengo relación directa con esto yo, a ver, eh:: <todo los que trabajamos en tráfico, eh::, tenemos que sabernos el reglamento de movilización, y el reglamento de movilización, que es lo que::>, lo que yo le dicté la clase magistral a don Horacio Espos, y a Don, eh:: no me acuerdo el administrador de::, el administrador del Ferrocarril del Norte en este instante, ya me voy a acordar. (0.2) Y, el reglamento de movilización establece que si no hay comunicación, que no las había, ni selector, ni nada, porque estaba cortado el alambre.

E: Ya::

E5: <Entonces, entra a tallar la segunda alternativa, teléfono público. Que se usó, y si no hay teléfono público, en caso de emergencia viene la tercera, un señalero.> A un metro con torpedo y bandera, o farol si es de noche, y el vehículo lo sigue a esa distancia pa' que vaya a la vuelta de la rueda, pero esa es la única alternativa, dentro de las tres alternativas que hay. (0.3) <Se lo expliqué así al administrador, le llamó la atención porque ellos no sabían, les dije, si yo trabajé en tráfico y ese es el reglamento de movilización>. (.hhh) Ahora ¿por qué digo que me tocó directamente a mí? >Yo tenía que comprar el alambre<, estaba, eh:: que era adquisición y contrato de Departamento, y el alambre gracias a dios lo había comprado, ESTABA, ESTABA EN ALMACÉN BARÓN, ESTABA EN ALMACÉN BARÓN, >porque si no me habían cortado la cabeza a mí porque no compré el alambre a tiempo, con los setenta, ochenta, noventa, no sé cuántos muertos hubieron, no sé cuántos hubieron.<

E: 58 mencionaba la prensa de la época.

E5: Claro, entonces, eh:: cuando yo me enteré del accidente el, ese día eh:: >no, no, no lo relacioné lo del alambre y la comunicación<, sino que llegó en la mañana y me entero llegando a la oficina: “no sabís la cagá que quedó”, “y qué paso”, “esto”, “sí, si escuche noticias”. Y:: ahí fui a la administración, y le dije, “esto tiene que haber pasado”, y claro; <se comunicaron por teléfono público, tal como yo di la alternativa, me preguntaron si el alambre, “sí, sí está el alambre en Barón”, todo>, se cumplieron los tiempos de la adquisición, faltaba a continuación que trasladaran el alambre para que lo repusieran, ¿cuánto tiempo más puede durar? no sé, porque ya no es primera vez que lo robaban, si ya había, si era repetitiva la situación. (0.3) Y no solo ahí, sino que a través de toda la red,

entonces eh:::, se comunicaron, estaba distraído uno de los cabineros, porque cabina con cabina se comunicaron, eran movilizadores de cabina, y::: el otro entendió que le despacharan y el otro le estaba comunicando que iba a despachar él el tren, y ahí eh::: >ya me está diciendo que lo despache, y el otro, ya, le comuniqué que lo voy a despachar< ninguno se certificó que estaban los dos trenes en las estaciones antes, y ponerse de acuerdo, >¿cuál te despachó? La categoría, etc, etc, etc, o tanto rato que estaba este acá, que sé yo, hasta el destino que lleva el recorrido<, entonces no hubo eso, entonces ya pum listo. Ese fue, no había ninguna comunicación de alambre, se la había robado toda, <esa fue la situación.>

E: ¿La infraestructura ya estaba muy a mal traer?

E5: Claro, si se lo robaban todo.

E: Y ahora, con respecto a la pregunta siete que dice: En cuanto a la huelga ferroviaria de abril de 1988, con motivo de poner fin a las empresas externas de tipo contratista en EFE ¿qué recuerda aquella movilización, y cómo evalúa los resultados obtenidos?

E5: Mmm:::

E: Si no tiene recuerdo claro de esa huelga eh::: podría referirse sobre ¿qué recuerda de la figura de Roberto Darrigrandi? Pensando en que la huelga apuntaba contra él.

E5: Mira. No, si lo conocí personalmente, y tuve varios encuentros con él, <gracias a dios todos positivos, o todos, no conflictivos>. Mira, eh:::, eh:::, en una, eh:::, sé que trataba mal a la gente y el que se le atravesaba fuera, fuera, eh::: siempre andaba con el secretario, Comandante Orellana, ahora me acordé, secretario de Ferrocarril Sur, anota y listo, y pa' fuera, pa' fuera, <ósea él no dejaba alternativa, era déspota.>

E: ¿Ninguna cercanía con los trabajadores? Eh::: (0.3) ¿no dialogaba?

E5: Yo no:::, <a ver, yo te voy a hablar cosas que:::, que, que a lo mejor son desconocidas, pero a ver> Darrigrandi transportaba, tenía unas empresas lecheras al sur y las transportaba a una tarifa bajísima, eh:::, eh::: el producto para su beneficio, primera cosa, segunda cosa, Darrigrandi, vino el sí o el no y gracias a eso no está, tenía un hermano que era General de Ejército allá en Arica, era el amante de la Lucía Pinochet Hiriart, hija de Augusto Pinochet, eh::: (0.3) eran amante los dos, y los dos iban, el terminal de buses de Borja, iba a quedar en Mapocho, donde están eventos cultural, porque los dos iban a comprar la Estación Mapocho, todo eso se truncó en ese proceso que hubo a la democracia, ya::: (0.3) Ahora, el área mía, en mantenimiento del equipo rodante, hizo, de hecho la Contraloría lo sancionó con el 20% del sueldo por un período, por manejos irregulares, QUE LO SIGUIÓ HACIENDO EN CANTIDADES INDUSTRIALES, SI EL HOMBRE SE ECHÓ LA EMPRESA AL BOLSILLO, eh::: (0.3) cuando dije que entramos en cesación eh:::, de:::, con los bancos y todo eso, él era el Director, primero Gerente del sur y después Director General, (0.3) cuando se eliminó, se vendió el norte quedó, anexó todo. Eh:::, yo, yo la:::, estaba tratando de hacer memoria, como, ¿cómo tomé contacto con él?, y la verdad, eh::: y la verdad es que me encontraba en pasillos, en ascensores, “hola como está”, me venía a saludar, >cómo que éramos grandes amigos<, desconozco la situación, como también me pasó con el Brigadier, Director General de la Empresa, el Brigadier Jorge Correa Gática, nos encontramos en el ascensor, y nos saludó, eh::: <yo siempre he usado el pelo corto, quizás me confundió>, si trabajaba en los setimos piso, estaba la delegación militar, y yo le dije que trabajaba en el octavo en división de venta, en ese tiempo, de la Gerencia Comercial, y::: >y de ahí siempre me saludo también<, siempre hubo, y nos encontrábamos, en ascensores, en pasillos con el Director. Y::: con Darrigrandi, llega un día a las, a las dos pasaito, como las dos de la tarde, fiscalizando en la Dirección General, y el que no estaba en su puesto tarjeta roja al tiro, >por eso yo cuento esto, porque eso lo viví<. Y::: yo estaba, como ya había dejado el octavo piso, y ver, y estaba:::, estaba terminando de almorzar allá >y me pegan una avisa<, avisa el guardia para arriba, a los pisos, y bajó, y me instaló en mi oficina, y llega Darrigrandi con el, con el, Brigadier Hugo Sepúlveda, que le digo yo, que fue lugar teniente de Pinochet, padrino mío a todo esto ((*risas*)). Pero él, eh::: e'l no sabía tampoco que, que existía esa especie de relación de amistad con Darrigrandi, >y llegó allá, y le digo, “Hola don Roberto”, “Hola como estoy”,< y::: había un escritorio desocupado al lado, que era de una secretaria que trabajaba ahí, >que trabajaba ahí ocupando el espacio pero no tenía relación directa con ella en abastecimiento<, ¿y quién está aquí?, “fulana de tal” le dije, ¿y que?, “no, es que se retiró”, le dije yo. <Eso es lo que aprendí también en la Empresa> ((*risa*)), “ella se

quedó haciendo unos trabajos, eh:::, y de fotocopia, que sé yo, y se retiró más tarde a almorzar, así que ya debe estar por llegar, ya está en la hora de los 45 minutos de colación”, y, entonces me dijo, “siempre no falta la chiva para encubrir al otro” ((risas)), >me la tiro a mí, Darrigrandi, muriéndose de risa, y salió,< y después se desocupa el Brigadier de acompañarlo por el edificio, “oye me dijo, puta, ¿qué le conocí a Roberto?”, “bueno”, le dije, “nos vemos, aquí nomas, nada más, eh, en los pasillos, allá en, en Alameda, en Borja, o aquí en la Dirección nos hemos encontrado” y::: siempre había un asunto, como Jaime Contreras, Gerente de Cargas, pero más allá, entraba a su oficina y ya era, ya no era el mismo trato, pero, también lo conocí así le dije, y puta me dice, “buena la chiva que echaste” ((risas)). El Brigadier me dice, y paso piola, eh::: esa es la versión que tengo de Darrigrandi, pero yo sé que llegaba y cortaba cabeza al tiro, era, era y era déspota, sí, si eso, y venía de Venezuela, estuvo allá, vino de ingeniero, esa es la situación de don Roberto Darrigrandi.

