

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE FILOSOFIA,
HUMANIDADES Y EDUCACION
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTORICAS

LA PROYECCION SOCIAL Y LABORAL DE LA
EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO
1932 - 1941

Tesis para optar al grado académico
de Magister en Historia con mención
en Historia de América.

Profesor Guía : Rolando Mellafe R.
Alumna : Ana María Botey S.

1 9 8 6



AGRADECIMIENTO

Agradecemos a los profesores Rolando Mellafe y Eduardo Cavieres por su interés y observaciones en el desarrollo de esta investigación.

A mi esposo con quien compartimos tantas horas de trabajo, cuyo estímulo y apoyo permitió cristalizar este proyecto.

Al personal de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que nos autorizó el manejo de los Archivos. En especial, a los trabajadores de Archivo y Hojas de Servicio cuya colaboración fue fundamental.

A don Rafael Hormazábal, antiguo funcionario de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, quien nos brindó parte de su valioso tiempo y el material necesario para esclarecer algunos aspectos de esta tesis.

A los trabajadores del Salón Fundadores de la Biblioteca Nacional, entre ellos la Señorita Carmen Sepúlveda quien siempre estuvo atenta a solucionar los problemas bibliográficos.

A la Señora Viviana Sepúlveda por su dedicación y cariño en el trabajo mecanográfico.

Muchas Gracias.



A mis padres.

A Rolando, Andrea y Luis Emilio.

INTRODUCCION

La incorporación de la máquina de vapor en la actividad económica de los países europeos a fines del siglo XVIII culminó con una etapa del proceso de transformación social y tecnológica iniciada cuatro siglos antes. A su vez, abrió las puertas para la apertura de un nuevo período histórico que estaría determinado por una nueva división internacional del trabajo que tendría como núcleo la industria británica.

Los ferrocarriles se convirtieron en el instrumento clave para el logro de una mayor vinculación al mercado mundial por parte de los países latinoamericanos, llegándose a creer que la sola presencia de los mismos constituía un factor mágico para promover el progreso. Sin embargo, su presencia no trajo únicamente beneficios, especialmente, en países donde éstos estuvieron en las manos del capital extranjero.

Desde esa perspectiva el caso chileno presenta algunas diferencias, que pretendemos desentrañar, en el análisis de la proyección social y laboral de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en un período heterogéneo: económica y políticamente, de la historia de Chile.

Pretendemos, además, realizar una investigación sobre la conformación y especificidad de los trabajadores ferroviarios. Los estudios sobre el origen y formación de los diferentes sectores de trabajadores constituyen en la actualidad una importante preocupación de la historia social. Relacionado con lo anterior está la convicción de que la historia de los trabajadores forma parte integral de la historia social. O sea, que no es posible abordarla sin tener en cuenta las estructuras socio-económicas y las conyunturas históricas. Es más, existe la percepción de que no estará completa sin una referencia a la historia de las mentalidades sociales, aunque este último aspecto se inicia apenas en América Latina.

La intención de nuestra investigación consiste en conocer las repercusiones socio-económicas, políticas y aquellas relacionadas con la mentalidad: juicios de valor, sentimientos, actitudes que originó el gobierno del Frente Popular (1938 a 1941) sobre un sector particular de trabajadores: los de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. No obstante, debemos referirnos igualmente a la administración Alessandri para elaborar una especie de historia comparativa de los trabajadores y poder evaluar los posibles cambios.

Las valoraciones históricas sobre el período del Frente Popular y específicamente sobre su capacidad para interpretar las necesidades de los trabajadores son bastante divergentes. No existe un consenso

sobre lo que significó la gestión del Frente Popular y las implicaciones sociales, económicas y políticas del nuevo modelo de desarrollo que trató de implantarse (1). Igualmente no existe suficiente claridad alrededor de las repercusiones del Frente Popular sobre los trabajadores en forma sectorial, y por supuesto, la visión y tipo de participación de los mismos en ese período.

En última instancia, nuestro objeto de estudio se encuentra relacionado a la crisis económica de 1930, la cual repercutió en forma especial en Chile debido a la dependencia del sector primario exportador. Anterior a ésta, entre 1925 y 1927 se había originado la crisis salitrera como resultado de la competencia del salitre sintético. La producción salitrera, que en 1927 se duplicó, fue restringida para mantener los precios. A partir de 1930, el cierre de los mercados para el salitre y el cobre fue total. Además, el colapso del mercado norteamericano de valores fue seguido por el término abrupto de la oferta de nuevos capitales, es decir, la restricción o cese de los créditos a los países latinoamericanos, lo que lanzó al gobierno chileno a la declaración del no pago del servicio de la deuda externa, junto con iniciar una política que se expresó en el despido de empleados y en la rebaja de los sueldos (2).

Para poner solo un ejemplo de las repercusiones socio-económicas de la crisis, la población minera que en 1927 era de 90.300, llegó en 1931 a 34.900. En consecuencia, se provocó una restricción violenta del mercado interno, la agricultura, la industria y los transportes (3).

otros como la eterna postergación de las reivindicaciones populares, el aumento de las medidas represivas durante la segunda administración Alessandri, que se caracterizó por el bloqueo de las crecientes demandas del movimiento popular. Así mismo, la nueva orientación de los Partidos Comunistas que a partir de 1935 proclamaban la necesidad de formar frentes populares, alianzas políticas y de clase, con el propósito de frenar el ascenso del fascismo en el mundo. Y finalmente, el proceso de radicalización ideológica al interior del Partido Radical, importante expresión política de las capas medias que permitió la alianza política con los Partidos Socialista y Comunista, de base social popular (5).

Para efectos de nuestra investigación hemos seleccionado a los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado por su importancia cuantitativa y cualitativa en el conjunto de la clase trabajadora. Desde el punto de vista económico, constituían desde el último tercio del siglo XIX, un sector estratégico para el funcionamiento del sistema económico. Por otra parte, la organización del trabajo comprendía una gran gama de oficios diversos, situación que se reflejaba en el comportamiento de los trabajadores, y algo muy importante, contaban con una larga trayectoria de acción sindical y política (6).

Dentro de este contexto los objetivos de nuestra investigación son los siguientes:

- 1.- Determinar la importancia social de la Empresa de Ferrocarriles de Estado.
- 2.- Conocer la composición social y la especificidad laboral de los ferroviarios.
- 3.- Analizar las políticas laborales de la administración Alessandri en el caso de los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado
- 4.- Determinar las repercusiones económico-sociales del gobierno del Frente Popular sobre los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.
- 5.- Detectar los posibles cambios experimentados por los trabajadores a partir de la implementación del nuevo modelo de desarrollo.
- 6.- Caracterizar la posición de los trabajadores ferroviarios, fundamentalmente a través de su acción sindical y política, con respecto al gobierno del Frente Popular.

En relación al marco teórico o de referencia partimos de la concepción de que en el transcurso de la década de 1930, Chile sufrió profundas transformaciones políticas, tales como el surgimiento de nuevos partidos y distintas formas de alianzas políticas que eran la expresión de que la sociedad también se había modificado.

El crecimiento económico debido a la actividad minera, comercial, financiera e industrial, al igual que la expansión del Estado aceleraron el proceso de urbanización por lo que a partir de este siglo los principales protagonistas de las tensiones políticas son esencialmente urbanos: las capas medias y la clase trabajadora, entendida ésta en un sentido amplio, conformada por todos aquellos que dependen de su fuerza de trabajo para la obtención de su renta (7).

En consecuencia, en la década del treinta la sociedad chilena se enfrentó al desarrollo de nuevos grupos sociales, que se venían formando desde mediados del siglo XIX, y que poco a poco fueron tomando conciencia de sí mismos, de sus intereses y que vislumbraron la posibilidad de impulsar un nuevo proyecto histórico sustentado en la industrialización promovida por un Estado intervencionista y la democratización social.

Para el desarrollo de la investigación nos hemos propuesto las siguientes hipótesis:

- 1.- Los trabajadores ferroviarios fueron favorecidos por las políticas del Frente Popular en relación a la creación de nuevos puestos, mejores salarios, previsión social y otras debido a que uno de los objetivos estratégicos del mismo fue la democratización de la vida social, aspecto realizable en la medida en que los trabajadores se encontraron organizados y dependiendo de su papel en la estructura económica.

2.- Durante el gobierno frente populista, los trabajadores ferroviarios neutralizaron las acciones de movilización social, en parte porque el Estado trató de asumir sus reivindicaciones, y motivado por el compromiso de los trabajadores con las fuerzas políticas en el gobierno para establecer un nuevo modelo de desarrollo.

Las fuentes primarias son básicamente las siguientes:

1.- Los documentos que se ubican en el Archivo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: las planillas y los prontuarios. El propósito es elaborar una muestra de trabajadores, de una de las regiones en que se encuentran divididos los ferrocarriles, que hayan trabajado durante el período 1932-1941 y a través de sus respectivos prontuarios - especie de expediente observar los cambios relacionados con las posibilidades de ascenso y otros, entre las administraciones de Alessandri Palma y Aguirre Cerda. Así mismo detectar su ocupación anterior, sus separaciones del trabajo y los antecedentes sobre escolaridad, psiquiátricos, penales, políticos y mortuarios.

Las planillas nos permiten determinar si los trabajadores fueron favorecidos por la política salarial de la Empresa durante el período en estudio. En consecuencia, los archivos de la Empresa son vitales para la comprobación de la primera hipótesis.

- 2.- La segunda fuente es la prensa, especialmente los periódicos editados por los ferroviarios tales como: El Riel y Acción ferroviaria que permiten percibir las actitudes, juicios y sentimientos de los trabajadores respecto de la Empresa y de ambas administraciones precisamente, el material necesario para la demostración de la segunda hipótesis.
- 3.- Otra fuente son las Memorias de los Directores de la Empresa de ferrocarriles durante el período en estudio para obtener los parámetros de la empresa, la valoración de su gestión y las estadísticas básicas.
- 4.- Los Anuarios Estadísticos (1932-1936), especialmente, el capítulo referido a Comercio Interior nos ofrece la información necesaria para determinar el costo de la vida. Esta información es esencial para compararla con la tasa de crecimiento de los salarios y, de esa manera, comprobar si los trabajadores perdieron o ganaron poder adquisitivo.

CITAS Y NOTAS

- (1) En la bibliografía general se encuentran posiciones muy diversas sobre la valoración del período.
- (2) Villalobos, Sergio et als. Historia de Chile, Tomo IV. Santiago Editorial Universitaria, 1976 pp 843-844
- (3) Zemelman, Hugo, "El movimiento popular chileno y el sistema de alianzas en la década de 1930" en Génesis histórica del proceso político chileno. Santiago, Quimantú, 1971.
- (4) Carmagnani, Marcelo. Estado y Sociedad en América Latina 1850-1930 Barcelona, Editorial Crítica, 1984. O.226
- (5) Muñoz, Oscar, Arriagada, Ana María. Orígenes políticos y económicos del Estado empresarial en Chile. Santiago, Chile. Estudios Cieplan 16, septiembre, 1977 pp. 8-10
- (6) Sepúlveda, Armando. Historia social de los ferroviarios. Imprenta Siglo XX, 1959.
- (7) Tuñón de Lara, Manuel. Metodología de la historia social de España. Barcelona, Siglo XXI, Editores, p. 91.

LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADOA.- Significado histórico de los ferrocarriles en América Latina

La revolución industrial provocó transformaciones fundamentales en el comercio y las relaciones internacionales. Los mercados coloniales, y en especial los de América Latina llegaron a jugar un papel primordial en el consumo de los textiles de la primera fase de la industrialización. El algodón, materia prima básica en esta etapa, será a su vez un producto proveniente del sur de los Estados Unidos, las Antillas, la India, etc. Esta nueva expansión de los intercambios dependió estrechamente del predominio naval y de una red comercial y financiera cada vez más compleja, controlada por los capitales británicos. Poco a poco, se fueron configurando los elementos esenciales de una nueva división internacional del trabajo, que tendría como núcleo la industria británica (1).

El proceso de transición de los países latinoamericanos a la órbita inglesa se completó a fines del siglo XIX, distinguiéndose en él dos períodos distintos. El primero se extendió desde la Independencia hasta mediados del siglo XIX y se caracterizó por la apertura del libre comercio, la entrada masiva de manufacturas británicas y la pérdida en pocos años, de la masa de metal precioso circulante.

El segundo período se inició después de medio siglo : con la afluencia masiva de capitales extranjeros que se invirtieron en obras de infraestructura y en empréstitos a los gobiernos, y una fuerte demanda, en los países industrializados, para los productos primarios (2). En consecuencia, es en esta fase donde aparecieron los ferrocarriles, que junto con las exportaciones y las inversiones extranjeras actuaron como variables claves para determinar el mayor o menor grado de vinculación al mercado mundial de los países latinoamericanos (3) .

El empuje del capital inglés no solo se derivó de sus inversiones, sino del hecho de poseer algo que despertó el interés de las clases dominantes latinoamericanas: la tecnología. En ella visualizaron un elemento susceptible de ver multiplicar sus ingresos sin que peligrara su control sobre las unidades productivas. En este sentido, el ferrocarril constituyó la imagen más sugestiva de la capacidad tecnológica del capital inglés (4).

La inserción de las economías latinoamericanas en la economía mundial dependió en gran parte, de la posibilidad de desarrollar las raquíticas estructuras comerciales existentes, los ferrocarriles y los puertos, así como los servicios bancarios y de seguros, con el fin de facilitar la salida de la producción (5).

Hacia 1.880 se advirtió la progresiva superación del viejo tipo de comerciante, especialmente en las áreas más afectadas por el incremento de las exportaciones. A medida que el ferrocarril fue penetrando en el interior de cada país, fueron apareciendo en las zo-

nas rurales y mineras los representantes de las grandes compañías mercantiles con sede en el puerto exportador o en la capital. En los centros urbanos surgieron las sucursales de los bancos cuyas sedes centrales se hallaban en el puerto exportador, o en Londres, Berlin, o Paris (6).

En síntesis, los ferrocarriles fueron un instrumento fundamental en la integración de la economía nacional y de su vinculación al sistema capitalista mundial. En general, contribuyeron a la modernización de los países y dieron impulso a la colonización de determinadas áreas. Sin embargo, no todo se transformó en beneficios. La deuda externa de América Latina, y Chile no es la excepción, se comenzó a engrosar con la contratación de empréstitos para la construcción de los ferrocarriles. Las concesiones ferroviarias a los ingleses se transformaron en elementos favorecedores de la acaparación de tierras y yacimientos por parte de las empresas ferroviarias. En la actualidad, la mayoría de los historiadores económicos coinciden en que los ferrocarriles favorecieron fundamentalmente a la industria y a la minería británica. En nuestro trabajo no pretendemos entrar a comprobar ni a negar esa afirmación, sino a conocer el papel que asumió la Empresa de Ferrocarriles del Estado en la vida económica de Chile y muy particularmente detectar la realidad de sus trabajadores en un período particular de la historia: 1932-1941.

B.- El contexto histórico de surgimiento de los ferrocarriles en Chile.

El período de desarrollo de los ferrocarriles que llegaron a formar parte, en 1932, de la Em-

presa de Ferrocarriles del Estado se caracterizó por una notable expansión en todos los ámbitos de la vida nacional y simultáneamente, por profundos desequilibrios económico-sociales.

En lo que a población se refiere, la misma pasó de menos de un millón a más de cuatro millones de personas, además, Chile rebasó ampliamente los límites territoriales iniciales, ya que entre 1830 y los inicios de este siglo se fueron agregando, sucesivamente, la región sur del Valle Central- Valdivia a Puerto Montt -, los territorios australes - Magallanes - las provincias del Norte Grande adquiridas en la Guerra del Pacífico- Tarapacá y Antofagasta- y la región de la Frontera - desde Malleco y Temuco. Desde Arica hasta Punta Arenas surgieron progresivamente un conjunto de medianas y pequeñas ciudades, que con las tres principales: Santiago, Valparaíso y Concepción acogieron una considerable proporción de población urbana.

El fuerte crecimiento demográfico, la urbanización y su extensión en diversos grados a todos los ámbitos geográficos del actual territorio nacional fueron acompañados por un proceso de organización institucional y por el desarrollo de los transportes y comunicaciones, principalmente los ferrocarriles y otros como : caminos, navegación de cabotaje y telégrafos (7) .

Los ferrocarriles chilenos tienen algunas variantes con respecto al patrón general establecido en América Latina. Por ejemplo, el hecho de no converger en el puerto exportador, sino que se extienden a lo largo del territorio y de que parte importante de los mismos

estuvieron siempre bajo la égida del Estado, a pesar de que el ambiente político no propiciaba ese tipo de iniciativas. Sin embargo, las dificultades en la construcción de la mismas obligaron al Estado a asumir una participación activa y a adquirir el ferrocarril de Santiago a Valparaíso en 1858 y el de Santiago hacia el Sur en 1873. En 1863 se inauguró el ferrocarril entre la capital y el puerto mientras que el del Sur llegó a Curicó en 1868 y a Angol en 1873 (8). De esta manera se puso en práctica la idea de facilitar la salida de la producción agrícola del Valle Central por el puerto de Valparaíso. Se incrementaron y abarataron los costos de la producción triguera, la agricultura se diversificó desarrollándose la producción vitivinícola, de frutos y sobre todo de verduras y legumbres. Asimismo desde la segunda mitad del siglo pasado, en el norte del territorio, se tendieron líneas ferroviarias para facilitar la explotación de ricos minerales como: el cobre, oro, plata, hierro y carbón.

Este proceso se intensificó después de la guerra del Pacífico, cuando se produjo un gran desarrollo de la actividad salitrera que alcanzó su apogeo hacia 1920 y finalizó con la depresión de 1930. Las oficinas salitreras y mineras dispersadas en la región se vinculaban con un conjunto de puertos en la costa por medio de ferrocarriles, todos ellos de propiedad particular. En 1930 la longitud de vía ferroviaria en manos de particulares alcanzaba la cifra de 3.130 km., y para 1940 había descendido a 2.686 km, mientras que en poder del Estado se encontraban 5.807 km. y 5.924 km. respectivamente. Se deduce entonces que en poder de particulares se hallaba una considerable extensión de vía férrea y material rodante, pero que fueron disminuyendo paulatinamente e incorporados a la empresa estatal (9).

La Empresa de Ferrocarriles del Estado se creó en 1884 cuando se unificaron los ferrocarriles de Santiago a Valparaíso y los del Sur. Pero su proceso de crecimiento continuó, en 1888 el Estado adquirió el ferrocarril de Coquimbo e inició la formación de la red norte con un carácter longitudinal. Así mismo hacia 1913 el ferrocarril se prolongaba hasta Puerto Montt en el continente, de Ancud a Castro en la isla de Chiloé y en el centro del país había contribuido a dar vida a un nuevo puerto : San Antonio (10).

C.- Importancia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado

En 1912 el Colegio de Ingenieros de Chile expresaba lo siguiente al referirse a la Empresa: "Ninguna otra actividad en el país, tiene nexos tan múltiples como la Empresa de Ferrocarriles del Estado con la vida nacional, vinculada con la industria y el comercio es la mejor colaboradora de su desenvolvimiento económico, asentada su existencia sobre sólidos principios legales ha alcanzado una fuerte estructura jurídica. En el campo técnico y social, ocupa ella lo más selecto de nuestros egresados universitarios y los hombres más capaces como trabajadores" (11). ¿En qué factores radicaba la importancia de esta empresa?

En cualquier país del mundo, independientemente del carácter de su economía: agrícola, industrial, desarrollado o subdesarrollado, el transporte constituye la columna vertebral del sistema económico. En Chile, hasta la segunda guerra mundial los ferrocarriles tenían el monopolio casi absoluto del transporte. Los ca-

miones y buses casi no existían debido a la falta de una red de caminos adecuada y la actividad del cabotaje era marginal (12). En consecuencia, sobre los ferrocarriles y en especial sobre la Empresa de ferrocarriles del Estado recaía la responsabilidad de crear las condiciones que permitieran reunir en las unidades de producción, fábricas o fundos, las diferentes materias primas y la mano de obra, como asimismo trasladar el producto terminado al mercado y a los consumidores, en el plano interno. Aparte, de la responsabilidad de sacar la producción de las áreas de explotación hacia los puertos para articular la economía chilena al mercado mundial.

