

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

LA ORGANIZACIÓN OBRERA FERROVIARIA. ANTECEDENTES, PROCESOS Y LOGROS TRAS EL DESARROLLO DE LAS HUELGAS 1906-1923.

RAIL WORKERS UNION. THE BEGINNING, THE PROCESSES AND WHAT THEY ACHIEVED AFTER EARLY XX CENTURY STRIKES (1906-1923).

Felipe Vergara Lasnibat

Universidad de Playa Ancha

fvergara@upla.cl

Recibido el 23 de febrero de 2020

Aceptado el 15 de mayo de 2020

RESUMEN

ABSTRACT

La historia del Ferrocarril Chileno se ha centrado en hitos que validan el desarrollo cultural y material de la Empresa, sin embargo se tienen de dejar de lado los componentes humanos por los cuales se construye la movilidad histórica.

Desde su desarrollo a partir de 1848 hasta los innovadores procesos de electrificación del trazado ferroviario (1922), se suscitaron movimientos reivindicacionistas. Refugiados en organizaciones mutuales, manifestaron a la autoridad política la necesidad de entregar condiciones mínimas que garanticen la dignidad y el compromiso de los obreros. Las atenciones solicitadas (Jornal, vivienda, educación y salud) en una primera instancia fueron "letra muerta" y solo a través de huelgas pudieron conseguir lo solicitado, en ese deambular se busca definir la razón interna de los trabajadores atendiendo a las formas de participación y motivaciones plasmadas en la revisión de fuentes de primer y segundo orden. Desde la experiencia de una operación historiográfica revisionista se establece un balance sobre los logros conseguidos por parte de las distintas organizaciones de trabajadores ferroviarios.

Palabras claves: Huelgas, Organización de trabajadores, mutualismo, reivindicaciones sociales, población ferroviaria, hospital, escuelas técnicas

The history of the Chilean Railroad has focused on milestones that validate the cultural and material development of the Company, however, the human components by which historical mobility is built must be left aside. From its development from 1848 to the innovative electrification processes of the railway line (1922), protest movements arose. Refugees in mutual organizations, they expressed to the political authority the need to provide minimum conditions that guarantee the dignity and commitment of the workers. The attentions requested (wages, housing, education and health) in the first instance were "dead letter" and only through strikes were they able to achieve what was requested, in this wandering, the aim is to define the internal reason of the workers according to the forms of participation and motivations reflected in the review of first and second order sources. From the experience of a revisionist historiographical operation, a balance is made on the achievements of the different organizations of railway workers.

Keywords: Strikes, Workers' organization, mutualism, social demands, railway population, hospital- technical

Para citar este artículo:

Felipe, Vergara Lasnibat, "La Organización Obrera Ferroviaria Antecedentes, procesos y logros tras el desarrollo de las Huelgas 1906-1923". *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 273 - 313

1. INTRODUCCIÓN

La historia de las huelgas ferroviarias en Chile ha sido matizada con la obra clásica de Armando Sepúlveda, *Historia Social de los Ferrovianos*, en dicho texto, solo se pueden encontrar trazos muy extensos del proceso reivindicacionista de los trabajadores, pero no llega a profundizar en el análisis de fuentes ni tampoco teorizar parte del pensamiento político de los trabajadores, por el contrario se limita a una cronología del ordenamiento gerencial de la Empresa y ciertos hitos políticos-administrativos que la marcaron. Existe entonces un interesante desafío para acercarse desde los testimonios a las luchas de los trabajadores del ferrocarril chileno. Esta primera indagatoria busca descubrir si existe una correlación entre las demandas singulares de los empleados de FF.CC y los procesos estructurales que vive Chile. El foco temporal del estudio se inicia en el año 1906, fecha de la matanza de la *Plaza Colón* en Antofagasta y se cierra con la huelga ferroviaria de 1923. Para ello se establecerá la constitución seccional de la empresa y los modelos organizacionales que asumían cada una de ellas. La extensión humana y territorial de Ferrocarriles del Estado, impiden tener un perfil general, sin embargo para orientar esta aproximación centraremos las huelgas ferroviarias que tuvieron un impacto general en el contexto del movimiento obrero chileno.

Los modelos de análisis Victor Alba, Hugo Aldunate, Alan Angell, Jorge Barría, acotan las referencias a las participación ferroviaria en la organización de la FOCH, y el posterior desarrollo y consolidación de las ideas mutualistas, trabajos más contemporáneos como los de Peter DeShazo, Mario Garcés, María Angélica Illanes, Fernando Ortiz Letelier y Julio Pinto, logran visualizar la transposición ideática de los líderes ferroviarios con otros modelos organizacional de trabajadores, incluso aluden relaciones argumentativas ideológicas, que rescatan de la prensa mutualista como es el caso del periódico *La Locomotora*. Estas corrientes historiográficas buscan nutrir la historia del movimiento obrero chileno con la participación de los empleados ferrocarrileros, pero reconocen en la trayectoria del relato histórico, ciertas particularidades que se dan en los ferroviarios que los hacen

alejarse a ratos del eje central reivindicacionista como discurso propio de la cuestión social o la crisis social de Chile de principios del siglo XX y allegarse con fórmulas propias y atemporales al corriente del proceso nacional. Se problematiza, sobre el discurso que manejan las organizaciones obreras ferroviarias que a ratos pareciera abrazar ideas desde el socialismo utópico mancomunal, pasando por el mutualismo y ya en el tercer decenio del siglo XX una filo tendencia corporativista, sobre todo en los rasgos estamentales del escalafón superior. Por último, se revisará el origen de la participación ferroviaria de la huelga, sus demandas y posteriores efectos que nutren la memoria social de los trabajadores de ferrocarriles del Estado y pudiesen validar los avances en materias de derechos y beneficios.

2. MODELO ORGANIZACIONAL DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

Hacia 1868, la empresa organiza el cuerpo de trabajo en secciones, cada uno con funciones específicas y todas dependientes de la Dirección General de la Empresa, el modelo seccional, proviene de la influencia británica, y estamentalizaba a los trabajadores según la labor o trabajo que desempeñan. Dentro de las secciones que la constituían estaban:

Sección tracción que comprenden a todos los trabajadores que operan al interior de un convoy ferroviario. El ingreso a esta sección estaba regulado por el Reglamento de Administración de Ferrocarriles del Estado. Existían dos modalidades la primera se le denominaba indirecta: era una postulación en relación con mérito y capacidades para posterior pasar a un examen físico que era visado por un médico contratado para estos fines. El personal seleccionado vía ingreso indirecto, antes de la contratación era capacitado por ingenieros o trabajadores con mayor experiencia, para posteriormente rendir un examen que indicaba si estaba o no calificado. La modalidad directa comenzó a aplicarse desde 1901, los hijos varones del personal de tracción podían postular como aspirante o ayudante de tracción, el proceso de instrucción para estos aprendices era de 6 meses con un pago de aprendiz que no superaba los 0,75 centavos. Tiempo tras el cual debían dar el examen teórico. Las funciones que comprendían eran: Basan de aprendiz (1 año), Aseador (2-3 años), Aspirante 2° ó 3° para maniobra de pescante o grúa (3 a 5 años); fogonero y/o

ayudante de maquinista de patio o maniobras de 3era Categoría (3 años); Ayudante o fogonero de maquinista 2da categoría carga (3 años); Maquinista de 3era Categoría locomotora de patio o maniobras (3 años); Maquinista de 2da Categoría de Carga (4 años), Maquinista de 1era Categoría de pasajeros (4 años), Inspector de Casa de Maquinas, hasta jubilación o retiro anticipado¹.

Sección Maestranza. Comprende e personal técnico y altamente calificado, a fines del siglo XIX el principal proveedor de trabajadores eran las Escuelas de Artes y Oficios, posteriormente se nutrió de trabajadores de la empresa que postulaban de otras secciones a los cursos anuales de: caldera, termodinámica, hidráulica, mecánica motriz, astilleros y armadores, metalúrgicos y fundiciones. Estos cursos de preparación y calificación no estaban remunerados, y se hacían en forma paralela a las funciones que debía ejercer el trabajador que quería cambiarse de sección. El atractivo de trabajar en una maestranza se relacionaba con la estabilidad en la movilidad del trabajador y en el atractivo de los pagos. La sección maestranza está compuesta por: basal de aprendizaje (un año), limpiador (1 ó 2 años), aspirante operador 2da y 3ra categoría (3 años), aspirante 1era categoría (5 años), jefe de grupo (6 a 12 años como tope), jefe de Taller (5 años o más), jefe ingeniero.²

Sección Transporte. Se preocupaba de controlar el flujo de trenes de carga y pasajeros, por lo general los aspirantes provenían de hijos de trabajadores con enseñanza de humanidades completa, si no la tenían, debían certificarse al interior de la empresa en el curso regular de Bachiller en aritmética, y letras³. El personal de

¹ Dentro de las causas por retiro anticipado se encuentran invalidez por accidente, siendo muy frecuente explosión de calderas y efectos de quemadura y, afecciones pulmonares. Mas antecedentes en Vergara, Felipe: "Hospital Ferroviario de Cerro Barón. Un beneficio hecho realidad tras las huelgas de 1922 y 1924", Ediciones Servipaís, Proyecto Servicio país, 2017.

² La mayoría de las veces el jefe ingeniero era ocupado por un ingeniero contratado en forma directa para el cargo, el proceso de selección estaba reglamentado por la Ley General de Ferrocarriles del Estado, Título II Contratación Profesionales Nacionales y Extranjeros. Hacia el año 1931, se promulgo la nueva ley de administración de FFCC, estableciéndose tres escalafones (personal de servicio. Técnicos y profesionales), todos ellos conforme a capacidades previamente invocadas en los concursos. En este cuerpo jurídico desaparece el concepto Profesional Extranjero. Otros antecedentes en BCN, Ley General de Ferrocarriles 13 de septiembre 1931.

³ A partir de 1896, se introduce la iniciativa gubernamental de ofrecer cursos de habilitación laboral, para ello se reforma la educación de adulto nocturna que establecían los decretos del ministerio de

esta sección operaba en estaciones ferroviarias secundarias y de enlace. Dentro de la carrera funcionaria que se establecía se encuentran: aspirante suplente a transporte (un año basal); labores de cabina (2 años); personal de categoría 3 boletería (3 años); supervisor de categoría Tara y pasajeros (4 a 5 años); conductor (5 años), movilizador (5 años), Jefe de Estación, (6 años con tope de 12). La sección, también concurso a partir del año 1900 un telegrafista de estación encargado de mantener la comunicación con los patios de maniobra y señalización. Desde 1904 se incorporaron las Direcciones de Vías y Obras, Señalización y en 1922 Electricidad. Las transformaciones de 1904 y 1922 contemplaron las siguientes carreras. Aprendiz basal (1 año), asistente 3era categoría de obra (3 años), asistente 2da categoría de obra (3 a 7 años con tope), asistente operario jefe de cuadrilla (6 años), jefe de operaciones (7 años), jefe de inspección de vía y obra (10 años) y Director de vía y obra o Señalización (tope 6 años), estos dos últimos eran cargos profesionales, en el caso de la Dirección de electricidad, la organización contemplaba: aprendiz basal (2 años), ayudante de electricista (3 años), electricista transportado asistente (5 años), electricista de plataforma (5 años), jefe de operaciones aéreas (5 años), Jefe de subestación eléctrica y Director de estación eléctrica, siendo estos dos últimos cargos también ocupados por profesionales, en un principio extranjeros y posteriormente nacionales.

Sección administración. Provenían de liceos de humanidades, instituto técnicos y universidades, la sección administración logro concentrar el 35% de la mano de obra ferroviaria. Estaba constituida por los Departamentos de: Contabilidad, que a su vez tenían las subsecciones adquisiciones y remuneraciones

instrucción de 1853 y 1858. Gaspar Toro, Ministro de Instrucción Pública de Jorge Montt, crea los cursos complementarios de instrucción bachiller, para ello las escuelas nocturnas ofrecen a los aprendices de empresas estatales terminar sus estudios o bien potenciar las áreas de gramática, aritmética, caligrafía, geometría y geografía. Los trabajadores estudiantes debían pagar una inscripción de 0,95 centavos y asistir a clases entre el 15 de marzo al 15 de noviembre en horarios de invierno de 18.30 a 21.15 y de 19.00 a 21.45 en verano. Este fomento educativo puede ser entendido como una contracara de las iniciativas de educación nocturna que impulsara la Unión de Artesanos de Santiago, que en 1862 abre la Escuela Franklin como alternativa de alfabetización para artesanos y obreros. Mas antecedentes en Acuña Rodríguez Eladio: "Desarrollo Histórico de la Educación de Adultos en Chile", Tesis de grado para optar a Licenciado en Educación. Universidad Austral 1990; Campos Harriet, Fernando: "Desarrollo Educativo en Chile", Editorial Andrés Bello, 1965 y Ponce de León, Macarena et al "Historia de la Educación en Chile (1810-2010)" Tomo 1, Editorial Taurus, 2017.

del personal por sección, ramal y general; Departamento jurídico; Departamento de Obras Civiles e Ingeniería; Estadística y Planificación; Correspondencia y Archivo. En 1922, se incorporaron los Departamentos de Salud, Caja y Cooperativa, Dirección de Escuelas e Institutos. El personal comenzaba su carrera como aspirante basal por dos años, aspirante suplente por un año y empleado de 3era categoría no profesional, 2da categoría Oficio o Técnico, y 1era Categoría profesional. En el caso del departamento de Salud, el organigrama incluía: 2do practicante, 1er practicante, médico internista, médico de especialidad, subdirector de medicina interna, Director de Policlínico, Director Hospital Director General de Salud. Todos los cargos no tenían tope de permanencia, y la movilidad estaba dada por las vacancias los cursos internos que dictaba la Empresa. Por último, existía un escalafón intermedio, para funciones hospitalarias que incluía: aprendiz, asistente de salud, administrativo salud, administrativo contable de salud, director operativo de salud. Al igual que la sección central de salud, no existía tope de permanencia, siendo obligación enterar un año como aprendiz.