E: Con respecto a la ocho, que dice: ¿Cuáles son las principales características del trabajo ferroviario y de los trabajadores de la empresa durante los años 1973 -1990? ¿qué me podría decir?

E5: <Aquí la Empresa, con la carrera funcionaria antes, conocías, conocías todos los servicios, tráfico, reglamento de movilización, en la administración en algunos casos>, eh:::, y bueno, eso te permitía, >primero atender lo mejor posible a los pasajeros<, y conocer a la, a la familia ferroviaria, si trabajabai en los trenes, conocías todo la red, la red que andaba en ese sector. (0.3) Me tocó trabajar muchas veces en control de tráfico en Coquimbo, y ahí, se conoce desde Diego de Almagro hasta Calera, y uno con los colegas conversa cuando no hay movimiento, echa la talla o sé cuentan copuchas, o preguntan eh::: qué sé yo, y::: y se va conociendo la gente, y después cuando salen los trenes, “hola como estay”, “hola”, entonces hay una camaradería. Eh:::, eh:::, en la zona frutifera de:::, de Ovalle por ejemplo, pucha en la época, hoy día hay tomate todo el año, pero en ese tiempo San Lorenzo, San Marcos, a la pasada de los trenes a los colegas le encantaba pasar, “y traete unas bandejas de tomates, de higo, damasco, la uva”, no, se pasaba bien, si era, eh::: ahí había harta camaradería. <Y si uno va más atrás en el tiempo, eh:::, de la, antes del gobierno militar>, también, había que comprar, había desabastecimiento, porque las cosas hay que decirlas también, y a través de los colegas conseguí que te mandaran, “oye, mándame, consígueme un quintal de harina de allá del Molino de Illapel”, listo, y::: traía harina pa’ Calera, pa’ Coquimbo, y::: así po, todo eso servía la camaradería que había entre los colegas. Eso sería.

E: Y en relación a la nueve que dice: ¿Cómo describiría las políticas del Gobierno de Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado?

E5: En el Gobierno de Aylwin tocó la:::, remodelar la Empresa y partiendo por eh:::, por sacar una ley, en la cual eh:::, el Estado tuviera atribuciones para privatizar parte de la Empresa, que:::, eso eh:::, se llevó a efecto en el período de:::, el año 95 >¿quién estaba de Gobierno en el 95?<

E: Frei Ruiz-Tagle

E5: ¿Frei?

E: Sí.

E5: Sí, ya Frei. Y::: se privatizó el 51% de las acciones a la, eh::: de cargas. Y ahí se redujo la planta de personal, de la Empresa en esa fecha, eh:::, considerablemente, yo calculo que por lo menos se fueron unos seis mil trabajadores acogidos a la letra A o B, de esa ley, eh:::, salió, eh::: publicada el primero de octubre del año 92, y:::, y::: tenía un artículo transitorio que expiró el primero de octubre del 95, a la cual yo me acogí con la letra A. (0.3) Y::: eso cambio mucho, cambio, privatizó lo que quedaba de cargas de Valparaíso a Puerto Montt, y lo, se adjudicó eso a la Empresa Fepasa, <Ferrocarril del Pacífico S.A> (.hhh) hasta el día de hoy 2019 existe Fepasa, la cual hizo varias modificaciones también, redujo personal, eh::: >al principio te ofrecían más sueldo del que tenías en la Empresa para que te quedaras con ellos< (0.3) pero después te echaban, al tiempo reducían la planta de personal, eh::: por ejemplo los trenes de carga no llevaban casita atrás con el, con el conductor y los asistentes como lo era con Ferrocarriles, llevaban un, eh::: un dispositivo electrónico puesto en la muela de:::, de enganche del último carro para saber que el convoy estaba completo >y el maquinista y el ayudante, y nada más.< (0.3) Entonces, ya te eliminaban tres funcionarios por tren, y así un montón de estaciones se eliminaron porque ya no había, eh:::, bajo mucho el pasajero para el sur en los trenes, y, eh:::, quedó mucha gente que no, que dejó de trabajar en la Empresa. (0.4) Eso sería en el caso de Aylwin.

E: Y en su opinión: ¿Qué le parecía el proyecto-ley presentado por el Gobierno el más acorde para la modernización de EFE, y cuál fue el posicionamiento de los ferroviarios de La Calera frente a éste?

E5: Más que Calera, ya a esa altura lo tomaban como Puerto-Puerto Montt, ya estaba, la Red Norte ya estaba, estoy tratando de recordar, eh:::, YA SE HABÍA VENDIDO, SE HABÍA TRASPASADO A CORFO. Sí, porque si la ley, eh:::, ahora cuando era proyecto todavía no, estaba en esa:::, en esa etapa. Ahora, cuando eh:::, se, se, empezó a tramitar el proyecto, los dirigentes nos contaron, “van a echar a 5 cinco mil, vamos a quedar cesantes”, mínimo, más que ya éramos pocos ya, (0.3) eh::: de los veintiocho, ya quedábamos como ocho mil o nueve mil funcionarios, por ahí. (0.5) (.hhh) “Entonces se van a ir como cinco mil pa’ fuera”, <bueno, ante eso nos tomamos las instalaciones, me tocó Estación Central a mí, y, y paralizamos la Empresa, por lo menos medio día que nos descontaron de sueldo>, (0.3) por el enfoque que nos dieron los dirigentes, el que nos apoyó y estuvo presente en ese paro el secretario de la CUT, eh:::, después diputado demócrata cristiano, no me puedo acordar el apellido, que falleció trágicamente, no trágicamente, falleció, nunca se había enfermado y de repente empezó a sentir dolor en la cabeza y tenía un tumor cerebral, eh:::, cancerígeno y falleció de eso siendo diputado, MANUEL BUSTOS, MANUEL BUSTOS. Él nos acompañó allá, llegó a la Estación Central y nos apoyó, y él consiguió, a todo esto, eh::: lo que nos pintaban los dirigentes era que, eh::: el proyecto ley salió tal como, como proyecto se finiquitó, pero nunca pensamos que iba a salir con esos beneficios, como yo que veinte años que me pagaran el sueldo por ejemplo, los que tenían la letra A y los que tenían la letra B, >los años que tuvieran, sueldo total sin descuentos legales, se lo iban a pagar mes a mes<. Entonces, eh:::, nunca pensamos que eso iba a ser así, y salió tal cual, ahora::: para eso fui a reuniones con senadores, con diputados, asistí yo, y así muchos colegas, >Santiago principalmente<, porque eh:::, y recién estaba el Congreso el nuevo,. (0.4) Entonces cuanto el tiempo de la ley, porque eh::: para yo caer en la letra A por ejemplo >¿cuánto se iba a demorar?<, entonces el único problema es que el gobierno de ese entonces le pusiera el trámite urgente y yo cagaba, no alcanzaba y me iba por la B no por la A. (0.3) Pero al senador, no me acuerdo, ahora ya no es político, demócrata cristiano, eh::: de Santiago, en una reunión con él le pregunté yo, ¿cuánto se iba demorado el estatuto docente de los profesores? Y si sigue el mismo trámite encajaba justo en el tercer año de artículo transitorio que tenía la ley, >me encajaba y yo en el tercer año iba a cumplir los requisitos los veinticinco años de imposiciones, y un mínimo de diez en Ferrocarriles, y salió así po’<. Salió la ley, se tramitó, vino las vacaciones de los honorables, siguió el proceso en marzo y se siguió discutiéndose, y discutiéndose en el congreso y salió el primero de octubre del 92, con el artículo transitorio que expiraba hasta octubre del 95 y yo el 21 de febrero del 95 cumplía los, el requisito de la letra A.