La actividad ferroviaria influía sobre todos los otros sectores de la economía de modo que su eficacia se reflejaba, inmediatamente en el crecimiento de la economía entera: agricultura, industria, minería y comercio. La Empresa de ferrocarriles del Estado era, por ese entonces, el medio de comunicación más importante no solo desde el punto de vista del volumen de carga transportada sino por las inversiones que en ellas tenía comprometida la economía nacional (13).

Los ferrocarriles del Estado se extendían en una red continua desde la provincia de Atacama hasta la de Llanquihue y constituían a lo largo del territorio la gran arteria por donde circulaba el grueso de la producción de las provincias comprendidas. Solo escapaba a su órbita el tráfico del salitre y una parte del cobre de las provincias del Norte, conjuntamente con la producción ganadera de Magallanes.

En 1941, la carga transportada por la Empresa significaba 6.151.259 toneladas, mientras que por medios marítimos era de 1.485.653 toneladas. La misma situación se daba con el transporte de pasajeros especialmente en la movilización a larga distancia. Por lo tanto, la vida y la actividad nacional dependían estrechamente de la eficiencia de la Empresa.

Los principales rubros del transporte ferroviario eran los siguientes:

- 1.- Abonos : fertilizantes necesarios para la producción agrícola del Sur.
- 2.- Combustibles para las industrias y el uso doméstico: carbón de piedra, petróleo, bencina, parafina, carbones vegetales, leñas.
- 3.- Materia prima para la industria: minerales, metales, cueros, fibras, lana, algodón, paja, pulpas de madera.
- 4.- Materiales y artículos para la construcción: piedra, ripio, ladrillo, madera, cemento, fierros.
- 5.- producción agrícola y pecuaria : trigo frijoles, maíz, lentejas, arroz, papas, frutas, verduras, vacunos, corderos, cerdos, cabras.
- 6.- Artículos alimenticios elaborados .
- 7.- Artículos industrializados en el país e importados (14) .

El carácter de empresa estatal y su situación monopólica le imprimió a los ferrocarriles la impronta de elemento vital para la colectividad. Los diferentes gobiernos, desde el siglo pasado, mantuvieron una concepción de la Empresa, la más grande del país, basada en la utilidad pública, por lo que "el sentido comercial o el espíritu empresario desapareció casi por completo" (15).

En síntesis, a diferencia de las empresas ferroviarias de la mayoría de los países latinoamericanos, los ferrocarriles públicos chilenos asumieron rasgos particulares (16).

La estructura tarifaria de la Empresa, vinculaba la tarifa de cada producto con el valor de éste, o sea, una tarifa "ad valorem". De esa forma, en lugar de cobrar de acuerdo con el costo de transportar el producto, se fijaba la tarifa en atención a la capacidad que cada producto tenía para pagarla, de modo que productos como los industriales pagaban una tarifa por tonelada kilómetro sustancialmente mayor a la pagada por otros productos de menor valor, como los agrícolas y mineros. Los costos fijos no fueron distribuidos proporcionalmente entre todo el tráfico sino que se concentraron en los productos de más alto valor (17).

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

En las memorias anuales elaboradas por los directores: Juan Lagarrigue Cadis y Jorge Guerra Squella, correspondientes al período en estudio, observamos la preocupación de que la Empresa fuera un servicio público capaz de garantizar el progreso y el beneficio general. En relación al sistema de tarifas observamos las siguientes preocupaciones.

Por ejemplo, en las tarifas de carga, que producían alrededor del 70% de las entradas existían diferentes categorías, favoreciendo a su vez el transporte de larga distancia.

En 1933, el Director informaba de las pérdidas que dejaba la red norte debido en parte a las bajas tarifas del transporte de minerales. Ese mismo año con ocasión de la sequía que afectaba el norte de decretó un 50% de rebaja en el transporte del ganado (18).

En 1935 se establecieron rebajas tarifarias para favorecer industrias recién implantadas como las derivadas del frijol de soya (19).

En 1939, probablemente por la situación de crisis que afectaba al país debido a la II Guerra Mundial, la Empresa decretó una rebaja del 50% a los fletes de trigo y harina de trigo. Así mismo se favoreció el transporte de cales para abonos hasta un 50%, con el objeto de impulsar la agricultura (20).

Durante 1940 la Empresa elevó las tarifas de carga y equipaje, en forma diferencial, excepto en los artículos de primera necesidad y en los pasajes de tercera clase. La papa llegó a tener una tarifa proteccionista que le significaba una rebaja de un 34% (21). En esa memoria de 1940, su nuevo director, Jorge Guerra Squella afirmaba que la empresa "ha acentuado su carácter proteccionista, carácter que por lo demás ha tenido desde que se constituyó como Empresa de los ferrocarriles del Estado" (22).

La actitud, poco comercial, de la Empresa se expresó también en la construcción de muchísimos kilómetros de vía para ramales y desvíos con una densidad de tráfico sumamente baja. La ventaja del ferrocarril sobre los otros medios de transporte terrestre era tan grande que fueron muchísimas las exigencias personales y locales para que se establecieran estaciones ferroviarias, con el propósito de minimizar el transporte hacia y de ~~de~~ el ferrocarril. El tráfico originado por estos ramales y las pequeñas estaciones en la línea central no generaban entradas para cubrir los costos totales del servicio y a veces ni los costos directos. Esta diferencia se financió, en esos años, con los productos de alto valor que pagaban una tarifa en exceso de su costo total (23). No obstante, contribuyeron a integrar y hacer crecer a una importante cantidad de pueblos a lo largo de la vía.

También tienen una motivación desarrollista los estímulos que la Empresa, e indirectamente el Estado, concedían mirando la conveniencia de acelerar el desarrollo de algunas actividades económicas o de algunas regiones apartadas del territorio nacional. Se trataba de incorporar a la economía nacional a todas las regiones del país, dando a cada una de ellas la oportunidad para explotar sus recursos naturales y humanos (24).

Es así como en 1932 la Empresa asumió la política de fomento del Turismo con la construcción de los Hoteles de Pto. Varas y Pucón. Esta se entendía como un instrumento generador de tráfico a larga distancia. A su vez el incremento de la riqueza en las nuevas zonas turísticas, se traduciría para la Empresa, en nuevas unidades

de tráfico (25) En 1938 se intensificó la campaña pro-fomento del turismo, con la aplicación de medidas que facilitaban los viajes por ferrocarril y con la preocupación constante de procurar el máximo de comodidades. También se realizaron gestiones para obtener la intervención de la Empresa en las sociedades que construirían los hoteles de Portillo y Valdivia (26).

La Empresa incluso llegó a sobrepasar su propio radio de acción cuando en 1937 el gobierno dispuso que se hiciera cargo de la organización naviera destinada a promover el desarrollo de Chiloé, Aysén y Magallanes. En consecuencia, pasó a ser propietaria de varios barcos y vapores que iniciaron su servicio en 1939 (27).

Otro aspecto que revela el rol de la Empresa frente al país es la venta de abonos: salitre, cal y guano a los agricultores a precios convenientes en cada una de las estaciones para fomentar el desarrollo agrícola. Esta actividad se inició en 1932 (28).

La Empresa promovió el desarrollo de la industria nacional por varios medios: a través de sus propias maestranzas, convirtiéndose en un importante comprador de carros y locomotoras nacionales y en general de todo tipo de accesorios.

En relación a la compra de materiales se privilegió una política proteccionista, prefiriendo siempre los materiales nacionales aunque los precios fueron algo superiores. En 1938, entre el 60 y el 70% del material comprado era de procedencia nacional (29). En 1941,

esta política se reforzó al reducirse las importaciones al mínimo procediéndose a elaborar los repuestos y maquinaria en los talleres de la Empresa y en las industrias particulares (30). Con ese fin los talleres de maestranzas sufrieron constantes ampliaciones que culminaron en el alto grado de desarrollo de la Maestranza Central de San Bernardo.

En síntesis, podemos concluir señalando que la Empresa de Ferrocarriles del Estado funcionó, en el período estudiado, desprovista de objetivos de lucro y con la aspiración de fomentar el desarrollo nacional, a través del impulso a los más diversos sectores económicos. Contribuyó a poner en contacto a las diferentes regiones y a sus habitantes facilitando así la integración política y económica del territorio.

* D.- Organización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado

Desde el año 1914 hasta el año 1927, salvo breves interrupciones, la administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado correspondió a un Director General, a un Consejo de Administración y a los administradores de zonas.

La dirección general se dividía en Departamentos que constituían secretarías de la Dirección. Los jefes de Departamentos tenían a su cargo los estudios de todos los negocios de su ramo, tanto en lo concerniente a la marcha del servicio, como a las reformas que conveniese introducir en él y el estudio de todas las cuestiones que el Director General le encomendase.

El Consejo de administración fue suprimido en 1912, restablecido en 1914 y definitivamente eliminado en 1927, conjuntamente con las administraciones zonales (Red Norte, Ira zona, 2da. zona, 3ra. zona y 4ta. zona), traspasando todas sus facultades al Director General. La Ley de Administración de ferrocarriles de 1931 otorgaba la administración de la Empresa exclusivamente a un Director General (31).

El Director General de la Empresa era nombrado por el Presidente de la República, constituía entonces un cargo de confianza política. Los Jefes de Departamento tenían a su cargo directo y bajo su responsabilidad la atención del servicio correspondiente a su ramo en toda la red (32).

El personal de la Empresa se dividía en dos categorías: a contrata, que comprendía los trabajadores administrativos y a jornal, el cual incluía el grueso de los trabajadores de los departamentos de Vía y Obras, Tracción y Maestranza y Transportes. En la práctica ambos gozaban de los mismos derechos. (33).

Para efectos de nuestra investigación abordaremos la labor de los tres Departamentos sobre los cuales descansaba la actividad propia de la Empresa y en los que el grueso de su personal eran operarios u obreros bajo el sistema a jornal.

Elaboramos una muestra, al azar, de 200 trabajadores de la segunda zona: desde Alameda hasta Talca y ramales, que también incluía trabajadores de la

Maestranza Central de San Bernardo, con el objeto de conocer mejor los trabajadores de esta Empresa clave para la vida económica del país.

La información obtenida será expuesta unida al análisis de los Departamentos de : Tracción y Maestranza, Vía y Obras y Transportes.

1.- El Departamento de Tracción y Maestranza

a) Organización del trabajo

El Departamento de Tracción y Maestranza poco a poco fue adquiriendo una gran importancia al interior de la Empresa, puesto que sobre él descansaba parte importante de la actividad operativa, sin embargo, no siempre las condiciones administrativas y los criterios técnicos lo visualizaron de esa manera.

La red ferroviaria se fue formando por iniciativa del Estado y por la incorporación de ferrocarriles particulares y no siempre respondió a una planificación previa. Esta situación unida a la falta de autonomía económica y de unidad administrativa, durante el régimen de las administraciones zonales posibilitó, únicamente, la formación de talleres aislados, de carácter más o menos provisorio y sin condiciones para realizar un programa de trabajo común. Cada administración zonal adquiría el equipo con las características que estimaba convenientes, sin ninguna homogeneidad de criterio dentro de ellas. Por lo tanto, las dificultades, que existían para organizar un trabajo de conservación y reparación del equipo eran considerables (34).

En 1916, don Miguel Letelier evidenciaba la necesidad de resolver el problema de la reparación del material rodante el cual estaba en manos de cuatro maestranzas descentralizadas, donde cada Jefe implementaba el sistema de trabajo que consideraba conveniente, incluyendo la fabricación de repuestos para todo el material rodante.(35) Es así como los repuestos eran producto de cuatro maestraza absolutamente independientes.

La maquinaria era antigua y anti económica, por lo que exigía un esfuerzo humano superior y encarecía los costos de reparación del equipo rodante.

En 1913, después de haber asimilado la experiencia técnica de otros países poseedores de ferrocarriles, la Dirección de la Empresa aprobó el criterio de que las reparaciones accidentales o ligeras que ocurrían en los puntos alejados de una red podían atenderse con ventaja y economía en los talleres de reparación reducidos. Sin embargo, las reparaciones generales debían efectuarse en Maestranza Central, en talleres grandes provistos de equipo moderno. En consecuencia, se dictó el decreto que aprobó las bases de un concurso por el cual el gobierno de Chile solicitó proyectos y presupuestos para la construcción de una maestranza principal y cuatro auxiliares. Los resultados de este concurso condujeron a la creación de la Maestranza Central de San Bernardo, la cual comenzó a funcionar en 1920. (36).

Otro aspecto importante, fue la decisión tomada por el Departamento de Tracción y Maestranza, después de la reorganización de 1914, donde se propuso

eliminar la anarquía imperante en relación a la adquisición de equipo, de fabricación de repuestos y de reparaciones en general, que había provocado la existencia de una variedad enorme de locomotoras, coches y carros. Se estudió la unificación en la elaboración de piezas de repuesto y así se logró, por ejemplo, reducir de once a tres los tipos de ejes empleados en coches y carros, el número de cajas graseras de coches y carros, los tipos de bronces y cuñas, etc (37). En cuanto a las reparaciones del equipo de carga se tendió a organizarlo de manera de coordinar mejor el trabajo de las maestranzas, asignando determinados tipos de equipo a cada una de las maestranzas y estableciendo talleres de revisadores bien diseñados, con dotación conveniente de piezas de repuesto, de manera que en ellos se pudieran realizar con rapidez muchos de las reparaciones que el equipo requería sin necesidad de enviarlo a las Maestranzas. Producto de esta decisión se generó una disminución del tiempo en que el mismo permanecía detenido (38).

b.- Naturaleza de los trabajos

La naturaleza de los trabajos, tal y como hemos visto, en las Maestranzas y talleres auxiliares de los Ferrocarriles del Estado ha variado según sea la organización administrativa, las características de la región que la circunda y los imperativos de cada momento histórico. En el período de la guerra contra Perú y Bolivia (1879) las Maestranzas de los ferrocarriles se dedicaron a la fabricación de material bélico (39).

En otras oportunidades las Maestranzas promovieron la construcción de material rodante:

carros, para luego estimarse que debido a el gran número de reparaciones urgentes era necesario optar por entregar a la industria privada la construcción del equipo y dedicar los talleres de la Empresa, exclusivamente a las reconstrucciones y reparaciones. Se fortaleció así el vínculo de los ferrocarriles con la industria, garantizando la compra de determinada producción industrial. Esta política se acentuó después de 1921, entre ese año y 1925 se responsabilizó a fábricas particulares del país de la construcción de 200 carros bodegas de 30 toneladas y de más de 700 carros de 30 toneladas. En el período 1926 a 1930 se contrató la construcción de más de 700 carros bodegas de 30 toneladas, de 250 carros rejas de 30 toneladas y 200 carros cajón de 45 toneladas. La construcción de coches también fue encomendada a fábricas particulares.

La construcción de locomotoras también se realizó en las maestranzas de la Empresa, pero en forma aislada. En 1888 se construyeron dos locomotoras: "La Contratista" y la "San Bernardo". Hacia 1940 se efectuó en la Maestranza Central de San Bernardo la construcción de una locomotora Mikado. Las locomotoras, también fueron entregadas para su fabricación a la Empresa privada, concretamente: la Sociedad de Maestranzas y Galvanización de Calcuta Abarca y la Balfour Lyon (40).

En 1921 la Empresa definió la función de la Maestranza Central de San Bernardo en términos de reparadora de locomotoras (41). En eso consistía el 70%, aproximadamente, de su función total para la época en estudio. También elaboraba repuestos de fundición para coches y carros,

relaminado de fierro y acero, y otros trabajos de taller.

Un aspecto interesante de las Maestranzas era el de asumir trabajos particulares, especialmente en zonas alejadas donde no existían las máquinas y herramientas necesarias para la reparación de maquinaria agrícola. Es decir, los servicios de la Empresa para el desarrollo de la agricultura no se limitaban al transporte de productos agrícolas sino que se vinculaba directamente con la tecnología necesaria para producir.

C) Situación de los trabajadores

El número de operarios siguió el desarrollo que indica el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 1

Número de operarios de Tracción y Maestranza
1932 - 1941

AÑOS	RED SUR		RED NORTE		TOTAL
	Tracción	Maestranza	Tracción	Maestranza	
1932	2.402	1.984	353	200	4.939
1933	2.458	2.352	420	225	5.455
1934	2.581	2.460	451	260	5.752
1935	2.671	2.558	495	256	5.980
1936	2.645	2.496	479	245	5.865
1937	2.702	2.644	500	245	6.091
1938	2.755	2.734	508	254	6.251
1939	2.913	2.805	525	268	6.511
1940	3.104	2.784	559	259	6.706
1941	3.125	2.794	583	265	6.767

Fuente : Memorias anuales de la Empresa de ferrocarriles del Estado.

Como puede observarse en el período en estudio el número de operarios tendió a incrementarse, lo que se explica ya que éste se caracteriza por una expansión de los servicios ferroviarios.

d) Evolución de los jornales

Para ilustrar este aspecto daremos las cifras de los jornales medios en la Red Sur que es la que engloba a los trabajadores muestreados, por otra parte las diferencias con la Red Norte son pequeñas, favoreciendo a los de la primera.

CUADRO Nº 2

Jornales medios en Tracción y Maestranza 1932-1941

(en pesos) RED SUR

AÑOS	Tracción	Maestranza
1932	13.19	12.55
1933	17.25	16.15
1934	17.62	17.54
1935	20.55	20.53
1936	22.46	21.03
1937	26.48	24.85
1938	28.33	27.38
1939	31.70	29.87
1940	35.00	35.97
1941	42.27	45.47

Fuente : Memoria anual,
1940

e) Ingreso del personal

Para el ingreso a las Secciones de Tracción o Maestranza existía, en la época, un Reglamento que estipulaba las condiciones que debían tener los interesados en vincularse a ese servicio, así como las normas para mantenerse en él.

En relación a las Maestranzas, especialmente la de San Bernardo, una parte del personal era tomado de la Escuela de Aprendices de San Bernardo, fundada en 1934 con el propósito de formar operarios competentes, elegidos entre los hijos de los ferroviarios, con el fin de ir forjando un personal con tradición profesional tal y como se hizo en los grandes países industriales europeos (42). En el año 1934, de acuerdo con los estudios realizados, se equipó un taller con varios tornos, cepillos, taladros y fresas, y posteriormente se realizó un concurso para incorporar treinta aprendices entre hijos de ferroviarios en servicio o jubilados con los que se inició el trabajo de taller. Esta escuela tenía un ciclo de enseñanza de dos años de preparación teórica y práctica, más un año de práctica, durante el cual el alumno trabajaba en el oficio de su especialidad, en los diferentes talleres de la Maestranza (43). En el período de aprendizaje los estudiantes percibían un salario que era un tanto inferior al salario más bajo de los operarios. Por ejemplo en 1941 los aprendices recibían 16.00 pesos diarios mientras que un oficial de tercera percibía 18.00 pesos diarios (44).

Por supuesto que las Maestranzas asimilaban parte importante de los egresados de las escuelas

de artes y oficios o técnicas, las que el Estado se había preocupado por desarrollar desde la segunda mitad del siglo XIX conjuntamente con la propia Sociedad de Fomento Fabril (45).

Según el Reglamento de Maestranza de 1935 para ser admitido por primera vez, como operario en las maestranzas de la Empresa se requería de una edad superior a dieciséis años, pero inferior a treinta (46). Esta disposición probablemente apuntaba a garantizar que el trabajador jubilara por tiempo servido y no por edad, ya que la edad máxima para permanecer en la Empresa era de 60 años.

En general, en condiciones semejantes de edad, salud, antecedentes penales, honorabilidad y cumplimiento del servicio militar de los candidatos, la Empresa daba preferencia para la admisión, a los candidatos con las siguientes condiciones, en el orden que se indica:

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

Observamos que la institución favorecía la existencia de un personal vinculado por lazos fa-

miliares y laborales a la Empresa, por encima de cualquier otra condición. Probablemente bajo el mismo supuesto con que se escogían los aprendices de la Escuela de San Bernardo, relativo a ir formando un personal con tradición profesional, semejante a la experiencia europea. Sin embargo, los vínculos de parentesco no lo resolvían todo puesto que el Reglamento señalaba la existencia de un período de prueba que tenía una duración de seis meses durante el cual el aspirante a operario debía entregar resultados satisfactorios.

e) Sistema de trabajo

La jornada de trabajo en las Maestranzas, se dividía en dos partes, separadas por un tiempo de descanso a la hora de almuerzo. El día sábado se trabajaba solo medio día. La duración efectiva de la jornada de trabajo era de aproximadamente cuarenta y cuatro horas semanales. Sin embargo, según las necesidades del servicio esta situación podía variar (47).

