

Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señoras Alvear y Allende y señores Bianchi, Frei y Muñoz Aburto, que instituye el 6 de octubre de cada año como el “Día Nacional del Trabajador Ferroviario”

FUNDAMENTOS

“Había una vez un tiempo de trenes, muy distinto del actual, un tiempo de aventura, de grandes expresos y noches cruzadas por los silbidos de las locomotoras” (Benjamín Vicuña Mackenna).

Desde su invención y desarrollo el Ferrocarril se constituyó en uno de los logros más importantes de la humanidad. Su expansión y masificación fue un impulso decisivo para las economías y la producción, mejorando sustancialmente la vida de las personas, al acortar las distancias, mejorar las comunicaciones y transportar masivamente y con rapidez los alimentos y bienes de consumo.

En los 161 años de existencia de nuestro país, el ferrocarril, ha sido una de las instituciones estatales más relevantes, fundamentalmente por su contribución a la consolidación de la soberanía territorial de la república, a su integración, a la formación de poblados y ciudades, al desarrollo de la economía y al progreso de sus habitantes.

El tren llevaba y traía el correo, maquinarias, animales, maderas, entre muchos otros activos clave, y a su vez garantizaba el desplazamiento de las personas y familias en busca de estudios, trabajo o vacaciones.

En Chile, el Ferrocarril irrumpe en 1851 en el norte minero y pronto se extiende por el país, llegando a unirlo, con una misma vía férrea, desde Iquique hasta Puerto Montt, existiendo también ferrocarriles en Chiloé y Arica.

Asimismo, el tren cruzó la cordillera de Los Andes, conectando Santiago con Buenos Aires a través del ferrocarril Trasandino y Arica con La Paz a través del FCALP.

Antecedentes históricos

El 6 de agosto de 1862 se promulgó la Ley de Ferrocarriles, que rigió hasta 1925. Esa Ley, además de regular la relación jurídica con los fundos colindantes y con los pasajeros, también regulaba itinerarios, velocidad, carga, tarifas, reclamos, pasajeros malolientes, animales domésticos, etc.

Para 1921, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía 5.828 kilómetros de vías férreas, un capital de 403.729,942 pesos oro, con 786 locomotoras, 613 coches de pasajeros, 9.341 carros de carga y, 22.674 trabajadores.

Asimismo, el trazado ferroviario tiene verdaderas joyas de la ingeniería, particularmente notables son los viaductos y obras de arte construidas para el avance del tren. Ejemplos de ello están en el Viaducto del Malleco y cientos de hermosos puentes y túneles que aún son claves para la conectividad, como el puente Banco Arenas sobre el río Maule en Constitución o el túnel Las Raíces, en Lonquimay o la

labor titánica de los hermanos Clark para realizar el trazado del Ferrocarril Trasandino.

El tren y la cultura

Parte fundamental de la actividad económica, social y cultural de pueblos y ciudades, giraba en torno al ferrocarril y a los trabajadores ferroviarios. Muchos artistas se inspiraron en el ferrocarril y sus trabajadores para crear obras. Uno de ellos fue nuestro Premio Nobel Pablo Neruda, quien evocando a su padre, al trabajador ferroviario José del Carmen Reyes, conductor de trenes, escribió este poema:

El Padre

Pablo Neruda (fragmento)

El ferroviario es marinero en tierra
y en los pequeños puertos sin marina
-pueblos del bosque- el tren que corre
desenfrenando la naturaleza,
cumpliendo su navegación terrestre.

Cuando descansa el largo tren
se juntan los amigos,
entran, se abren las puertas de mi infancia,
la mesa se sacude,
al golpe de una mano ferroviaria
chocan los gruesos vasos del hermano
y destella
el fulgor
de los ojos del vino.

El ferrocarril, inicialmente fue remolcado por locomotoras a vapor, luego por locomotoras diesel y finalmente por eléctricas. Con ello, además contribuyó al desarrollo de la industria eléctrica ya que ferrocarriles debió construir sus propias subestaciones de electricidad.

El trabajador y la red ferroviaria

Este auge ferroviario, significó el desarrollo de trabajadores especialistas en oficios y profesiones, hasta entonces desconocidos.

Los trabajadores ferroviarios, tanto operarios, técnicos como ingenieros cubrían variadas especialidades como: vías y obras, puentes, mecánicos de motores a vapor, caldereros, ruedas, sistemas de frenos, sistema de señales, operadores de tráfico, maquinistas, además de un conjunto de empleados encargados de la contabilidad y, la operación del tráfico, conductores de trenes, etc.

A medida que avanzaba la construcción del ferrocarril por el país, el Jefe de Estación pasó a ser un personaje relevante para esos pueblos, dirigía un servicio que transportaba no solo a las personas, sino que también la carga, los productos agrícolas que los agricultores necesitaban vender, como también el tren traía también los bienes de consumo que los comerciantes de los pueblos adquirirían.