E: Justo

E5: Justo y más preciso no podía ser. (0.3) Entré a la Empresa, eh::: yo partí justo de acuerdo a la ley. Eh:::, bueno y fue, ya últimamente haber ocupado el cargo de jefatura, pero ver las condiciones económicas de la Empresa y::: todavía están en esa etapa, eh:::, y ver y tener acceso a conocimiento de los manejos irregulares que, que::: y presiones que yo sufrí, porque yo sufrí presiones por los contratistas de, QUE TODAVÍA ESTÁN EN LA EMPRESA HOY DÍA, PERO CONTRATISTAS DE PESO. (0.4) Entonces, eh:::, un día mando por ejemplo, mando a, a comprar, eh::: compré fuelles para la locomotora eléctrica de Maestranza Barón, >cinco o seis fuelles salían como, cuatrocientos y tanto con iva incluido<, cuatrocientos y tanto mil pesos los fuelles para la locomotora eléctrica. Y vine, me tira, este contratista que no le, no le adjudiqué, ah::: él me había ofrecido un Nissan V16 más diez millones de pesos, estoy hablando del año 91, 92, >habían proyecto del Plan Arauco 1 y Plan Arauco 2, inversión en locomotora e inversión en carros para transporte de celulosa de Talca a Constitución< (0.3) no de Constitución a Concepción, ahí está o::: >al revés porque están las plantas ahí<, ya:::. Entonces, eh:::, eran hartos miles de millones, y como no accedí a esa oferta para mí y para mi secretario en adquisiciones, ustedes me dirán “oye bueno pero te está ofreciendo tres millones setecientos costaban los Nissan V16, veinte veintisiete millones de pesos, es harta plata”, CLARO, pero que el caballero iba a ganar miles de millones y estaba haciendo una inversión, porque si yo le digo sí, después tengo que adjudicarle todo lo que venga, la cual él tenga injerencia. (0.3) Entonces, eh:::, me tiró la Contraloría Interna y me mandó a un sumario en Contraloría Interna y::: >me acusa Contraloría que estoy comprando 5 o 10 veces el valor real, y cotiza la Contraloría y comete un error< y::: me manda una cotización justificando a la misma Empresa que yo le estoy adjudicando el, el fuelle. (Pero ellos cotizaron la reparación, yo la nueva y eso fue mi descargo, me tiró una censura Jaime Contreras el Gerente de Cargas, y el delegado laboral me comunicó si quería irme de la Empresa. Posterior a eso me dice >“oye Jaime Contreras está enojado contigo porque dice que andai hablando que, que esta, que él hizo un manejo raro en la compra de llantas”<, (.hhh) >“bueno si está

molesto que me llamé, yo, yo justifico que sí él hizo un mal manejo y pagó 15 millones de pesos más porque él debería, debería haber adjudicado la adquisición, eh, una parte a Sudáfrica y la otra a Italia y no a España, porque estaban más barato en esos países y eran proveedores habituales nuestros”<. (0.6) Entonces, eh:::, eran adquisición de llantas para locomotoras, eh::: ¿locomotoras eran? Sí, locomotoras. Y nunca me llamó, nunca me tocó el tema, pero yo fui y le toqué el tema de la éste, entonces me dijo >“apela a la censura y yo te la borro”<, (0.2) no me la borró nunca el desgraciado ((risas)). Pero claro, ese tipo de presiones estuve expuesto por los contratistas o por los proveedores de la Empresa, porque se maneja muchos millones de pesos Y ESO HA SEGUIDO IGUAL SI NO HA CAMBIADO, YO, NO ESTOY, PERO TODAVÍA ESTÁN INSTALADOS LOS CABALLEROS. (0.3) Y tuve que comprarme yo mi Nissan V16 con las indemnizaciones por desahucio ((risas)).

E: Y en ese mismo tiempo: ¿Cómo recuerda el proceso de discusión parlamentaria, desde la presentación del proyecto-ley en 1991 hasta su promulgación en 1993?

E5: Bueno, yo:::, participe en reuniones. Eh:::, política legales desde ese punto de vista, no era solo de política, con políticos para saber, <cómo estábamos en un nuevo período de democracia, ¿cuánto se iba a demorar el trámite de un proyecto de ley?> (0.2) ¿por qué? Porque en el caso mío, la ley llevaba eh:::, dependiendo de la fecha que saliera publicada, podía quedar fuera o dentro de la letra A de esa ley, eh::: por lo tanto era, pa’ mi gravitante saber cuál era el, la etapa, tiempo, tramitación de esa ley, ya:::. Y::: me vi beneficiado porque yo el, el 21 de febrero del año 95 tenía los requisitos para la letra A, 25 años de servicio, 25 años de imposiciones, y todas en la Empresa, >porque pedían ahí 25 años de imposiciones con un mínimo de 10 si no me equivoco en Ferrocarriles y yo tenía los 25 en Ferrocarriles así que me acogí con la letra a 25 años de servicio en la Empresa<, eso. Eh::: yo había conversado con el nuevo <Gerente de Recursos Humanos de Fepasa> (0.3) <ya había asumido> (0.2) Le había tocado el tema en una visita que hizo a las instalaciones de la Maestranza San Eugenio donde estaba la subgerencia de mantenimiento::: y::: yo le dije:

- No:::, yo si sale la ley, yo me voy. Salió la ley (0.5) y me dijo:

- ¿mantienes?

- Sí, mantengo lo mío. (0.5)

Y lo que debo reconocer, NO ME GUSTÓ LA CARTA QUE ME MANDARON (0.5) que::: por necesidades de la Empresa (0.6) me podrían haber dicho que era por reestructuración, y se acabo po. (0.10) Y de ahí me llama el::: delegado laboral de recursos humanos, el cual sabía la situación, >porque yo a todo esto, manejé todas las alternativas para acogerme a la ley< (0.2) políticamente, legalmente ¿por qué? Porque yo estaba en la gerencia de cargas, y cargas era LO QUE SE PRIVATIZABA. (0.4) Entonces, yo::: (0.2) si es que no me echaban, tenían que modificarme el contrato, y yo no aceptaba que me echaran (0.3) y como estaba vigente la ley, tenían que darme el pase para eso. (0.3) Me moví por todos lados, hasta hice UNA MANDA A SOL TERESA ((risas)) y::: (0.5) y::: (0.3) y nos llama a reunión, víspera ese fin de semana estaba de cumpleaños, cumplía los 45 años de edad, y le dije al ex maestrancino de San Bernardo:

-oye, le dije yo, ese es el mejor regalo que he recibido y que voy a recibir en la vida::: (0.3) incluso me llamó un proveedor y me dice: oiga, ASÍ QUE SE SACÓ LA PULLA GOL (0.2) No::: le dije yo, ¿por qué? (0.3) Porque me dicen que se va por la ley (0.3) <le había comentado al colega> y claro, era como sacarse la polla, porque si miro durante 20 años el sueldo que me pagaron (0.4) eran más de 100 millones de pesos, era sacarse un premio grande, claro po::: Así que::: (0.3) eh::: lo único que me dijo:

- no vamos a alcanzar, porque estábamos ya a 13::: de abril (0.3) vamos a hacerte el finiquito (0.4) <como qué te finiquitamos el 9 de abril, y te voy a contar del 9 de mayo>

- LISTO, DE ACUERDO. A la semana siguiente crucé a la notaria a firmar el finiquito y listo (0.3) y trabajé una semana gratis en la Empresa (0.4) me acogí a la ley más feliz.

E: ¿y qué recuerdos tiene de la supresión de La Calera del servicio de tren regional de Merval?

E5: Claro::: se fue suprimiendo de a poco, al igual que en la Red Norte, (0.3) <se fue suprimiendo el transporte de pasajeros en la primera zona, y la primera zona de la Empresa era Santiago-Valparaíso, y, hasta que quedó lo que hoy día se conoce de Limache, el Metro Regional Valparaíso al Puerto, nada más, con la idea que se proyecte para, para, hasta Calera, vamos a ver si eso ocurre y si estamos vivos para verlo>. Pero, eh::: a eso el daño que se hizo donde se corrió la Estación de Quillota, eeh::: <eso sería una parte complicada porque quedo fuera del radio urbano de la ciudad, de Quillota mismo, donde pasaba la línea que era por pleno centro casi>, eh::: entonces habría que tomar locomoción para ir a tomar el, el metro, como hoy día se usa el metrobus de Calera, Quillota, Olmué, puede que también eh::: haya micro recorrido dentro de Quillota exclusivo para gente que va tomando el metro.

E: Claro, porque no creo que lo hagan subterráneo para recuperar el trazado antiguo.

E5: ¿Todo de nuevo? >no, no, es muy difícil<. Eh::: Entonces yo creo que esa es una buena posibilidad, que:::, que la gente no tenga que gastar extra para ir a toma el tren. (0.5) >En el de Calera que tienen que rehabilitar todas las dependencias y la red< eh::: bueno, desde Limache hasta acá todo el tendido eléctrico de nuevo, porque no está, eh::: hay servicio de tren de Codelco Andina, de Los Andes a Ventanas, pero es con locomotoras diésel, petrolera, por lo tanto tienen que habilitar rehabilitar el electrificado hasta Calera, y::: bueno, en Calera podría ser el mismo servicio con, con los, con las micros aquí locales para acarrear a los pasajeros para la Estación, y tendría harto movimiento creo yo. (0.3) Así que eso sería.

E: Y sobre la trece: ¿Cómo describiría la cultura del trabajo ferroviario (formas de socialización, dinámica del trabajo, posicionamientos políticos) durante la transición democrática (1990-1994)?