Además, con el objeto de aumentar el rendimiento de los talleres, la Dirección General autorizaba la organización de turnos suplementarios y el otorgamiento de trabajo a trato. Se entendía por trabajo a trato aquel al cual se le fijaba un valor de antemano y que se pagaba por pieza, por cantidad de obra o por precio establecido (48).

Las horas extraordinarias, fuera en servicio diurno o nocturno, o en días Domingos o de feriado legal se reconocían con un ciento por ciento de recargo sobre el valor de la hora de trabajo ordinario.

Los pagos eran mensuales, no obstante que el jornal se determinaba por día, en él los operarios recibían los jornales correspondientes a los días y horas tanto ordinarios como extraordinarios, que hubieran trabajado, y las utilidades de los trabajos a trato que estuvieran terminados con anterioridad a la liquidación mensual (49). El pago a jornal se derivaba del sistema en los talleres antiguos, con maquinaria y herramientas deficientes o en mal estado, carentes de elementos de toda especie para asegurar cierta regularidad en cualquier trabajo, por lo que no cabía otro sistema de pago que el de mantener a todos los operarios al día. Es probable que esta situación, que se extendía a los trabajadores de los Departamentos de Transportes y de Vía y Obras, naciera de las mismas razones: de un crecimiento poco planificado y de las características del equipo empleado.

Además existían otro tipo de bonificaciones como la de la Maestranza de San Bernardo, la cual se distribuía entre los talleres que intervenían en la producción de locomotoras y cuyo monto estaba referido al número de locomotoras producido por trimestre.

En el taller de revisadores de la Maestranza de San Eugenio (perteneciente a la segunda zona) se había establecido desde el año 1926 una prima mensual de producción para las cuadrillas que atendían la revisión periódica del freno del equipo y una prima análoga para las cuadrillas que atendían las dificultades menores (50). En resumen, el jornal diario no conformaba la totalidad de la renta percibida por el trabajador sino que a él se agregaban las horas extraordinarias, los tratos y las primas de producción las que posiblemente fueran numerosas puesto que el pe-

río en estudio es de constante aumento en la movilización de pasajeros, carga y equipaje. Por otra parte, condiciones internacionales como la II Guerra Mundial contribuyeron a hacer más relevante el papel de los ferrocarriles del Estado como medio de transporte debido a la carencia de automóviles, camiones y combustibles. Además, la contracción de las importaciones presionó en el sentido de obligar a la Empresa a fabricar gran parte del equipo rodante y sus repuestos, política que por lo demás no era nueva.

f) Personal de Tracción

El personal de Tracción estaba compuesto por maquinistas, fogoneros, aspirantes, limpiadores, recibidores, revisadores y operarios de carbonerías. Los aspirantes, limpiadores, revisadores y operarios de carboneros, según el Reglamento de Tracción de 1934, mantenían un sistema de trabajo y de pago igual al que regía para los operarios de Maestranzas.

En general, el trabajo de este personal era organizado en turnos respectivos puesto que el tráfico no se limitaba a unas cuantas horas sino que tenía una prolongación de casi las veinticuatro horas. El trabajo de los maquinistas y fogoneros de trenes de pasajeros era de cuarenta y ocho horas, en los siete días de cada ciclo, la duración de la jornada máxima de trabajo era de diez horas. Sin embargo, el trabajo de maquinistas y fogoneros de trenes de carga y de locomotoras de remolque era de cincuenta y seis horas en los siete días de cada ciclo. La duración de la jornada máxima de trabajo ordinario para los mismos era de catorce horas.

Los turnos respectivos establecían la forma de asegurar al personal treinta y seis horas seguidas de descanso en su domicilio cada siete días. El trabajo en exceso sobre las jornadas respectivas era considerado como tiempo extraordinario y se pagaba con un ciento por ciento de recargo, El tiempo trabajado en exceso sobre las cuarenta y ocho horas o las cincuenta y seis horas de los ciclos respectivos era considerado como tiempo extraordinario, y se pagaba por horas con un cincuenta por ciento de recargo. La jornada nocturna, o sea aquella comprendida entre las 23 y las 7 horas tenía un 20% de recargo (51).

Además del salario, en una forma de compensación por el número de horas de trabajo, los maquinistas y fogoneros de trenes de pasajeros y carga, recibían primas por kilometraje recorrido las que se ajustaban mensualmente. En 1934, el valor de la prima era de dos centavos por kilómetro , tanto por la carrera de ida como por la de regreso, cuando el personal debía alojar fuera de su residencia, y de un centavo en caso contrario (52).

Maquinistas y fogoneros tenían derecho a viáticos cuando por disposición superior debían servir accidentalmente en un tren diferente al que tenían asignado en los turnos regulares y siempre que en tales condiciones pernoctaran fuera de su residencia o en un punto diferente de su alojamiento habitual. Aunque, el derecho a viático era incompatible con la prima de kilometraje y con el pago de diferencia de jornal por servir en una categoría superior. El interesado debía optar por uno u otro beneficio (53).

Los maquinistas y fogoneros de trenes lastreros, del Departamento de Vía y Obras podían ser tomados del equipo de maquinistas y fogoneros, sin importar categoría. Debido a la naturaleza discontinua del trabajo en este servicio que a intervalos solo exigía la simple presencia, la Empresa obligaba a este personal a no tener los límites de jornada y de ciclo establecidos para el otro tipo de maquinistas y fogoneros.

En cuanto a los ascensos, y esto imperaba en los tres Departamentos: Vía y Obras, Tracción y Maestranza y Transporte, éstos se concedían, una vez que se tuvieran los requisitos para el puesto con sujeción al orden de precedencia que apareciera en el escalafón. El escalafón era la lista completa de los operarios agrupados por categorías y dispuestos, dentro de cada categoría según un orden de precedencia, determinado, el cual resultaba de la calificación de los méritos, aptitudes y antigüedad de los operarios. Cuando dos o más operarios de la misma categoría obtenían una calificación global, se fijaba el orden de procedencia con sujeción a la antigüedad total de cada uno en la Empresa (54).

En la muestra de nuestra investigación, analizamos un total de 74 trabajadores pertenecientes a Tracción y Maestranza de un total de 200, todos ellos de la segunda zona y la Maestranza Central de San Bernardo. Los resultados son los que se observan en el cuadro Nº 3.

En el cuadro Nº 3, correspondiente al Departamento de Tracción y Maestranza, en cuanto al % de trabajadores que pasan por cada oficio o categoría el más alto es el de peón de Maestranza con un 37.84%, lo que quiere decir que más de un tercio de los trabajadores, alguna vez trabajaron como peones. Más de un tercio pasaron también por los oficios de aprendiz o ayudante y la misma proporción llegaba a jefe de grupo lo que implicaba una gran movilidad. Los mecánicos constituyen el 28.38%, limpiadores 27.03%, fogoneros 17.57, maquinistas y majadores 16.22% lo que denota también posibilidades de ascenso, al igual que la categoría jefe de taller, por la que pasan el 22.98% de los trabajadores.

En cuanto al oficio de ingreso, llegaron como peones el 33.78%, como aprendices o ayudantes el 8.11%, como mecánicos el 8.11%, en las Maestranzas. A tracción ingresaba el 12.16% como limpiadores, un oficio de inicio que se prolongaba hasta llegar a maquinistas. Sin embargo como peones terminaba solo el 1.35%. Casi el 60% llegaba a las categorías de: jefe de taller 21.62%, a jefes de grupo 21.62%, a maquinistas 12.16% e Inspector de máquinas 2.78%. El 40% restante se desarrollaba en un oficio.

En relación a la permanencia en un oficio los más altos son los de pintor 20.06 años, soldador 20.95 años, fresador 20 años. En general, los promedios en años eran altos: hojalatero 18.76, maquinista pescante 17.58, fundidor 14.50, tornero 14.38, herrero 14.05, cepillador 14.71, maquinista 13.51, mecánico, 10.84, resortero 11.68, y electricista 9.90 años. Este aspecto no se contradice con la movilidad porque dentro de cada oficio existían 6 categorías, tres para los oficiales y tres para los maestros o diversos grados,

los cuales no detectamos a cabalidad porque la información no lo permitió.

Significativo es que los peones tuvieran poca duración 2.87 años y los aprendices y ayudantes 4.42 años.

El promedio de interrupción por trabajador era de 1.58 años, sumamente bajo, lo que indica una constancia en el trabajo y un relativo poco ausentismo laboral. Es muy probable que una parte de ese tiempo tuviera relación con paros y huelgas, puesto que, al parecer, Tracción y Maestranza era el Departamento más combativo, (esto lo demostramos mejor desarrollado en el capítulo siguiente).

En síntesis, podemos concluir que el Departamento de Tracción y Maestranza, específicamente la sección de Maestranza, contribuía poderosamente a elevar la capacidad productiva del país, aspecto fundamental en las primeras etapas de la industrialización donde una de las limitaciones principales proviene de la dificultad para obtener una fuerza de trabajo capacitada (55). Asimismo, ambas secciones ofrecían muchas posibilidades de ascender hacia los puestos máximos del escalafón, dentro del esquema de una carrera laboral prácticamente cerrada, puesto que sólo en muy contados casos eran contratados operarios en calidad de especialistas.

2.- El Departamento de Vía y Obras

a) Naturaleza del trabajo

La naturaleza del trabajo de este Departamento tal y como su nombre lo señala tiene que ver con

CUADRO 3 FERROCARRILES DEL ESTADO. SEGUNDA ZONA DEPARTAMENTO DE TRACCION Y MAESTRANZA. DISTRIBUCION DE LOS TRABAJADORES SEGUN EL OFICIO.

	NO de trab. que pasan p/c oficio	% de trab. pasan p/c oficio	Tiempo pro- medio que permanece 1 trab. en oficio	% de trab. que ingresa por 1 ofi- cio	% de trab. que terminan en 1 oficio
1.- Albañil	2	2.70	8.94	-----	1.35
2.- Electricista	3	4.05	9.90	1.35	1.35
3.- Aprendiz o Ayud.	23	31.08	4.42	8.11	-----
4.- Peón	28	37.84	2.87	33.78	1.35
5.- Portero	1	1.35	0.75	-----	-----
6.- Guarda	6	8.11	3.10	5.41	-----
7.- Mecánico	21	28.38	10.84	8.11	5.40
8.- Estrobador	1	1.35	7.61	-----	1.35
9.- Revisor	3	4.05	7.17	1.35	-----
10.- Tornero	6	8.11	14.38	4.05	-----
11.- Calderero	9	12.16	7.50	4.05	2.70
12.- Aseador	3	4.05	1.93	2.70	-----
13.- Cambiador	2	2.70	2.22	-----	-----
14.- Escoplista	3	4.05	6.48	-----	1.35
15.- Escarpador	1	1.35	3.41	1.35	-----
16.- Encarbonador	4	5.41	4.33	2.70	-----
17.- Palanquero lastre	1	1.35	4.09	1.35	-----
18.- Conkero	5	6.76	6.55	-----	1.35
19.- Máquinista pescante	2	2.70	17.58	-----	-----
20.- Fundidor	4	5.41	14.50	-----	-----
21.- Motorero	4	5.41	1.42	-----	-----
22.- Martinetero	2	2.70	9.28	-----	1.35
23.- Empaquetador	1	1.35	9.58	-----	1.35
24.- Desinfectador	1	1.35	8.00	-----	-----
25.- Mejador	12	16.22	5.42	2.70	-----
26.- Herrero	6	8.11	14.05	1.35	1.35
27.- Tinero	4	5.41	2.17	1.35	-----
28.- Herramientero	2	2.70	5.99	-----	1.35
29.- Operador Grúa	1	1.35	6.00	-----	-----
30.- Resortero	3	4.05	11.68	-----	2.70
31.- Armador	2	2.70	9.12	-----	1.35
32.- Cepillador	2	2.70	14.71	1.35	-----
33.- Taladrista	3	4.05	9.08	-----	4.05
34.- Cortador Oxígeno	3	4.05	5.31	-----	1.35
35.- Terrajero	1	1.35	6.00	-----	-----
36.- Pernero	2	2.70	8.20	-----	1.35
37.- Operario Máq.	1	1.35	4.92	-----	1.35
38.- Hojalatero	2	2.70	18.76	2.70	-----
39.- Rectificador	1	1.35	9.00	-----	1.35
40.- Cobrero	1	1.35	1.14	-----	-----
41.- Pintor	3	4.05	20.06	2.70	1.35
42.- Soldador	2	2.70	20.95	-----	-----
43.- Fresador	2	2.70	20.00	1.35	-----
44.- Reemplazante	2	2.70	4.50	-----	-----
45.- Jefe grupo	24	32.43	4.98	-----	21.62
46.- Jefe Taller	12	16.22	4.59	-----	} 21.62
47.- Jefe Taller Flotante	5	6.76	0.19	-----	
48.- Mayordomo	1	1.35	7.67	-----	-----
49.- Ayud. Jefe C. de Máq.	1	1.35	3.92	-----	1.35
50.- Cabo	4	5.41	9.65	-----	-----
51.- Limpiador	20	27.03	3.25	12.16	-----
52.- Aspirante	4	5.41	7.18	-----	1.35
53.- Fogonero	13	17.57	7.55	-----	1.35
54.- Maquinista	12	16.22	13.51	-----	12.16
55.- Bombero	1	1.35	6.00	-----	1.35
56.- Inspector	2	2.70	4.33	-----	2.70

Tiempo de interrupción
promedio por trabajador = 1.58 años.

la creación y conservación de la vía. Su objetivo era construir kilómetros de vía cuando las condiciones lo exigían, lo que implicaba una labor más allá del tendido de los rieles, y se relacionaban con la construcción de túneles y puentes, en las difíciles condiciones topográficas de Chile. También estaba a su cargo la buena conservación de la vía, el refuerzo constante de puentes, en fin la creación de condiciones óptimas para la movilización del equipo rodante.

b) Situación de los trabajadores

Durante el período en estudio el número de trabajadores de Vía y Obras fue el siguiente, la información no nos permite determinar cuántos trabajadores se dedicaban exclusivamente al trabajo en la vía y cuántos pertenecían a los talleres de Obras.

CUADRO Nº 4

Número de operarios en Vía y Obras (1932-1941)

AÑOS	NUMEROS DE OPERARIOS
1932	4.631
1933	5.070
1934	5.508
1935	5.769
1936	4.591
1937	4.471
1938	4.652
1939	4.994
1940	5.605
1941	5.862

Fuente: Memorias anuales 1931-1941

La disminución del personal se produjo entre 1936 y 1938, influido por el cese de nuevas obras.

c) Ingreso del personal

En el Reglamento del Personal del Departamento de Vía y Obras de 1936 se establecía la existencia de dos categorías de personal: el personal de planta y el personal auxiliar. Este aspecto no lo pudimos precisar en nuestra investigación de base porque en la hoja de servicio solamente se les denominaba como trabajador vía. El personal de planta estaba determinado por las necesidades de carácter permanente, para la época del año de menor intensidad en los trabajos.

El personal auxiliar era variable y dependía de las necesidades del servicio, de la mayor o menor amplitud que se le daba a los trabajos de conservación y renovación de la vía, y de las obras nuevas que se ejecutaren.

Los requisitos de ingreso eran básicamente dos:

1) Una edad superior a los 18 años e inferior a los 40 años. Probablemente las características del trabajo, su rudeza e inestabilidad elevaban la edad de ingreso mínima y máxima, en relación al Departamento de Tracción y Maestranza.

2) Todo aspirante debía cumplir con las condiciones físicas y de salud suficiente para el trabajo de la vía y ser sobrio y honrado (56). Se desprende que para el trabajo en la vía no se exigían conocimientos técnicos, sexto año aprobado o saber leer y escribir, ni tener un dominio de las 4 operaciones aritméticas elementales, tal y como se requería en el Departamento de Tracción y Maestranza.

En síntesis, lo que contaba era la robustez y capacidad para el trabajo, la cual era medida por un examen práctico. Fuera de este examen práctico el aspirante pasaba por un período de prueba de cuatro meses donde debía demostrar buen comportamiento, salud y eficiencia.

d) Sistema de trabajo

El trabajo ordinario se desarrollaba normalmente de día, aunque en casos especiales podía ser nocturno, la duración de la jornada de trabajo ordinario era de ocho horas diarias de lunes a viernes y cinco los sábados, o sea un total de 45 horas. La jornada se contaba a partir de la salida del campamento o estación de asiento de la cuadrilla y terminaba al suspenderse el trabajo en la faena. Debido a las condiciones climáticas existía un horario de verano y otro de invierno., que variaba en el tiempo dependiendo de las regiones geográficas (57).

Según las exigencias del servicio, el trabajo extraordinario tenía carácter de obligatorio, por las dificultades gigantescas que acarrearba al transporte. La infracción a esta disposición era motivo suficiente para la separación inmediata, o sea era el despido laboral sin derechos de ninguna especie. Solamente una justificación muy calificada podía ser aceptada por el ingeniero (58).

Los cabos de cuadrillas, es decir el operario a cargo de un grupo de trabajadores vía tenían como una obligación propia de su cargo la de que fuera de las horas de trabajo debían mantenerse en su domicilio o en las inmediaciones, listos para entrar al servicio al primer llamado. Por tal motivo, y a fin de que este personal pudiera

atender sus necesidades particulares, se le concedía en forma mensual un descanso de tres días, uno de los cuales debía ser domingo o festivo (59).

Los guarda vías y guardias diversos no estaban obligados a ejecutar trabajos, pero sí a hacer servicio de vigilancia en la línea y obras que les correspondiera, y teniendo derecho al descanso mensual. Se desprende del Reglamento que una parte muy importante de los trabajadores de este Departamento estaban sujetos a la Empresa mucho más profundamente que un trabajador de Maestranzas o que cualquier asalariado urbano. Su entrega al trabajo debía ser total, sobrepasaba la jornada de ocho horas, debía entrar en servicio siempre que las circunstancias lo ameritaban porque el transporte ferroviario era vital para el funcionamiento económico.

En relación al pago de los jornales existían algunas diferencias, como las que citaremos. Los cabos de cuadrillas, guarda vía y guardias diversos estaban sometidos al régimen de pago a mes corrido, según el cual sus jornales correspondían a treinta días, con exclusión de los días que hubieren faltado al trabajo.

Los clavadores y trabajadores de planta ganaban los días efectivamente trabajados más el premio semanal equivalente al jornal de un día de trabajo siempre que hubieren trabajado todos los días de la semana. Los trabajadores auxiliares ganaban solo los días efectivamente trabajados (60). O sea, estos trabajadores no tenían derecho al pago de un día de descanso semanal y clavadores y trabajadores de planta solo en caso de no ausentarse en

toda la semana. El Reglamento no especificaba si las ausencias por motivos de salud eran contempladas. Pareciera que era una forma por medio de la cual la Empresa se protegía del ausentismo laboral, que podría haber sido motivado por la dedicación a labores agrícolas, especialmente en ciertas épocas y a problemas de ebriedad tan frecuentes entre un sector significativo de trabajadores, especialmente aquellos con poco o ningún nivel de escolaridad.

El trabajo extraordinario, a diferencia de Tracción y Maestranza, se pagaba con un jornal recargado solamente en un 50% si era diurno, el 100% se obtenía únicamente en los casos en que se tratara de trabajo nocturno. Llama la atención una frase que aparece en el Reglamento donde se estipula que "el trabajo voluntario en días festivos y feriados tendrá el carácter de trabajo ordinario" (61). Surge la duda sobre cuán voluntario era el trabajo realizado en días extraordinarios como domingos y feriados.

El trabajo nocturno al igual que en todas las reparticiones de la Empresa se pagaba con 20% de aumento.

Un último aspecto relativo a pago de jornales, en el que éstos trabajadores saldrían afectados, hace alusión al régimen de pago en los días de lluvia. Tómese en cuenta que en el sur de Chile las precipitaciones se prolongan durante una parte importante del año, sin embargo, solo se abonaba el jornal entero cuando la lluvia era intermitente y permitía trabajar con esas interrupciones. Si la lluvia era continua y no permitía realizar ningún trabajo se

abonaba medio día de jornal, debiendo las cuadrillas permanecer a las órdenes del cabo en el sitio que éste indicare, no obstante, esta situación no debía exceder de un total de seis días enteros en el mes. Además, estas disposiciones solo se aplicaban al personal de los servicios ordinarios ocupados en ellos, y excluía al trabajador contratado en forma temporal.