3. INICIOS DE LAS ORGANIZACIONES OBRERAS FERROVIARIAS. MUTUALISMO.

A fines del siglo XIX comienzan a gestarse una serie de modelos de organización obrera, cuyo objetivo es hacer frente a embates sociales que enfrenta Chile, producto de la alta concentración de riqueza en manos extranjeras y oligarquías locales. Estas organizaciones reaccionan a las pésimas condiciones de vida, integridad y seguridad en la que son expuestos sus trabajos, como también al desajuste económico que perjudica al elemento local. La ausencia de legislación que proteja a los asalariados nacionales los insta a diversas formas de organización, en primer orden, aparecen las mutuales, para después surgir sociedades de resistencia y mancomunales.

Ferrocarriles del Estado, se constituía en una pieza fundamental para la operatoria económica tanto de la movilización de la riqueza del norte salitrero como de los macizos trigueros de Chile central, no obstante, ya a fines de 1886, comenzaban al interior de la empresa a gestarse movimientos de resistencia y

reivindicación de la mano de obra ferroviaria. Se visualizaba las diferencias remunerativas entre locomotistas nacionales y extranjeros, a esto se sumaban ciertas condiciones de privilegios que tenía el elemento foráneo y una propensión por parte de los Directivos de la Empresa de contratar servicios profesionales europeos, los cuales, sin ajustarse a la carrera funcionaria que contemplaba el Estatuto Administrativo de FFCC del Estado, se saltaban parte importante de la carrera profesional a la que estaban obligado el elemento chileno, perjudicándolos en las plazas y en la movilidad del escalafón. Fue en atención de lo anterior que en 1889 la Sección de Tracción, organizó la Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros de Ferrocarriles de Chile, esta Sociedad apelaba a terminar con dichas prácticas, pero también buscaban del Directorio estatal garantías para validar su trabajo. Dentro de estas garantías, lejos de pensar en mejoras de sus remuneraciones, se encontraba exigirle a la Autoridad considerar los años de servicio de la empresa, para la promoción y ascenso de todos aquellos que componían la sección. Esta visión centrada en la idea de compromiso y fidelidad ferroviaria, propio de un discurso centrado en la reciprocidad empresa-trabajador, escapa a los conceptos clásicos del sindicalismo obrero de fines del siglo XIX. Resulta curioso que la principal advocación que hicieran los maquinistas no fueran desde la perspectiva nacionalista⁴ de protección al trabajo, sino más bien trasladan el discurso a una filosofía del *Übermensch*⁵, donde la nobleza de servir a la empresa obliga a la empresa a usar el poder que tiene para proteger ese compromiso como garantía. En Chile, la literatura sobre apoyo mutuo y sociedades es escasa, y los aportes de Illanes

⁴ Otros antecedentes del conflicto en Grez, Sergio: "De la "regeneración del pueblo" a la huelga general: génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)", DIBAM 1998, pg.141

⁵ Granie, Jean: "¿Qué se Nietzsche?" Publicaciones Cruz OEA, 2002. En la medida en que la amistad mutua es una virtud que debe ser desarrollada mediante una praxis determinada, Nietzsche propone a la jovialidad como condición de posibilidad para su ética de la amistad. Aprendiz y Maestro interactúan como modelo de aprendizaje (uno) y protección (otro) Esto, resulta atractivo, pues, contrario a la reunión de amigos en torno a un bien, el alemán propone la jovialidad y mutualidad como sentimiento idóneo para afirmar la vida y comenzar el camino a la perfección o auto superación. De aquí se explica que Zaratustra no enseña sobre el "prójimo", sino del "amigo", a saber, de quien puede ser "celebración de la tierra y un presentimiento del sobre/superhombre"; todo esto por medio justamente de la complicidad mutua de sobrehumanizarse tomando como centro la dignidad. Las referencias a las mutuales ferroviarias se estructuran sobre un pensamiento tácito nietzscheano, donde el valer ser es tan importante como el querer hacer. (nota del autor)

y Grez⁶ coinciden en que este se inicia como movimiento social en función y a partir de trabajadores artesanos urbanos, dentro del contexto de proletariado fabril en el proceso industrializador y urbano que vive Chile. Al revisar los ideales filosóficos que declama la conformación del directorio de la Sociedad de Protección, quedan de manifiesto tres principios básicos de la organización ferroviaria: Solidaridad, Resistencia y dignidad entendida como un acto de auto superación, sobre la base de este último concepto es que no existiría una relación directa con los teóricos Proudhon o Kropotkin, más bien, hay un acercamiento a los principios que desarrollara Nietzsche. En ningún caso se plantea que trabajadores de la empresa hayan estudiado o conocido los postulados del alemán, pero si existe la posibilidad que la influencia de técnicos ingleses y alemanes que llegaron en un primer momento, hayan propiciado la idea, más aún cuando la cuestión social europea estaba siendo discutida ampliamente y el concepto está inserto en el discurso de los trabajadores. En el caso nacional, se reporta como antecedente las afirmaciones que se hacen en la Primera Asamblea General de Trabajadores de Ferrocarriles del Estado que el 7 de enero de 1894 da impulso a la “Sociedad de Protección Mutua de los empleados de los ferrocarriles del Estado”, en ella se manifiesta la necesidad de articular cada una de las secciones que constituían el cuerpo de trabajo de la empresa estatal, para impulsar una carrera profesional donde la educación y el enaltecimiento moral contribuyan al engrandecimiento intelectual nutrido de conocimiento, mutualismo y la auto superación. Luis Maira, enfatiza en el discurso de la gestación de la Sociedad:

“La benéfica institución se ha iniciado de una manera digna de los propósitos que persigue y del alto rango al que está llamada a ocupar entre las sociedades de su género en Chile; hombres tan estrechamente solidarios y dignos deben defender sus intereses y su reputación siempre pensando en el auxilio oportuno y útil a un miembro de la colectividad que caiga víctima del celo en el

⁶ Antecedentes complementarios en Illanes, M. A. “Chile des-centrado. Formación socio-cultural republicano y transición capitalista (1810-1910)”. Santiago de Chile: LOM Ed.2003 y Grez, S. “La trayectoria histórica del mutualismo en Chile (1853-1990): Apuntes para su estudio”. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales “Mapocho”(n° 35), 277-299.

desempeño de su deber. Las autoridades deben retribuir la lealtad otorgando garantías de seguridad y asistencia”⁷

La insistencia de modelar al trabajador desde la perspectiva educacional, alienta a pensar que los padres fundacionales del socorrismo mutuo ferroviario tempranamente impulsaran escuelas e institutos técnicos. Se deduce que las razones para proyectar estas ideas ante las autoridades del Directorio General son: Evitar la llegada de trabajadores extranjeros que desplazaran a los trabajadores incorporados desde el inicio de la obra ferroviaria, modelar la especialización y disciplinamiento laboral de otros trabajadores para que tuvieran la oportunidad de capacitarse en funciones técnicas de mediana y alta complejidad, propender un compromiso con las organizaciones de bases para articular un trabajo de organización sólido y colaborativo, este puente de la solidaridad como lo llamara Monseñor Freppel, Obispo de Angers y defensor de este tipo de organización indica: “*vincit concordia fratrum*” que apunta a que la unión moral de los servidores de un mismo orden (artesanos trabajadores) genera garantía y protección para todos y no solo centrado en temas salariales, sino que también asista a la protección civil de cada uno de los trabajadores y de los integrantes de sus familias.

La Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros de Ferrocarriles de Chile (1889) y Sociedad de Protección Mutua de los empleados de los ferrocarriles del Estado (1894), se vieron afectadas en su orgánica, el nuevo gobierno de Jorge Montt Álvarez, quien solicita a su ministro de Obras Públicas y Ferrocarriles, Vicente Dávila Larraín, que se reúna con el Directorio de la Empresa con la finalidad de establecer protocolos de organización interna de los Trabajadores. Las instrucciones dadas por el ejecutivo, era evitar que las organizaciones mutualistas que se iban dando al interior de cada sección pudiesen ser reguladas por la Policía de Ferrocarriles y ante todo impedir las reuniones y organizaciones de los trabajadores y que pudiesen articular huelgas que fuesen en contra de la economía nacional.

⁷ Véase Poblete, Martiniano: “Una jornada Ferroviaria. Recuerdo de 38 años de vida carrilana”, Imprenta y Estamperia Claret, 1940.pg 90

“Resulta fundamental para el proyecto político de este Gobierno, que se reúna con los líderes de los trabajadores de tracción de la Empresa Ferroviaria, y así evitar que se organicen huelgas que impidan el traslado de la producción zonal. Otórguese amplias facultades para que en conjunto con la Policía de Ferrocarriles evite los sabotajes a que conducen los huelguistas”⁸

Estas iniciativas obstructivas, posteriormente derivaran en una serie de modificaciones al Reglamento de Policía de Ferrocarriles (1864), las cuales comienzan a alejarse de sus funciones preventivas del delito y de imponer el orden al interior de los espacios físicos ferroviarios, para asumir un papel mucho más político, es así como en 1894 se establece que:

“Cada municipalidad tenía su policía propia y en el caso de Ferrocarriles, el Presidente de la Republica elegía al prefecto de una terna. En caso de emergencia o guerra las policías comunales y de Ferrocarriles podían ser puestas transitoriamente bajo las órdenes del Ministerio del Interior previo decreto del Presidente de la Republica”⁹

La transformación al estatuto de 1864 tuvo resultado mediato, los estados de emergencia que se sucedieron en los años 1898 y 1901 purgaron en los primeros indicios de represión a obreros, no solo de la empresa, sino que también a operarios de la marina mercante nacional, calicheros y artesanos. La reconversión de la Policía Ferroviaria a mecanismos de control y represión tuvo resultados en la Sociedad de Protección Mutua, la que lentamente pierde presencia en Chile central y no volverá a erigirse como referente sino hasta su transformación en la Sociedad mutual de maquinistas Santiago Watt (1911). Por otra parte, la Sociedad de Protección Mutua de los empleados de los ferrocarriles del Estado debió enfrentar una persecución directa por parte del equipo directivo político estatal,

⁸ AN. FMOOPP y FF.CC Vol.074. Correspondencia de Jorge Montt Álvarez a Ministro Vicente Dávila, 15 julio 1893.-

⁹ Véase Maldonado Prieto, Carlos: “La militarización de la Policía. Una tendencia histórica chilena” pag4. <http://www.memoriachilena.gob.cl/archivos2/pdfs/MC0018154.pdf>

“Elementos poco discretos que creían obrar bien poniendo en guardia a los superiores contra, los directores del movimiento, se encargaban de azuzar las suspicacias, previendo futuras dificultades en el hasta entonces llano camino del ejercicio de sus atribuciones por cada uno de los jefes de reparticiones. Todo lo nuevo asusta a los timoratos, a los es timoratos, a los espíritus apocados. Dos veces estuvo a punto de perecer por la miedosa dispersión de sus miembros, y dos veces fué levantada de nuevo por el esfuerzo perseverante, infatigable y resuelto de sus fundadores. El convencimiento de la nobleza de su obra daba bríos a su inquebrantable tenacidad.”¹⁰

La estrategia de Gobierno era pugnar a las organizaciones de discursos inmorales, anticlericales, y subversivos; en algún caso establecer la prisión interna dentro de improvisadas celdas que se armaban en bodegas de los patios de las estaciones. Estas medidas escapaban a todo orden jurídico, no habiendo procesos penales de por medio, eran solo medidas represivas acotadas a la arbitrariedad del Estado que temía cualquier forma de organización.