E5: Bueno ahí, ocurrió, eh::: <tal como yo te señalaba anteriormente en ese período, eh::: se produjo la privatización del 51% de lo que era cargas>. (0.3) Al privatizarse la carga se fueron eliminando los servicios de pasajeros entonces, eh:::, la gente se vio obligada a buscar, a cambiarse lo que era:::, los buses o micro. Eh:::, con todo lo que ello muchas veces implica, porque eh::: viajar en buses llenos, eh::: mayores tiempos de repente, en el traslado, eh.

E: Pero, por ejemplo, en lo que se refiere al trabajo en sí ¿cambió mucho las dinámicas o las formas?

E5: ¿Ferroviario o trabajo particular?

E: No, no, el ferroviario, por ejemplo, en lo cotidiano, en comparación a como era antes, en, los setenta.

E5: Nopo, eh:::, ósea, es que:::

E: Porque en esa época ya había muy pocos funcionarios en comparación a lo que había el, el 73 por ejemplo.

E5: Al 73 había veintiocho mil funcionarios, eh:::, yo calculo que:::, eh:::, después que se privatizó cargas deben haberse ido >¿dije algo yo?< Como cinco mil más menos, >cinco mil, seis mil, acogiéndose a la letra A o B de la ley<. (0.3) Pero antes se había ido harto:::, en las listas de exonerados que se publicaban semanalmente eh:::, después del 73 hasta el 78, eh:::, se redujo de veintiocho, eh:::, yo calculo por lo menos unos veinte mil funcionarios pa' fuera, entonces claro eso influye, menos mano laboral eh:::, y productiva en cuanto a ingreso familiares. (0.3) Y::: después con eso, no tener subvención la Empresa de Ferrocarriles de parte del gobierno, eh:::, empezaron a:::, la Empresa entró en cesación de pago, eh:::, la Empresa hipotecó los bienes muebles e inmuebles, como la Estación Puerto, >Viña, Mapocho, Central, las locomotoras estaban todas hipotecadas, entonces fue una situación, una debacle de la Empresa<, (0.3) y::: ahí se suprimieron los pasajeros en la Red Norte, los pasajeros, los trenes acá en la zona centro, >que antiguamente había trenes a Los Andes y de Los Andes recorría un automotor suizo de dos coches a:::, a, a Mendoza<, (.hhh) subía la cuesta de Portillo pa' arriba con cremallera a Mendoza, y todo eso, se terminó po, entonces cambio mucho, a la gente la:::, la, tuvo que adaptarse a lo nuevo, >fuentes laborales, al transporte, para movilizarse, etc.< Todo eso lo que implica imagínate, eh:::, hubo una transformación, y los que estábamos involucrados como parte de la Empresa más todavía po' que sufrimos. (0.4) Eh::: bueno yo tuve la suerte de acogerme a la ley, pero otros no po', entonces, tuve la suerte de haber nacidos en tal época y entrar a la Empresa en tal época para tener los requisitos de:::, de la letra A, otros no los tenían. Y después que te echen con 45 años, conseguir pega cuesta, cuesta, cuesta por la edad. En eso, radicaría eh:::, lo que produjo, como consecuencia de la supresión de trenes, supresión de estaciones o cierre de estaciones eh:::, privatizar la carga, en principio te ofrecían una cosa y luego te quedaste con un porcentaje menor, y ahí si ya no tenías otra salida, así que tuvo cosas que a mí me sirvieron gracias a dios eh:::, fue bueno, >pero no todos tuvieron la misma suerte que yo.<

E: Lo último para ir terminando: ¿Cómo usted evalúa las consecuencias en la ciudad de La Calera del cierre de Ferrocarriles?

E5: Mira::: eh::: ósea, es que Calera se movía con el transbordo a la Red Norte, eh:::, el transporte, <no olvidemos que antes no había carretera pal norte, entonces todo se tenía que hacer por

ferrocarriles> (0.3). Habían tres ramales a Petorca, había tres trenes diarios, locomotoras a vapor, estoy hablando de la década del cincuenta y tanto, y::: todo se hacía por ferrocarril, >no había carretera no había línea telefónica, celulares ni cuando<, por lo tanto fallecía alguien en Petorca, iban a la Estación a la hora que fuera, eh::: pa' que el jefe llamará a Ligua al otro colega, jefe de Estación pa' que mandara un ataúd, porque murió fulano de tal se necesitaba un ataúd y lo mandaran en el primer tren al otro día. (0.3) Y::: todo era ferrocarriles, ósea era importantísimo en esa época, en el cincuenta Ferrocarriles de todas maneras, hasta, hasta hubo trenes presidencial que:::, el presidente de la república que:::, que se trasladaron por ferrocarriles, eh:::, porque no había carretera, entonces todo era especial, la Empresa era el número uno eh::: pa' salir, pal transporte de mercaderías, vacuno, pasajeros y, y el presidente de la República. (0.6) Una vez a mi padre, estaba de Santa María de jefe de Estación, y estaba lloviendo como se llovía antes, y había un, un, una especie de acequia, canal chico a la entrada del recinto, y el tren presidencial se enrielo, >así que todos los viejos ahí para enrielar el tren presidencial para que siguiera curso a San<, a Calera en este caso. (0.3) Y tu viste ahí donde se ubica Ripley, eh:::, eran las casas, pura población ferroviaria, >de jefatura, los ingenieros jefes zona sur y norte<, vivían ahí en el costado de J. Pérez de esa cuadra, y el Hotel Rex que acaban de demoler, era importantísimo en esa época en Calera, era el mejor hotel que había, se demolió po', pa' terreno de estacionamientos, no sé que van a hacer después. (.hhh) Bueno, ahora, Calera estaría súper muerto, pero::: vino el comercio, se instaló el Tottus, se instaló Falabella, se instaló Santa Isabel, Mayorista 10, Líder, Bodega Acueta, entonces, eso le ha dado de nuevo, y::: todo alrededor, eh:::, las generadoras para transportar frutas y verduras al extranjero, eso ha dado movimiento de nuevo, eh::: un nuevo renacer a Calera ¿hasta cuándo? No sé po, pero gracias a eso le han dado pega a mucha gente, y con eso se da vuelta, se defiende. (0.3) Eso sería.

E: Y en relación a la pregunta catorce, que dice: Una vez consumada la privatización de la EFE: ¿Cómo se mantiene la tradición ferroviaria en una ciudad donde dicha profesión dejó de existir? ¿Usted, qué considera que perdió la ciudad al cerrarse ésta fuente de trabajo?

E5: Mira yo creo que:::, ósea algo se ha perdido porque vamos quedando menos de la:::, de esa generación, entonces eh:::, de repente nos enteramos que falleció el colega tanto, que sé yo, hay una, y no solo al nivel de Calera, a nivel nacional Ferrocarriles se han, eh::: las asociaciones han ido desapareciendo por la cantidad de personal que va quedando, <tanto activa como ya jubilada indemnizada>. Entonces, eh:::, eh:::, se ha ido perdiendo con el tiempo muchas cosas, al igual que el servicio de pasajeros pasa lo mismo con los ex colegas, eh::: con los ex funcionarios. (0.3) Entonces, eh::: pero aquí nos conocemos los que van quedando y donde nos encontraos nos saludamos. Y antes nos pagábamos todos en, en servipag y en la fila nos encontrábamos el día del pago, hoy día eh:::, algunos, eh:::, pero igual nos encontramos y nos saludamos recordamos tiempos pasado, anécdotas, que algunas son bien buenas momentos, agradables en los trenes, que sé yo, eso sería a grandes rasgos.

9.2.3 Transcripción entrevista tres

Entrevista tres

1. Entrevistado 6 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1956-1978)
2. Entrevistado 7 (trabajador de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, 1955-1985)

E6: La calle Iriarte, <esa es cortita>, y::: se metía toda ahí, para la norte, donde está el portón de fierro allí en la calle Prat, al final de los andenes de la norte, ahí estaba el empalme pal norte. (0.3) Entonces ahí hacían, ahí ya:::, hasta Iquique, trocha un metro sí y todo eso donde está el líder, no el líder, ¿cómo se llama esa cuestión que echaron abajo la población ferroviaria?

E: ¿Ripley?

E6: ¿Ripley? RIPLEY. Todo eso era patio ferroviario hasta la plaza, ahí había carros, (.hhh) >había boggie, todos los desechos, carros volcados ahí los tiraban<, era chatarra y ahí quedó, después hicieron la plaza, eh::: y hace poco nomas que echaron abajo la población, una población nueva, pero como corría un poco de billete, la destruyeron e hicieron el ¿cómo era?

E: Ripley.

E6: El Ripley.

E: ¿Comencemos?

E6: Ya, ya, sí, sí.

E: La pregunta uno dice: ¿Qué tipo de cambios, en cuanto a su vida laboral en EFE, comenzó a visualizar una vez instalada la dictadura cívico-militar?