La cualificación, compromiso y responsabilidad de los trabajadores ferroviarios fueron factores importantes para el funcionamiento y engrandecimiento de los ferrocarriles que, en esos años, se consideraba una empresa de servicio público.

El historiador **Elías Almeida Arroyo** en su obra “Biografía de Chile” del año 1943, muestra parte de la grandeza material de los ferrocarriles, que hacían funcionar sus trabajadores, decía el historiador: “Chile posee una red bastante completa de buenas comunicaciones. Hay 9.000 Km. de ferrocarriles (sumando Estado y privados) que unen entre sí a todos los pueblos de más de 5.000 habitantes, excepto Arica y Punta Arenas. El principal ferrocarril es el central, que une Tarapacá con la región de los canales”.

Esa vía central, hacia el Norte era de trocha angosta y hacia el Sur de trocha ancha y de ella salían numerosos ramales, principalmente hacia los puertos, pero también, hacia la cordillera.

Entre esos distintos ramales podemos mencionar aquellos que terminaban en Iquique, Taltal, Chañaral, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Pichilemu, Constitución, Concepción-Talcahuano Tomé, Lebu, y Valdivia. También existían ramales hacia Las Cabras, San Clemente, Licantén, Cherquenco, Cunco, Villarrica, Riñihue y Ranco, Lumaco, Galvarino, Carahue, Fresia, Toltén, Rupanco, además, había un tren que unía Ancud y Castro y, otro que salía desde la Plaza Italia a Puente Alto.

Esta extensa red ferroviaria, estaba orientada a cubrir las diversas zonas productivas del país: minera, manufacturera, ganadera, forestal, agrícola, y era esencial para el desarrollo del país.

Solo considerando ese contexto, es posible imaginar, algo de la importancia estratégica, en lo político, social, económico y geopolítico que tenía el ferrocarril para Chile.

Retroceso de los trenes

Los trenes, a nivel mundial, en la década del 50 mostraron los primeros síntomas de declinación, al irrumpir masivamente los vehículos, especialmente, camiones, buses y aviones, que habían sido desarrollados durante la Segunda Guerra mundial para transportar soldados y pertrechos.

Así y todo, en Chile, hasta la década de los años 60, el país continuaba con sus planes de inversión en sus ferrocarriles. Existió una fuerte inversión ferroviaria en riel soldado, electrificación y, en la adquisición de equipos, principalmente, automotores y locomotoras.

Posteriormente, las políticas del autofinanciamiento disminuyeron el aporte fiscal, eliminaron todos los ramales excepto el ramal de Talca a Constitución, cerraron las maestranzas, privatizaron la carga, vendieron locomotoras y equipos por chatarra. Los especialistas Ian Thomson y Apolonia Ramírez, agregan que otro motivo de la declinación del ferrocarril luego del golpe militar de 1973, fue la injusta competencia desleal, en algunos casos propiciada por el Estado, al subvencionar al transporte terrestre, condonarle las deudas y rebajarle los peajes por el uso vial.

El compromiso social de los trabajadores ferroviarios

Se ha mencionado que a medida que avanzaba el tendido ferroviario y, nacían los pueblos y ciudades alrededor de las estaciones ferroviarias, los trabajadores ferroviarios se integraban a la vida social, cultural, deportiva o política de esas localidades.

Gracias a ese compromiso social, los trabajadores ferroviarios también quedaron enraizados con la historia del Movimiento Sindical chileno. Más aún, fueron protagonistas del mismo, en efecto, en la constitución de la Federación Obrera de Chile, FOCH, el año 1909 la que se formó a partir de la base sindical de los Sindicatos Ferroviarios, que estaban entre los más organizados y combativos de la época.

El año 1972, cuando se produce el paro de los camioneros, los trabajadores ferroviarios acordaron no plegarse a esa paralización, granjeándose el malestar de los transportistas. Tras el golpe militar del 11 de octubre de 1973 todas las dependencias ferroviarias fueron allanadas y, pese a que nada anormal se encontró, a las semanas siguientes se desató la represión existiendo fusilamientos de trabajadores San Bernardo, San Rosendo y San Antonio. Paralelamente, la administración a cargo de un interventor militar, eliminó derechos sindicales y laborales, incentivos remuneracionales, escalafones y carrera funcionaria etc., y, luego se inició un programa de exoneración que abarcó a miles de trabajadores.

Mártires ferroviarios

En ese contexto, el 6 de octubre de 1973, once (11) trabajadores ferroviarios de la Maestranza de San Bernardo fueron detenidos, en sus domicilios y en sus lugares de trabajo y posteriormente fusilados en el Cerro Chena, por militares de la Escuela de Infantería. Sus nombres eran los siguientes:

Alfredo Acevedo Pereira, 27 años, Taller Patio
Roberto Ávila Márquez, 59 años, Taller Albañilería,
Raúl Castro Caldera, 23 años, Taller Eléctrico
Hernán Chamorro Monardes, 29 años, Oficina Técnica
Manuel González Vargas, 46 años, Taller Herrería
Arturo Koyck Fredes, 48 años, Taller Eléctrico
Adiel Monsalves Martínez, 41 años, Taller Pabellón Central
José Morales Álvarez, 31 años, Taller Eléctrico
Pedro Oyarzún Zamorano, 36 años, Taller Frenos de Aire
Joel Silva Oliva, 37 años, Taller Pabellón Central, y
Ramón Vivanco Díaz, 44 año, Taller Ruedas.