“Inducido por estas falsas sugerencias, el Director de Explotación, señor Florencio Valdés Lecaros, un poco menos reflexivo que los demás, avanzó el paso de ordenar al Comandante de la Policía de la Empresa que redujera a prisión a los miembros del directorio, que nos reuníamos en la oficina del señor Galindo, sucesor de don Amador Ramírez en la jefatura de la bodega, por creer que en esas reuniones podía tratarse de amagar la tranquilidad de la Administración; pero don Carlos Larraín, el Comandante en referencia, hechura y ejecutor solícito e incondicional de tal jefe, tuvo el buen tino de no exponerse a una provocación como esa, sin observar primero sobre qué se deliberaba en las sesiones. Y su larga observación lo convenció de que no había fundamento, para alarmas ni, por consiguiente, para un atropello como el proyectado. Pero este resultado no bastó a desarmar la animosidad de las alturas y la espada de

¹⁰ En BN Poblete, Martiniano, op. cit. Pag.98

*Damocles continuó suspendida sobre las cabezas dirigentes, que corrieron otras suerte a las nuestras*¹¹

El mutualismo ferroviario tuvo un modelo organizacional a partir de las secciones que constituían la empresa, por lo general se identifican: Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros de Ferrocarriles de Chile, nace de la sección Tracción y Sociedad de Protección Mutua de los empleados de los Ferrocarriles del Estado correspondiente a sección administración. En ambos casos el motivo de la mutual era hacer frente a en común es la protección del trabajo y arbitrariedades que se cometían con empleados que se incorporaban y provenían del extranjero, sin caer en paroxismo xenofóbicos la lucha buscaba respetar la carrera funcionaria de los trabajadores chilenos. Las necesidades sociales más estructurales que vivía el país en materias de salario y jornadas no afectaban directamente a los trabajadores ferroviarios. Por una parte, ya desde el año 1886 se contemplaban jornadas laborales de 8 horas cuestión muy distinta del resto del país. Las decisiones de estas jornadas reguladas se sostenían por considerar el trabajo físico ferroviario, en todo orden de cosas muy extenuante y de riesgo operativo, el que podía traducirse en tragedias colectivas. Uno de los argumentos que plantea la Dirección General de Ferrocarriles es evitar los accidentes, sin embargo, no se desprende una empatía directa al funcionario, sino más bien a evitar que el siniestro redunde en un daño económico de proporciones:

“La fatiga no es un mal menor, porque de ella pueden desprenderse explosiones, incendios, descarrilamientos, accidentes con fatales consecuencias, el daño moral que ello genera a la familia del trabajador se incorpora las pérdidas materiales que sufre la empresa. Una locomotora de medianía de tránsito, equivale al pago de 1200 trabajadores de jornal completo, súmele los efectos asociados por el retraso que se produce en tránsito y el pago de costas de seguros a los usuarios. Normar las funciones con jornadas prudentes de 8 o 10

¹¹ En BN Poblete, Martiniano, op. cit. Pag.98. Véase también El Ferrocarril, Carta de Modesto Navajas al Directorio de la Empres, 20 de mayo 1897.

horas es un ajustado criterio racional que garantiza la seguridad del trabajador y el funcionamiento óptimo del servicio”¹²

Otra organización de fines del siglo XIX y de efímera participación fue: la Sociedad de Transportistas Ferroviarios (1898), que años más tardes dará origen a la Asociación de Técnicos del Instituto Ferroviario (1904) ambas vinculada a la sección transportes. Esta mutual apuntaba a reivindicar oportunidades de instrucción y capacitación para los trabajadores que se integraban a la Empresa, consecuencia de la tercera etapa de expansión ferroviaria con los ramales longitudinales del sur y la ampliación de la red ferroviaria norte. Muchos de estos trabajadores provenían de estamentos militares que habían cumplido funciones en el proceso de pacificación de la Araucanía, y otros tenían su origen en excedentes de mano de obra de la industria calichera. La sección amplía sus operaciones a la Subunidad de vías y obras, estos grupos móviles se desplazaban reparando o abriendo nuevos ramales dirigidos por operarios más antiguos. La necesidad de instruir a los nuevos, demandó que la organización solicitara la apertura de escuelas técnicas de especialidades donde se pusiesen a nivelar las competencias de los neófitos y a la vez transmitir la disciplina. Los fundamentos de maestro y aprendiz se articulaban muy bien en esta mutual y sus demandas apuntaban a la capacitación.

“El celo del látigo con el que impuso el trazado Enrique Meiggs, no puede repetirse, los trabajadores no son esclavos ni pueden ser tratados de especuladores. Han pasado treinta años y más, y los que partimos esclavizados ahora somos empleados que sabemos lo duro de las faenas y la necesidad de controlar el orden, pero no a fuerza de golpes. Los trabajadores si son alfabetizados y se les enseña lo importantes que significa para el país su trabajo asumirán el compromiso moral con el país y consigo mismos”¹³

¹² En AN, F.VARIOS Vol.1103. Correspondencia del Director Ferrocarril del Estado a Ministro de hacienda Pedro Gandarillas Luco, 21 diciembre 1886.

¹³BN, Diario El Siglo, 10 de agosto 1902 Existen distintos matices para abordar la figura de Enrique Meiggs, sin embargo al exhumar documentación sobre sus contratos y las funciones que cumpliera en la primera parte del trazado ferroviario chileno y peruano, surgen nuevas miradas entorno al trato que dio a trabajadores carrileros, algunos documentos le impugnan el trato forzoso que imprimió a

El Centro Obrero de Ferrocarriles del Estado, fundado en 1897, fue una importante organización ferroviaria y perduró durante el siglo XX, nacen a partir de la sección tracción, sin embargo, acogió a trabajadores de distintas secciones como maestranzas, operarios de vía y obra y jornaleros de bodega, y empleados a contrata. Sus objetivos esenciales apuntaban a la protección del trabajador frente a las pugnas políticas internas y formas de persecución que hacia la autoridad a sujetos populares que por su origen se le asociaban conductas radicales. El Centro Obrero, contaba entre sus filas a trabajadores de distintas nacionalidades, por una parte, la nubosidad territorial del norte específicamente de Tarapacá y Antofagasta dejaban a la deriva a trabajadores peruanos y bolivianos que presando funciones en la Empresa, no tenían un reconocimiento o las garantías básicas para hacer valer sus derechos.

Todas estas agrupaciones se reunían en la Confederación de Trabajadores de Ferrocarriles del Estado, esta instancia era propositiva y se establecían proyectos en común de lucha. La Confederación fue ampliamente resistida por el poder ejecutivo, atendiendo a que desde ella emanaban las reivindicaciones más duras. Entre 1897 y 1904 se realizaron tres encuentros, siendo los focos de discusión la regulación de los centros de formación y capacitación de las escuelas técnicas dependientes del Estado y aquellas instancias alternativas propuestas por las mutuales, las mutuales apuntaban a la descentralización y organización autónoma. Un segundo punto en el que se centraron los objetivos fue la creación de la Caja de Ahorro de los Trabajadores ferroviarios, dicha iniciativa tenía por finalidad conseguir el respaldo de la Dirección General para facilitar el acceso a la vivienda, por último, estaba la lucha por conseguir la responsabilidad de la Empresa con el cuidado de los trabajadores que sufrieran accidentes o enfermedades en el ejercicio de sus labores. Si bien la empresa proporcionaba policlínicos de auxilios las mutuales buscaban la autonomía para desarrollar un centro de Salud para sus trabajadores.

La confederación cada tres años convocaba a una Asamblea Nacional de trabajadores ferroviarias, a esta convocatoria se le conoce con el nombre de Federación de Obreros Ferroviarios (1907), en ella participan todos los integrantes de

población campesina e indígena y otro a modelos de disciplinamiento donde el castigo físico era un común denominador.

las mutuales, como también aquellos trabajadores que tienen células de organización pequeña adscritas a una zona territorial específica. La Federación obrera ferroviaria dio paso a la **Gran Federación obrera de Chile** (1909) esta federación nace de una campaña que iniciaran las mutuales ferroviarias para reunir firmas y demandar ante los tribunales de Justicia a la Empresa de FF.CC del Estado, esto debido a que en el año 1908 el Directorio de la Empresa ordenó descontar el 10% de los salarios a todos los trabajadores, con la finalidad de poder equilibrar el balance general que mostraba déficit¹⁴. El juicio tuvo un fallo favorable a los trabajadores, sin embargo, la experiencia mutualista tiende a desaparecer para abrir paso al sindicalismo.

4. HUELGAS FERROVIARIAS

Hubo una serie de acontecimientos que pudiesen ser considerados como *proto* huelgas ferroviarias. Las primeras tienen sus antecedentes en las faenas de construcción del ramal de Valparaíso a Santiago, cuando un grupo de trabajadores operarios de vías se niega a continuar con los trabajos mientras el capataz no interceda en el pago de los Jornales adeudados por Meiggs. El atraso de pago se debía a la demora por parte del gobierno de Chile para liberar los fondos en favor del inglés. Este hecho aconteció en 1858 y no puede ser atribuible a ningún discurso filosófico por parte de los operarios, simplemente es una acción de protesta impulsada por la necesidad básica de proveerse de sustento para ellos y sus familias. De acuerdo con el contrato firmado entre el Estado y los distintos oferentes, el retraso en la construcción de los ramales, era castigado con un monto económico que se devengaba del valor licitado, por lo tanto y en atención a no perder dinero los intermediarios procuraban cumplir con los compromisos adquiridos.

El desarrollo e incremento de trabajadores que se incorporaban a la empresa estatal tenía un crecimiento exponencial, entre los años 1860 y 1870 el aumento de trabajadores es del orden del 56%, para el año 1880 se eleva al 93% y cerrando el siglo

¹⁴ Otros antecedentes Ortiz Letelier, Fernando: “El Movimiento Obrero en Chile (1891-1919)”. Ediciones LOM. Santiago, 2005.

XIX llegaba a 110%¹⁵. Este incremento complejizaba la organización, sobre todo en un país que poca experiencia tenía en administración de un servicio público, a pesar de ello, la Dirección General optó por un organigrama de base plana que permitía controlar cada una de las secciones y subsecciones que se iban inaugurando y creando conforme a las necesidades. El obrero de la primera etapa ferroviaria, provenía del campo, era un trabajador de jornal de temporada, sin mayores preocupaciones que ocuparse en las faenas carrileras en las temporadas bajas de la producción agrícola, sin embargo con la segunda etapa (1870-1890) se avocina una generación de trabajadores que ingresan al servicio por vínculos familiares, son hijos de los primeros trabajadores y en algún caso están asociados a funciones más específicas, este grupo se ha permeabilizado por los movimientos intelectuales de la ciudad, aparecen los primeros trabajadores con aspiraciones de organización laborista, motivados por conseguir por parte del Estado un trato justo y distinguido en relación a otros obreros de la época. Incluso la nomenclatura para auto designarse se centra en el concepto de “trabajador”, “empleado” y “funcionario” evitando el termino obrero.

“Terminada la revolución del 91, o más propiamente la obra restauradora del 91, los partidos políticos que la emprendieron en nombre de los principios fundamentales de la República, debieron continuar unidos en estrecho y leal consorcio hasta dejar de nuevo cimentados y funcionando todos los organismos desquiciados por el huracán devastador (sic); hasta dejar restablecida la normalidad en el orden, en la armonía, en el trabajo, en la ley y en la vida social, lo que quiere decir, curadas las heridas, apaciguados todos, no hay más balmacedista ni obreros, solo trabajadores ferroviarios, porque obrero se escribe con o de oposición”¹⁶

La explicación es de base especulativa, tal vez el pago y el reconocimiento social que ha adquirido, le hacen asumir una conciencia muy distinta a los otros, esto no deviene en una falta de conciencia de clases ni mucho menos desprecio a otros trabajadores, solamente obedece a la temporalidad del siglo XIX y a efectos

¹⁵ AN, FM OOPP y FFCC, Vol. 172 “Anuario estadístico de la Empresa de FFCC del Estado”

¹⁶ Poblete, Martiniano, op. cit. Pag. 195.

propios de la Revolución de 1891, donde al parecer el termino traía aparejada peligrosidad.

Con crecimiento y desarrollo económico de la empresa, aparecen nuevos funcionarios a prestar servicio, este grupo de trabajadores se cubico en distintas secciones, en su mayoría son extranjeros de alta especialización. La llegada de estos trabajadores foráneos¹⁷ no tuvo mayores incidencias sociales, sin embargo, la imposición de garantías salariales distintas generó recelo por parte del elemento nacional, en especial a fines del siglo XIX. El trabajador ferroviario atendía y entendía la necesidad de contar con ingenieros y trabajadores expertos, incluso acepto de buenas a primeras la diferenciación salarial, sin embargo, estos beneficios fueron perpetuándose y eso termino por generar las primeras paralizaciones de faenas. El primer llamado de atención fue la huelga de 1889, organizada por Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros. La huelga fue reprimida por la Marina, y no tuvo mayores incidencias, tal vez:

“Resulta difícil disparar a un trabajador ferroviario, pues el expresa el ideal de progreso y desarrollo, no se trata de combatirlos con sables y balas, en cada uno de ellos hay experiencia de trabajo que otros no tienen”¹⁸

Sin embargo, el Ejecutivo instruye al Ministro de OO.PP y Ferrocarriles acceda al petitorio de los huelguistas, que se centraba en dos requerimientos: a) exigir la instalación de cursos de aprendices para fogoneros y maquinistas con cupos adicionales a las necesidades de los distintos ramales, b) mejorar el salario de los conductores y ayudantes en un 15%. De los puntos solicitados solo se protocolizó la instalación de los cupos adicionales de instrucción, los cuales solo se llevaron a cabo tres años después, el retraso sin duda estuvo condicionado por las coyunturas que enfrentaban a José Manuel Balmaceda con el Congreso.