E6: Antes no era EFE porsiacaso, antes era eh::: Ferrocarriles del Estado de Chile, FF.CC. de E. (0.3) Eh::: es que en este caso no tenía nada que ver yo, del gobierno, nosotros trabajábamos nomas po ¿qué podíamos haber hecho?

E: Pero por ejemplo, mientras trabajaba en ese tiempo, en comparación con antes ¿usted comenzó a ver cambios?

E6: >Si siguieron corriendo los mismos trenes nomas< ¿no es cierto? Después ya cuando cambiaron los trenes, no en el cívico-militar fue en los tiempos de Aylwin, que se vendieron las máquinas y le vendieron los coches, los de pasajeros los grem a::: a los bolivianos, >las casitas de los trenes de cargas a los bolivianos, los coches eléctricos< eh:::, eran yankees, y los azules que hicieron aquí en Chile, también se los dieron a los bolivianos.

E: Entiendo lo que dice, ¿pero no recuerda el cierre de la Red Norte y el fin de la subvención en Ferrocarriles?

E6: Pero en plata nosotros, no, nosotros no interveníamos. (0.3) Yo te digo que había trenes de pasajeros porque:::, porque salió un tren nuevo con los rugones largo, hecho en Chile y:::, el primer conductor que salía de un tren, que salía a las tres de mañana de aquí, fue don Leonel Barahona que vive en Quillota, pregúntale a él nomas, él era el conductor y ese tren se puso en el tiempo justamente de, en el tiempo militar.

E: ¿y en cuento al fin de la subvención? ¿lo recuerda?

E6: Eso fue:::, eso fue:::, ya no estábamos nosotros, ya no tenía nada que ver. Porque yo::: cuando salí, salimos, salimos, yo salí eh::: en el segundo grupo de 6000. Y salí el 18 de diciembre de 1978, que ya cumplí los años en la Empresa. Y::: ya no:::, ya no, para nosotros o para mí no me afectó, ahí Juan, él jubiló el 85, quizás él sí. El desmantelamiento de la Empresa comenzó con Aylwin.

((llega E7, otro ex trabajador de Ferrocarriles))

E: Ya::: En cuanto a las preguntas, eh::: (0.3) Miren en lo que yo me centró es en el proceso de desmantelamiento de la Empresa de los Ferrocarriles, y para ello marcó dos momentos, ya::: uno lo que es del 73 al 90, y lo otro es en el gobierno de Aylwin, entonces yo quiero saber simplemente que opinan ustedes, en su experiencia respecto a las preguntas. Por ejemplo, si en la uno usted me dice que no tiene mucho que decir, está bien.

E6: >Inclusive en el tiempo de Frei se desmanteló la Maestranza Ovalle<, tu sabí, se desmanteló San Bernardo y, había en Nos una fábrica que producía los ejes y los engranes que se le vendían a los extranjeros, a Brasil, a Uruguay. (0.3) Y aquí se construían en la fábrica Acero Andes, construían los enganches y::: eh::: él sabe el resto porque él es maestro técnico en esa cuestión de rodaje *((en referencia a E7))*, y aquí en la fábrica Cemento se está la fundición Acero Andes. (0.3) Maestranza Ovalle, era una gran maestranza y se perdió, y::: en Illapel yo estaba, yo alcancé a estar, había una buena maestranza, tenía la vía y obras, oye tenía unas maquinarias, tenía torno de cinco metros pa', alemán, Cruz, y desapareció cuando estaba saliendo yo, ya::: terminaron los talleres, comenzaron a matar todo. Y a mí me tocó con, yo salí el 78. Eh::: (0.4) El que desarticuló las cuestiones pa' mí fue el Aylwin, porque aquí mismo los dirigentes de, que eran demócratas cristianos lo de, el (sonido ilegible) Valencia, el toño Bahamondes, y el hijo de la Anita Miranda, ese está vivo, si podis hablar con él pregúntale nomas, cuando ellos ponían con tiza ahí, ósea con pintura aquí en la bodega AYLWIN TRAIADOR ¿te acordai E7?

E7: Sí, pero el que remató todos los Ferrocarriles fue el Lagos po hueón.

E6: A después ese dio. Eh::: Yo estaba afuera, ya no puedo opinar ya. Eh::: Yo salí el 18 de diciembre del 78, porque cumplí los años fuera de la Empresa, al 18 de diciembre.

E: ¿y el cierre de la Red Norte en qué año fue?

E6: El cierre de la Red Norte fue, anoté, en marzo del 97, marzo 97, a las 15:30 partió el último tren de aquí, eh::: unas máquinas diésel tipo 9000 que el maquinista fue un, un ayudante que tuve yo, que después yo::: él quedó trabajando, el último maquinista con una máquina salió a las 15:00 y no hubo ningún tren más hasta la fecha.

E: ¿Eso es el 97?

E6: El 97.

E7: Bernardo Gándara se llamaba, ¿Gándara no fue?

E6: Sí, Gándara. Ese fue mi ayudante, fue más de tres años ayudante.

E: Con respecto al cierre de la Red Norte.

E6: >De Queronque no me hable porque eso es de la sur, nada que ver con nosotros.<

E: Ya, pero volviendo al de la Red Norte, según ustedes ¿cómo repercutió en Calera el cierre de la Red Norte?

E7: En el comercio especialmente, eh::: claro, en el comercio, los restaurantes, hoteles, porque aquí al costado, era para esperar trenes.

E6: >Pusieron más buses, más micros, porque antes estaba Quillota con Calera< (0.3) los blancos y celeste, aumentó, aumentó el número de las terror del Pacífico, Carolina, Carolina, las Carolinas.

E: Ya::: ahora con respecto a la cuatro, la pregunta dice: ¿Cree que fue un propósito de la dictadura cívico-militar desarticular a los ferroviarios, como parte activa de la clase trabajadora?

E6: CLARO, CLARO QUE SÍ.

E7: No creo yo, porque fue el Aylwin, por Aylwin como le digo, por Aylwin, AHÍ TRAIADOR LE PONÍAN, eh::: porque él, él, durante el gobierno de él se vendió todo eso, el equipo a los bolivianos.

E6: PERO LO OBLIGARON A EL PO HUEÓN.

E7: No, pero él ya era presidente el 91 ya po.

E6: Sí, pero hasta por ahí nomas, si las órdenes las seguía dando el tipo.

E7: Pero el 91 los bolivianos se volvieron locos con los carros chilenos.

E: Y en cuanto a la pregunta ocho: ¿Cuáles son las principales características del trabajo ferroviario y de los trabajadores de la empresa durante los años 1973 -1990? ¿qué me podría decir?

E6: 93, 93 era normal po, lo único, el único problema que hubo el 93, que yo lo sufrí, eh::: yo estaba con descanso el día del golpe, se suprime, suspendido todo quedamos ahí nadie trabajó y nosotros quedamos eh::: (0.3) ¿cómo se llama la palabra? Disponible, en caso de que me fueran a buscar a la casa yo tenía que salir altiro, así que tenía listo el equipo, la ropa, la comidita todo.

E7: Hay que hablar de toda la garantía que teníamos, de horas extras, esas cosas.

E: ¿Y qué otro tipo más de garantías les quitaron?

E7: >Los aguinaldo, la carrera funcionaria, toda esa cuestión la borrarón de una sola plumada<.

E6: Lo que perdimos con los milicos fue la gratificación, porque teníamos 13 meses.

E7: Claro, CLARO PO.

E7: El presupuesto para Ferrocarriles era 13 meses, un mes de sueldo era la gratificación de diciembre, después no nos dieron ni uno, y de ahí ya más atrincado.

E6: Y LA CARRERA FUNCIONARIA.

E7: Tampoco, aquí durante los milicos, los últimos dos años se suprimieron, eh::: se suprimió el certificado, uno como éste más o menos, de desempeño del, eh::: con respecto a los jefes >como cumplimiento de órdenes, tratamiento con los pasajeros<, eh::: si tu ibas, tratamiento con sus compañeros de trabajo. (0.6) Ah y estaba diciendo, puta ya::: el 93 me toca salir en un tren para allá, en todos los túneles miercale, en los puentes llenos de milicos, iba entrando de aquí pa allá al túnel, eh:::, Palos Quemados, puta y arriba, con una sola mirada tu puedes ver si el terreno hay un árbol menos un árbol más, y::: todos los días corríamos el tren. Puta:::, “allá están los milicos otra vez, allá arriba”, le decía, iba con el Reinaldo Muñoz, “Reinaldo mira allá arriba”, le dije, “puta se nota altiro” me dice, son milicos. Ya::: Llegamos al otro lado del túnel, donde estaba palos, eh::: la Estación de Palos Quemados, también milicos, y pa’ allá hay tres túneles más bajando hacia Catapilco, >el toro el torito y la leona, son tres túneles y no tienes más de doscientos metros trescientos metros de largo<, también ahí. Ya:::, llegamos a Illapel, puta almorzar, devuelta al otro día, ya estamos notificados. Eh::: (0.3) Entonces, ya devuelta a las once de la mañana, “E6 vaya al sector ferroviario a buscarlo listo el tren”, pescamos los bolsones y partimos, toda la Estación rodeada de carabineros y la aviación protegida la Estación, ¿por qué? porque puta me tocó la mala cuea, eh::: que ya partimos y no sabíamos lo que llevábamos, LLEVÁBAMOS 400 TONELADAS DE TRONITA, EXPLOSIVO, ya::: pero no era de los militares, era lo que usaba Cemento Melón en las minas navío, ya::: y un sargento miró hacia la cabina “¿que cresta?” dije yo, “¿que pasa?” le dije yo, vamos a carga de vigilancia, protección del tren, y atrás va la casita como cuatro más, COMO CUATRO MÁS. (0.3) Puta pasamos el puente de Illapel la Estación, pal lado sur, ahí en ese puentecito chico había aviadores, allá en la alcantarilla grande estaban los pacos, Choapa había para allá ¿cómo se llamaba ese ramal?

