

Declara el 29 de julio de cada año como el Día Nacional del Ferrocarril y el Funcionario Ferroviario

Boletín N°11373-24

Considerando:

Que los medios de transporte han cumplido a través de la historia política y económica del país, un objetivo incuestionable para el bienestar de la gente y su familia, presentándose hoy el transporte como un bien público y de país.

Vale la pena poner de relieve, no solo los beneficios que ha aportado a través del tiempo ferrocarriles, en materia de conectividad para el país, fundamentalmente, en una dinámica y aporte insospechado al progreso económico nacional de un servicio que debe cubrir la mayor parte del territorio, como también la función social que, al igual que ahora, ha cumplido el tren, para las ciudades y pueblos que han contado con él, a lo largo de nuestra historia.

Probablemente por ello, en una medida importante, los chilenos añoran el paso del tren por sus ciudades y pueblos y los recuerdan con nostalgia y sienten su imperiosa necesidad de contar con él.

Que uno de los primeros medios de transporte en Chile fue el ferrocarril. Los caminos para el transporte terrestre eran precarios y los medios eran muy escasos. El ferrocarril llega a Chile como llegó la radio, las radioemisoras y el alumbrado

público, como necesidad urgente e inmediata que requerían el transporte y las comunicaciones.

El primer ferrocarril en Chile fue el de Caldera a Copiapó que entró en servicio el 25 de diciembre de 1851 y que fue construido por el norteamericano Williams Wheelwright.

La historia nos dice que el gran motivo de este tren fue de carácter económico. El humilde leñador, Juan Godoy descubrió en 1832 el yacimiento de plata de Chañarcillo. El efecto y consecuencia de este descubrimiento fue como un detonante para el impulso económico de la zona y el país. Fue necesario, entonces, instalar un tren con el objeto de responder este gran desarrollo para trasladar los minerales desde el interior a la costa.

Posteriormente, el ferrocarril se extendió hacia el centro y sur del país por la necesidad creciente del transporte. Se dice que hacia estas latitudes las motivaciones fueron de carácter político, tanto como económico.

Ferrocarriles surge junto con nuestra historia. Es paralelo al despegue económico y político del país. Hoy no es posible concebir nuestro territorio sin el funcionamiento de ferrocarriles. Los dos medios de transporte actuales, aéreos y terrestres ya no son capaces de absorber la demanda de carga y de pasajeros.

En la década del 50 el ferrocarril tuvo su época de auge y de mayor esplendor, casi monopólica en el transporte. A partir del año 70 comienza una crisis severa en ferrocarriles por falta de inversión para el mantenimiento y reposición de equipos. Se dice que ferrocarriles siempre funcionó a pérdida.

Pero la explicación que se daba siempre es que cumplía una función social y pública. Unía poblados, villas y lugares que lo habitaban campesinos y agricultores.

Pero el tren ya no circula por esos territorios. Se han hecho esfuerzos para reponerlo. Hasta el momento no hay respuesta.

Sin embargo, al hablar del tren y su eventual ampliación, se suele dejar de lado una particular consideración referida a los miles de trabajadores ferroviarios que a lo largo de muchas décadas, han hecho del tren y de los servicios que este presta a la comunidad, no solo su actividad laboral, sino el rostro de un servicio muy bien valorado por todos los chilenos.

Más que un “caballo de hierro” como se le llamaba o más que un medio de transporte, constituía también un componente y un capital humano valioso, como lo eran los funcionarios y trabajadores. Fueron fundamentales para el éxito, progreso y consolidación de ferrocarriles. Era un personal uniformado, casi protocolar en su accionar y comportamiento en algunos casos, con una gran disciplina y compromiso con el servicio público y el bienestar de la gente.

Miles de funcionarios de ferrocarriles dejaron de trabajar. Hoy son jubilados y muchos ya no están. No figuran en el recuerdo. Son los héroes olvidados. Los que hicieron por Chile. Con mucha historia, los que daban la batalla diariamente por mantener este servicio, pese a los problemas e insuficiencias que existían.

Por ello, es necesario que el Estado chileno los recuerde, determinando un día al año en su homenaje.

Estas consideraciones nos sirven de base para el necesario reconocimiento ciudadano a quienes, por muchas décadas, han servido al país, como trabajadores y trabajadoras ferroviarios, permitiendo, además, que las nuevas generaciones conozcan la historia del ferrocarril en Chile y que, sirva de insumo para la discusión que se mantendrá, acerca de la posibilidad de ampliar la línea férrea que existe en la actualidad, para motivar y para poner en la conciencia del hombre público y la sociedad la necesidad del tren.

En virtud de todos estos antecedentes se propone fijar como Día Nacional del ferrocarril y del funcionario ferroviario, la fecha en que por primera vez se movió un tren sobre una línea férrea en Chile que fue el 29 de julio de 1851, en Caldera, en una línea que se proyectaba hacia Copiapó, constituyendo el primer tramo que uniría dos ciudades con un tren permanente, según lo relatan los historiadores.

Por ello se propone el siguiente:

PROYECTO DE LEY

ARTICULO UNICO: Declárese el día 29 de julio de cada año como el Día Nacional del Ferrocarril y el funcionario ferroviario.

En esa fecha se promoverá la realización de exposiciones acerca de la importancia del ferrocarril en nuestro país y se desarrollará, en el sistema de educación escolar, actividades que releven la presencia del ferrocarril en la historia del transporte nacional, del progreso y desarrollo del país.

SERGIO OJEDA URIBE
Diputado de la Republica