Para 1896, la Sociedad de Protección Mutua de los empleados de los ferrocarriles del Estado convoca a una huelga, en solidaridad a la Gran Huelga de

¹⁷ Gobierno solicita participación de maquinistas a los gobiernos de Inglaterra, Canadá y Australia.

¹⁸ BPSS, Diario La Unión, 7 junio 1889

Buenos Aires. Las acciones de los huelguistas chilenos se centraron en la organización de asambleas informativas y conferencias donde se discutían los principales problemas sociales que enfrentaba América latina, tras la expansión del imperialismo norteamericano. Esta huelga si bien no contó con acciones directas por parte de los convocantes ni de sociedades mutuas o gremios nacionales, fue de especial atención por parte de las autoridades políticas, toda vez que las reuniones se transformaban en aclamaciones y potentes discursos contra la oligarquía nacional y extranjera como también desnudaba la crisis social que vivía Chile. La precariedad habitacional, explotación laboral y los problemas salariales de otros obrero/trabajadores fueron el trinomio imperfecto de la crisis que nutre la cuestión social chilena. El presidente Federico Errázuriz Echaurren, instruye al Ministro Elías Fernández Albano, que ejecute las disposiciones modificadas de la Policía de Ferrocarriles, con la finalidad de mantener un control a las mutuales obreras ferroviarias.

“Este ambiente de hostilidad en las esferas oficiales limitó las actividades del Directorio, compuesto de empleados subalternos en su totalidad y que por lo mismo tenían algo que temer, a lo más indispensable en sus relaciones con la administración del Ferrocarril; las aumentó, empero, en lo que miraba hacia los candidatos a socios y hacia los socios mismos, pues esta situación moral del núcleo directivo no podía pasar desapercibida para aquellos que buscaban en la asociación una garantía y se encontraban con una amenaza”¹⁹

La articulación de la prensa de resistencia obrera lentamente generó un accionar en conjunto, el inicio del siglo XX se sella por huelgas de variadas motivaciones, y si bien existen elementos articuladores en común como son temas salariales y de seguridad, hay otros cuyo punto de partida es muy singular, ya sea porque nacen de alguna orgánica mutual diferente al sentido que cobran otras instancias asociativas. La particularidad de la reivindicación acelera un proceso radicalización en el cual otras entidades van asociándose bajo una bandera de lucha en común contra la burguesía comercial, la aristocracia terrateniente o la oligarquía. En 1906 la asociación de Caldederos del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, solicitan

¹⁹ Poblete, Martiniano, op. cit. Pag. 100-101

a la administración local del ramal una extensión horaria para almorzar, el deceso de la autoridad local por solucionar la demanda y la falta de interés por parte del Gobierno Central gatillaron la concentración de 300 obreros en la plaza Colón, la composición del grupo de trabajadores era variada, pues se integraron a los demandantes ferroviarios otras sociedades mutualistas y gremios. La autoridad militar encabezada por Sinforoso Ledesma actuó conforme a las instrucciones del Ministro Luis Antonio Vergara y del Intendente Daniel Santelices. La acción militar concluyó con el acrobillamiento de más de 100 obreros²⁰.

La huelga ferroviaria de 1909, como se indicará en párrafos anteriores tuvo su convocatoria con la Federación Obrera de Chile y la disputa inicial, apuntaba a descuentos salariales que afectó a trabajadores ferroviarios. Sin embargo también dentro de los puntos que abordó la lucha sindical se encontraban las demandas por viviendas y garantías a las jornadas laborales, tanto en integridad física de los trabajadores como también a la higiene y calidad de vida, más aun en un país que estaba azotado por el alcoholismo, la tuberculosis y el analfabetismo. Las demandas apuntaban a un proyecto global por parte del Estado para asumir un compromiso con el bienestar de los ciudadanos. La proyección del discurso de Recabarren, y Maira apuntaba a desafiar al Estado a terminar con la complicidad de los empresarios del salitre y los inversionistas extranjeros. La huelga estuvo acompañada de elementos de represión y violencia política²¹. Sin embargo, logró desestabilizar el programa gubernamental y apurar iniciativas legislativas en favor de los más pobres. La participación ferroviaria fue fundamental, pues las secciones de tracción y

²⁰ Al igual que la Matanza Obrera de la Escuela Santa María de Iquique (1907) el número de víctimas no ha podido ser precisado por fuentes oficiales y secundarias. Los trabajos en relación al tema indican un número de muertos que va desde 48 obreros a 300. La extensa diferencia en el número se debe a que hubo obreros cuya nacionalidad no era Chilena, por lo tanto quedaron fuera de la estadística nacional, sin embargo eran trabajadores que estaban asociados a una empresa nacional. Para abundamiento en la discusión de la cifra puede verse los trabajos de Floreal Recabarren, Juan «La tragedia de la plaza Colón». Episodios de la vida regional. Antofagasta: Ediciones Universitarias. 2002 pp. 91-92.

²¹ Otros antecedentes Grez, Sergio: “¿Autonomía o escudo protector? El movimiento obrero y popular y los mecanismos de conciliación y arbitraje (Chile, 1900-1924)”, Saarbrücken, Alemania, Editorial Académica Española, 2011.

transito paralizaron las funciones, hecho que puso en aprietos los intereses económicos de los legisladores.

La llegada al Ministerio del Interior de Manuel Rivas Vicuña (1913) en la administración de Ramón Barros Luco generó altas expectativas a las organizaciones mutualistas y sociedades de artesanos. La trayectoria del intelectual chileno contemplaba el impulso a la educación nocturna obrera y la propuesta de una Universidad popular para obreros, esto replanteo las viejas aspiraciones de las organizaciones ferroviarias para proveer de instrucción y capacitación a sus trabajadores, la huelga del 11 de marzo buscaba instalar en forma directa un proyecto de ley que favoreciera y financiara el trabajo de las mutuales. La acción quedó interrumpida con la salida del gabinete de Rivas Vicuña y la llegada de Rafael Orrego, esto motivo la paralización de las obras complementarias del ferrocarril longitudinal.

Por último, en el año 1922 los trabajadores de Ferrocarriles del Estado, levantan la huelga con el petitorio más extenso de los 70 años de funcionamiento de la empresa. La huelga tuvo una extensión de 78 horas continuas. Las reivindicaciones esgrimidas se centraban en la Reforma al Estatuto de la Empresa en tópicos esenciales para destrabar el anquilosamiento de derechos y garantías por las cuales venían luchando. Esta huelga de marcado discurso tecnicista contemplaba: reforma a la Ley de Administración del los Ferrocarriles del Estado, Reordenamiento de las Funciones de la Policía de Ferrocarriles, discusión de los estatutos de los Trabajadores jornales, contrata y planta, y apertura a la creación de Unidades Sociales asociadas a las aspiraciones mutuales de las organizaciones de los trabajadores. Para Armando Sepúlveda en *Historia Social de los Ferroviarios*, la huelga de 1922 apuntaba a cambiar el ordenamiento jurídico del organigrama, pero a la luz de las consecuencias y logros que se obtienen a partir de este hito se deduce que estuvo la idea de refundar la gestión estatal, permitiendo la llegada de los trabajadores a la administración superior de la Empresa.

5. LOGROS Y REIVINDICACIONES FERROVIARIAS

5.1. *Hospital Ferroviario de Cerro Barón-Valparaíso*

El hospital Ferroviario de Cerro Barón, conto con la iniciativa de la Mutual de trabajadores de Ferrocarriles, Santiago Watt de Valparaíso, trabajadores que hacia el año 1922, solicitaron a la administración de la empresa, la necesidad de cubrir ciertos requerimientos propios de las funciones laborales que derivaban en patologías, como consecuencia del manejo inadecuado de ciertos elementos o bien conductas que exponían a los trabajadores a accidentes²². Nótese que la satisfacción de los requerimientos de los Trabajadores de la Empresa de FF. CC se constituye al menos 10 años antes de la promulgación del Código del Trabajo y la normativa que dice relación con la ley de accidentes laborales, una vez más la empresa, visionaba el acontecer social de los operarios, sin escatimar en esfuerzos fundamentales para el desarrollo y consolidación del proyecto que hacia 1926 abrió sus puertas.

La gestación del Hospital Ferroviario de Valparaíso, incluyo la participación del Director de la Empresa, el Ingeniero holandés Omer Huet, quien años antes había logrado transar importantes huelgas y demandas de los trabajadores de ferrocarriles. El Directorio, reunido con la mesa de representantes de la Mutual Santiago Watt de Valparaíso, analizó el funcionamiento y puesta en marcha del primer hospital de especialidades del trabajo ferroviario de la ciudad de Antofagasta (1907). Para obtener un criterio amplio y a la vez objetivo, se hicieron asesorar por médicos de origen inglés y francés. El proyecto, de acuerdo a la naturaleza de las funciones de los trabajadores, incluiría, atención en los siguientes servicios: Pabellón de yeso, Traumatología y ortopedia, recuperación y profilaxis clínica.

²²Fue en Antofagasta, donde construyó su propio Hospital para la atención de sus trabajadores, que contaba incluso con salas para efectuar intervenciones quirúrgicas, en consideración a la pésima calidad del Fiscal. Años después cuando fue construido un moderno establecimiento fiscal, el primer piso del Hospital Inglés fue destinado a consultorio para la atención de sus trabajadores y en el segundo piso funcionó el British School. Más antecedentes en AN, FMFF.CC Anuario de la Empresa Vol.37. 1933.

El policlínico de emergencia conocido como Pabellón de yeso, estuvo en su diseño preexperimental y de ejecución al doctor inglés de especialidad traumatólogo Henri Middlenton., ambos aprovecharon el avance que había adquirido nuestro país en esta materia y propusieron dentro de la creación del pabellón de yeso, salas de evaluación de procesos de osificación. El Hospital Ferroviario de Barón, en Valparaíso, si bien tenía sus prestaciones a trabajadores de la Empresa, prontamente prestó servicios a la Mariana Mercante Nacional, a la Sociedad de Tranvías de Valparaíso y vino a resolver ciertas demandas derivadas de otros servicios públicos. Desde su inauguración en 1926 y puesta en ejecución el Pabellón de Yeso, en 1927, tuvo una importante prestación de servicios a la comunidad. Logrando un importante reconocimiento a nivel local y Nacional. Resulta importante considerar, que la presencia de los Doctores Middlenton y Coughlan, no solo se limitó a la intervención y tratamiento directo con pacientes, también, tuvieron participación investigativa dentro de sus especialidades, los estudios o “Apuntes Médicos” que realizaron, tienen como sustento epistemológico su experiencia de campo en el ejercicio profesional como médicos del Hospital Ferroviario, cuestión relevante de indicar por cuanto generaron investigación científico médica, desmarcándose del centralismo de la Universidad de Chile, en Santiago.

Los sectores o seccionales más frecuentes de accidentes eran la maestranza, la zona de tornamesa de maniobras. Los trabajadores más propensos a las afecciones corresponden a funcionarios del departamento de tránsito (locomotistas) y señalización. La exposición a un accidente laboral era frecuente, considerando que no existían los recursos técnicos como con los que se cuenta en la actualidad. Aun así, según ordenanza interna de los FF. CC del Estado de Chile, a partir del año 1920²³ los funcionarios encargados de señalización deberán usar un mameluco celeste con pañalón rojo, esto como una forma de mejorar la visibilidad del operario desde la cabina del conductor de locomotoras. La Mutual de trabajadores de Ferrocarriles, en procesos de revisión de su reglamentación interna, propuso que:

²³En Archivo nacional, Fondo MFFCCEE, Vol. 37; ver ordenanza 87/1920 sobre Condiciones de Seguridad. Suscrito por Director de Ferrocarriles del Estado y Presidente de la Mutual de Ferroviarios de Chile. Compilado 1925-1933.

“...algunos de los vestires, ropa y zapatón de trabajo, deben ser provistos por la Empresa, ya sea como inversión del Estado o bien en colaboración con los trabajadores”.²⁴

Esta coexistencia de responsabilidades tanto del trabajador como de la empresa, ayudan a entender que una de las cualidades o características que tenían la naturaleza de las huelgas ferroviarias, obedecían no solo a mejoras salariales, como en alguna literatura clásica se ha pretendido imponer, es más, mucha de las reivindicaciones es asociada a la huelga por los 0,98 peniques - huelga de 1913- como se le llamo a la demanda por asignaciones de especialidades de los trabajadores,; por el contrario, la visión de los representantes de los trabajadores iba más allá del ganancial salarial, se centraban en sistemas de bienestar de los trabajadores, sean desde las formas básicas de cooperativismo de ciertos bienes, pasando por la atención médica; y en algún caso como el que se indica en la cita anterior, se hace una referencia precisa a la indumentaria técnica más adecuada para el trabajo.