E7: Salamanca.

E6: Ahí en la primera Estación donde estaba el chocado, estaba la fábrica del chocado. (0.3) >Tu vay de Illapel llegai a Choapa, Choapa seguís pal sur y ahí está el ramal pa Salamanca, 60 km, ya ese es pa allá, había pal ramal y había ahí<, eh::: y hasta un grupo nos seguía, era subida y vigilaban, y llegamos, bueno, paso en todas partes igual, había milicos. Eh::: Llegamos a Los Vilos y estaba lleno de pacos ahí, y dice la yunta, ya bien medio quemado, yo también más quemado que la cresta, “¿QUÉ CRESTA PASA MI SARGENTO?”, “Tate callao cabrito, que si pasa algo aquí huevón” le dijo, “no vay a tener tiempo de reclamar ((risas))”, “¿Por qué?” le dije yo, “todos esos militares que usted ve están vigilando de un posible franco tirador”, “¿y por qué?”, “porque aquí llevamos esto que veis pa’ atrás, SE LLAMA TRONITA Y DEJA UN CRÁTER DE 400 METROS”. (0.4) Puta, pa’ allá más quemado que la cresta manejando, NO TOMAMOS NI CHOCA, ¡QUE TOMAR HUEVAS! (0.3) Mira y la hueva, tocarme a mí, por la cresta, primer día del golpe. Ya::: subimos la cuesta, y en la cuesta no sé qué cresta, ya por el lado mío subimos la cuesta, chucha y pasa, emergencia un chispazo, chucha madre.

E7: Así se le hacía ((risas)).

E6: Oye, me borras algunas chuchaditas después por si acaso ((risas)), y vieran las que echaba allá y esas son peores. Ya::: vamos a ver, apenas me bajó de la máquina el hueón me tiene con la metralleta aquí en las costillas, “según lo que me dice el sargento que está ahí volamos”, “oiga usted que viene vigilando ¿vio que el carro chispeó?”, se miraron “vamos a ver”, y claro tu sabes que nosotros sabemos (0.3) <donde cruzó la rueda sacaron chispita, pero no veníamos enriellados menos mal, así que seguimos despacito y llegamos>, y::: llegamos al puente aquí, rodeado de milicos el puente, entramos aquí a la Estación, estaban los palanqueros, jefe de estaciones inspectores, no me acuerdo quien era.

E7: Estaba don (E1).

E6: No, el chico que vivía allá en la casa del éste.

E7: ¿No?

E6: Era conductor, fue inspector, (E1) parece que es el apellido.

E7: EL (E1) PO.

E6: Ya, estaba ahí como el jefe, eh:: estaba el jefe de casa de máquinas, estaba el ingeniero, todo ahí recibiendo el tren, y la fábrica, el jefe de la fábrica, y estaba la máquina de la fábrica una 9000, eh:: (0.3) pescan los carros, lo tiran un poquito pa' delante, parten altiro porque la 4000 no era pa' tanto tonelaje pa' entrar a El Melón y al Polvorín. Y:: la cosa es que había que sacar el explosivo aquí de la Estación, y ahí pasamos el susto ya. Oye, **DESPUÉS ACÁ EN LOS CAMARINES TRANSPIRADOS DE RABIA CON EL TREN LLENO, DE RABIA ME TIRITABAN LAS CAÑUELAS LAVÁNDOME.**

E: ¿y había mucho militar en los primeros meses luego del golpe?

E7: Lleno, lleno.

E6: Al comienzo, de ahí ya no hubieron, a ti, él tuvo un problema, eh:: pero no un problema.

E7: Transportaban armamentos los trenes y uno acompañaba, por si quedaba un carro malo había que arreglarlo ahí y seguir, no podía quedar nada botado.

E6: Y salíamos todos los días a las 11 de la noche.

E7: A mí me paso que eh:: me pusieron la escopetita en las costillas, porque estaba revisando en Palos Quemados po.

E6: Un detalle sí, eh:: allá en el túnel, tenía una foto, >un hijo le sacó una foto al túnel de palos quemados<, eh:: sale el arco donde estaban los cordeles, donde se le avisaba a los palanqueros. (0.3) Se llamaba palanqueros, porque ponía arriba del carro las palancas, el persona de transporte, y porque:: había que apretar la palancas antes que pusiera freno directo, tenía que apretar las palancas y sí se olvidaban los cordones que colgaban del arco, unos cordeles gruesos como un metro, y:: venía el túnel y todos tenía que acostarse de guatita.

E7: En los carros había unos tabloncitos anchos pa' caminar arriba, así de ancho.

E6: Y dice 1895.

E: Ya::, y volviendo a las preguntas, con respecto a la nueve: ¿Cómo describiría las políticas del Gobierno de Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado?

E6: No, de ahí pa adelante.

E: Pero la nueve, recién usted estaba hablando de Aylwin, la nueve dice: ¿Cómo describiría las políticas del Gobierno de Patricio Aylwin sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado?

E6: ¿La 7?

E: La nueve.

E6: Que fue uno que desmanteló la Empresa, eh:: ahí empezó a ser, como le digo, se vendió a los bolivianos el equipo, de ahí ya no, ahí ya salí ya yo. Del 93 al 90 ningún problema, el problema fue el día del golpe nomas, y al día siguiente, pa' adelante todo fue todo normal. Y:: cuando se eliminaron los trenes, eh:: antes de eso, había, cuando pusieron, eh:: (0.7). Bueno, esto empezó antes, la política de eliminación, >cuando estaba Edmundo Martín Rodríguez, cuando la mujer de Edmundo Martín Rodríguez tenía, era dueña de los buses, Andes Mar Bus.<

E7: Claro, ahí quedó la caga.

E6: Andes Mar Bus, puta el director. Se elimina el servicio de Iquique, puta se elimina jodimos ¿no es cierto?

E7: Sipo.

E6: Ya no hubo tiraje a la chimenea, no pudimos ascender, un tren menos, y claro si la vieja tenía hasta Serena nomas aquí, eh::: porque a Iquique les quedó, más pasajeros tomaron las micros, se suprime el tren seis que salía a Antofagasta.

E7: cinco y seis.

E6: cinco y seis a Antofagasta, puta otro tren pasajero menos. (0.3) Entonces los batimos con los puros trenes de carga, como ser que a mí me tocó ya en el año del, como 90 y, cuando ascendimos a primera, el 96.

E7: No, si no, SI VO YA NO ESTABAI AHÍ.

E6: No, no, el 76.

E7: Por ahí sí ((risas))

E6: 76, ahí ya empecé a bajar ya, entonces nos refundamos para los trenes de carga, >Johnson llevaba un desvío de carga, al otro día (sonido ilegible), después el chamuyo Rojas, después yo puta era un<, eh::: antes no, día por medio pa' allá, después ya no, cada dos tres días, y después fueron acabando las cargas de los trenes de carga el tráfico de trenes de carga, a lo lastrero, >los trenes de servicio el servicio salía el día lunes y llegaba el día sábado a almorzar a la casa y a la semana siguiente salía otro lastrero< (0.3). Puta, después se eliminaron los lastreros, teníamos el puro, turnándonos en pasajeros, los que eran de primera estaban en los lastreros ya, y me tocó el tren móvil, me tocó el tren móvil con rueda de goma.

E7: Andaban por tierra y por línea.

E6: Para andar en la calle eran buenos. Puta si me quedo después del 78, ME DAN UNA CARRETILLA LOS HUEVONES ((risas)).

E7: Como tenías el curso ya ((risas))

E6: Y se acabaron las calificaciones con los milicos po', no hubo más calificaciones de la, >de la capacidad de los funcionarios, el respeto para los jefes y el trato con los compañeros con los pasajeros< eh:::, eh:::, el ¿cómo se desempeña en sus funciones? Y le ponía, >y por algo uno viajaba de vez en cuando con un inspector de tracción en la locomotora< y::: y el inspector de tracción era un gallo que estaba ya por jubilar, y tenía experiencia toda la experiencia del mundo, podía ser un instructor también y::: y veía como manejaba el maquinista, si era más o menos lo calificaba po'.