En cuanto a los ascensos, estos trabajadores, igual que todos los ferroviarios, tenían su respectiva hoja de servicio donde se consignaba su historia laboral, necesaria para conformar los respectivos escalafones. El orden de los ascensos seguía el mismo orden que las escalas de jornales (62).

Para ser ascendido como trabajador de planta se requería haber servido como trabajador auxiliar, a lo menos un año y haber demostrado capacidad de trabajo, sobriedad, buena salud, corrección en el servicio y en la vida privada. Conste que este último aspecto, a la luz del presente, resulta sumamente arbitrario, puesto que un superior jerárquico, por el solo hecho de serlo, no ofrece garantías para juzgar, de la mejor manera, la vida privada de sus subalternos y la incidencia de la misma sobre el trabajo diario. Es probable que este asunto fuera únicamente letra muerta o se creara con la intención de estimular una vida sobria y de integración familiar, no obstante, constituía un portillo para decidir sobre bases subjetivas.

Los clavadores eran seleccionados entre aquellos trabajadores de planta que contaban por lo menos con dos años de servicio. Estos nombramientos se realizaban no solamente sobre la base de la antigüedad en el

servicio, sino también y principalmente, por las aptitudes para dirigir una cuadrilla en cuanto a competencia, dote de mando, sobriedad, etc.

Para ocupar el puesto de cabo de cuadrilla se requería: 1) saber leer y escribir y las cuatro operaciones de aritmética. Condición similar a la exigida en otros Departamentos y de la que se excluía al trabajador vía y a algunos trabajadores de Transporte tales como: porta equipajes, jornaleros y otros no bien especificados. Además 2) tener buena salud y 3) haber demostrado condiciones de mando, competencia y sobriedad. Su selección se realizaba entre los clavadores, guarda vía, oficiales de carpintero y otros oficios.

Nuestra muestra sobre los trabajadores de Vía y Obras asciende a 52 trabajadores de un universo de 200. Sus expedientes fueron los más difíciles de encontrar y en algunos casos los más incompletos, probablemente por la discontinuidad de este servicio.

En el cuadro N°5 correspondiente al Departamento de Vía y Obras en el % de trabajadores que pasan por cada oficio o categoría observamos que el 82.69% de los trabajadores pasaron por el puesto de trabajadores vía, o sea que era un punto de inicio casi que necesario. Otros datos significativos constituyen el de los guarda Vía con un 26.92%, operarios 25%, clavadores y jefe de grupo 23.08%, cabo cuadrilla o cabo vía 21.15%, herreros 17.31, guarda cruce 11.54%. Por cada uno de todos los demás oficios pasó menos del 6% de los trabajadores, puestos que corresponden a otros Departamentos. Sumamente significativo es que 75% de

los trabajadores de este Departamento ingresaron a través del oficio de trabajador Vía y únicamente el 25% restante lo hiciera como : guarda vía, herrero, guarda cruce, aprendiz, operario u palanquero. En realidad encontramos oficios que no pertenecen a este Departamento, como el de aprendiz que corresponde a un trabajador que se inició en la Maestranza Central de San Bernardo y que luego pasa y termina en Vía y Obras, o el de palanquero que es propio de Transporte. Además, según el Reglamento guarda vía no podía ser un oficio de inicio por lo que hay un error o constituye una violación al mismo.

En cuanto al oficio de término vemos que casi una cuarta parte de los trabajadores escala hasta el máximo peldaño: jefe de grupo. Casi el 20% se transformaron en operarios, o sea aprendieron un oficio determinado: herrero, albañil, carpintero, todo lo cual significa cierta movilidad.

En relación al tiempo promedio que permanece un trabajador en cada oficio el más llamativo es el del trabajador vía con una estabilidad de 13.11 años. En cuanto a los oficios de estrobador y mecánico, cada uno con un caso y con 19.48 y 22.79 años respectivamente esos no corresponden a Vía, probablemente fueron dos trabajadores que pasaron la mayor parte de su vida productiva en las Maestranzas y por alguna razón terminaron en Vía y Obras, por lo tanto no son representativos. Otros trabajos con un alto promedio de años es el de remachador 12.57, guarda cruce 16.14, herrero 8.60, guarda vía 9.98 y cabo vía 11.04.

La interrupción laboral, en nuestra muestra, alcanza un promedio de 3.57 años, la más alta de los tres Departamentos, motivada en algunos casos por períodos de tiempo no trabajados pero, sin embargo, la mayoría no tiene justificación, se presume que corresponde a permisos para dedicarse a otros quehaceres, probablemente de índole agrícola, recuérdese que estos trabajadores vivían en los pueblos asentados a lo largo de la líneas, a castigos por ausencias injustificadas al trabajo y a huelgas. Es probable que incidiera la adicción al alcohol, problema grave, en el campo, donde se constituía en un pasatiempo, una evasión y donde además se producía en forma artesanal en muchos lugares.

3.- Departamento de Transporte

A pesar de nuestra búsqueda nos fue imposible encontrar un Reglamento de Trabajo para este Departamento de tanta importancia, puesto que su personal es el que se dedica al funcionamiento del servicio en sí mismo. Para algunos, el Departamento de Transportes o Tráfico, como también se le ha llamado, constituye la parte neurálgica de la Empresa (63)

Por otra parte, el personal de Transportes que forma parte de la tripulación de los trenes, siempre fue más propenso a los peligros, susceptible a los accidentes y muertes en actos del servicio y en suma a una vida agitada, pendiente del tiempo y de los posibles riesgos.

La muestra de este tipo de personal comprende 74 trabajadores de un total de 200, que como observaremos más adelante se traslada desde los puestos propios de

CUADRO Nº 5 : FERROCARRILES DEL ESTADO. SEGUNDA ZONA
DEPARTAMENTO DE VIA Y OBRAS. DISTRIBUCION
DE LOS TRABAJADORES SEGUN EL OFICIO.

	Nº de trab. que pasan p/c oficio	% de trab. que pasan por c/ ofi- cio	Tiempo prome- dio que perma- nece 1 trab. en 1 oficio	% de trab. que ingresa por 1 ofi- cio	% de trab. que termi- nan en 1 oficio
1.- Inspector vía	1	1.92	8.77	----	1.92
2.- Sub-inspector vía	1	1.92	3.94	----	----
3.- Jefe Taller	1	1.92	1.53	----	1.92
4.- Auxiliar	3	5.77	5.16	----	----
5.- Trabajador vía	43	82.69	13.11	75.00	19.23
6.- Ayudante cabo	2	3.85	2.17	----	----
7.- Cabo vía	11	21.15	11.04	----	1.92
8.- Guarda vía	14	26.92	9.98	1.92	9.62
9.- Clavador	12	23.08	6.21	----	3.85
10.- Herrero	9	17.31	8.60	3.85	----
11.- Guarda puente	2	3.85	2.83	----	----
12.- Guarda aguja	1	1.92	0.25	----	----
13.- Guarda cabina	4	1.92	0.50	----	13.46
14.- Guarda cruce	6	11.54	16.14	3.85	----
15.- Chofer vía	1	1.92	0.26	----	----
16.- Señalizador	1	1.92	0.47	----	----
17.- Aprendiz o ayudante	1	1.92	1.00	1.92	----
18.- Albañil	2	3.85	4.95	1.92	----
19.- Operario	13	25.00	5.55	3.85	19.23
20.- Ramachador	3	5.77	12.57	3.85	----
21.- Armador	2	3.85	7.75	----	3.85
22.- Palanquero lastre	1	1.92	1.61	1.92	----
23.- Carpintero	1	1.92	0.76	----	----
24.- Herramientero	2	3.85	7.06	----	----
25.- Calderero	1	1.92	3.00	----	----
26.- Estrebador	1	1.92	19.47	----	1.92
27.- Mecánico	1	1.92	22.79	----	----
28.- Palanquero	1	1.92	0.57	1.92	----
29.- Jefe grupo	12	23.08	7.07	----	21.15
30.- Jefe grupo flotante	1	1.92	0.17	----	1.92

Tiempo de interrupción
promedio por trabajador = 3.57 años

de obreros u operarios hacia los de carácter administrativo. Las razones de esa situación las desconocemos pero suponemos que eran trabajadores que contaban con los requisitos educacionales que sus nuevos trabajos les exigían. Hacemos esta aclaración porque se supone que nuestra muestra debió cobijar a jornaleros, guarda cruces, guardias diversos, cambiadores, palanqueros y armadores, tanto de patios como de trenes. Así como aseadores y camareros. Sin embargo, además del personal que pasó largos período en otros Departamentos nos encontramos que palanqueros, guardias y otros ingresaron a la planta de empleados administrativos en puestos como: Bodegueros, telefonistas, telegrafista, mayordomos de coches, boleteros, ayudantes de conductor, conductores y jefes de estación.

El personal de Transporte durante el período en estudio se desarrolló de la siguiente forma: incluimos el personal administrativo o a contrata porque era sumamente numeroso..

CUADRO Nº 6

Número de operarios de Transporte 1932-1941

AÑOS	NUMERO DE OPERARIOS	
	a contrata	a jornal
1932	1,479	3.105
1933	1.475	3.371
1934	1.512	3.572
1935	1.557	3.892
1936	1.544	3.954
1937	1.641	3.998
1938	1.673	4.190
1939	1.716	4.369
1940	1.887	4.308
1941	2.150	4.168

Fuente: Memorias anuales 1932-1941

En relación al ingreso del personal es seguro que al perteneciente a la planta administrativa se le exigiera determinados requisitos de escolaridad y a los trabajadores aptos para el trabajo duro se les solicitaron los requisitos de salud, honestidad y edad que se establecían como norma general.

En cuanto a la jornada de trabajo la planta administrativa, para esa época, no debió exceder de las cuarenta y cuatro horas semanales, mientras que el personal propio de los trenes, al igual que el de Tracción, debió estar sometido al sistema de ciclos con determinados períodos de descanso.

Los resultados de la muestra referente a Transportes, son los siguientes.

En el Cuadro Nº 7 correspondiente al Departamento de Transporte en cuanto al % de trabajadores que pasaron por cada oficio o categoría los más altos son los de: palanqueros 43.24%, cambiadores, 37.84%, guardas 24.32%, jornaleros 22.97%, aseadores 20.27%, armadores de trenes 14.86, asistentes de trenes 12.16%, o sea en estos oficios se concentraban el grueso de los trabajadores de Transportes, de la muestra.

Los trabajadores vía: 17.57% son exactamente los mismos que se iniciaron en este puesto y que seguramente por razones de mejorar su situación se trasladaron a Transportes.

¿A través de que oficio ingresan al Departamento de Transporte los trabajadores? Como jornaleros el 18.92%, aseadores el 14.86, palanqueros 18.92 y guardas 8.11%.

¿En que oficios terminan?. El 17.57% como cambiadores, el 6.76 respectivamente como jornaleros, aseadores y guarda cruces. Los palanqueros constituyen el 9.46 % y la misma proporción los armadores de trenes.

En este servicio la movilidad está muy poco clara.

En cuanto al tiempo de permanencia en un oficio destacan trabajadores que pasaron toda su vida en un oficio. Un entregador de equipaje estuvo 30.58 años en ese oficio, los pintores 30.29 años, los porta equipajes 34.73 años. Otros promedios altos son el de conductor ayudante con 18.97 años, mayordomo coches 15.82, armador de trenes 12.19 años, cabo guarda 14.55, camarero 14.14, aseador 12.83 años. El caso de los remachadores es una excepción 17.31 años porque es un trabajo propio de Vía y Obras y debe referirse a alguien que sufrió un cambio de Departamento, al final de una larga vida laboral en Vía.

El tiempo de interrupción promedio por trabajador es de 1.79 años, menor que el de Vía y Obras y mayor que el de Tracción y Maestranzas, y como señalamos anteriormente corresponde fundamentalmente a las ausencias laborales.

CUADRO Nº 7 : FERROCARRILES DEL ESTADO. SEGUNDA ZONA
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE. DISTRIBUCION DE LOS
TRABAJADORES SEGUN EL OFICIO.

	Nº de trab. que pasan p/c oficio	% de trab. que pasan por c/ ofi- cio	Tiempo prome- dio que perma- nece 1 trab. en 1 oficio	% de trab. que ingresa por 1 ofi- cio	% de trab. que termi- nan en 1 oficio
1.- Jornalero	17	22.97	9.37	18.92	6.76
2.- Trabaj. vía	13	17.57	2.79	17.57	----
3.- Reemplazante	9	12.16	6.33	1.35	----
4.- Aspirante	1	1.35	0.42	----	----
5.- Aseador	15	20.27	12.83	14.86	6.76
6.- Desinfectador	2	2.70	0.68	----	----
7.- Camarero	4	5.41	14.14	----	5.40
8.- Guarda	18	24.32	4.11	8.11	2.70
9.- Revisor	2	2.70	2.85	1.35	----
10.- Aceitador	1	1.35	3.48	----	----
11.- Enganchador	5	6.76	3.57	1.35	----
12.- Entregador equipaje	1	1.35	30.58	----	1.35
13.- Guarda corrales	1	1.35	0.58	----	----
14.- Guarda Patios	1	1.35	6.24	----	----
15.- Guarda bodega	6	8.11	8.78	2.70	1.35
16.- Guarda cruce	8	10.81	8.72	1.35	6.76
17.- Guarda vía	1	1.35	0.75	----	----
18.- Cabo Guarda	2	2.70	14.55	----	2.70
19.- Pesador Bodega	1	1.35	2.67	----	----
20.- Bodeguero	2	2.70	7.37	----	1.35
21.- Mensajero	1	1.35	1.00	----	----
22.- Pesador de equipaje	4	5.41	10.09	2.70	2.70
23.- Asistente trenes	9	12.16	9.25	----	5.40
24.- Palanquero	32	43.24	8.53	18.92	9.46
25.- Armador Trenes	11	14.86	12.19	----	9.46
26.- Cambiador	28	37.84	7.52	----	17.57
27.- Clavador	2	2.70	9.00	----	----
28.- Movilizador	4	5.41	6.08	----	2.70
29.- Remachador	2	2.70	17.31	----	----
30.- Herrero	1	1.35	4.00	----	----
31.- Limpiador	2	2.70	3.90	1.35	----
32.- Palanquero lastre	3	4.05	7.39	1.35	1.35
33.- Pintor	1	1.35	30.29	----	1.35
34.- Portero	7	9.46	5.57	2.70	1.35
35.- Conductor	2	2.70	8.76	----	2.70
36.- Telefonista	3	4.05	12.53	----	4.05
37.- Cabo coche	1	1.35	13.00	1.35	----
38.- Mayordomo coche	1	1.35	15.82	----	1.35
39.- Portaequipajes	3	4.05	34.73	4.05	4.05
40.- Boletero	1	1.35	4.58	----	----
41.- Conductor Ayudante	1	1.35	18.97	----	----
42.- Telegrafista	1	1.35	0.42	----	----
43.- Jefe estación	1	1.35	6.50	----	1.35

Tiempo de interrupción
promedio por trabajador = 1.79 años

E.- Algunas características de los trabajadores deducidas del análisis de su expedientes.

1) Número promedio de oficios o categoría por trabajador.

En cuanto al número promedio de oficios o categorías por trabajador, según Departamento, Cuadro Nº8 - observamos que el más bajo pertenece a Vía y Obras: 2.9 o sea es en este servicio donde las posibilidades de modificar el oficio de ingreso o de mejorar su categoría son menores. Le sigue Transportes con un promedio levemente superior de 3.2, aunque como habíamos anotado, en este Departamento se suceden dos situaciones: un constante cambio de oficio: entre palanqueros, armadores, cambiadores, guardas y por otro lado la transformación de los trabajadores en administrativos: telefonista, ayudante de conductor, boleterero, telegrafista hasta llegar a jefe de estación. Suponemos que los trabajadores fueron capacitados o contaban con los requisitos de escolaridad necesarios para esos puestos.

El Departamento de Tracción y Maestranza ofrece, según lo observamos en el cuadro relativo a él, las mayores posibilidades de perfeccionamiento y de ascenso, en el conjunto de los trabajadores estudiados.

2) Escolaridad: saber leer y escribir

Para obtener este dato contamos con el 90% de la información, y como es lógico suponer el porcentaje más alto de analfabetos se encontraba en el Departamento de Vía y Obras, puesto que no requería esa condición para la

admisión de su personal. Mientras que en Transportes leían y escribían el 80% y en Tracción y Maestranza el 92.3%. Sin embargo, los trabajadores de Tracción y Maestranza su-puestamente debían saber leer y escribir conjuntamente con el manejo de las cuatro operaciones aritméticas. Es probable que se tratara de trabajadores antiguos que muy posiblemente aprendieron su oficio en los talleres de la Empresa.

3) Edad promedio de ingreso y retiro de la Empresa

Para la obtención de estos datos se contó con el 74% de la muestra. Los promedios muchas veces oscurecen la realidad, ya que según la información existe un caso con una edad de ingreso de 12 años, aunque el mínimo era de 16 años en Maestranza. Un importante número de trabajadores ingresó muy joven a trabajar en los Ferrocarriles y prácticamente transcurrió toda su vida productiva en ese lugar. La edad promedio de ingreso, por Departamento, no difiere mucho: 21 en Vía y Obras, 21.5 en Transporte y 22 en Tracción y Maestranza.

La edad promedio de retiro de la Empresa era más baja en Transportes: 49.5 , puesto que al personal que se desempeñaba en trenes se le abonaban cuatro años para su jubilación. Le sucede Tracción y Maestranza con 51.2 años y Vía y Obras con 52 años. La diferencia entre ambas edades promedio: ingreso y retiro, es mayor que el promedio que cada trabajador permanece en la Empresa debido, en parte, a las interrupciones laborales y a la magnitud de las personas que ofrecieron información al respecto. Según los datos el promedio de años que permanecían los trabajadores se situaba entre 26 y 27 años, con un promedio general de 26.8 años.

4) Participación laboral de la mujer

Al menos en este tipo de trabajo la participación de las mujeres era ínfima, solo un 3.8% del total de la muestra, concentradas en el Departamento de Vía y Obras, desempeñando el puesto de guarda cruce.

5) Edad a la muerte

Solo se contó con información para el 31% de la muestra y dio un resultado de 67.2 años, la que pareciera alta porque dicha edad corresponde a períodos más contemporáneos. La explicación de este fenómeno puede hallarse en algunos antecedentes sobre el Servicio Médico o Sanitario de la Empresa, que a continuación pasaremos a detallar.

El Servicio Sanitario de la Empresa surgió en 1894, instalándose consultorios en Concepción, Santiago, Talca y Valparaíso. En sus inicios los gastos eran cubiertos por los trabajadores y empleados en la siguiente proporción : veinte centavos al mes para los sueldos menores de 50 cincuenta pesos y cuarenta centavos para los salarios superiores a 50 cincuenta pesos. El Servicio Sanitario de los Ferrocarriles era el más antiguo de los servicios de Asistencia Social independientemente de la Beneficiencia. Posteriormente, su radio de acción se extendió a cinco zonas cuyas cabeceras fueron : Coquimbo, Barón, Santiago, Concepción y Valdivia, junto a diferentes servicios regionales instalados en las poblaciones más importantes de obreros y empleados situadas a lo largo de la red ferroviaria. Para 1941 existían servicios médicos y dentales desde Pueblo Hundido hasta Puerto Múntz y ramales (64).

Durante 1938 el Servicio Sanitario sufrió una gran expansión en el ramo de medicina curativa y creó el renglón de medicina preventiva con los equipos médicos necesarios para su funcionamiento.

En 1941, cerca del 50% del total de los obreros y empleados había pasado por los exámenes de medicina preventiva. Además, con el objeto de controlar los reposos de los enfermos tuberculosos se puso en funcionamiento una Casa de Salud en Los Andes con capacidad para 46 personas que se mantenía completamente ocupada (65)

Durante 1938 surgió también el servicio dental, con cuatro dentistas de planta. En 1942 el número de profesionales a cargo de la atención dental había subido a 27. Este servicio al igual que los anteriores durante la década en estudio era totalmente gratuito.