5.2. Asistencia social vinculada al Hospital

El hospital ferroviario, contaba con una Oficial Delegada Social, cargo de similar impronta a las futuras Cuerpo de Visitadoras o Asistentes Sociales²⁵, las que tenían la facultad de reunirse con las cónyuges de los trabajadores para informar sobre el alcoholismo, que no solo era un mal endémico nacional, sino que muy frecuente en Ferrocarriles del Estado y buscar formas de control, la oficiales delegadas sociales, muchas de ellas enfermeras de servicio, que complementaban su trabajo de hospital con la visita a hogares o escuelas de oficios ferroviarios, también auscultaban a mujeres de ferroviarias que indicaban un posible embarazo o enfermedad carnal (enfermedad de transmisión sexual). Para el caso del Hospital Ferroviario de Barón, las Oficiales Delegadas Sociales, eran enfermeras obstetras y

²⁴ En AN; Fondo MFFCCEE. Vol. 39: Acuerdo con los Trabajadores, conversación del 13 de marzo 1920. Firmada por Director de los Ferrocarriles y Asociaciones de Trabajadores de FF.CC del Estado de la I, II y III Sección. Norte-centro, Centro y Sur.

²⁵ Otros antecedentes sobre el desarrollo y profesionalización de la Asistencia Social en Illanes, María Angélica: “Cuerpo y Sangre de la Política en Chile: la construcción histórica de las Visitadoras Sociales (1887-1940)”; LOM Ediciones, 2007.

puericultura, a partir de 1952, el servicio, va mutando y comienzan a constituir el cuerpo Visitadoras Sociales.

5.3. Salud mental y asistencia familiar. Alcoholismo y promiscuidad

Uno de los principales problemas, considerados graves por parte de las Autoridades de Ferrocarriles y del Estado en Chile, consistía en un número importantes de personas que estaban afectas al alcoholismo. Tanto en antecedentes que figuran en los Fondos Ministeriales de Marina y Guerra, como también en notas de profundización que se dan en Ministerios de Instrucción Pública y Ministerios de Policía, el problema del vagabundaje y el alcoholismo eran materias que no podían dejarse de analizar por parte del Estado Chileno. Es prolifera la literatura social e Histórica que hace referencia al tema, sin embargo, existen tópicos comunes que resulta importante de revisar en cuanto a su relación con la Empresa de Ferrocarriles del Estado, como también a sus injerencias en el acontecer social y público.

Las huelgas ferroviarias de 1916 y 1922, de una u otra forma manifestaban el problema que aquejaba a trabajadores de la empresa, la mayoría operarios de vías y obras, el escalafón más populoso de ferrocarriles. Los hábitos sociales, como también las tasas de alfabetización escolar no eran muy altas, si bien en su mayoría leían y escribían, no existían:

“... estudios que permitiesen una mayor preparación moral y ética que les ayude a enfrentar la vida en forma sana y a los ojos de un ciudadano ideal....ciertas conductas impedían evitar ciertas contaminaciones sociales”²⁶

Por lo general, el entramado ferroviario, albergaba a las salidas de estaciones y maestranzas un barrio cívico de fácil contaminación y denigración moral como refieren álfanos políticos de la época que advierten desenfreno y políticas nefastas. Los sindicatos y organizaciones de trabajadores, lucharon por que las escuelas de oficios ferrocarrileros no solo preparasen técnicamente a los trabajadores, sino que también ayudasen a la formación moral del individuo, prueba de ello, es que la

²⁶Véase AN, Diario El Chileno, 24 de marzo 1929.-

escolarización de la escuela de artesanos y oficios ferroviarios incluían en su formación académica nociones de conducta y ética, además que una profunda preparación en el aprendizaje de los estatutos de la empresa, pues a consideración de la época, así se podía velar por una formación integral y profesionalizante de los trabajadores. El problema asociado a los trabajadores, según indican los mismos representantes de ellos en asociaciones, sindicatos y mutuales, es que: “... *su vida media en forma licenciosa y proclive a los vicios propios de sectores populares*”²⁷

En cercanías de la maestranza de Barón, como también en el ingreso a la feria de abastos de Cerro Placeres, donde se instalaría a principios de los años 20 el matadero de Valparaíso, eran frecuentes los garitos de apuestas, lenocinios y bares que ayudaban a distender la jornada post laboral.

En la maestranza Barón, por sus accesos de calle Yungay, y entre la Avenida de las Delicias en paralelo a calle Portales, a los pies del cerro Barón, existían populosos “café chinos”, también conocidos prostíbulos. Entre las calles donde se ubicaban la Fundición de Balfour y las Oficinas del ferrocarril Urbano, hacia la quebrada del *Calahuala*, informes de la *Policía de Ferrocarriles* dan cuenta de 6 garitos, todos ellos frecuentados por trabajadores ferroviarios. La ingesta de alcohol era muy frecuente, en esos años, considerando que los trabajadores tenían ingresos muy elevados para lo común de la época, es que se diese esta tónica de mala diversión y relajo. Un trabajador que ingresaba como edad promedio a la Institución a los 19 años, al cabo de un año laboral ya estaba sujeto al ritmo de trabajo de sus compañeros. Los fines de semana, era común y frecuente encontrar funcionarios en deplorables condiciones, algunos incluso tenían la osadía de presentarse a trabajar en evidente estado de intemperancia, cuestión que no era permitida por el estatuto de la empresa²⁸ y que los sancionaba con arresto, suspensión y despido.

“... no son pocos los hechos nefastos a los cuales se enfrentan los habitantes de este puerto, por ahí van burladores de lo ajeno, ladrones y cacos que hacen de la

²⁷ Véase AN, Diario El Chileno, 24 de marzo 1929.-

²⁸ Mayores antecedentes en el Estatuto de Ferrocarriles del Estado; Impreso en los Talleres de FF.CC del Estado (1931)

oportunidad un trabajo para alimentar sus feas pretensiones, y qué decir de los hombres que beben de una pipa a la salida de los corrales municipales, de la estación de ferrocarriles y cerca de los puertos....todos se les ve jóvenes pero acabados por el licor...”²⁹

La nota del católico diario *El Chileno*, es gráfica al indicar la situación particular que afecta al país en materias de conducción que tenía un grupo social. Estos hechos no fueron ajenos a la dirigencia social de los trabajadores Ferroviarios. En negociaciones de las huelgas de 1922 y 1926, exigían a las autoridades: “...mayores resguardos y preocupación por quienes dan todo por el país y la Empresa, que se considere una educación preventiva para los operarios y obreros, que les eduque en una moral proba y alejada de los vicios como el alcohol y la pereza”³⁰.

Este indicativo, no fue oído por las autoridades centrales en su total dimensión, sin embargo, dio pie para la creación de un cuerpo de sanidad al interior de los hospitales de ferrocarriles; esto como materia preventiva. En una segunda instancia la Escuela Ferroviaria, complementaba la formación técnica y de oficio con la entrega de cartillas que instruían a los trabajadores de los peligros y riesgos que conllevaban la ingesta de alcohol durante la faena ferroviaria. El alcohol era una enfermedad endémica, y en muchos casos terminaba por medicarse y tratarse en sanatorios de Salud Mental. El hospital El Salvador de Playa Ancha, cuyo origen se remonta al año 1861 con las hermanas de la Caridad, durante el inicio del siglo XX, acogió no solo a pacientes con trastornos esquizofrénicos, también debió tratar a pacientes derivados desde otros lugares del país para la prescripción por *Dellirium Tremens*.

En la visión diletante de la historiografía oficial se concentraba en los sectores populares, sin embargo, es importante señalar que en el caso particular de los trabajadores ferroviarios y los miembros de la marina mercante, no es admisible considerarlos necesariamente “populares”, si se somete las condiciones salariales y los niveles educacionales con factores de cualificación, se escaparía y prontamente

²⁹En AN, Diario El Chileno, 12 de junio 1929.-

³⁰En AN; ver FMMFFCC, Vol. 39. Carta de los Trabajadores del FF.CC de Valparaíso a Santiago al Director General de la Empresa Omer Huet. 1926

podría considerarse una de las bases de la mesocracia del decenio 1920-1930. Este *boom* económico del trabajador no eliminaba las prácticas arraigadas del siglo XIX. Los hospitales ferroviarios de Antofagasta y Barón de Valparaíso, al tratamiento traumatológico debieron incorporar cuasi como “enfermedad laboral”³¹ los efectos de contagios por sífilis, gonorrea y herpes. La base médica con asiento en el Hospital ferroviario de Barón, creó una unidad para el tratamiento de enfermedades infectocontagiosas, entre las que se incluían la viruela, el coqueluche y la sífilis. En el caso particular de la sífilis, los tratamientos médicos se sustentaban en el uso de arsfenamina, droga que contenía arsénico y que el hospital ferroviario adquiría en el mercado bonaerense con el nombre de salvarsán³²; como tratamiento complementario el uso de permanganatos de mercurio y nitratos de plata para combatir *condiloma acuminado* (verrugas genitales). Uno de los problemas asociados a la proliferación de este tipo de enfermedades, era el traspaso de ella a la conyugue.

³¹Es temerario y anacrónico usar el concepto enfermedad laboral, ya que el código del trabajo y las reglamentaciones que regulan el infortunio de faenas tendrán a luz para la República a partir del año 1931, sin embargo, en correspondencias entre Directores de servicio y la Dirección General de Ferrocarriles del Estado, la materia ya es tratada, casi como si fuera una consecuencia más de la movilidad de los funcionarios y la cercanía que hay entre los lenocinios y las estaciones, maestranzas y bodegas de los FF.CC del Estado. Como ejemplo, puedo citar : “Varios maquinistas, entre ellos dos escoceses y un británico ya esta siendo puesto en tratamiento por haberse pingado(*) en una casa de tolerancia. Esto nos lleva a pensar la necesidad de mejorar la disciplina moral de los trabajadores y también en conducir una acción por parte del Gobierno para que impida el acceso de funcionarios del Estado a esos lugares”. Carta de Jefe de Estación de Quillota, Bautista Moreno al Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, 6 de mayo 1927. En Archivo Nacional, Gobernación de Quillota, Tomo 12, 1927.-

(*) pingado, derivación de pinga (órgano sexual masculino), se utilizaba para referirse a las manchas o verrugas que aparecían en el aparato reproductor masculino tras la proliferación y desarrollo de una enfermedad sexual (otros antecedentes véase Diccionario ejemplificado de Chilenismo, de Félix Morales Petorino. Ediciones PuntaAngeles 2012.

³² En AN, FV vol.1121. “Autorización para la adquisición de Salvarsan”, 400 Unidades, destino Hospital Ferroviario Barón, 1927.

5.4. Reconocimiento y asistencialismo a las esposas e hijos de ferroviarios.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado, a partir del año 1914, introducía una reforma a la Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado³³. En dicho estatuto, y como forma de dar respuesta a una de las solicitudes del petitorio que hicieran los trabajadores ferroviario después de las huelgas de 1911 y 1913, se autorizaba a las viudas -montepiadas- de los operarios muertos en servicio un pase especial, a fin de poder ejercer comercio al interior de los andenes, inmediaciones de las estaciones -y en algún caso- contando con los requisitos normados por la escuela de oficio ferroviario, incorporarse en el escalafón de servicios generales de la empresa, ya sea como aseadoras o bien, asistentes de bodega. El espíritu de la norma buscaba una intención reparatoria a las familias del trabajador. Años antes ya se había asegurado un cupo laboral a los hijos de los ferroviarios muertos, sin embargo, la escasa edad de los herederos, impedían incorporarlos a las faenas, teniendo las madres que esperar años para poder continuar con la tradición. En la espera, aumentaba la miseria asociada a las maestranzas y estaciones. La Mutual de trabajadores Santiago Watt de Cerro Barón, de Valparaíso, manifestaba al director de la empresa estatal Omer Huet, la necesidad de entregar este beneficio, pues:

“...al dolor de perder el esposo se suma la necesidad de alimentar a su prole, los costos son altos y la cuota mortuoria si bien es significativa, llegado el momento se acaba, y ahí nace el problema, porque los críos salen a mendigar, la mujer busca oficios que van contra la moral y en el peor de los casos, terminan aferrados al delito, y eso no es propio para los hijos de aquellos que han engrandecido a la patria trabajando en los ferrocarriles”³⁴

Las argumentaciones centradas en el eje de la moral y la idea de progreso nacional, tuvo sus efectos. La empresa cedía introduciendo la reforma al Estatuto de

³³ AN Boletín de Decretos y Leyes VOL LXXIV Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado, 5 de septiembre de 1863

³⁴ AN. FMI Vol. 901 “Cartas al Director de la Empresa de la Sección I de Valparaíso a Santiago”. 23 de julio 1910.

la Empresa, fijando las condiciones y reglamentando el espíritu de la oportunidad para incorporarse como trabajadora “asociada” a Ferrocarriles del Estado. Dentro de las actividades que podían ejercer era: *“Autorizar la venta de alimentos tales como: pan, bizcochos, charquis, compotas, tortas y refrescos, como: mote con huesillo y cidra”*³⁵

La ordenanza emitida por la Dirección General, también indicaba cuales eran las observaciones de conducta que debieran tener las beneficiadas. *“Prohibición de ingresar a las estaciones con halito alcohólico, o en estado de intemperancia, abordar los carros sin portar la autorización timbrada por el Jefe de Estación, permanecer en los patios cercanos acompañados de hijos menores”*³⁶

Una de las razones que fundamenta la medida era, ante todo, evitar accidentes por atropello y mantener un control de las trabajadoras, pues era frecuente la presencia de ladrones de equipaje –llamadas bajamanos- y, en el caso de los menores, evitar la mendicidad.