E: ¿Y cómo fue el proceso de su salida de Ferrocarriles?

E6: No me he retirado yo, me retiraron.

E: ¿y cuándo lo retiraron?

E6: El 18 de diciembre de 1978 y::: y entré a trabajar el 21 de mayo de 1956, me faltó pa' jubilar. Eh::: Tuve que hacer valer los tres años de servicio nocturno, y el año de servicio militar, >hice cuatro años<, sino hubiese jubilado con veintidós. (0.3) Yo no soy jubilado, yo soy ¿cómo se llama esta cuestión? Yo soy, eh::: ¿indemnizado?, no, no, exonerado, soy exonerado, porque si yo hubiera jubilado con los treinta años que en ese tiempo correspondían, puta ganaría el doble de lo que ganó ahora.

E: ¿Y cómo fue el proceso en que lo exoneraron?

E6: El exonerado, eh::: al principio fue bueno, puta después ya anduvo mal. Porque nos dieron un tipo de engaño pa' salir.

E: ¿Cómo eso?

E6: Nos dieron eh:::, por ser yo ganaba, vamos a decir trescientos pesos trabajando, y::: y me daban dos mil pesos más de bonificación por irme exonerado, por echarme, ya::: Puta durante un tiempo me reía, yo ganaba más de los que trabajaban, pero ¿qué pasa que después? (0.5) Uno con el jubilado, el

miserable IPC, el cero coma y tanto, eh::: en cambio el que trabaja va negociando, va subiendo y uno se va quedando nomas. (0.4) Si yo estuviese trabajando sería sobre el millón doscientos, ahora apenas son trescientos.

E: Y al momento de exonerarlo ¿qué le dijeron?

E6: Puta muy sencillo, se pone fin a sus faenas por no ser necesarios sus servicios, ME CAGARON NOMAS. (0.4) Yo estudiando con velas con chonchón y con lámparas a carbón cuando estábamos, puta por freno pa' ascender a fogonero ¿Y DE QUÉ ME SIRVE!? ¿CÓMO VOY A MANEJAR UNA MÁQUINA EN LA CALLE!? ¿DE QUÉ ME SIRVIÓ!? (0.4) Trasnuchando, >todavía tengo un libro de freno para la casilla de fogonero guardadita<, cuando estudié en la máquina de vapor sentado en la noche, como tenía que cambiar la máquina a las tres de la mañana ¿y de qué me sirvió? (0.4) Ya::: me gustaba la relojería a mí, y después puta que le fallaba el ojo a uno, no podía estar detrás de la máquina, me fallaba la vista, después, por último me creía fotógrafo, eso sí que lo practiqué hasta hace poco nomas, plata de adonde ahora, tenía mi taller propio todavía tengo las máquinas, todo ¿y de qué me sirve?

E: ¿Y usted en el trabajo, sufrieron mucho con la infraestructura dañada y precaria?

E7: Con los pernos se sufrió, porque esos se compraban afuera. Repuestos y otras cosas se veía en San Bernardo.

E6: Como dice usted, llegaban los chocos, los chocos se le llama.

E7: Son los pernos.

E6: Embriague, el que achica la rueda. Eh::: Llegaba un carro y listo se descargaba y aquí se quedaba con su ayudante a sacar, encachar, pa' eh::: >dejar el ollito listo pa' llegar y poner en el yuguiyo<, yuguiyo se llamaba, y se ponía las ruedas. Y llegaba la orquilla, este la traía.

E7: Claro.

E6: Ahora la manguera del freno traía unas boquillas, que se, eh::: ese lo traía en el carro de canje. Y cuando había los bronces la tría el carro canje también.

E7: Se mandaban los usados.

E: Y sobre la figura de Roberto Darrigrandi ¿qué recuerdan?

E6: No, yo ya no estaba.

E7: El que arrendó las líneas, y ahora las tienen todas arrendadas las líneas, pueros comerciantes nomas.

E: Y como usted ya no estaba activo en la época de Aylwin, podríamos pasar a la pregunta catorce: ¿Cómo se mantiene la tradición ferroviaria en una ciudad donde dicha profesión dejó de existir? ¿Usted, qué considera que perdió la ciudad al cerrarse ésta fuente de trabajo?

E6: Mire aquí muy sencillo. >Sencillamente no hay más ferroviarios, sencillamente no hay más jubilaciones, sencillamente no hay montepiadas, así que va muriendo< eh::: no se echa de menos la profesión, solo se echa de menos los trenes que uno no lo ve pasar. Puta, aquí hay tanto pa' nombrar, un ejemplo nomas, yo entré aquí con Juan Corrales, >maquinista también<, entramos aquí como socios con el seiscientos cincuenta y seiscientos cincuenta y uno, ahora va como en el número sesenta, nadie pelea ese escalafón.

E7: <De a poco vamos desapareciendo>.

E6: Y antes peleábamos por el escalafón, un cuarto de punto, eh::: no, no se echa de menos, porque se acaba algo y los otros también van bajando. Comercio es lo que ha aumentado aquí, eh::: la feria grande, esa, eh::: el Tottus, el Líder, el otro de acá que se me olvida siempre, Santa Isabel ¿qué más? Y::: y algo que es bien abundante aquí es la feria grande ¿la conoce la feria grande aquí arriba? Y::: y ahí cargan camiones po', la feria de animales también de aquí.

E: Y con respecto a la quince, según su visión: ¿Cómo evalúa la reconfiguración que ha sufrido La Calera, sin la tradicional inserción que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado mantenía con la ciudad?

E6: Lo que ha sufrido, la confabulación de Calera, es que no hubieron trenes nomas, (0.3) se ve los puros trenes de la sur, que pasa los cobreros, por ahí con las ollas ¿los ha visto? El andino, va a Ventanas, cobre concentrado. Eh::: Eso ha sido siempre, han seguido corriendo esos trenes.

E: ¿Y usted cree que a las personas de La Calera le afectó demasiado el cierre de los trenes?

E6: Ahora están los buses, y pelean entre ellos. (0.3) Eh::: Nosotros no, nosotros, ¿cómo era una cosa?, sacabai pasaje a Santiago directo a Serena, aquí no, son comunales, intercomunales y local, esa es la diferencia. (0.3) >Eso lo suplió Tur Bus, Condor Bus, los Corsarios<, no se nota, no hay nada que sobresalga.

E: Y en cuanto a las asociaciones ferroviarias y los vínculos ¿se han mantenido con el paso del tiempo?

E: Eso si, eh::: lo que se ha mantenido ha sido la asociación con otros ex trabajadores ferroviarios, aquí hay socios que pertenecen, han pertenecido hasta cuatro reparticiones ferroviarias, <está la de nosotros, la Unión de Obreros, los Inspectores, Indemnizados, Trabajadores de Departamento, ah y la Defensa ferroviaria>, eh::: donde pertenece este cabro (E2), uno que es de aquí, accidentado en servicio. (0.3) Piraino es de inspectores y es socio de aquí también, el Muñoz es socio de la Unión de Obreros ¿qué más? Y::: Y nosotros que estamos ya, yo renuncié al convenio, aquí habíamos muchos metidos en el convenio de salud, eh::: pagábamos un 13%, siete en Fonasa y seis por el convenio. (0.4) Yo renuncié porque con la edad ya me agarró el taco, y el auge me da los remedios, entonces no necesitaba del convenio ya.