En suma, a partir de 1938 los servicios médicos y dentales para el personal ferroviario garantizaron el derecho a la salud. Incluso la Empresa llegó a poseer un Hospital situado en Valparaíso en la Estación de Barón. El único inconveniente era que, para 1941, la Empresa no había extendido el servicio a los familiares, lo que no desmerece su labor pionera en este campo en el contexto latinoamericano.

6) Promedio de años que los trabajadores permanecen en la Empresa

Los trabajadores ferroviarios estudiados permanecieron en la Empresa un promedio de 26.8 años,

sin diferencias importantes según los Departamentos. Para esta época la jubilación por tiempo servido con salario completo se producía a los 30 años de servicio. Sin embargo, después de los 15 años de trabajo se podía optar por la jubilación con un ingreso mensual equivalente a medio salario y así progresivamente según fueran los años trabajados. Por esa razón algunos trabajadores pedían el cese de su servicio previo a los 30 años de vida laboral y completaban su renta con trabajos particulares, actividad que era posible en las condiciones de Chile de ese período. Además, como hemos señalado, a los trabajadores cuyos trabajos fueran nocturnos o de desempeño en los trenes se les abonaban 4 años para su jubilación. De todas formas el promedio de años indica que la inmensa mayoría de los trabajadores que ingresaron alguna vez a ferrocarriles, permanecieron en la Institución durante su vida productiva.

La Empresa se convertía en algo así como una "Madre Empresa" que fomentaba el desarrollo de los factores que contribuían a la permanencia dentro de ella.

7) Altura promedio de los trabajadores

Para la determinación de esta característica personal de los trabajadores se contó solamente con información para un 27% de la muestra, por lo que es un dato muy poco representativo, no obstante, resulta sugerente que da un promedio general aproximado de 1.68mts., lo que indica, de alguna manera, que la altura del hombre de trabajo, con la alimentación propia de hogares populares se aproximaba a la que obtuvimos en esa pequeña muestra, en la década del treinta.

8) Estado civil

Solamente un 5% de la muestra apareció como soltero, lo que pareciera decir que el 95% de los trabajadores se casaron alguna vez. La información no permite determinar si se trataban de matrimonios registrados legalmente o si permanecían en calidad de convivientes, un aspecto que hubiera sido interesante desentrañar puesto que reflejaría rasgos de la mentalidad de los trabajadores. Aunque, todo parece indicar que los ferroviarios, en algún momento de su vida, formaron una familia. Es posible que la mayoría de los trabajadores hubieran legalizado su situación ya que el Departamento Jurídico realizaba esas gestiones gratuitamente

9) Motivo de retiro definitivo de la Empresa

Según los diferentes Reglamentos de Trabajo la cesación de los servicios se podía dar de acuerdo a los siguientes motivos:

- 1) Por renuncia voluntaria
- 2) Por renuncia exigida por el Jefe de Sección
- 3) Por supresión del puesto
- 4) Por declaración de vacancia en vista de no ser convenientes o necesarios sus servicios
- 5) Por enfermedad
- 6) Por accidentes laborales
- 7) Por separación
- 8) Por jubilación.

La información registrada indica que el 65% del personal se acogía a la jubilación, aparentemente por razones de tiempo servido. Un 12% abandonaba la

Empresa por enfermedad, presentándose el mayor número de casos en Tracción y Maestranzas y un 7.5% por fallecimiento, con proporciones semejantes en los respectivos Departamentos. Debido a la edad, lo que implicaba tener entre 55 y 60 años solamente encontramos un 2.5% que abandonan la Empresa. En relación a los fallecimientos ocurridos en actos del servicio aparecen 2 casos que, sin ser casualidad, sucedieron en el Departamento de Transportes. El 11.5% restante debió alejarse del servicio por el hecho de cometer acciones que eran tipificadas como falta graves e incluso algunas con carácter de separaciones, lo que implicaba perder los derechos al desahucio y jubilación. Muchas veces, dependiendo de los jefes, algunos trabajadores que cometían faltas que debían ser castigadas con la separación, eran cesados en sus servicios con la expresión de que éstos "No eran necesarios ni convenientes", y de esa forma salían de los Ferrocarriles con alguna protección económica (66). Por lo tanto, no es de extrañar que la mayoría de los casos se encuentren en este rubro: 11 de ellos. Por falta de honradez 1 caso, por negligencia reiterada: 3, por abandono reiterado e injustificado del trabajo: 2, por ineficiencia : 1, por renuncia exigida: 1, por ataque a los compañeros de trabajo e insubordinación : 1 y por ebriedad en el servicio: 2 casos.

Se desprende entonces que la mayoría de los trabajadores se retiraban de la Empresa por razones de tiempo servido o debido a motivos ajenos a su voluntad.

10) Motivos por los cuales los trabajadores eran separados de la Empresa

La separación de un trabajador involucraba una situación que podría denominarse como grave puesto que a su vez perdía el derecho a la jubilación o a la indemnización por desahucio. Las causas, de acuerdo a los Reglamentos, eran las siguientes:

- 1.- Falta de honradez
- 2.- Abandono injustificado del servicio
- 3.- Actos u omisiones de carácter delictuoso que originaran perjuicios a la Empresa
- 4.- Negligencia reiterada en el cumplimiento del deber, y
- 5.- Actos de insubordinación con sus superiores

El motivo que agrupa el mayor número de casos: 8 de 24, es el relativo a la participación, probablemente muy activa, en las huelgas de 1932 y 1936 que en la muestra se refiere a personal de Tracción y Maestranza.

En realidad la actividad política y gremial constituía una falta grave puesto que los Reglamentos castigaban a quienes: "hicieran propaganda de cualquier naturaleza o repartieran circulares o impresos dentro del recinto de la Empresa", así como a los que "fomentaran el desorden, la indisciplina o la paralización del trabajo entre el personal". No obstante, la actividad política siempre estuvo presente, inducida por la Dirección a través de los miembros del Consejo de Administración. Martiniano Poblete, en su libro: "Una jornada ferroviaria: recuerdos de 38 años de vida carrilana", cuenta sobre las presiones políticas a las que eran sometidos los trabajadores, especialmente frente a

los procesos electorales, cuando el personal "debía" adherirse al partido gobernante puesto que de eso dependía su estabilidad laboral. Por otra parte, la ausencia de protección a los trabajadores, fue la que los movió, como el mismo Poblete lo relata, a organizarse en Sociedades mutuales y más tarde en sindicatos. Poblete se declara enemigo de las huelgas, por las perturbaciones que provocaban al público y a la economía, sin embargo, llega a justificarlas y reconoce que eran un producto de la poca atención, que en un largo período, la Empresa prestó a las demandas y necesidades de los trabajadores.

Los trabajadores separados en 1932 y 1936 fueron reincorporados en diciembre de 1938, con la llegada al gobierno del Frente Popular, y para efectos de jubilación les fue reconocido el tiempo no trabajado.

Le sigue en orden de importancia lo determinado como falta de honradez, donde se dan 4 casos, 3 de ellos en Transportes, donde el personal tenía mucho contacto con la carga, el equipaje y algunas herramientas, por lo que se generaban muchas oportunidades para sustraer efectos que no eran de su pertenencia. "Insubordinación a los superiores y abandono del trabajo tienen respectivamente 3 casos cada uno. La negligencia reiterada en el servicio presenta 2 casos al igual que la ebriedad, que casualmente corresponden a Tracción y Maestranzas puesto que al parecer este problema se presentaba en las diferentes dependencias de la Institución. Responsabilidad por un choque, existe un caso que como es más o menos lógico, pertenece a Transportes y también un caso de escándalo que se refiere a un trabajador que promovió una situación de este tipo en un

hotel de estación, que también era de Transporte.

La ebriedad, el robo y la insubordinación o falta de respeto a los superiores también eran tipificadas como faltas graves y su reiteración o gravedad conllevaba la separación. La ebriedad, especialmente en algunos puestos, podía ser la causante de un grave accidente o de un accidente laboral de índole personal. Lo mismo sucedía con la falta de honradez, ya que el grueso del transporte ferroviario estaba constituido por carga, lo que obligaba a la Empresa a ser muy severa en esos aspectos.

11) Antecedentes penales

Ateniéndose a los requisitos de admisión, los trabajadores con antecedentes penales no podían pasar a formar parte del personal ferroviario. Es posible que su ingreso se produjera en momentos de expansión de la Empresa o por vínculos de amistad o parentesco. El mayor número: 13 casos, fueron sancionados por ebriedad y en 5 casos fueron detenidos por hurto, aspecto sumamente grave por las razones ya analizadas.

CUADRO Nº 8 FERROCARRILES DEL ESTADO. SEGUNDA ZONA ALGUNAS CARACTERISTICAS DE LOS TRABAJADORES

DEPARTAMENTO	Promedio del Nº de oficio por los que pasa cada trabajador	porcentaje de trabajadores que leen y escriben	Altura promedio (metros)	Edad promedio de ingreso a la Empresa(años)	Edad promedio de retiro de la Empresa (años)	Edad promedio de muerte (años)	Promedio de años que permanecen en la Empresa	porcentaje de mujeres que laboran en la Empresa
Vía y Obras	2.9	65.9	1.68	21	52	69	26.9	3.8
Tracción y Maestranza	4.0	92.3	1.68	22	51.2	68.2	27.1	0
Transporte	3.2	80.8	1.67	21.5	49.5	65	26.4	0
TOTAL	3.4	81.7	1.68	21.6	50.9	67.2	26.8	1.0

CUADRO Nº 9 : FERROCARRILES DEL ESTADO. SEGUNDA ZONA MOTIVO DE RETIRO DEFINITIVO, SEPARACIONES Y ANTECEDENTES PENALES

Motivo de retiro definitivo	Vía y obras	Trecestranza y Maestranza	Transporte	TOTAL	Motivo de separaciones	Vía y obras	Trecestranza y Maestranza	Transporte	TOTAL	Antecedentes Penales	Vía y Obras	Trecestranza y Maestranza	Transporte	TOTAL
Jubilación	38	43	49	130	Falta Honradez	1	--	3	4	Ebriedad	4	4	5	13
Edad	2	2	1	5	Negligencia	1	--	1	2	Detención sospechosa	1	--	--	1
Enfermedad	5	12	7	24	Huelga 1936	1	6	--	7	Hurto	--	2	3	5
Fallecimiento	4	4	5	13	Insubordinación a superiores	1	2	--	3	Lesiones	--	1	1	2
Falta de Honradez	1	--	--	1	Abandono trabajo	--	1	2	3	Atentado	--	--	1	1
Negligencia	1	1	1	3	Ebriedad	--	2	--	2	Sospecha violación	--	--	1	1
Accidente servicio	1	1	1	3	Huelga 1932	--	1	--	1	pendencia	--	--	1	1
No necesario ni conveniente	--	7	4	11	Responsable choque	--	--	1	1	Sin Información	13	12	24	49
Insubordinación a superiores	--	1	--	1	Escándalo	--	--	1	1					
Abandono reiterado del trab.	--	1	1	2										
Ineficiencia	--	1	--	1	TOTAL	4	12	8	24					
Renuncia exigida	--	1	--	1										
Fallecimiento acto de servicio	--	--	2	2										
Ataque a compañeros	--	--	1	1										
Ebriedad	--	--	2	2										

CAPITULO ICITAS Y NOTAS

- (1) Pérez B., Héctor y Cardoso, Ciro. Historia económica de América Latina. Tomo II. Barcelona, Editorial Crítica, 1979, p.8
- (2) Ibid pp 12-13
- (3) Ibid, p. 139
- (4) Carmagnani, Marcelo. Estado y Sociedad en América Latina. Barcelona, Editorial Crítica, 1984 p. 30
- (5) Ibid, p. 108
- (6) Ibid, p. 39
- (7) Cariola, Carmen y Sunkel Osvaldo. Un siglo de historia económica de Chile 1830 - 1930. Madrid. Ediciones Cultura Hispánicas 1982 pp. 12-13
- (8) Ibid, p. 36
- (9) Miranda R. Oscar. El transporte ferroviario en Chile: su estructura geográfica y económica. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Económicas, 1959, pp. 15 - 17
- (10) Vasallo Emilio, Matus Carlos. Historia de los ferrocarriles de Chile, Santiago, Editorial Rumbo, 1943. pp. 37-38
- (11) Ibid, p. 41
- (12) Metz, Manuel. Evaluación económica del subsidio fiscal a la Empresa de ferrocarriles del Estado de Chile. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Económicas, 1964, p.2

- (13) Brown Robert, Hurtado Carlos. Una política de transportes para Chile . Santiago,. Instituto de Economía Universidad de Chile, 1963, p.6.
- (14) Vasallo E.,Matus Carlos. op.cit., p.191
- (15) Brown y Hurtado, op. cit., p. 8
- (16) Como un ejemplo que afirma lo anterior puede consultarse A Carmagnani, op.cit, a Pérez y Cardoso, op.cit y para el caso particular de México, el reciente trabajo de Fernando Cordero, La influencia de los ferrocarriles en los cambios económicos y espaciales de México 1870-1910. Paper Nº 9 , Instituto of Latin American Studies, 1981 donde demuestra que el sistema de tarifas de los ferrocarriles mexicanos propició la ruina de la economía campesina y por ende de la producción de bienes para el consumo interno, mientras que favoreció la producción orientada a la exportación.
- (17) Brown y Hurtado, op. cit, p. 7
- (18) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1933, pp 5-11
- (19) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1935, p. 11
- (20) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1939, p. 13
- (21) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1940, p. 11
- (22) Ibid, p. 12
- (23) Brown y Hurtado, op. cit, p. 8
- (24) Para comprender mejor este aspecto, veáse: Metz, op.cit.
- (25) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1934, p. 8
- (26) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1938, p. 11
- (27) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1937,pp. 9-10
- (28) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1932, p. 11
- (29) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1938, p. 105
- (30) F.F.C.C., Memoria anual, correspondiente a 1941, p. 23

- (31) F.F.C.C. Ley de Administración de los ferrocarriles del Estado. Santiago, Editorial Nascimento, 1931, pp 6-9
- (32) Ibid, pp. 8-9
- (33) Ibid, pp. 11-13
- (34) Vasallo y Matus, op.cit. p. 209
- (35) Boletín de los Ferrocarriles del Estado, 1916, p. 30
- (36) F.F.C.C., La Maestranza Central de San Bernardo: 25 años: 1920-1945. Santiago, 1945,p.7.
- (37) Vasallo y Matus, op. cit. p. 211
- (38) Loc. cit
- (39) Boletín de Servicio de ferrocarriles del Estado, 1891,p.15
- (40) Vasallo y Matus, op. cit. p. 212
- (41) Poblete, Jorge. Primer Congreso de Ferrocarriles de Chile, 1921.
- (42) F.F.C.C., op. cit, 1945 p.8
- (43) Ibid, p. 18
- (44) Pauta de jornales de Maestranza facilitada por el Sr. Rafael Hormazábal.
- (45) Muñoz, Oscar. Chile y su industrialización. Santiago. CIEPLAN, 1986, p. 51
- (46) F.F.C.C., Reglamento Maestranzas, 1935, p. 3
- (47) Ibid, pp. 5-6
- (48) Ibid, p. 7
- (49) Ibid, pp. 8-9
- (50) Vasallo y Matus, op.cit, p. 229
- (51) F.F.C.C., Reglamento de Tracción, 1934 pp 3-7

- (52) Ibid, p. 8
- (53) Ibid, p. 10
- (54) Ibid, p. 15
- (55) Muñoz, op.cit, p. 51
- (56) F.C.C.E., Reglamento del Personal de Cuadrillas, 1936, pp. 5 -7
- (57) Ibid, p. 9
- (58) Loc. cit.
- (59) Ibid, p. 10
- (60) Ibid, pp. 11-12
- (61) Ibid, p. 11
- (62) Ibid, pp. 12-13
- (63) Poblete, Martiniano. Una jornada ferroviaria. Santiago. Imprenta Claret, Tomo I 1930
- (64) Vasallo y Matus, op. cit, p. 423
- (65) Ibid, p. 424
- (66) Entrevista realizada a don Rafael Hormazábal, agosto 1986.

LA ADMINISTRACION ALESSANDRI PALMA Y LOS
TRABAJADORES FERROVIARIOS (1932-1938)

A) Arturo Alessandri en la historia política de Chile (1).

La historia la hacen los hombres, son ellos quienes construyen, transforman, y de alguna manera condicionan el rumbo del desarrollo social. Por lo tanto, los individuos, aquellos que logran interpretar las necesidades de un determinado momento histórico, no pueden dejar de tener su importancia en ella.

Arturo Alessandri nació el 20 de diciembre de 1868 en la hacienda de Longaví ubicada en la provincia de Linares. Sus antecedentes familiares, en opinión de Ricardo Donoso uno de sus principales críticos lo sitúan como descendiente de inmigrantes italianos quienes a través del comercio y la compra de propiedades rurales lograron abrirse paso en los círculos sociales y políticos. Don Arturo se creó en el campo pero luego fue enviado a estudiar a Santiago a uno de los colegios católicos más selectos donde logró establecer vínculos y relaciones sociales esenciales para su carrera política.

En 1888, ingresó a la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile. Paralelamente partici-

paba en el Club del Progreso, de orientación liberal moderada y en El Ateneo una institución de orden literario. Cuando estalló la guerra civil de 1891 se transformó en un activo anti Balmacedista, por ese entonces abrazó el bando del Congreso y la defensa de un régimen parlamentario que más tarde se transformará en el objeto de sus más acérrimas críticas.

Alessandri inició su carrera política bajo el amparo de un amigo de la familia y senador por Curicó don Fernando Lazcano, militó en la fracción más conservadora o coalicionista. En 1896, se transformó en el secretario de campaña de don Federico Errázuriz. Un año más tarde con el apoyo presidencial, del Sr. Lazcano y de sus méritos personales alcanzó un lugar en la Cámara de Diputados representando a la provincia de Curicó. Ese mismo año, formando parte de un vertiginoso ascenso político integró el gabinete del Presidente Errázuriz en calidad de Ministro de Obras Públicas.

Alessandri parlamentario fue un gran orador, un ardoroso crítico del Presidente Manuel Montt, un diputado "disciplinado de la mayoría", un liquidador de gabinetes, según Donoso. En 1925, siendo entonces Presidente, el mismo Alessandri recordaba así: " He conocido el régimen parlamentario en todas sus fases. Cuando joven también abucó de él; pero ello no fue culpa mía. culpa fue del régimen, del ambiente. Hubo un momento en que tres diputados, aunque no éramos de imponer nuestra voluntad a la Cámara, lo éramos sí de impedir que se hiciera culaquier cosa que nosotros no deseáramos o consintieramos. Andando los años, ha sido éste uno de los mo-

tivos de mis meditaciones y pensamientos y me he convencido de que no es posible que un país quede entregado al capricho de sólo tres o más hombres, porque tienen facilidad de palabras..."(2).

Como diputado de oposición, durante la administración de don Pedro Montt, quien resultó ganador sobre don Fernando Lazcano, Alessandri sobresalió en una línea política que empezó a perfilarse como renovadora. Criticó duramente a Montt por la masacre de obreros ocurrida en Santa María de Iquique. Región a la que permanecería vinculado ya que en 1915 fue elegido Senador por Tarapacá, contra el candidato vitalicio y venciendo obstáculos de todo orden debido al imperio de la corrupción administrativa y los abusos. Los trabajadores se quejaban de que el entonces senador por Tarapacá, el liberal-balmacedista Arturo del Río, entendía su labor únicamente en el sentido de favorecer a los capitalistas de las empresa salitreras. La reacción contra ese estado de cosas se inició desde 1913 y se acentuó con los efectos de la I Guerra Mundial que lanzaron a la calle a miles de obreros. Es probable que la miseria y, en general, la realidad social del norte impactaron profundamente a Alessandri ya que logró interpretar los deseos y necesidades de la inmensa masa de trabajadores nortinos, electores muy diferentes a los de antaño, fuerzas sociales nuevas que irrumpían en el escenario político y con quienes asumía una responsabilidad (3).

A partir de este momento alzó la bandera del cambio social dentro de los marcos legales.