A la vez la ordenanza agregaba: *“...la autorizada que iniciara un acto de desacato a la Policía Ferroviaria, Agente e Estación, Conductor, o bien, fuese sorprendida pendiendo perderá el beneficio ante la Junta Directiva”*³⁷

Esta indicación era inapelable, y las Asociaciones de Trabajadores ferroviarios y de tranvías, apoyaban la drástica medida, prueba de ello es que no se encuentran registros de apelación por la aplicación de la norma. Hacia el año 1915, y por acuerdo de la Directiva General de Ferrocarriles del Estado los trabajadores de la Empresa comenzaron a ser uniformados, esta acción también respondía a uno de los puntos tratados en el petitorio de 1913. El personal de señalización debía portar un pañol amarillo en el cuello, mientras que maniobras un pañuelo rojo, silbato y fulminantes.

³⁵ AN FMFF.CC del Estado. Vol.32 “Ordenanza para el comercio al interior de estaciones y andenes”, 6 junio 1914, fj 23

³⁶ AN FMFFCC del Estado Vol. 32 “Reglamento de comercio en andenes y estaciones”, 6 junio 1914, fj 25

³⁷ AN FMFFCC del Estado Vol 32 “Reglamento de comercio en andenes y estaciones”, 6 junio 1914, fj 26

A las beneficiadas se les impuso, no obstante polémica, el uso de mandil y pañuelo blanco de cabeza.

“La empresa comparte el duelo que llevan, y respetamos el luto con el que visten, pero se hace necesario que ellas también usen ropas adecuadas a su trabajo, la mayoría artesanas de bizcochos, y que mejor que exigirles pulcritud”³⁸

Las reivindicaciones de las huelgas y la empresa iniciaban uno de los oficios populares del siglo XX. Las vendedoras de dulces y pasteles que el pueblo llamo “Palomitas” ya sea por su alba vestimenta, como también por estar posadas en andenes a la espera de algún expreso donde ofrecer sus bizcochos.

6. DE LA TRASHUMANCIA A LA VIVIENDA FISCAL

Desde 1898 el problema habitacional en Chile empezó agudizarse, los movimientos migratorios hacia las grandes ciudades y el auge salitrero eran uno de los principales atractivos del campesinado que buscaba mejorar sus expectativas de vida a través de la incorporación a la industria, sin embargo este éxodo solo trajo aparejado precarización y proletarización. Ferrocarriles del Estado no solo invadió con su trazado parte de las zonas rurales del país, también -a partir de los rieles y de las estaciones ferroviarias- comenzaron a surgir nudos poblacionales, muchos de ellos improvisados y en algún caso sin ningún vínculo con la actividad. El crecimiento demográfico de los trabajadores de FF.CC; la movilidad de los trabajos y la necesidad de *territorializar* esa población trashumante, motivó a la empresa a generar contextos de habitación donde concentraron a los trabajadores. En los inicios muchos operarios de vías y obras, por la naturaleza de sus funciones (implícitamente conllevaba desplazamientos), eran acogidos en vagones adaptados con literas para poder pernoctar y a la vez recorrer las líneas buscando imperfecciones o restaurando la ingeniería. Esta particular forma de cobijar y de

³⁸ AN, FMFFCC del Estado Vol. 56. Carta de Fred Weisemann, Director de FF.CC del Estado al Ministro delegado de Obras Publicas y Ferrocarriles, Fernando Freire García de la Huerta, 17 agosto 1915.

habitar impedía el desarrollo de una vida en familia en un lugar establecido. Es importante considerar que el trabajador ferroviario en el mejor de los casos condicionaba su permanencia a las necesidades de la proyección estatal. Trabajadores cuyo origen natal era Los Andes fácilmente podía terminar habitando Ovalle, o bien, en cualquier ramal de conexión de la red porteña. Esto se agudizó con el plan de extensión ferroviaria de la red longitudinal, que entre los años 1853 y 1913 terminó por desperdigar un importante número de trabajadores hacia el sur.

En 1911, un grupo de trabajadores de la Sección Vías y Obras de FF.CC del Estado organizaron una huelga con el objetivo de exigir a la empresa dos demandas sociales que consideraban relevantes:

Primero, solicitaban modificar el artículo 23° de la Ley de administración de Ferrocarriles del Estado, el que consignaba:

“Los viáticos, asignaciones por movilización, zona, perdida de caja otros capítulos y demás beneficios anexos al sueldo y al jornal del personal ferroviario, se regirán por los reglamentos especiales dictados por el Director de la Empresa, con aprobación dada por Decreto Supremo que llevara también la firma del Ministro de Hacienda”³⁹

La modificación sugerida era incorporar el sustantivo “casa” entre las palabras “movilización” y “zona”. Sin duda, ya se establecía la necesidad de los tiempos por reglamentar el uso de viviendas. A fines del siglo XIX, algunos terrenos circundantes a los ramales fueron “entregados” por la empresa para que los trabajadores pudiesen instalar allí sus “ranchas” y en el mejor de los casos se disponían de habitaciones cercanas a las estaciones o las maestranzas para alojarlos. La movilización de 1911 era, a pesar de esas cuatro letras, un tremendo acicate para lo que más adelante implicara la edificación de poblaciones fiscales.

³⁹ En A.N, Boletín de Decretos y Leyes de Gobierno. “Ley de Administración de Ferrocarriles del Estado”, 5 de septiembre de 1863. La modificación del estatuto –y como ejercicio comparativo- puede encontrarse en AN “Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado”; Ediciones Universo 1955. Comentada por Gustavo Álamos Hermosilla.

Siendo Director de la Empresa Franz Dorner, se aceptó modificar el artículo 23°, incorporándole la palabra casa y ofreciendo ciertas garantías y compromisos con los trabajadores.

“Todas las administraciones se han visto en la necesidad de acordar indemnizaciones de residencia, o bien dar alojamiento gratuito, a sus agentes o personal que se encuentre en servicio activo i que tiene que residir sea transitoria o permanentemente, en localidades donde los arriendos i exigencias de la vida son caras, por razones especiales, sobre todo, en las grandes ciudades”⁴⁰

Fue a partir de esa “Huelga del Techo” que el “Estado Ferrovionario” construye casas a lo largo de la red principal del ramal Valparaíso-Santiago. El centralismo siempre presente, vio nacer hacia 1912 los *cuarteles* de San Eugenio que contaba con 100 casas distribuidas en 10 cuadras, posteriormente se amplía naciendo la *villa* San Eugenio II que cubría 270 viviendas distribuidas en 9 manzanas todas conducentes al patio de la maestranza del mismo nombre. En forma paralela, la Dirección de Obras construirá casas en Cerro Barón, destinada a empleados administrativos y a directivos e ingenieros, esta se constituía de 50 viviendas de 60 m². Sobre la subida al mismo cerro, la oficina de obras civiles de Ferrocarriles, presento un proyecto para higienizar habitaciones obreras. Fue el caso del conventillo Betancourt que alojaba un importante número de obreros ferroviarios y los cuales acogándose al beneficio del artículo 23° pudieron adquirir ya sea por alquiler con compromiso de compra, el derecho a suelo, terminando con el modelo de “canon de propiedad” tan defendido por la oligarquía de la época. Este avance iba de la mano de una política de higiene social y por cierto de *territorializar* al trabajador.

“Así por ejemplo, la compañía del Nord Francés, ha hecho construir, estos cuarteles de obreros (citeés cuvriéres) para el alojamiento de su personal en los centros más importantes de su red (Ermonds, Lens, Coudekerque, etc) i pone

⁴⁰ AN. FMFFCC del Estado, Vol. 4 “Disposiciones Generales”, Santiago de Chile, 1912.

así a disposición de sus empleados alojamientos en excelentes condiciones de precio, de higiene i salubridad”⁴¹

Segundo. La huelga de 1911, solicitaba la revisión de los estatutos de la Caja de Empleados Ferroviarios, con la finalidad de reorientar la función de la entidad, por cuanto la caja centraba su acción en las coberturas de los trabajadores que pasaban a jubilación y en caso de deceso, ocuparse de la viuda. La exigencia implícita en la demanda decía relación con el otorgamiento de créditos directos a trabajadores, cuyo uso fuese la obtención de una vivienda, medida que de una u otra forma venía a complementar las disposiciones de 1906 sobre Ley de vivienda obrera. Después de tres años, la Caja de Empleados de Ferrocarriles del Estado, permitía otorgar créditos hipotecarios a los trabajadores, ya sea, para la compra de una habitación obrera, o bien, comprar una vivienda de las que construía la empresa

“La Caja de Empleados Ferroviarios, tiene como mandato fundamental coordinar con el servicio de Bienestar de la empresa y la Caja de Retiro y Montepío, los beneficios que tendrán a futuro los trabajadores, pero a partir de la reforma al artículo 29º, será posible que se construyan poblaciones para los trabajadores”⁴²

Este cambio fue un impulso para que la Dirección de FFCC del Estado, bajo una serie de requisitos que fijaba la empresa a modo de política sanitaria decidiese la construcción de casas para los trabajadores. Estas viviendas en primera instancia serían concesionadas a los empleados, los cuales, después de habitarlas por 10 años podrían optar a la compra de ella, o bien en el momento mismo de ser asignada contraer el crédito y vía descuento por planilla o ficha ir devengando el valor. Entre 1914 y 1917, en momentos de crisis a nivel mundial, se pudo adquirir los terrenos colindantes al sector suroriente del estero del Marga Marga para trazar un conjunto habitacional de 32 viviendas con una superficie de 54m², las viviendas comprendían dos pasajes por calle Limache, frente a lo que eran las bodegas ferroviarias y en lo que más tarde sería la central eléctrica de ferrocarriles. La obra estuvo a cargo de

⁴¹ AN. FMFFCC del Estado, Vol. 4 “Disposiciones Generales”, Santiago de Chile, 1912.

⁴² AN, FMFFCC, Vol.17, “Disposiciones Generales”, Carta del Director General de la Empresa Justiniano Sotomayor Zavalla al Presidente de la Republica, diciembre 1914

Fernando Salas y Alejandro Guzmán, quien posteriormente llegaría al directorio. Para la época, la vivienda contaba con kioscos surtidores de agua y servicio sanitario básico, cumpliendo con una de las medidas higienizadoras que imponía la ley 1.838 que daba origen a los Consejos habitacionales obreros. Ya a partir de 1915 Viña del Mar era al corriente de los políticos y los habitantes un emplazamiento obrero industrial. En este sentido, la regulación de los procesos de industrialización mediante una política-económica para el desarrollo del país, estuvo acompañada de políticas sociales vinculadas a favorecer el control de la fuerza de trabajo y la producción de capitales, es por eso por lo que el interés de la Empresa estatal ferroviaria para con el trabajador, garantizar el acceso a la vivienda es un importante elemento de disciplinamiento y subordinación con los trabajadores⁴³.

La obra habitacional ferroviaria tuvo un punto culmine con la llegada a la dirección general de la empresa de Manuel Trucco Franzzani, quien mientras estuvo a cargo de ferrocarriles entre los años 1918 y 1924, tuvo la responsabilidad de llevar a ejecución tres importante desafíos: 1° El proceso de electrificación desde Valparaíso a Santiago y los ramales de la red interior incluyendo el desafío andino; 2° Iniciar las reformas al estatuto administrativo de la empresa, ley de ferrocarriles y ley de policía ferroviaria, cada una de ellas resultarían ser de una u otra forma una fuente inspiradora del Código del trabajo promulgado en 1931, y 3° Implementar un programa de regulación de los trazados viales que circundaban los espacios ferroviarios, ya sean aquellos que colindaban o enfrentaban las estaciones, como también aquellos que se proyectaban desde las maestranzas a las bodega y oficinas.

En 1918 y tal vez aprovechando la última gran bonanza del salitre, el Ministerio de ferrocarriles obtiene de su homónimo de Hacienda un incremento de presupuesto sobre el 60% del año anterior, con esto se iniciarían los estudios de electrificación del ferrocarril⁴⁴, renovación de equipo rodante y edificación de nuevas estaciones y espacios habitacionales. En este último punto se contempló apañar

⁴³ Mas antecedentes ver Salazar, Gabriel, Pinto Julio: "Historia de Chile contemporánea", Editorial LOM TOMO 3, 1999.

⁴⁴ Interesantes notas sobre el impacto técnico y social de este proceso se puede leer en el trabajo de Zurita, Zacarías: "La electrificación de la Primera Zona Ferroviaria Valparaíso-Santiago: cambios y transformaciones para el trabajador ferroviario"; Revista de Humanidades, vol. 17-18, junio-diciembre, 2008.

terrenos cercanos a la propiedad fiscal ferroviaria⁴⁵ y por medio de la oficina de obras civiles, ejecutar planimetrías, para un mejor aprovechamiento de los sitios. Las viviendas ferroviarias pasaron del concepto londinense de hilera en bloque a propiedades parcialmente pareadas. En Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Quillota, La Calera, Llay Lay, San Felipe y Los Andes comienzan a trazarse las primeras poblaciones.