10. Bibliografía

Artículos:

1. Agostini, L y Brandolini, C. (2016). El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusión y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres, en *Revista Digital Universidad Nacional de Rosario*, 97-119.
2. Alliende, M. (2017). La construcción de los ferrocarriles en Chile 1850-1913, *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (5), 143-161.
3. Almonacid, F. (2011). Transporte ferroviario y mercado agropecuario en Chile, 1930-1960. *Historia agraria*, 53, 97-128.
4. Ampliado del Tren. (2019). Infraestructura y Ferrocarriles en Chile ¿cambios en el Estado? Disponible en: <http://www.ampliadodeltren.cl/2018/07/03/infraestructura-ferrocarriles-chile-cambios-estado/>
5. Aróstegui, J. (2001). Ver bien la propia época (nuevas reflexiones sobre el presente como historia). *Sociohistórica*, 9-10, 29-43.
6. Ballesteros, E. (2016). Barreras de acceso a las mujeres en el empleo ferroviario. *Revista del Ministerio de empleo y seguridad social*, 121, 119-137.
7. Barbosa, J. (2009). Políticas de empleo neoliberales en América Latina: Chile durante el gobierno de Pinochet (1973-1990) Argentina y Salta en el auge del menemato (1995-1997). *Revista Escuela de Historia*, 2009, 8 (2), 1-19.
8. Bédarida, F. (1998). Definición, método y práctica de la Historia del Tiempo Presente. *Cuadernos de historia contemporánea*, 20, 19-27.
9. Botey, A. (2006). Los trabajadores ferroviarios en la encrucijada neoliberal. *Revista de Historia de América*, 2006, 137, 63-104.
10. Cap, M. (2008). Identidad sindical y reestructuración productiva en el siglo XXI: las perspectivas de los trabajadores ferroviarios del sindicato, en *Memoria académica*, 1-21.
11. Castillo, F. (2012). Memorias y peronismo: narrar las experiencias históricas de los ferroviarios, Jujuy, Argentina. *Cuadernos FHyCS*, 41, 73-87.
12. Cavieres, E. (2001). Anverso y reverso del liberalismo en Chile, 1840-1930. *Historia (Santiago)*, 34, 39-66.
13. Discoli, J. (2015). Memoria e identidad de los trabajadores ferroviarios; el riel y el acero como carnadura viva de un proyecto histórico soberano, en *XII Jornadas Rosarinas de Antropología sociocultural*, 1.
14. Drake, P. (2003). El movimiento obrero en Chile: De la Unidad Popular a la Concertación. *Revista de ciencia política (Santiago)*, 23(2), 148-158.
15. Ferrari, M. (2011). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes*, 24 (1), 26-43.
16. Fraser, R. (1993). La historia oral como historia desde abajo. *Ayer*, (12), 79-92.
17. Fraser, R. (1993). Historia oral, historia social. *Historia social*, 131-139.
18. Garrido, S. (2015). Las condiciones de vida dentro del mundo ferroviario. *Fondart “Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio”*, 23-28.
19. Golovanevsky, L. (2012). Privatización y desmantelamiento ferroviario en Jujuy. Una aproximación a sus efectos en base al enfoque contrafáctico. *Cuadernos FHyCS*, 41, 117-143.
20. Guerrero, R. (2017). Memorias, significados y olvidos en la construcción social el patrimonio ferroviario del sur de Chile. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 33, 59-70.

21. Harvey, D. (2008). El neoliberalismo como destrucción creativa. *Apuntes del CENES*, 10-34.
22. Illanes, M. (2015). El barrio sin las fábricas. *Fondart "Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio"*, 55-60.
23. Jolly, J. (2008). *Privatización de la empresa ferrocarriles argentinos. El caso de los Talleres Pérez, 1989-2008*, 1-52.
24. Martínez, R y Soto, E. (2012). El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina. *Política y cultura*, (37), 35-64.
25. Moulian, T. (1994). Limitaciones de la transición a la democracia en Chile. *Proposiciones*, 25, 25-33.
26. Portelli, A. (1989). Historia y memoria: la muerte de Luigi Trastulli. *Historia y fuente oral*, 5-32.
27. Portelli, A. (2017). El uso de la entrevista en la historia oral. *Anuario de la Escuela de Historia*, (20), 35-48.
28. Rouso, H. (2012). Para una historia de la memoria colectiva: el post-Vichy. *Aletheia*, 3, 5, 1-14.
29. Saieh, C. (1996). *La privatización del área de carga de la empresa de ferrocarriles del estado en Chile: una negociación atípica*. Universidad de Chile: Departamento de Ingeniería Industrial.
30. Salomone, M. (2012). Territorio y política: disputa social y memoria histórica. La defensa de la Estación del ferrocarril como espacio público, Mendoza 2006-2008. *Cuadernos FHyCS*, 41, 145-175.
31. Salomone, M. (2012). Tradiciones políticas y memoria: significaciones sobre la noción de bien común en la experiencia de lucha ferroviaria. *Intersecciones en antropología*, 2012, 13, 251-267.
32. Sandoval, M. (2015). Ferrocarriles del Estado, haciendo memoria. *Fondart "Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio"*, 73-83.
33. Sosa, A. (2014). Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los talleres de Tafí Viejo (Tucumán, Argentina), en *Historia Oral*, 214.
34. Thompson, P. (2017). Historia oral y contemporaneidad. *Anuario de la Escuela de Historia*, (20), 15-34.
35. Valenzuela, C y León, V. (2015). Santiago Watt. Los precursores del sindicalismo federativo en Chile. En: *Fondart "Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del Barrio obrero y ferroviario de San Eugenio"*, 29-34.

Documentos oficiales

1. Asociación Nacional de Inspectores y Funcionarios de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado Chile. (2005). *Estación Calera*. Santiago.
2. Cepal (1993). *Reestructuración y privatización de los ferrocarriles de América Latina*. Santiago: Cepal.
3. Revista En Viaje. (1973). Presidente Allende inauguró tramo electrificado en Concepción. Disponible en: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0014497.pdf>
4. Thomson, I. (2000) Las concesiones y la optimización del transporte vial y ferroviario. *Revista de la CEPAL*.

Libros:

1. Allier, E. (2010). Ética y política en el historiador del Tiempo Presente. En: Mendiola, A. y Vergara, L. (2010). *Teoría de la Historia*. Ciudad de México: UNAM.

2. Aróstegui, J., Buchrucker, C., y Saborido, J. (2001). *El mundo contemporáneo: historia y problemas*. Barcelona: Crítica.
3. Barbero, M. (2001). El nacimiento de las sociedades industriales. En: Aróstegui, J., Buchrucker, C., y Saborido, J. (2001). *El mundo contemporáneo: historia y problemas*. Barcelona: Crítica.
4. Canales, M. (2006). *Metodologías de la investigación social*. Santiago: LOM Ediciones.
5. Castro, L., Burgos, B., y Romero, M. (2013). *Entre trenes, estaciones, rieles y durmientes: Memoria e historias de vida de los ferroviarios de La Calera*. Valparaíso: Editorial Puntágeles.
6. Corvalán, L. (2016). *El que no lo vea, renuncie al porvenir*. Valparaíso: Ceibo.
7. Cueva, A. (2017). *El desarrollo del capitalismo en América Latina*. México: Siglo XXI.
8. Echeverría, B. (2011). *Crítica de la modernidad capitalista*. La Paz: Oxfam.
9. Ffrench-Davis, R. (2008). *Chile entre el neoliberalismo y el crecimiento con equidad*. Santiago: J.C Saéz Editor.
10. Gárate, M. (2016). *La revolución capitalista de Chile (1973-2003)*. Santiago: Universidad Alberto Hurtado.
11. Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles españoles.
12. Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensa Universitaria de Zaragoza.
13. Halperín Donghi, T. (1998). *Historia contemporánea de América latina*. Madrid: Alianza.
14. Hernández-Sampieri, R. et.al. (1998). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.
15. Hobsbawm, E. (2009). *La era de las revoluciones*. Buenos Aires: Crítica.
16. Hobsbawm, E. (2010). *La era del capital*. Buenos Aires: Crítica.
17. Jelin, E. (2002). *Los trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo XXI ediciones.
18. Moss, W., Portelli, A., y Fraser, R. (1991). *La historia oral*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
19. Nora, P. (2009). *Pierre Nora en les lieux de mémoire*. Santiago: LOM ediciones.
20. Ramírez, A. (1993). *Empresa de los FFCC del Estado, un caso de privatización en democracia*. Santiago: Ediciones Janequeo.
21. Ricouer, P. (2013). *La memoria, la historia y el olvido*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
22. Salazar, G. (2003). *Historia de la acumulación capitalista en Chile*. Santiago: LOM.
23. Thomson, I y Angerstein, D. (2000). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago de Chile: Centro de investigaciones Diego Barrios Arana.
24. Traverso, E. (2004). *El pasado instrucciones de uso: historia, memoria, política*. Madrid: Ediciones Jurídicas Sociales.
25. Vergara, F. (2003). *Hospital ferroviario de Cerro Barón: un beneficio hecho realidad tras las huelgas de 1922 y 1924*. Valparaíso: Editorial Puntágeles.
26. Vergara, F. (2003). *Rieles y durmientes, una vía al progreso: antecedentes de la organización social y económica de la Empresa de los FF.CC del Estado*. Valparaíso: Editorial Puntágeles.
27. Wallerstein, I. (2007). *El moderno sistema mundial*. Madrid: siglo veintiuno.

Tesis:

1. Botey, A. (1986). *La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1932-1941* (Tesis de Magister en Historia). Universidad de Chile, Santiago.
2. Mansilla, N. (2016). *Características y memoria colectiva de la forma de vida mutual de los extrabajadores ferroviarios de Valparaíso entrevistados por el Archivo Oral de la Maestranza Barón* (Tesis de Magister en Psicología Social). Universidad Alberto Hurtado: Santiago.
3. Rojas, J. (2013). *Estación de Ferrocarriles de La Calera, reinterpretación del espacio en abandono de la ciudad* (Tesis de Arquitectura). Valparaíso: PUCV.