Reiteradamente señaló su desacuerdo con cualquier actitud revolucionaria en defensa del logro de la justicia social. Las tensiones sociales, en su criterio, debían desaparecer con una nueva organización e institucionalización política, con una nueva Constitución Política. Alessandri comprendió, y ese es su gran mérito en la década del veinte, cuando asciende a la presidencia de la República, que Chile no podía continuar bajo el viejo ordenamiento de la clase dominante. Las capas medias y los trabajadores eran sectores sociales esenciales del nuevo Chile y ello debía ser reconocido, antes de que fuera demasiado tarde, en un nuevo orden institucional que finalmente quedó plasmado en la Constitución de 1925, la aprobación de las leyes sociales y en el nuevo papel que fue asumiendo el estado. He aquí sus palabras pronunciadas el 25 de abril de 1920: "Quiero ser amenaza para los espíritus reaccionarios, para los que resisten toda reforma justa y necesaria: esos son los propagandistas del desconcierto y del trastorno".

Desde el punto de vista político, Alessandri también simboliza la crisis del parlamentarismo para dar paso al régimen presidencial consagrado en la Constitución de 1.925, la cual fue producto, en gran parte, de su esfuerzo.

Al retornar al poder en 1932, durante su segunda administración Chile ya había conseguido la solución legalista frente a los problemas sociales y habían desaparecido otros puntos de conflicto como: la separación de la Iglesia y el Estado más la solución pacífica y jurídica al diferendo con Perú a propósito de Tacna y Arica. En consecuencia, el Presidente Alessandri hi-

zó de la nueva constitución el bastión de su acción política. El cuadro político se presentaba tan cambiado que los seguidores de Marmaduke Grove, protagonista inicial de la República Socialista y fundador del Partido Socialista, se convirtieron en la segunda fuerza política. Importantes sectores de las capas medias y del proletariado se encontraban representados en la izquierda política, ya no necesitaban al "león de Tarapacá" para que interpretara sus aspiraciones. La dictadura de Ibáñez, en conjunto con las repercusiones de la crisis mundial radicalizaron a amplios sectores del pueblo que pujaban, ya no por un nuevo orden constitucional sino, por un nuevo tipo de sociedad. " La radicalización del contexto político menguaba el radicalismo del propio Alessandri y lo reducía a términos aceptables para los grupos dominantes" (4).

También debemos aceptar, como lo apunta Donoso, que Alessandri ya "no era el mismo del año veinte", a través de su acceso al poder y de múltiples vínculos afectivos con importantes personajes de la clase dominante, creados durante su período presidencial y en el exilio, su adhesión se dirigía a las clases dominantes (5). Ya no era el provinciano de origen oscuro que buscaba un espacio político en la vida nacional, era el hombre público en quien se centraban las esperanzas de restauración, después de varios años de intensa agitación política, quien impondría la normalidad jurídica necesaria para la tranquilidad de los grupos conservadores.

B) Caracterización general del período 1932-1938

1.- Contexto político

En 1932, Chile resurgía de un período de intensa actividad política caracterizado por golpes de estado, el ensayo de la República Socialista y su secuencia de protagonistas políticos. Una fuerte represión que incluso había abarcado a sectores de los grupos altos, sublevaciones de sectores del ejército, la marina y la aviación. En síntesis, por un desquebrajamiento en las formas políticas y la cultura política del pasado.

La hegemonía de liberales, conservadores y demócratas había concluido y el panorama político perfilaba un poderoso partido Radical, y unos Partidos Comunista y Socialista en ascenso, extendiendo su influencia a grupos organizados de la sociedad. El ejemplo de la revolución rusa, la radicalización política mundial, los efectos de la crisis de 1930 y el cúmulo de experiencias orgánicas, políticas e ideológicas de significativos sectores sociales estimularon una polarización ideológica que el país no había conocido.

Por otra parte, Alessandri consideraba un imperativo eliminar la posibilidad de una subversión militar, ya fuera de izquierda o de derecha, las que se habían hecho tan frecuentes. Ahora, a diferencia

de los años 20 no participaba de la idea de que el ejército debía ser un cuerpo deliberativo, su misión era volverlo a los cuarteles con pleno acatamiento del orden constitucional.

Alessandri, al aceptar su candidatura rechazó cualquier tipo de compromisos con los partidos a los cuales representaba: Radical Socialista, Socialista Constitucional, una parte del Liberal Democrático, el Demócrata, el Liberal Doctrinario y el Radical. "Buscaré la cooperación de los más honestos, y entre ellos, de los más eficientes y de los más preparados" (6).

El gobierno, consideraba, Alessandri, debía ser fuerte, autoritario y de carácter nacional, bajo un estilo presidencialista. "Tendréis gobierno fuerte para mantener el orden público, porque es necesario ante todo y sobre todo restablecer la confianza, y los elementos anárquicos se encontrarán conmigo cara a cara. Habrá orden y disciplina en todas las jerarquías sociales cueste lo que cueste y pese a quien pese" (7). Alessandri, en 1932, había dejado atrás el tono antioligárquico y centraba sus ataques en las fuerzas que apoyaban a Grove y a Lafferte.

Una vez asumido el mando, Alessandri cumplió con lo dicho durante la campaña electoral, muy pronto pidió al Congreso que le otorgara Facultades Extraordinarias para gobernar, que rigieron entre abril y octubre de 1933 y entre diciembre del 33 y junio de 1934. El presidente utilizó este instrumento, esencialmente, para reprimir a socialistas y comunistas, incluidos los de

la Federación Obrera de Chile, quienes fueron apresados, relegados o extrañados. Ante esta situación los partidos de izquierda y el movimiento obrero debieron mantenerse durante su período presidencial en una situación de semilegalidad, por lo cual calificaron al gobierno de dictatorial (8).

El año 1934 fue de una extrema violencia. Los partidos políticos, al igual que en Europa, organizaron a sus juventudes en grupos paramilitares o denominados de autodefensa, los cuales se enfrentaron en las calles de Santiago, Valparaíso y en otras ciudades. Se produjeron encuentros entre nazis, socialistas y comunistas, entre ellos y las Milicias Republicanas, ésta última de inspiración alessandrista cuyo objetivo era mantener el orden constitucional (9).

Otro punto conflictivo fue la sistemática represión, censura y desmantelamiento de la prensa de oposición. Un aspecto que contribuyó enormemente a alejar a los Radicales del alero gubernamental, así como a unir a los partidos de oposición (10).

En este contexto político es claro que la polarización y el conflicto social tendieron a agudizarse como lo veremos más adelante en el caso concreto de las relaciones entre la Administración Alessandri y los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Alessandri se acercó cada vez más a sus antiguos adversarios del año 20, a los conservadores y liberales moderados.

2.- La política económica

Un elemento que contribuyó a la impopularidad del gobierno de Alessandri fue la política económica implantada, en la cual jugó un papel decisivo su ministro de Hacienda Gustavo Ross. Ross había hecho su fortuna en la bolsa de París en negocios de dudosa procedencia y precisamente en el exilio, durante la dictadura de Ibáñez, inició una estrecha amistad con Alessandri. Para muchos era más extranjero que chileno, opinión que Ross reforzaba con expresiones de desprecio hacia sus adversarios y al pueblo en general (11).

La administración Alessandri debió enfrentar los efectos de la crisis económica de 1930, el gobierno se propuso un plan de "reconstrucción nacional".(12).

Los elementos centrales de la política económica fueron los siguientes:

- a) El principal esfuerzo fue dirigido a equilibrar el presupuesto nacional. Una de las vías usadas fue el incremento de las imposiciones. A fines de 1932 los aranceles aduaneros eran significativamente superiores a los de precrisis y en marzo de 1933 se efectuó una alza del 50 por ciento con respecto al nivel anterior. Después de 1935, no hubo más revisiones generales del sistema arancelario, pero se dieron algunas alzas a determinados productos. Simultáneamente fueron elevados los impuestos in-

ternos permitiendo así que los ingresos fiscales aumentaran sensiblemente. Situación que, unida a la baja de las inversiones extranjeras, provocó la elevación del papel del Estado.

b) Políticas reactivadoras, dirigidas a determinados sectores. En el área de la construcción se resolvió que todas las construcciones iniciadas después de agosto de 1933 y terminadas antes de fines de 1935 estarían exentas de impuestos por un período de 10 años. En relación a la producción agrícola, durante 1934 y 1935, la Junta de Exportación Agrícola fue autorizada para comprar y vender, exportar e importar, y fijar el precio del trigo y sus derivados. La principal motivación de esta política no fue la de controlar los precios, sino el de abrir un poder comprador y estabilizar los precios de manera que los agricultores organizaran mejor la producción. La minería recibió un impulso al verse favorecida con un tipo de cambio preferencial para sus exportaciones e importaciones. En 1935 se había recuperado en dos tercios respecto de la crisis. La industria manufacturera elevó su tasa de crecimiento en un 11% entre 1925 y 1935. Se fortaleció un proceso de deversificación basado en la industria liviana, en especial la textil y de concentración en industrias de mayor tamaño. Probablemente también fue beneficiada por la implantación de las cuotas de importación. A partir de 1936 dio comienzo un programa de obras públicas.

c) Descenso de la tasa de crecimiento del dinero. El Banco Central restringió las emisiones y limitó los créditos a la banca privada.

d) Cambiario: durante este período se estableció el sistema de tipo de cambio múltiple y, a fines a 1938 existían cuatro tasas legales más un mercado negro de divisas. El principal tipo de cambio era el oficial, que se aplicaba a las importaciones del gobierno y a las importaciones y exportaciones de la minería. Las devoluciones monetarias fueron periódicas hasta 1937 cuando empezó a estabilizarse la moneda.

Las políticas impuestas por Ross permitieron lograr los objetivos gubernamentales. Por otra parte, contribuyó notoriamente la evolución favorable de las variables externas. La recuperación de los mercados mundiales a fines de 1933 facilitó la salida de las exportaciones chilenas y a partir de 1934 los términos de intercambio empezaron a repuntar. Sin embargo, uno de sus desaciertos más graves fue la ausencia de una política social encaminada a favorecer los sectores sobre los que había recaído el peso de la crisis. El gobierno confió en que los efectos indirectos de la reactivación actuarían en la perspectiva del bienestar social (13). El fracaso de la política social de Alessandri, cuyas excepciones fueron las leyes de Medicina Preventiva y la Caja de Habitación Barata, de poca significación por lo escaso de los recursos asignados, prepararon el camino para el advenimiento del Frente Popular.

C) La administración Alessandri y los trabajadores ferroviarios

Alessandri llegó al poder en octubre de 1932 con el apoyo de un amplio sector de los trabajadores, sin embargo, los trabajadores organizados tenían sus aprehensiones pues lo responsabilizaban de las masacres de: San Gregorio (3-2-1921), Santa Rosa (23-11-21) y La Coruña (2-6-25), del uso del cohecho para manejar el Parlamento a su antojo y de su escondido propósito de derribar al Dr. Montero utilizando para ello a los trabajadores (14).

Una vez que Alessandri llegó a la Moneda anunció una política de austeridad económica para enfrentar la crisis económica que fue percibida como una amenaza frente a las peticiones de los trabajadores, precisamente aquellos sobre quienes el peso de la depresión hacía estragos (15).

Las principales preocupaciones del personal ferroviario durante la administración Alessandri fueron de orden socio económico, orientadas a mejorar sus ingresos y las condiciones de trabajo.

Una de las primeras peticiones fue la devolución por parte de la Empresa del Descuento progresivo del 6 al 14% del salario efectuado entre 1931 y 1932 que incluso habían sido justificado por los trabajadores debido a que la situación económica era aflictiva y requería de la cooperación del personal. El mejoramiento económico de la Empresa a partir del segundo semestre de 1932 era el aval para modificar la situación salarial.

Otro aspecto vinculado a los salarios se refería al pago de sueldos durante los días festivos. Al personal no se le cancelaba el salario correspondiente a fiestas religiosas o de otra naturaleza y su aspiración era gozar del pago del mes corrido (16).

Un aspecto clave en la vida del ferroviario, fuera del personal a contrata o a jornal era el relativo al escalafón, puesto que de su existencia y buen manejo dependían las posibilidades de ascenso al interior de un oficio o de una sección. La prensa contiene gran cantidad de alusiones al respecto. En agosto de 1933 la Comisión de Organizaciones Ferroviarias Unidas le solicitó al Director el restablecimiento del escalafón para el personal a contrata y la equidad del mismo para todo el personal a jornal. Prácticamente los ascensos no existían a pesar de que los Reglamentos de Trabajo los contemplaban. La opinión de un sector importante de los trabajadores era que el escalafón era un misterio, lo que generaba un creciente malestar ya que se producía una gran desorientación en cuanto a conocer la antigüedad, ubicación y, en consecuencia, las posibilidades de ascenso. Muchos partían del criterio de que su carrera dentro de la Empresa dependía del capricho de los jefes, situación derivada de la existencia de un régimen unipersonal establecido durante la dictadura de Ibáñez. El personal a jornal aspiraba a la creación de un escalafón único, no por oficio, para que todos los trabajadores pudieran llegar hasta los puestos más altos que su situación permitía, sin embargo, esta iniciativa no prosperaba por el rechazo de los Ministros de Fomento.

La ausencia del derecho a un escalafón justo se trataba incluso con ironía, en un recuadro de una página periodística aparecía lo siguiente: "¿Cree Ud. en

los "mitos" ferroviarios? Sí creo - ahí está por ejemplo, el mito del escalafón del personal. " (17).

El régimen unipersonal también era fustigado por los ferroviarios debido a que otorgaba al Director General la potestad de cesar en sus servicios, en cualquier momento, a los empleados a contrata y a jornal. El empleado ferroviario podía ser dejado cesante sin ningún aviso previo y por la sola voluntad del Director General. Su situación laboral, en ese punto, los colocaba en inferioridad de garantías frente a los empleados de la empresa privada cuyos patronos podían poner término a sus servicios solamente en determinadas condiciones, con un aviso previo establecido por ley, y bajo indemnización (18).

Una situación bastante irregular, desde el punto de vista de los trabajadores, era la existencia de un contingente importante de los mismos en carácter de ocasionales, o sea impedidos de integrar la planta fija por lo que no tenían derecho a los beneficios que estipulaban las leyes y Reglamentos. Donde más grave se presentaba el problema era con los peones de la vía, a los que se calificaba "parias de la Empresa". Las organizaciones ferroviarias exigieron su acceso a las garantías laborales, la disminución de las jornadas de trabajo, la mejora de sus viviendas o campamentos y la fijación de un salario. El salario no era homogéneo y por lo demás sumamente bajo. La insistencia, por parte de las organizaciones ferroviarias, de argumentaciones en favor de los trabajadores de Vía y Obras permitió que el Director General, con la anuencia del Presidente y del Ministro de Fomento, decretara el 29 de julio de 1933, una reestructuración del personal de vía.

Se dividirían en dos grupos: a) los trabajadores de planta: determinados por las necesidades de carácter permanente y b) los trabajadores auxiliares: aquellos destinados para actividades ocasionales. Transitoriamente se estableció que 1.200 operarios pasarían a ser de planta. (19). Por supuesto que esa medida no resolvía el problema de todos los peones de la vía pero significaba el reconocimiento de que eran necesarios para el buen funcionamiento del servicio. Para el personal de Tracción y Transporte, o sea aquel que se desempeñaba en los trenes: conductores, maquinistas, asistentes, fogoneros, etc, era de vital necesidad la modificación de la jornada de trabajo. Se estimaba justo la aplicación de las disposiciones de la Ley del Trabajo, reglamentándose su labor en 9 horas y cincuenta minutos, pagándoseles el excedente de ese tiempo a razón de su salario por horas. Se aducía que estos trabajadores soportaban jornadas de 12,14 y más horas sin ninguna retribución. Asimismo se solicitaba para cambiadores, palanqueros y jornaleros pertenecientes a las Estaciones más importantes, aparte de tres que ya contaban con ese beneficio, el establecimiento de la jornada de ocho horas. Se deduce entonces que por diversas razones, un importante sector de los ferroviarios era sometido a jornadas superiores a las 8 horas sin reconocimiento económico del tiempo extra (20).

En relación a las condiciones de trabajo orientadas a incidir sobre la salud fue frecuente la petición dirigida al mejoramiento de las habitaciones del personal subalterno, muchas de las cuales podían considerarse insalubres, lo que era una contradicción con las disposiciones de la Ley de Habitaciones que obligaba a con-

tribuir al mantenimiento de las condiciones de salubridad.

En relación al servicio médico, a pesar de constituir un gran avance, en el lapso 1932-38 se plantearon numerosas críticas porque se dirigía, en lo fundamental, a resolver problemas de emergencia y no hacia la medicina preventiva. Las organizaciones ferroviarias denunciaron, además, deficiencias en la atención médica provocada por la escasez de medios materiales, restricción en las recetas y falta de idoneidad en algunos elementos de su personal. Se planteaba como necesario modernizar y ampliar el servicio, dar mayor amplitud en el despacho de las recetas, prolongar las horas de consulta, extender el servicio a la familia, crear la sección de obstetricia, establecer casas de salud y reposo para enfermos infecciosos y hospitalizar al personal en casos de necesidad por cuenta del Servicio Sanitario. Se proponía como medio de financiamiento el descuento salarial a obreros y empleados. Fue también una preocupación constante la extensión del servicio médico a los trabajadores ocasionales, especialmente en Vía y Obras, al igual, que el reconocimiento salarial de los días no trabajados por concepto de enfermedad.

Para ilustrar de mejor forma el problema de la salubridad nos referiremos a una noticia donde se da cuenta del fallecimiento de un obrero de Vía y Obras por causa del flagelo de la Tuberculosis, que en opinión del redactor, encontraba condiciones propicias para extenderse producto de las malas condiciones higiénicas en que se encontraban los trabajadores de ese servicio. Se agregaba que, a pesar de que el trabajador estaba muy grave no fue trasladado por el servicio médico en ambulancia o autocarril por no encontrarse ninguno a

disposición. En consecuencia, su muerte habría ocurrido ausente de atención médica y medicinas (21).

La capacitación técnica e intelectual no fue obra solamente de la Empresa sino que constituyó una necesidad sentida por los trabajadores. En un pliego de peticiones dirigido al Director en agosto de 1933 se retomó la idea de la apertura de la Universidad Ferroviaria. Este aspecto fue atendido más tarde por la Dirección de la Empresa (22).

Nos llamó la atención una denuncia sobre intromisión de la Empresa en asuntos privados, ya a través de los Reglamentos habíamos percibido esa impresión. En ese caso concreto los trabajadores expresaban su malestar, por lo relativo a deudas contraídas por ellos con el comercio particular. La Dirección no escuchaba la defensa del personal sino que se limitaba a castigar y hacer pagar a los trabajadores (23).

Profundamente anti populares, al menos en el sector de los ferroviarios organizados, fueron las denominadas Milicias Republicanas creadas en 1932 por Alessandri para mantener el orden constitucional. En 1933, se argumentaba que los empleados de baja categoría eran citados a participar en ellas. Por supuesto que de no hacerlo era posible que las represalias se hicieran presentes debido a la ausencia de una verdadera estabilidad laboral (24). Un año más tarde en una concentración efectuada por la Federación Ferroviaria de Chile, Consejo de Concepción, se aprobó un voto pidiendo la disolución de las Milicias Republicanas, por considerar que era "una organización de combate de

la burguesía destinada a masacrar la clase trabajadora cuando ésta lucha por sus reivindicaciones" (25).

Durante 1935 se publicaron dos incidentes en relación a las Milicias Republicanas. El primero relacionado con el Orfeón Ferroviario el cual había sido adquirido con los dineros de los ferroviarios, sin embargo, por órdenes ignoradas fué prestado a las Milicias para su uso en desfiles lo que ocasionó la pérdida de un instrumento. En consecuencia, se exigía la apertura de un sumario que debía individualizar la persona responsable de reponer el instrumento perdido. También se solicitaba la prohibición del uso del Orfeón en actos no ferroviarios (26).

El segundo incidente estuvo relacionado con dos jefes de la sección de Transportes de la Empresa, quienes fuera de sus horas de trabajo habían llegado a la estación donde se encontraron con un exferroviario cesante a quien echaron a "patadas y puntapiés fuera de partirle la cabeza con un revólver" (27). Todo lo anterior nos hace presumir que para los trabajadores organizados las milicias cumplían un papel distinto del que supuestamente las hizo nacer y sus militantes disponían, con autoridad, de los bienes del Estado y de los trabajadores.

Durante la crisis económica del 30, el Sr. Blanquier, Director por ese entonces de la institución dejó cesantes a 7.000 ferroviarios, que al parecer continuaban cesantes, por lo que al director Sr. Lagarrigue se le recriminó la designación de personas "extrañas" a la Empresa para ocupar los puestos desempeñados por ferroviarios afectados por la cesantía (28).