En el caso de Valparaíso, y sin excluir los procesos de protoocupación habitacional de Cerro Barón que se habían iniciado tempranamente con la instalación de la Maestranza del mismo nombre, la edificación poblacional se iniciaran en 1921 y otras se proyectaran hasta más allá de la década de los 40' como fueron los casos de *Población Lourdes*, en subida Agua Santa, Viña del Mar y de la *Población Carlos Condell* de Cerro Larraín, conjunto habitacional que en sus inicios se había proyectado en Cerro Placeres, a cuadras del matadero Portales, centro de acopio de ganado bovino y equino y que se redistribuía al país vía ferrocarril; La población ferroviaria de Cerro Larraín, obedece a un modelo mutualista de desarrollo habitacional de los trabajadores de Ferrocarriles del Estado, al que se suma el aporte directo de la Caja Ferroviaria y la Corporación Habitacional que estaba a cargo de la postulación y organización en la adjudicación de las viviendas. Siguiendo un modelo europeo se proyectaban 192 viviendas tipo *wagon*, construidas en bloques continuos de dos pisos con una superficie de 65 m², no presentando ningún elementos decorativos ni accesorios. El conjunto seguía la dinámica de las ideas de *barrios* industriales europeos, y comparativamente a otros proyectos sociales de habitación obrera, era muy adelantado.

Considerando que una de las formas de garantizar la salud pública no solo de los trabajadores, sino que también de los ciudadanos, Manuel Trucco a partir de las transformaciones que se hicieran a la Ley de Administración de Ferrocarriles del

⁴⁵ Sobre esta base podemos señalar que entre los años 1918 y 1920, Ferrocarriles del Estado pudo adquirir 112 paños de terreno a lo largo del trazado que iniciaba en puerto hasta Los Andes. Entre los años 1935 y 1955 fueron usados para construir poblaciones ferroviarias, como las ubicadas en sector de Agua Santa; el alto de Quilpué entre calles Peyronet-las rozas, Galleguillos y Bilbao; en el Sector norte de Villa alemana, en la proyección de calles Berlín y "el estero". Es importante consignar que el año 1918 se creó la comuna de villa alemana tomando como eje de la distribución del plano de la ciudad la Estación ferroviaria y las viviendas del personal administrativo. Otros antecedentes en AN., FMFF.CC, Vol.39 Memoria de la Empresa 1925.

Estado, estableció un puente entre las demandas de los trabajadores y el Directorio, para la construcción de poblaciones ferroviaria⁴⁶.

7. VIVIENDA FERROVIARIA Y COOPERATIVA DE CONSUMO

Es importante hacer una diferencia entre la casa ferroviaria y la Población Ferroviaria. La casa ferroviaria fueron habitaciones obreras muy cercanas a maestranzas y estaciones, algunas de ellas fueron intervenciones que hiciera la empresa a cotes y conventillos, los cuales eran mejorados y dotados de una mejor infraestructura, sobre todo en el servicio de agua. Pueden ser datadas entre los años 1911 y 1918; con las posteriores transformaciones a las Caja de Empleados Ferroviarios estas primeras viviendas tuvieron como un común denominador la existencia del “huertos obreros”, la forma de la ocupación del terreno donde se edificaba les permitía tener un pequeño espacio para el cultivo de una chacra el cual podía ser de uso comunitario, y cuando la vivienda era aislada, tener un huerto familiar. Estas casas se emplazaban al costado de la vía férrea, en áreas semi-urbanizadas y el espíritu era reposicionar unidades productivas agrícolas primarias que permitiesen una autarquía de consumo.

La población ferroviaria, es un trinomio jurídico. Por una parte nace de una modificación a la Caja de Empleados ferroviarios; segundo, se sustenta en la modernización del servicio de Bienestar del Personal de Ferrocarriles, el cual en un principio se ocupaba de la calidad de vida de los funcionarios y sus familias, verificado sus derechos, deberes y garantías; y por último, en revalidación de la Cooperativa de Consumo de los Trabajadores de Ferrocarriles del Estado. Este

⁴⁶ Si bien la literatura emanada de la nueva geografía social, ha acuñado el concepto de barrio, otorgándoles múltiples dimensiones que van desde juicios epistemológicos hasta complejas interpretaciones ontológicas, lo cierto es que en la documentación de época y la definición que entrega el aparato jurídico en materias de habitación obrera y de vivienda social, la palabra barrio escapa a los razonamientos de la época. En un sentido pragmático, la oficina de obras civiles de FF.CC del Estado se refiera a la población, como el conjunto de casa de trabajadores que pertenecen a la empresa y que tienen por objetivo garantizar condiciones de higiene y salubridad óptimas para el trabajador y sus familias. Posteriormente, a través de los vínculos sociales y culturales, como también la identidad y sentido de pertenencia que se generaran irán depurando y reconfigurando el concepto de barrio como lo entiende los teóricos de la geografía. (Nota del autor)

organismo creado en 1904⁴⁷, tenía por objetivo constituirse como una central de abastecimientos de productos de primera necesidad, los trabajadores podían tener acceso por medio de un crédito el cual era descontado de su planilla. Con las demandas de la huelga de 1922, la cooperativa de consumo, logra imbricarse con los cuerpos legales sobre habitación y vivienda obrera; teniendo ahora un nuevo rol cuyo objeto era organizar el ahorro necesario para la adquisición de una vivienda. A través de la cooperativa el trabajador podía iniciar un ahorro, el cual era promovido por el Directorio de la Empresa y el Estado, como una suerte de garantía fiscal al ahorro, el que no se depreciaría, característica no menor como estrategia de operación, pues refuerza la idea del trabajador ferroviario como un sujeto activo y participativo en la construcción de su futuro. Esto generó una mentalidad de apropiación y compromiso con la empresa, donde **ser** parte de FF.CC del Estado lo hacía un **sujeto** único y coprotagonista de los logros que se propusiese. La Cooperativa de Consumo, de Ferrocarriles era una pieza estratégica que se adelantaba tres años a los dictámenes de 1925 cuando se promulgó la primera Ley de Cooperativas⁴⁸ y ley de los Consejos Habitacionales Obreros conocido también como la Ley de Habitaciones Baratas⁴⁹.

La población ferroviaria, a diferencia de las primeras viviendas ferroviarias, comprendía un ordenamiento territorial mucho más complejo, dejaban de ser hileras de casas, al concepto de orden e higiene agregaba la integración de micro espacios donde desarrollar una vida familiar, y en la cual el trabajador cree la necesidad de valorizar ese entorno. La vivienda gana en dignidad, pues la idea es

⁴⁷ Mas antecedentes véase sobre objetivos, funciones y organización de la Cooperativa en AN, Boletín de Decretos y Leyes de Gobierno Tomo LXXIV, 1905.

⁴⁸ Véase Biblioteca Congreso Nacional, Ley n° 4.058, refundada al año siguiente y promulgada como el Decreto de Ley n° 700 que dio los lineamientos sobre las sociedades cooperativas, sus atribuciones y responsabilidades

⁴⁹ En el mismo año 1925 se produce la dictación de la Ley de Habitaciones Baratas, creó el Consejo de Bienestar Social que reemplazó al Consejo de Habitaciones Obreras de 1906, él que mantuvo las atribuciones impuestas por este último. Con esta iniciativa se buscó activar con mayor impulso la construcción de nuevas viviendas e intentó promover la participación de cooperativas en la construcción de alojamientos. En términos de viviendas construidas, la normativa de 1925 tuvo un aporte restringido, pero marcó el inicio de una dinámica de realizaciones por parte del Estado que influirían en el conjunto de la política social que comenzaba a gestarse en esos años.

ante todo que sea una forma de arrancar del ocio mal entretenido y de los vicios a los trabajadores.

“La población contará con grandes campos de atletismo, escuelas, teatro, biblioteca, almacenes que probablemente los ocuparán las cooperativas del mismo personal. La planta misma de la ciudad es una feliz combinación del sistema radial con el de damero, presentando las calles un hermoso aspecto con sus jardines al frente de las casas. (.../...). Las casas presentan una distribución de piezas a modo de chalets, y es de observar que en su construcción se ha proscrito el uso del barro, reemplazándose por yeso o ladrillo”⁵⁰.

Esta es la visión que tenía Manuel Trucco de las poblaciones que debieran construirse a partir de 1922, la intención no podía pasar solo por resolver el grave problema habitacional que vivía Chile y que le afectaba a sus trabajadores, también se reconocía la necesidad de comprometer lo que las organizaciones ferroviarias exigían: Dignidad, en cuanto a la calidad de la vivienda, accesibilidad a espacios donde poder generar deporte, educación y cultura y habitabilidad que en definitiva era imprimir un sello identitario a los trabajadores.

Los movimientos de trabajadores en Chile, tempranamente fueron visto por los partidos nacionalistas y conservadores de la época, como una manifestación de las ideas bolcheviquistas y anarquistas, y si bien esas ideas llenaban en parte el discurso de los líderes ferroviarios, hubo otros referentes mucho más internos. La riqueza generada por el mineral salitrero y la importancia estratégica del ferrocarril para trasladar esa riqueza, hizo tener una posición aventajada a los trabajadores a la hora de negociar los requerimientos.

⁵⁰ Vease HBN, “Revista de la Habitación N°13” Órgano del Consejo Superior y de los Consejos Departamentales de Habitaciones Obreras”. Santiago, 1922. Pág. 353.

8. POBLACIÓN FERROVIARIA, ESCUELA Y ENTRETENCIÓN

Caupolicán Vargas, ofició como delegado de la Federación Ferroviaria de Chile ante el Directorio, en el proceso de reivindicaciones de vivienda, formulaba en 1926 a Luis Schmidt, como Director General lo siguiente:

“No puede haber abandono a los trabajadores, ni a los mutualistas ni a los federados, la lucha que promovemos desde 1915, es una necesidad de todos, la vivienda ferroviaria es un ejemplo para el país, hemos avanzado mucho más que otros y somos un ejemplo de fuerza de los trabajadores unidos. De usted queremos el compromiso de seguir con lo que ya se ha comenzado, queremos casa y escuelas en nuestras poblaciones”⁵¹

Las escuelas se emplazaban cerca de la población ferroviaria, a ella tenían acceso todos los jóvenes que desearan recibir instrucción humanista y técnica, contemplaban 6 años de formación general y 6 años de formación técnica en la especialidad de tracción y maestranza. La huelga ferroviaria de 1922, también tuvo sus efectos al momento de garantizar continuidad de estudios a los vástagos. Nueve años después la administración de Ferrocarriles del Estado comprometía:

“Matriculas gratuitas hay para ingresar a los institutos superiores de comercio o similares y los institutos de la empresa de FF.CC del Estado, quien proveerá 8 becas para los hijos del personal, 8 para los del personal muerto en accidentes del servicio, e hijos de jubilados, en casos calificados, en la Universidad Técnica Federico Santa María”⁵²

En 1931, la escuela de La Calera, formara parte del instituto ferroviario nacional, y otorgara las especialidades de electricidad, técnico mecánico y conductor de obras.

⁵¹ Vease Diario “La Unión” Los Conductores de Trenes de Pasajeros solicitan se les proporcione casa, 27 de Abril de 1926, p9

⁵² Vease Álamos, Gustavo: “La ley de administración de los ferrocarriles del Estado”, Ediciones Universo S.A 1955, p.87

En 1922 la Sociedad Mutualista Santiago Watt de Cerro Barón, había organizado un equipo de fútbol para representar el rubro en la asociación de fútbol de Valparaíso. Independiente que la asociación agrupaba a maquinistas y personal de tracción, el equipo fue ampliamente alimentado por operarios de distintas secciones. El deporte era una sana alternativa para alejar a los funcionarios de los vicios, de allí que con recursos propios de los trabajadores y haciendo uso de ciertos beneficios que otorgaba la Ley de Administración de Ferrocarriles, la cual permitía a los trabajadores la adquisición de remesas y material sobrante a precios inferiores, se hizo un proyecto para la construcción de un estadio de fútbol en las inmediaciones de maestranza Barón. La obra fue dirigida por el entonces joven ingeniero Fernando Walda Palma⁵³, contemplaba un recinto deportivo con capacidad para 7.000 personas, ubicado al poniente de la estación, la obra estaba hecha íntegramente en madera de roble, contaba con tres graderías, siendo la gradería del sector norte la bahía de Valparaíso.

Los campeonatos al borde del mar acogieron clubes deportivos no solo de Valparaíso, sino que también del interior y del resto del país. Cinco años después de la inauguración del estadio, el año 1927, el “*Club Deportivo Valparaíso Ferrovianos*” resulto campeón de la “Liga de Valparaíso”. Esta experiencia deportiva, y la identificación de los trabajadores con el fútbol motivo que al interior de la empresa se generaran múltiples campeonatos internos en los cuales no solo tomaban parte los trabajadores, sino que también los hijos de estos.

“Ferrocarriles en el puerto ya cuenta con su propia liga, en el torneo pasado, estaban inscritos 6 equipos y para este año se unen otros cuatros. Estos son: CD Reparaciones Eléctricas (Azul), CD Empleados administración y Boletería (Blanco), CD Coches (Rojos), CD Soldadores (Blanco y azul), CD Torno (Verde), CD Automotores (Negro/azul), CD Señalización y Maniobras

⁵³ Posteriormente a ser Director General de FF.CC del Estado (1946-1952) y con Jorge Alessandri presto colaboración en el ministerio de hacienda. Otros antecedentes en Enciclopedia Biográfica de Chile. Ed. La nación 1963.