Estos fusilamientos quedaron acreditados en el informe de la Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación, de febrero de 1991: "(los trabajadores ferroviarios) antes mencionados fueron ejecutados el día 6 de octubre de 1973, por efectivos del Ejército en el centro de detención Cerro Chena, mediante múltiples impactos de bala, Sus muertes constan en los certificados de defunción, en los que se señala como lugar del fallecimiento, la Escuela de Infantería de San Bernardo".

Tras ser largo proceso, el año 2008, el brigadier en retiro del Ejército, Víctor Raúl Pinto Pérez, fue condenado a 15 años de prisión por "secuestros y homicidios", de estos trabajadores ferroviarios, resolución adoptada por el juez Héctor Solís.

Además, debemos mencionar a otros ferroviarios, también detenidos y desaparecidos, de Laja, San Antonio, Valparaíso y al ingeniero Alfredo Rojas Castañeda, Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, el año 1973, detenido en su domicilio por efectivos militares y, hasta ahora, desaparecido, no obstante que sus documentos de identidad aparecieron en Buenos Aires, al parecer, usados por la DINA en el montaje de la llamada Operación Colombo, donde asesinaron a 119 personas.

Maestranza de San Bernardo

La historia de San Bernardo, igual que otras ciudades, está influida por los trabajadores ferroviarios quienes, participaron activamente en la vida social, deportiva, cultural, económica y política de una ciudad desarrollada al alero de la Maestranza Central de San Bernardo.

El 28 de diciembre de 1914, ante el notario público y de hacienda, Pedro N. Cruz, compareció don Justiniano Sotomayor, ingeniero, Director General de los Ferrocarriles del Estado, y don Carlos Rogers, comerciante, redujeron a escritura pública el siguiente contrato de compraventa:

“El señor Rogers vende a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, representado por el señor Sotomayor, quien a su vez declara comprarla para esos ferrocarriles, una extensión de ciento veinte hectáreas del fundo “Cerro Negro” de propiedad del señor Rogers, ubicado en el departamento de La Victoria, en las vecindades de la estación de San Bernardo”.

Esta importante Maestranza, que llegó a ser la más importante de EFE, se planificó para reparar y construir locomotoras a vapor y carros de carga. Era autosuficiente en varios aspectos, tenía su propia planta productora de oxígeno para la soldadura (con el excedente de su producción abastecía a hospitales e industrias de la zona), su propia fundición, una subestación eléctrica y, una Escuela de Aprendices donde formaba a los trabajadores. Además, otros 35 talleres que funcionaban con 2.000 trabajadores especialistas, técnicos e ingenieros.

Solicitudes y planteamiento del proyecto de ley

Por esa razón, la Centro de Desarrollo Social Amigos del Parque Ferroviario Mártires de la Maestranza de la ciudad de San Bernardo, junto a la Agrupación Maipo Contigo y diversas otras organizaciones, ha planteado en diversas instancias la necesidad de rendir homenaje y reconocimiento a los miles de hombres, mujeres y familias que aportaron al engrandecimiento del país y, forjaron una tradición y una cultura, que persiste hasta nuestros días, a través de la creación del Día Nacional del Trabajador Ferroviario.

A pesar, que existe amplio consenso sobre la contribución, protagonismo e importancia económica, social, cultural y política que los trabajadores ferroviarios han significado para el país a través de su historia, en la actualidad no existe un reconocimiento explícito hacia ellos, como si ocurre con muchos otros grupos sociales.

La fecha que se propone es el día 6 de octubre de cada año. Éste corresponde al día que fueron fusilados los once ferroviarios de la Maestranza Central San Bernardo. Si bien corresponde a una fecha aciaga, se ha transformado en una época de reencuentro de la familia ferroviaria y sus vecinos, reencuentro con su historia y su cultura, una demostración de que la convivencia es más sólida cuando está cimentada en el respeto a las ideas y las personas, y una constatación de que la paz, la libertad, la democracia, siempre triunfarán por sobre la intolerancia y la violencia.

La declaración del 6 de octubre como el Día Nacional del Trabajador Ferroviario, es un reconocimiento a todos los trabajadores ferroviarios, por el sacrificio, esfuerzo, imaginación y creatividad. Es un merecido gesto de reconocimiento, por su contribución al desarrollo del país, su cultura y su gente.

Por las razones expuestas venimos en presentar el siguiente,

Proyecto de ley

ARTÍCULO ÚNICO: Declárese el día 6 de octubre de cada año, Día Nacional del Trabajador Ferroviario.