Para muchos trabajadores la Caja de Retiro y de Previsión Social de los F.F.C.C., en 1933, no llenaba ninguna finalidad de "previsión Social" pues no otorgaba jubilaciones, montepíos y seguros de vida forzoso por cuanto no podía otorgar rentas simples o vitalicias iguales al último sueldo a aquellos imponentes ingresados a la Empresa después del 10 de mayo de 1918. Los ingresados después de 1918, a los 35 años de servicio y / o 60 años tenían derecho a retirar su fondo de retiro pero no a jubilar (29). Como es de suponer, ante la pérdida del derecho a una vejez con cierto grado de seguridad, los ferroviarios se movilizaron para obtener la modificación de dicha ley. Uno de los argumentos principales fue el de la dificultad de llegar a los 60 años de edad, argumento de mucho peso puesto que la esperanza de vida de los chilenos en 1930 era de 40,6 años (30). En octubre de 1935 la Empresa y el Estado convinieron en modificar esa ley que era altamente discriminatoria.

En un afán de acabar con las arbitrariedades, según el sentir de algunos trabajadores, se forjó una interesante discusión sobre la creación del Consejo Técnico Administrativo de los Ferrocarriles del Estado. Idea que por lo demás no era nueva puesto que la ley general de 1884 dispuso que la administración de los Ferrocarriles sería ejercida bajo la dirección superior del gobierno a través de un director general, asistido por un Consejo Directivo. Este Consejo de Administración fue suprimido en enero de 1912, restablecido en la Ley Orgánica de 1914 y definitivamente suprimido en el año 1927 traspasando todas sus facultades al Director General, eran los días de Carlos Ibáñez del Campo.

En 1933, los trabajadores agitaban la idea de un Consejo Técnico Administrativo en el cual tuvieran representación, en mayoría, los obreros y empleados de la Empresa. La Federación Ferroviaria sugirió que esta representación se generara libremente, efectuando elecciones en los propios sitios de trabajo y no por elección gubernativa o de la Empresa. A esta petición de las organizaciones ferroviarias la Dirección negó su apoyo (31). Posteriormente esta propuesta fue modificada en el sentido de ampliar la representación a todos los sectores de la vida económica: industria, agricultura y comercio, en el entendido de ser un órgano fundamentalmente técnico, por lo que dicho Consejo fue aprobado por el Ministro de Fomento y el Presidente Alessandri (32).

En 1935, el Consejo Técnico Administrativo no era una realidad, pero la forma en que el ejecutivo lo fue configurando hizo que los trabajadores, especialmente aquellos agrupados en la Federación Ferroviaria, llegaran al convencimiento de que éste era una "ilusión funesta". La Federación Ferroviaria se pronunció contra la dirección unipersonal, que bajo la administración Blanquier dejó cesante a 7.000 ferroviarios, pero no aprobaba los términos del proyecto gubernamental donde la hegemonía descansaba sobre: industriales, hacendados, viñateros, altos militares, comerciantes, más un obrero y un empleado escogido por el señor Presidente. Según palabras de Alessandri " en el Consejo deben ser oídos y representadas la industria agrícola, la minería, la manufactura y el comercio en general, por afectarles, especialmente, a aquellas actividades económicas el correcto fun-

cionamiento de los ferrocarriles" y para justificar la representación de los trabajadores agregaba lo siguiente: "es notoria la conveniencia de que el personal disponga de los medios eficaces adecuados para saber cuáles son las razones que justifican en cada caso, la actitud de sus superiores jerárquicos, desvaneciéndose así las malas inteligencias y los prejuicios que siempre engendran desaveniencias y dificultades en las relaciones de los hombres" (33). Se le asignaba a la representación laboral una actitud pasiva y no deliberativa en la gestión de la Empresa.

El asunto del Consejo se transformó en un debate nacional, poco claro en términos políticos, puesto que se pronunciaron a favor del mismo sectores tan heterogéneos como: el gobierno, junto a segmentos de la oposición representados en el periódico "La Opinión" y la revista "Hoy". Por otra parte, se opusieron a él: "El Mercurio", periódico que siempre alentó la administración Alessandri y poderosos sectores de la banca y la industria que tampoco podían considerarse como antigobiernistas. Los partidarios del restablecimiento del Consejo, encabezados por el Ministro de Fomento dieron múltiples argumentos asentados en cifras donde se trataba de demostrar que durante la existencia del Consejo la Empresa había percibido ganancias. Una posición frágil ya que no consideraba las condiciones económicas generales en que la Institución había operado. Los partidarios del régimen unipersonal, encabezados por "El Mercurio", lanzaron una campaña de descrédito personal a los excomponentes de los Consejos (34). Finalmente, es probable que por falta de consenso lo del Consejo no se decidió pues la estructura administrativa se mantuvo inalterable.

Presumimos la existencia de cierta desconfianza, por parte de los organismos ferroviarios hacia las iniciativas de orden social de la Empresa. Solo así puede explicarse el rechazo a la creación de una sección de Bienestar en septiembre de 1933. Dicha sección fue percibida como un nuevo aparato burocrático "suculentamente rentado". Se consideró un proyecto costoso e inútil cuyo objetivo sería procurar diversiones y paseos en nombre del deporte, inversiones costosas que no remediaban los problemas vitales. En opinión del periódico Acción Ferroviaria, Bienestar tenía el objetivo de originar conformidad entre los trabajadores, hacía alusión a la antigua oficina de Bienestar que había construido algunas canchas de tenis, que según el periódico nadie ocupaba y que solamente les había entretenido con algunas obras teatrales. Sostenía la idea de aumento de la burocracia y el mayor engorro de los trámites (35). Dos años más tarde el personal de Renaico hacía pública su queja de que el jefe de la Sección Bienestar no atendía sus súplicas de mejoramiento de las casas, no obstante, que "muchas de ellas apenas se podían sostener".

Es probable que la denominada ingerencia de la Empresa en asuntos relacionados con la vida privada también contribuyera a crear suspicacias sobre la labor de las visitadoras sociales pertenecientes a la Sección Bienestar. En la prensa apareció un comentario sobre la presentación de la visitadora social, con sede en Concepción, a la Maestranza de Barón donde se ridiculizaba la manera utilizada para acercarse a ellos. Al parecer, les comunicó que daría comienzo a su trabajo atendiendo los casos de ferroviarios en estado consensual con el fin de

legalizar su situación, ofreció: entradas al Teatro, guantes, anteojos, médico a domicilio, hospitalización, medicamentos importados, etc, pero, debían darle el domicilio para hacerles una visita personal. Es entonces cuando el que escribe la nota se pregunta si realmente a Bienestar le interesa su situación o por el contrario advertir en sus casas la existencia de algún libro "subversivo" (36). En general la confusión se originaba en el desarrollo de organismos creados bajo el supuesto de mejorar las condiciones sociales de los ferroviarios que no cumplieron con ese objetivo sino que, al parecer servían para gratificar a determinadas personas. Es el caso del Director de la Caja de Retiros que en 1933 contaba con un sueldo de 50.400.00 pesos anuales, precisamente cuando la Caja pasaba por una aguda crisis, y la masa de obreros apenas sobrepasaba los 1.000 pesos anuales (37). Otro caso denunciado era el de la Cooperativa ferroviaria donde se decía que además de prestar ineficientes y caros servicios, existía en su interior nepotismo entre los jefes y un exceso de burocracia, la cual percibía importantes comisiones, que en algunos casos por concepto de éstas, recibían sumas superiores a sus sueldos (38).

Las repercusiones de las medidas tomadas para enfrentar la crisis estuvieron vigentes durante la administración Alessandri, situación que unida a la poca disposición o imposibilidad de las autoridades para atender las peticiones de los trabajadores plantearon un constante conflicto social.

D) La Huelga de 19351.- Antecedentes de la huelga de 1935

Los procesos huelguísticos de 1935 y 1936 estuvieron anteceditos por una intensa agitación alrededor de algunas preocupaciones, la mayoría de ellas de orden socio económico, que se transformaron en la bandera de lucha de las organizaciones ferroviarias. Así como por la mayor unidad ideológica y orgánica producida en el conjunto de organizaciones ferroviarios, lo que vislumbró amplias posibilidades de triunfo.

En el año 1933 las organizaciones ferroviarias eran las siguientes:

a) La Federación Santiago Watt, la más antigua, contaba con un Directorio General en Santiago y secciones en toda la vía. Comprendía el personal de maquinistas, fogoneros y limpiadores. Gozaba de personalidad jurídica, su origen era mutualista y podía ser considerada reformista en su acción.

b) La Federación Ferroviaria de Chile: con un Consejo Ejecutivo Nacional en Santiago, con Consejos Zonales en Ovalle, Valparaíso, Santiago, Concepción y Temuco, Consejos locales en Coquimbo, Ovalle, Illapel, Valparaíso, La Calera, Yungay, Santiago, San Bernardo, Curicó, Talca, Chillán, San Rosendo, Concepción, Temuco, La Serena y Barracas. Estaba formada por el personal de las Maestranzas

y parte del de Vía y Obras, la más numerosa, pero sin personería jurídica. Definía su accionar como clasista.

c) La Federación de personal a jornal de Transportes: palanqueros, armadores, asistentes, etc. de Santiago, su importancia era local. En los inicios de 1933 estaba en proceso de adherirse a la Federación Ferroviaria.

d) La Federación de los Empleados ferroviarios del Sur: con sede en Concepción y formada por empleados a contrata y a jornal de inferior graduación de la 3a. y 4a. zonas de la Empresa. Con una estructura y accionar muy similar a la Federación Ferroviaria de Chile.

e) La Unión Ferroviaria de Chile, con una Junta Central y una asamblea en Santiago y delegados en algunas estaciones pero sin ramificaciones organizadas. En su organización había jugado un papel importante el sacerdote Arturo Moraga.

f) La Asociación Sindical Ferroviaria: considerada por las otras organizaciones como una institución patronal, formada exclusivamente por las jefaturas y unos pocos trabajadores.

Los ferroviarios jubilados conformaban las siguientes organizaciones:

a) La Sociedad de Jubilados de Chile: con unos 400 socios, personalidad jurídica y finalidades mutualistas.

b) La Asociación de Defensa de los ferroviarios jubilados: fue fundada en 1932 como respuesta a la ley que

les negaba la jubilación. Compuesta, fundamentalmente, por el personal de Tracción (maquinistas y fogoneros).

Tan grave era la situación de los trabajadores ferroviarios que incluso los cesantes ferroviarios también se encontraban organizados en varias entidades, siendo la más numerosa la Asociación Sindical de Ferroviarios Cesantes a Jornal.

En suma, los ferroviarios en servicio estaban distribuidos en cinco organizaciones: siendo las más importantes: la Federación Santiago Watt, la Federación Ferroviaria de Chile y la Federación de los Empleados Ferroviarios del Sur. (39).

En el transcurso de 1933 y 1934 estas tres últimas organizaciones, aglutinantes de un importante sector de los trabajadores elevaron ante la Dirección General y las autoridades de gobierno las demandas pertinentes a su sector y zonas en diversas ocasiones. Una síntesis de esas necesidades se encuentra en el pliego de reivindicaciones de los trabajadores ferroviarios aprobado en la 5a. Convención Nacional Ferroviaria realizado en San Bernardo y presentado a la Empresa y al gobierno el 15 de julio de 1934.

1.- Salarios y sueldos mínimos de 12 pesos diarios y de 360 pesos mensuales.

2.- Aumento general de salarios, sueldos y pensiones escalonadas hasta un 50 por ciento, beneficiando preferentemente a los sectores más bajos del escalafón.

3.- Devolución en una sola partida de los descuentos hechos a los salarios del 6 al 14 por ciento durante los años 1931 y 1932.

4.- Pago del 5 por ciento por concepto de trienales al personal a jornal de las diversas reparticiones de la Empresa.

5.- Pago a mes corrido, los días primero de cada mes, con derecho a disfrutar del sábado "inglés", domingos y días festivos, sin disminución de salarios.

6.- Pago de las horas extraordinarias de trabajo con un recargo general del ciento por ciento.

7.- Por el derecho de los trabajadores ocasionales a pertenecer a la planta fija y gozar de los beneficios generales de que disfruta el resto del personal.

8.- Gratificación obligatoria de dos meses de sueldo al año al personal de obreros y empleados hasta el grado 6º.

9.- Adelanto quincenal a todo el personal de la Empresa.

10.- Abolición del pago de las herramientas destruidas o perdidas en el servicio.

11.- Establecimiento de viáticos para todo el personal de obreros y empleados hasta el grado 6º, que desempeña su labores fuera del lugar de su residencia.

12.- Pago de desahucios al personal a jornal en la misma forma que al personal a contrata, esto era, a razón de un mes de sueldo por cada año de servicios.

13.- Aumento de un 40 por ciento en el pago por tonelada de carga y descarga al personal de jornaleros de estaciones y para los efectos de jubilaciones, desahucios, licencias médicas y feriados.

14.- Pago por kilometraje de un 2 por ciento al personal de palanqueros en la misma forma que al personal de Tracción.

15.- Por el derecho del personal de reemplazantes a que se les pague el salario o sueldo del personal que se reemplaza.

16.- Permisos pagados por la Empresa en los casos de actuar como testigos, elecciones, comisiones sindicales, etc.

17.- Creación de una Caja de jubilación y montepío, a costa de la Empresa y el gobierno y administrada por el personal.

18.- Derogación del impuesto complementario a la renta que el gobierno impuso a la Caja de Retiros y Previsión Social de los F.F.C.C.E.

19.- Reincorporación al servicio de todo el personal cesante ferroviario.

20.- Creación de un Servicio Sanitario independiente y autónomo de toda influencia patronal.

21.- Apertura de hospitales, sanatorios conforme a las necesidades del personal ferroviario y sus familiares, costeados por la Empresa y el Gobierno.

22.- Traspaso de la administración de las cooperativas a los accionistas.

23.- Estabilidad absoluta del personal de obreros y empleados para evitar injustas persecuciones.

Por otra parte, los trabajadores ferroviarios de las compañías particulares sumaron a las demandas generales aspectos de orden más político como la nacionalización de todos los ferrocarriles de Chile, y amplia libertad de organización, reunión, prensa y huelga (40).

La intención general de este pliego de peticiones fue satisfacer las necesidades de todos los trabajadores ferroviarios, tanto de la Empresa del Estado como de las compañías particulares, en aquellos aspectos relacionados con la estabilidad laboral, aumento de salarios de acuerdo al costo de la vida, duración de la jornada de trabajo, salud, previsión social e incorporación de los cesantes. Su meta era elevar la calidad de vida y de trabajo que la crisis económica deterioró tan profundamente. Reivindicaciones que no eran nuevas pues estaban

incluidas en la convención Ferroviaria de San Bernardo en 1933 y en las múltiples cartas de los Consejos locales y de la Federación de Empleados de la Zona Sur. Sin embargo, el logro de todas ellas era imposible con la política de disminución del gasto público implantada por Ross el ministro de hacienda de Alessandri, así como por el uso de la represión en diversas formas frente a las concentraciones públicas exigiendo la solución para sus problemas, o bajo la amenaza de la cesantía como ocurrió en Temuco, en junio de 1934, cuando los trabajadores de la sección refuerzo de puentes fueron despedidos por haber presentado un pliego de peticiones (41). Además, un aspecto que correspondía a los trabajadores resolver: la profunda desunión imperante.

Los pasos para forjar la unidad ferroviaria estuvieron enmarcados en el proceso de unidad sindical de los trabajadores chilenos. No fue fácil, la unidad no era solo una consigna sino que un trabajo cotidiano a través de pequeñas y grandes acciones.

En enero de 1934 la Federación ferroviaria de Chile llamó a todos los ferroviarios, del Estado o particulares, organizados o no a dar pasos firmes para la unidad. Señalaban que "las Empresas, en especial la del Estado, saben que mientras perdure la desunión entre la clase obrera, ésta seguirá hundiendo en la miseria". Para el logro de tal objeto convocaban a un Congreso en abril de 1934, que tuviera carácter de Unidad Sindical Ferroviaria, el cual fue bien recibido por los trabajadores de todas las tendencias políticas, y a su vez dio origen al pliego de peticiones apuntado con anterioridad que durante

mucho tiempo constituyó la plataforma de lucha de este sector de trabajadores (42).

Desde la perspectiva de la Federación Ferroviaria la única organización que definía claramente su posición, uno de los mayores obstáculos estaba en la falta de consenso entre los dirigentes, no así en las bases, a quienes acusaba de agentes de la Empresa. También eran evidentes las diferencias políticas puesto que la Federación claramente exponía su rechazo a construir "una unidad para correr detrás de cualquier caudillo burgués que nos hable un lenguaje avanzado, sino la unidad por nuestras reivindicaciones de clase". Aún más, agregaban lo siguiente: "no olvidemos que en la gran huelga a la caída de Grove, los jefes grovistas e hidalguistas nos hicieron luchar por la consigna de "Grove al poder", olvidándose de nuestras necesidades, cuando los ferroviarios pudimos haber obtenido un mejoramiento luchando por aumento de salarios, menos horas de trabajo, etc. No olvidemos tampoco que Grove no satisfizo ninguna reivindicación nuestra, dándonos solo promesas, que se negó a armarnos al igual que al resto de los trabajadores y que por último entregó sin combatir el poder al asesino Dávila" (43). Su concepción de formación del Frente Unico Ferroviario partía de la organización de los trabajadores en cada sitio de trabajo con obreros organizados y no organizados para luchar por sus intereses concretos, mientras que al parecer la táctica de las otras organizaciones era la formación de un frente de organizaciones (44). Se comprenderá que en ese ambiente propenso a los sectarismos entre los dirigentes de los organismos no fue fácil el desarrollo de la unidad, ésta de-

bió posponerse asumiendo progresivamente diversos grados de compromiso.

El 23 de junio de 1935 se reunieron en Santiago los representantes de : la Federación Ferroviaria de Chile, Federación Santiago Watt, Federación de Empleados a Jornal, Fraternal ferroviaria, Consejo de San Bernardo, Consejo de empleados de Mapocho y otros consejos locales a fin de echar las bases de la formación del Comité Nacional Relacionador Ferroviario. Finalmente se llegó al acuerdo de constituir un organismo de Dirección Nacional con representación de todos los organismos que impulsaría la unidad de acción en cada centro de trabajo y que se denominó Comité Nacional Relacionador Ferroviario (45) Posteriormente, en los puntos de mayor concentración de trabajadores, en toda la red, se comenzaron a formar "frentes unicos ferroviarios" conformados por las organizaciones existentes y hacia la conquista de las reivindicaciones generales y específicas de su sector.

La unidad ferroviaria se profundizó, en los primeros días de septiembre de 1935 cuando la Federación de Empleados de la Zona Sur decidió incorporarse a las filas de la Federación Ferroviaria (46), por lo tanto la Federación Ferroviaria fue transformándose en la organización de la mayoría del personal.

2.- Origen y desarrollo

Durante dos años los trabajadores pidieron las reivindicaciones que hemos expuesto las que se

minimizaron a cuatro peticiones básicas:

- 1.- Aumento de sueldos y salarios
 - 2.- Pago de la gratificación anual que acordaba la ley.
 - 3.- Fijación de un salario mínimo de doce pesos y
 - 4.- Devolución de los descuentos hechos en 1932 al personal de las cuadrillas de Vía (47).
- El domingo 13 de enero de 1935 se reunieron en el local de la Santiago Watt de Santiago, representantes de todas las organizaciones a lo largo de la red para conocer el resultado de las gestiones del Comité Directivo del Frente Unico.

Los dirigentes informaron que la Dirección se había cerrado herméticamente a las posibilidades de resolver los problemas del gremio, principalmente en su aspecto económico. Los representantes de las organizaciones ferroviarias, alrededor de unos 600, acordaron ir a un paro de protesta cuya fecha y duración acordaría un comité secreto designado por tres representantes de cada una de las organizaciones que presentaban poderes y delegados oficiales. Después de una larga deliberación decidieron ir a un paro provisorio de 48 horas que daría comienzo a las cero horas del 15 de enero.

Una vez tomado dicho acuerdo y cuando todavía quedaba un grupo de trabajadores fue allanado ilegalmente el recinto y se procedió a detener a 46 trabajadores que se mantenían en el lugar. Luego, a las 11 de la noche, la comisión que entregaba la declaratoria de huelga al Director era detenida en la sala de espera de la estación Mapocho (48).