(amarillo/negro), *CD Maquinistas y tracción (Negro)*; *CD Vías y obras (blanco)* y *CD Ingenieros y Topógrafos (Verde/blanco)*⁵⁴

La actividad deportiva pronto se expandió a los barrios ferroviarios y no es de extrañar que en su trazado se dejara espacio para una cancha de menores dimensiones donde practicar fútbol. El barrio ferroviario de Cerro Placeres albergó el Club Deportivo Locomotora el cual desaparecerá tras el Golpe de Estado de 1973.

9. TERRITORIALIZACIÓN Y VIDA FERROVIARIA A MODO DE CONCLUSIÓN.

Los ferroviarios de ser cédulas trashumantes pasaron a constituirse en un elemento identitario a los lugares donde había estaciones, bodegas y maestranzas. La habitabilidad del grupo fue consolidándose conforme a los procesos reivindicatorios que se lograron tras las primeras huelgas. La historia nacional sin duda está repleta de represión y masacres a los movimientos obreros, el caso ferroviario también tuvo matices de violencia por parte del ejército o la marinería, sin embargo, no siempre hubo resultados de muertes masivas como lo fueran con los obreros del salitre o los campesinos. Dentro de esta excepcionalidad se encuentra el accionar de Arturo Fernández Vial, quien se negó a reprimir la huelga ferroviaria de los trabajadores de señalización (1903)⁵⁵. El hecho de continuar un proceso social tan dinámico en cuanto a logros y avances, generó un aprendizaje cultural y social entre los otros grupos de asalariados nacionales. Los territorios ferroviarios contaban con una infraestructura disímil a otras que proveía el Estado, la construcción física originaba un modelo complejo de desarrollo, que tal vez es asimilable a la idea de cultura. Los territorios de FFCC del Estado, estuvieron provistos de Escuelas, en momentos que la educación nacional estaba en precarias condiciones, tal vez en sí el “adelanto” no es más que el resultado de una urgente necesidad por seguir proveyéndose de mano de obra especializada, no obstante, lo cual, igual se abría la senda hacia un salto cualitativo en los hijos de los trabajadores de la empresa por aspirar a estudios

⁵⁴ Revista Sports, Año III, N° 119. Santiago de Chile, 19 de Junio de 1925. Citado por Honores, Felipe et al “Notas para un estudio del compromiso social y benéfico de la empresa de ferrocarriles del estado. (1900 - 1930)”. Tesis para optar al Título de Profesor en Historia y Geografía, Universidad de Playa Ancha, 2017

⁵⁵ esta negativa le costó cara en su vida castrense, sin embargo quedó en la memoria de los trabajadores quienes posteriormente lo homenajearon bautizando a su club deportivo con el nombre del héroe de mayo

universitarios. La apertura de la Universidad Técnica Federico Santa María, daba la opción de adoptar a los hijos de los ferroviarios por medio de becas, y curiosamente, se emplazaba en un macizo que miraba al océano pacífico y a los rieles que unían el pujante Valparaíso comercial con el Viña del Mar Industrial. Cerro Placeres, era población ferroviaria, con equipamiento deportivo, escuelas, teatro y universidad, donde la vida era *desde, para y con* base al territorio, lugar donde ya existía la identidad de las familias que en generaciones fueron coaptando los espacios y apropiándose los. Los puntos de colonización de ese territorio que partió en las maestranzas de Barón, y que trepa los cerros hasta extenderse por todo el borde de los rieles llegando a los Andes, sin duda son una demostración de que las huelgas, de principios del siglo XIX aún tienen ecos en el recuerdo y en la memoria altruista y mutualista de los viejos trabajadores.

“Ingrese con 16 años a los ferrocarriles del Estado el año 1946, y me desempeñe como aseador de coches, después pase a bodega y trabaje tres años en equipajes en estación Puerto. A los 21 años me fui a estudiar a Santiago al Instituto Ferroviario, ahí egrese como electricista, estuve recorriendo el norte y sur arriba de un burro y de la autotorre 929, y con 25 años pude empezar a ahorrar por medio de la caja para comprar mi casa. Yo viví en Llayllay, Quillota y Quilpué, participe activamente en la Asociación, soy hinchista de Ferroviarios, y jubile el 1º de julio 1988 por invalidez. (.../...) En cada una de las ciudades que vivimos con mis hijos estuve siempre acompañado de mi esposa, y de mi otra familia, porque cuando se es ferroviario, la familia de sangre ya no importa, la familia que es de verdad es la de los compañeros de trabajo, de la esposa del ingeniero, que sin mirar en menos, es amiga de la esposa de uno y si es necesario la lleva al hospital del (cerro) Barón, con el cabro chico para que lo revise el doctor (.../...) No hay navidad más bonita que ver al compañero Lucho de máquinas, disfrazado de pascuero y ver las señoras adornando la estación y compartir con los compañeros un partido de futbol. Cuando vino el golpe (de Estado) estábamos todos unidos, habían viejos que eran Ibañistas, pero nunca conocí a un ferroviario pinochestista, porque o se era socialista o se era Ibañista, pero no del lado del viejo, nosotros sabíamos que a Ferrocarriles lo iban a matar, era para devolverle el favor a los camioneros. Mi casa era chica y limpia, nunca pedí

fiado, porque para eso estaba la Cooperativa, con la cooperativa vestí a mis hijos y los alimente, mi señora trabajo como asistente contable en la Cooperativa dos años, y ella se daba cuenta lo bueno que era, porque los precios eran muy baratos (.../...) Lo que más me duele, es que ya no hay vida en las poblaciones como era antes, acá nosotros el 18 era poner banderas y celebrar, a veces alguien le tocaba de turno en el expreso, pero igual lo esperábamos, porque el ferroviario siempre se acuerda del otro. (.../...) Yo “hasta” después de muerto seguiré siendo ferroviario, porque mi nicho lo tengo asegurado en la asociación y desde el cementerio, seguiré viendo la línea del tren”⁵⁶

Sin duda, ese territorio ferroviario no es más que un espacio donde el lugar y el paisaje, vienen a conjugar y definir, nostalgias, emociones y aprendizaje, “*El Espacio absoluto que, por medio de procesos de vinculación emocional, se liga al ser humano y a su vivencia, es decir se convierte en significado*”⁵⁷

Es la población ferroviaria resultado de una lucha mancomunal y como construcción física un tejido de sentimientos desde donde se pueden desprender una serie de características de los individuos o bien de los grupos que alberga. Su personalidad refractada en solidaridad, fraternidad y cohesión, fueron algunas de sus características. La pertenencia social como asociatividad a la función y la importancia que se le otorga desde la alteridad y bajo el enmarañamiento de juicios cognitivos y racionales que contribuyen a proyectar la memoria singular de quienes la constituyen. Es, en esa singularidad, donde se pueden apreciar conceptos comunes que van más allá de los recuerdos, también significan que la movilización social, en momentos históricos constituye una sociedad civil que promueve desarrollo, cuestión distante al discurso postmoderno donde la movilización social, es criminalizada y estigmatizada como retraso y opuesta al avance.

Los elementos en pugna de la huelga ferroviaria generaron un modelo de desarrollo y dignidad social que quedo definido en espacios particulares los que

⁵⁶Gerardo Pérez (87 años) Jubilado de FF.CC. Entrevista realizada en el marco del encuentro “Población Ferroviaria de LlayLlay” Oranizada por Servicio País, 22 de enero 2017.

⁵⁷ Citado por Gallastegui, Joaquin y Galea, Juan: “espacios para una geografía social, humanista y crítica”, Ediciones Facultad de Humanidades UPLA, 2009, p.247

identificamos como territorios de la memoria social, de los cuales no se puede olvidar y en donde los viejos ferroviarios en el altruismo mutualismo eligieron siempre el valer ser por el querer hacer.

10. BIBLIOGRAFÍA

Ahumada Pascual: *“Guerra del Pacífico: Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú i Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia”*. Imprenta del Progreso 1892.

Carli, Sandra: *“La memoria de la infancia. Estudios sobre historia, cultura y sociedad”*. Buenos Aires: Paidós. 2011.

Diccionario ejemplificado de Chilenismo, de Félix Morales Petorino. Ediciones PuntaAngeles 2012

Enciclopedia Biográfica de Chile. Ed. La nación 1963.

Illanes, María Angélica: *“Cuerpo y Sangre de la Política en Chile: la construcción histórica de las Visitadoras Sociales (1887-1940)”*; LOM Ediciones, 2007.

Kuhn Thomas *“La estructura de la revolución científica”*. Fondo de Cultura Económica, 2005.

Gallastegui, Joaquin y Galea, Juan: *“Espacios para una geografía social, humanista y crítica”*, Ediciones Facultad de Humanidades UPLA, 2009.

Gertrude Himmelfarb *“The New History and the Old”*; The Hudson Review 41 (2): 377-383.

Certeau, Michel *“La escritura de la historia”*, Ediciones Universidad Iberoamericana, 2006.

Collingwood R.G *“Idea de Historia”*. Editorial Minerva 1958.-

Cruz-Coke, Ricardo: *“Historia de la Medicina en Chile”* Editorial Andrés Bello, 1995.-

Chartier, Roger *“La historia o la lectura del tiempo”*, Editorial Gedisa, 2006

- Chartier, Roger: *“Cultura Escrita, Literatura e Historia”*. FCE. México 2000
- Frias, Anselmo: *“Rayos X: A cien años de su descubrimiento: “El trabajo de Luis Zegers y Arturo Salazar sobre rayos X en Chile en 1896”*. Revista Médica de Chile 1996.
- Honores, Felipe et al *“Notas para un estudio del compromiso social y benéfico de la empresa de ferrocarriles del estado. (1900 – 1930)”*. Inédito. 2017
- Jelin Elizabeth: *“La lucha por el pasado. Como construimos la memoria social”*. Editorial Siglo XXI 2018
- Mellafe Maturana, Rafael: *“La Guerra del Pacífico en imágenes, relatos, testimonios”*. Santiago, Centro de Estudios Bicentenario. 2004
- Mercedes Yusta, Rodrigo: *“El pasado como trauma Historia, memoria y “recuperación de la memoria histórica en la España actual”*. Revista Pandora N°12, 2014,
- Russel Bertrand *“Cómo leer y entender la historia”*. Editorial Eudeba 1958
- Salazar, Gabriel y Pinto Julio: *“Historia de Chile Contemporánea, Editorial LOM TOMO 3, 1999.*
- Topolzkyi, Jerzy *“Metodología de la Historia”*. Editorial cátedra 1987. Capítulos XIV , XV y XVI,
- Vergara, Felipe: *“Apuntes para una Historia de la Ingeniería en Chile 1890-1920”*. (Inédito)
- Vergara, Felipe: *“Rieles y Durmientes: Una vía al progreso. Antecedentes de la organización social y económica de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Valparaíso Santiago (1852-1875)”*, Ediciones PuntaAngeles, Valparaíso; 2003.
- Zurita, Zacarías: *“La electrificación de la Primera Zona Ferroviaria Valparaíso-Santiago: cambios y transformaciones para el trabajador ferroviario”*; Revista de Humanidades, vol. 17-18, junio-diciembre, 2008.

10.1. Nomenclatura

AN Archivo Nacional

FMFFCC y OP Fondo Ministerio de Ferrocarriles y Obras Públicas

FMRREE Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores

FMI Fondo Ministerio del Interior

FV Fondos Varios

10.2. Fuentes

ACPT.- Ingresos defunciones 1942-1952. Sin descripción de Volumen

Boletín de Decretos y Leyes VOL LXXIV Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado, 5 de septiembre de 1863

Boletín de Decretos y Leyes de Gobierno Tomo LXXIV, 1905.

Decreto Presidencial, de 28 de diciembre 2016, Michelle Bachelet al Ministerio de las Culturas, las artes y el Patrimonio.

Estatuto de Ferrocarriles del Estado; Impreso en los Talleres de FF.CC del Estado (1931)

FMFFCCEE, Vol. 4, 17, 32, 37; 39, 44, 45, 52, 56, 71, 98,

FMRREE Cuerpo Consular de Panamá lg 33-35. 1931

FMRREE Vol.1221

FMI Vol. 811, 691, 901

FV vol.1121.

“Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado”; Ediciones Universo 1955. Comentada por Gustavo Álamos Hermosilla.

“Ley General de Ferrocarriles” 13 de septiembre 1931.

10.2.1. Diarios y Revistas

Diario *El Chileno*

Diario *La Unión*

Revista Médica de Chile, mayo 1930.

Revista de la Habitación Obrera N°13, 1922.

Sports, Año III, N° 119. 1925

10.2.2. Fuentes orales y Fonográficas

Gerardo Pérez (87 años) Jubilado de FF.CC. Entrevista realizada en el marco del encuentro “Población Ferroviaria de LlayLlay” Organizada por Servicio País, 22 de enero 2017.