La magnitud del movimiento huelguístico es difícil de precisar puesto que las versiones periodísticas difieren según fue su actitud frente a la huelga. En la versión de El Mercurio las proporciones que alcanzó la huelga fueron bajas por cuanto el personal que abandonó sus tareas comprendía únicamente a "los Departamentos de Tracción y Maestranza y una pequeña parte del de Transporte y Vía", cuyo número suponían era de 3.500 de un total de 18.500 trabajadores (declarado en las memorias del Director), cifra que representaría un 18,9 por ciento. El Diario Ilustrado junto a El Mercurio informaban que en las provincias existía normalidad pese a que grupos de trabajadores se habían adherido al paro de 48 horas en : Concepción, Valparaíso, las diferentes estaciones de la segunda zona, y a la vez reconocían que no habían corrido trenes en Los Andes, Putaendo, San Antonio, Valparaíso y otros lugares.

La Opinión, diario opositor al gobierno de Alessandri, en su edición del miércoles 16 de enero comentaba que la huelga era general en toda la línea y que de las estaciones de Santiago el día 15, solamente, habían partido un 10 por ciento de los trenes y en forma tan insegura que algunos de ellos que transitaban hacia puntos cercanos no pudieron devolverse. Las máquinas de esos trenes habían sido manejadas por algunos inspectores de la Empresa y miembros del regimiento de ferrocarriles del Ejército.

La Patria de Concepción el martes 15 también reconocía la paralización en Concepción,

Valdivia, Temuco y otros puntos de las III y IV zonas.

Todo parece indicar que el paro de 48 horas fue aprobado por un sector significativo de trabajadores, pero que una segunda orden dada por el Comité de huelga de transformar éste en indefinido no fue acatada en todas partes y, finalmente, quienes más resistieron fueron los trabajadores de la Maestranza Central de San Bernardo (49).

3.- Respuesta del Estado

Aparentemente, a través de la Dirección de la Empresa, el Director de la misma estuvo anuente a aceptar el otorgamiento de una gratificación de 15 a 20 días de salario y consideraría la posibilidad de separar de su puesto o trasladar al ingeniero jefe de la Maestranza de Concepción señor Fernando Carrera a quien repudiaban los trabajadores (50). Ese fue el marco de negociación ofrecido y a partir de la negativa de los trabajadores a aceptarlo la represión no se hizo esperar.

Los argumentos gubernamentales se basaron en que los ferroviarios no tenían derecho a declararse en huelga puesto que el Código de Trabajo estipulaba que no podían organizar sindicatos ni huelgas quienes prestaran sus servicios al Estado, a las municipalidades o empresas fiscales. En consecuencia, el gobierno declaraba a los trabajadores "enemigos públicos de la República" (51).

Los ferrocarriles fueron entregados al Ejército y el coronel Manuel Campos Rencoret asu-

mió el mando militar de la Empresa. Las fuerzas de los diferentes batallones de tren se hicieron cargo de hacer funcionar el servicio conjuntamente con el personal en servicio activo y jubilado que se mantuvo adepto a la Empresa.

El coronel Campos, al asumir el mando, emplazó al personal en huelga para que reasumiera sus labores a las 18 horas del día 15, o sea a las 18 horas de haberse iniciado el movimiento que en principio sería solo de 48 horas. En caso de no presentarse, de hecho, el trabajador quedaba separado y sometido a los tribunales militares (52).

La represión se manifestó también a través de los allanamientos a los locales de las organizaciones ferroviarias donde fueron detenidos gran cantidad de trabajadores. Habíamos señalado el allanamiento a la Federación Santiago Watt el domingo 13 de enero donde se detuvo a 46 trabajadores y el apresamiento de los que entregaron la declaratoria de huelga al Director. Más tarde el martes 15, sin orden judicial, se allanó el local de la Federación Ferroviaria de Chile donde se detuvo a más de 20 ferroviarios. Por supuesto que esta medida obligó a dedicar parte de los esfuerzos para liberar a los detenidos y lograr la reapertura de los locales. Ese mismo día el Ministro del Interior autorizó la reapertura de la Watt, donde momentos después, en una actitud ingenua por parte de los huelguistas, se concentraron para recibir las comunicaciones del Comité Secreto de Huelga, cuya dirección según el periódico Acción Ferroviaria de Concepción originó confusión entre los traba-

jadores, y en ese momento por tercera vez, la sección de Investigaciones tomó a 800 ferroviarios en un aparente propósito de quebrar la huelga a toda costa (53).

Todas las gestiones e influencias desplegadas para obtener la libertad de los presos fueron infructuosas. Posteriormente, el Ministro del Interior, autorizó la liberación de los presos durante el miércoles 16 siempre y cuando se incorporaran al trabajo el día jueves 17. De esta manera la autoridades lograron disminuir en cerca de 300 los detenidos y darle un duro golpe a la huelga.

Otra estrategia, empleada por parte del Estado fué la de solicitar la contratación de nuevo personal provocando así que muchos cesantes se acercaran a las estaciones a ofrecer sus servicios (54).

4.- Solidaridad

Las noticias acerca de la solidaridad son muy diversas. El Diario Ilustrado el miércoles 16 hacía pública la declaración de un dirigente ferroviario no identificado quien manifestaba que "nada queremos con los otros gremios, ni con los partidos políticos, ya sea de izquierda o de derecha, y que solo vamos luchando por la justicia de la causa ferroviaria".

La Opinión desde el 16 de enero anunciaba la solidaridad de numerosos gremios y sindicatos hacia la huelga ferroviaria tales como : Alianza Gremial

(organización central de empleados y obreros), Federación de maestros de Chile, Asociación General de Profesores de Chile, la Federación de Trabajadores de la Medicina, el Comité Único de la Construcción, Federación Obrera de Chile, la Junta Central de las Fuerzas Armadas sin Pensión, sindicatos de : sastres, zapateros, metalúrgicos y otros más "que por falta de espacio no fueron publicados". Por otra parte, el jueves 17 se anunciaba el paro general de la Confederación de Sindicatos Legales y la Confederación General de Trabajadores, que se iniciaría en Santiago para después irse expandiendo progresivamente. El viernes 18 y sábado 19, La Opinión continuó anunciando huelgas y paros de solidaridad y en procura de sus reivindicaciones particulares, sumando más de 30 huelgas, con la estrategia de centralizar todas las acciones para hacerlas más efectivas. Los otros diarios no publicaron ninguna noticia sobre solidaridad aunque El Diario Ilustrado en su edición del día 22 reconoce la existencia de 30 huelgas parciales provocadas por algunos sindicatos "a instancias de políticos y agitadores". Incluso encontramos la inserción de un ofrecimiento de trabajo en la Fábrica de Papeles y Cartones de Puente Alto. Se agregaba que era una forma de colaborar en el acceso al trabajo de un numeroso grupo de la clase media que se encontraba cesante desde la crisis.

Todo lo anterior es un indicativo que la solidaridad adquirió proporciones significativas, en Santiago, pero que no fue suficiente para mantener la vigencia de la huelga por la represión que fueron objeto los trabajadores, el temor a perder el trabajo y la ausencia de una conducción clara y efectiva de parte del Comité de Huelga.

5.- Opinión pública

La opinión pública representada en partidos políticos y sus voceros: los periódicos, analizaron la huelga desde diferentes concepciones. El Mercurio, El Diario Ilustrado y La Patria (Concepción) apoyaron todas las gestiones gubernamentales para sofocar la huelga apoyados en los siguientes términos.

El director del Mercurio en el editorial del 25 de enero titulado "Huelgas e Izquierdismos Santiaguinos" comentaba que en el interior del país no se le daba importancia a estos movimientos santiaguinos y que además existía un profundo desprecio por los parlamentarios, probablemente por el apoyo que los de oposición habían prestado a la huelga, lo que en su opinión era muy grave porque creaba escepticismo y desprestigio del sistema democrático.

La Patria basaba sus argumentos en la ilegalidad del movimiento por constituir la paralización de un servicio público de vital importancia para la comunidad. "Un país no puede vivir sin movimientos ferroviarios... como no puede vivir sin agua, sin luz, ni asistencia hospitalaria". Consideraba que dicha huelga tenía caracteres de un acto revolucionario, "que constituye en enemigos de la República a quienes la han promovido, estimulado y sostenido, y en delincuentes a todos los que en ella han tomado parte" (55).

El Diario Ilustrado vocero del Partido Conservador y de la Iglesia, una de sus principales accionistas, se mostraba asombrado de que en los días difíciles para los ferroviarios, durante la dictadura de Ibáñez, éstos no habían levantado una sola protesta o intento de rebeldía pero "tenía que ser ahora. Al amparo de las libertades y la Constitución..... cuando están sometidas a las autoridades del servicio diversas iniciativas para satisfacer los distintos pliegos de peticiones de los distintos gremios ferroviarios y en los momentos en que por una sola vez al año nos visitan centenares de viajeros internacionales...."

El único diario que apoyó abiertamente la huelga ferroviaria fue La Opinión, vocero de toda la oposición ya que sus páginas estaban abiertas a los partidos: Radical, Radical Socialista, Democrático, Socialista y Comunista. Señaló que debía gratificarse al personal ferroviario, puesto que no existía ninguna correspondencia entre las inversiones hechas por la Empresa en locomotoras, coches y en dos hoteles en el Sur del país: Puerto Varas y Pucón y el salario de los ferroviarios. Agregaba que a casi todos los empleados de los diversos ministerios se les había gratificado espléndidamente y era de justicia que a quienes producían se les ofreciera una vida mejor. Recalcaba la importancia del factor humano para el buen funcionamiento de un servicio con las características de los ferrocarriles. "La gratificación y el aumento de sueldo a los empleados ferroviarios debe exigirse ya que no se les hace ningún favor al otorgárselos por tenerlo demasiado merecido debido a la hermosa labor realiza-

da y el aumento exorbitante del costo de la vida" (56).

La Opinión presagiaba el incremento de los movimientos huelguísticos fundamentada en la decisión del gobierno de reanudar el pago de la deuda externa, suspendido en plena crisis. Crisis que se acentuaba en amplios sectores de la población debido a "la rebaja del valor de la moneda, para favorecer el gran capital,... es una política antisocial, que lejos de fomentar el progreso lo detiene, y que, en vez de aumentar la prosperidad y la riqueza, por la mayor producción, sólo trae malestar y miseria" (57).

6.- Repercusiones de la huelga

El gobierno proclamó que la huelga había fracasado, sin embargo, desde el punto de vista de los trabajadores comprometidos en el conflicto no todo fueron pérdidas. En un inicio se despidió a 39 obreros por su participación activa en la huelga, pero más tarde bajo la presión de sus compañeros y de la opinión pública fueron restablecidos en su puesto. Además, se logró la promesa del pago de la gratificación de 20 días y de la devolución de los descuentos hechos al personal de Vía en 1931 y 1932. La Dirección accedió al traslado del jefe de la maestranza de Concepción y finalmente se comprometió a realizar un estudio de mejoramientos salariales centrado en los sueldos inferiores (58). Probablemente, influía la decisión del Presidente de elevar los salarios de los empleados públicos en un 25% puesto que reconocía que la situación económica

era crítica por la devaluación de la moneda y la consiguiente alza en el costo de la vida.

Para las organizaciones ferroviarias la huelga significó el despertar de los trabajadores, la toma de conciencia de su fuerza y de la justeza de sus peticiones. Organizaciones como la Federación Ferroviaria proclamaron su crecimiento y consolidación en toda la red.

E) La huelga de 1936

1.- Antecedentes

Las relaciones ferroviarios-gobierno durante la administración Alessandri fueron bastante tensas, la agudización de los conflictos alcanzó su punto culminante en dos oportunidades: las huelgas de enero de 1935 y febrero de 1936, siendo ésta última la más conocida. Incluso Alessandri en su libro: Memorias de Gobierno las confunde en el tiempo y solamente nombra la de 1935 pero, en realidad, por las dimensiones y la respuesta del Estado se refería a la de 1936.

Armando Sepúlveda, dirigente de los trabajadores y autor del libro Historia Social de los Ferroviarios apunta que la huelga de febrero de 1936 fue la más intensa e importante por el número de participantes, por su duración y por la repercusión histórica en el proceso social y político de esos años (59).

Esta huelga encontró a los organismos ferroviarios aglutinados alrededor del Frente Unico Relacionador Ferroviario, cuya directiva realizaba gestiones para obtener la solución de algunas peticiones pendientes, entre ellas la del pago de la gratificación anual y otras más que venían agitándose tres años atrás relativas al establecimiento de un salario mínimo de 12 pesos, estabilidad del personal, confección del escalafón donde no existiera, jornada de 8 horas, capacitación y otras reivindicaciones específicas de cada Departamento.

En mayo de 1935 la Empresa aprobó un aumento de sueldo y jornales, aproximadamente de un 10 por ciento, que a pesar de ser discriminatorio en relación al 25 por ciento de los empleados públicos fue finalmente aceptado por los trabajadores bajo la promesa de que sería reconsiderada la equiparación hasta obtener el 25 por ciento de reajuste asignado a los empleados públicos, más una gratificación anual que en el momento de la huelga no había sido hecha efectiva (60).

La respuesta de la Dirección y del Ministro de Fomento fue la de la "tramitación", según palabras de Sepúlveda, acompañada de otras acciones como: impedir la confederación de los sindicatos por medio de la intervención de las Intendencias y la Dirección General de Investigaciones, la designación arbitraria de los consejeros de la Caja de Retiro de los Ferrocarriles, la citación del presidente del Frente Unico y la negativa a recibir a los representantes del Frente Unico. Por lo tanto, la actitud gubernamental fue interpretada como un desafío

por parte de los trabajadores con el propósito de postergar las soluciones hasta el año próximo (61).

A partir del 24 de noviembre de 1935 los ferroviarios realizaron concentraciones simultáneas en toda la red y se tomaron acuerdos relativos a autorizar al Frente Unico la ejecución de paros parciales en todo el país (62). En este contexto anímico el 23 de enero de 1936, ante las insistencias del Frente Unico, la Dirección procedió a separar de sus puestos, sin sumario, a los dirigentes Luis Valenzuela, maquinista de la segunda zona, Alejandro Sánchez, también maquinista de esa zona; René Corvalán y Francisco Cruzat, empleados administrativos. Era la chispa necesaria para encender el conflicto.

El presidente de la República en un telegrama dirigido al Frente Unico ferroviario de la Red Norte que le solicitaba la inmediata reincorporación de sus compañeros, el día 31 de enero, señalaba que: "la separación de los cuatro ferroviarios.... fue acordada por haberlos sorprendido solicitando elementos del ejército para participar en un movimiento subversivo... El gobierno está perfectamente informado de la situación y reprimirá con excepcional energía todo acto de subversión y no entrará siquiera a oír ni discutir ninguna proposición mientras se mantenga la agitación que continúan fomentando algunos sectores del personal ferroviario" (63).

Los trabajadores mantuvieron sus peticiones económicas y la exigencia de reincorporación de sus dirigentes pero bajo el único medio que el gobierno les dejaba: la huelga.

2.- Desarrollo del conflicto

La huelga fue declarada por el Frente Unico a partir del lunes 3 de febrero a las cero horas y según un boletín del F.U.R.F. la paralización fue total en las III y IV zonas. Aspecto que corrobora la información del Mercurio donde se señala que los boletos puestos a la venta del público eran efectivos hasta Talca. Reconoce que durante la mañana del lunes se había presentado a trabajar el 50% por ciento del personal de San Bernardo por desconocimiento, pero que en horas de la tarde se habían sumado al movimiento. Similar situación había ocurrido en San Eugenio. Por lo tanto, en el segundo día de huelga se adhirieron la casi totalidad de los obreros de transporte, un gran porcentaje de los trabajadores de Maestranza, un cuarenta por ciento de los maquinistas y fogoneros de Alameda y en los depósitos, la casi totalidad del personal.

En la primera zona, especialmente en Yungay más del 50 por ciento de los trabajadores se plegaron a la huelga y en Valparaíso, donde el movimiento se había retrasado se realizaban reuniones para conseguir la adhesión. La red norte, en opinión del F.U.R.F., se plegó en la tarde del día 4 (64).

El jueves 6 de febrero, todo indica que la huelga era casi total pues se había adherido un importantísimo sector de la I zona y en el norte, al menos, Coquimbo, Copiapó y Ovalle estaban paralizados. Según El Mercurio, que siempre trató de aminorar los efectos

de la huelga, el día 6 se procedió a contratar maquinistas y fogoneros. Un dato interesante es el que informa que el jueves 6 se sumó a la huelga la Maestranza del Ejército (65).

La información periodística sobre todos los aspectos de la huelga es sumamente contradictoria lo que nos imposibilita determinar la duración de la huelga, no obstante, nos atrevemos a afirmar que se prolongó una semana con una paralización total en la III y IV zona y con aproximadamente un 50% de apoyo en la I y II zona y la red norte. A partir del lunes 10 de febrero gran parte de los trabajadores buscaron la forma de regresar o recuperar sus trabajos (66). Pero sólo el miércoles 12 La Opinión, al parecer, reconoce el fin de la huelga con el titular de la edición denominado "Se acallarón las protestas, pero subsisten los graves problemas económico sociales". Donde en los hechos aceptan el fin de la huelga aunque bajo la permanencia de las causas que la originaron. En la misma página se observa otro título "En la hora de la retirada" donde se apunta lo siguiente "Hemos cumplido una jornada que ha llenado de terror a la burguesía, no hemos alcanzado la victoria, pero debéis estar seguros que ella, vendrá en los próximos meses. No será total pero vendrá. Es la hora de la retirada y cada militante está obligado, más que nunca, a mantener estrecha cohesión en sus filas, la más férrea disciplina y un sentimiento vivo de solidaridad hacia los hermanos caídos, los presos y sus mujeres e hijos".

2.- Desarrollo del conflicto

La huelga fue declarada por el Frente Unico a partir del lunes 3 de febrero a las cero horas y según un boletín del F.U.R.F. la paralización fue total en las III y IV zonas. Aspecto que corrobora la información del Mercurio donde se señala que los boletos puestos a la venta del público eran efectivos hasta Talca. Renocía que durante la mañana del lunes se había presentado a trabajar el 50% por ciento del personal de San Bernardo por desconocimiento, pero que en horas de la tarde se habían sumado al movimiento. Similar situación había ocurrido en San Eugenio. Por lo tanto, en el segundo día de huelga se adhirieron la casi totalidad de los obreros de transporte, un gran porcentaje de los trabajadores de Maestranza, un cuarenta por ciento de los maquinistas y fogoneros de Alameda y en los depósitos, la casi totalidad del personal.

En la primera zona, especialmente en Yungay más del 50 por ciento de los trabajadores se plegaron a la huelga y en Valparaíso, donde el movimiento se había retrasado se realizaban reuniones para conseguir la adhesión. La red norte, en opinión del F.U.R.F., se plegó en la tarde del día 4 (64).

El jueves 6 de febrero, todo indica que la huelga era casi total pues se había adherido un importantísimo sector de la I zona y en el norte, al menos, Coquimbo, Copiapó y Ovalle estaban paralizados. Según El Mercurio, que siempre trató de aminorar los efectos

de la huelga, el día 6 se procedió a contratar maquinistas y fogoneros. Un dato interesante es el que informa que el jueves 6 se sumó a la huelga la Maestranza del Ejército (65).

La información periodística sobre todos los aspectos de la huelga es sumamente contradictoria lo que nos imposibilita determinar la duración de la huelga, no obstante, nos atrevemos a afirmar que se prolongó una semana con una paralización total en la III y IV zona y con aproximadamente un 50% de apoyo en la I y II zona y la red norte. A partir del lunes 10 de febrero gran parte de los trabajadores buscaron la forma de regresar o recuperar sus trabajos (66). Pero sólo el miércoles 12 La Opinión, al parecer, reconoce el fin de la huelga con el titular de la edición denominado "Se acallarón las protestas, pero subsisten los graves problemas económico sociales". Donde en los hechos aceptan el fin de la huelga aunque bajo la permanencia de las causas que la originaron. En la misma página se observa otro título "En la hora de la retirada" donde se apunta lo siguiente "Hemos cumplido una jornada que ha llenado de terror a la burguesía, no hemos alcanzado la victoria, pero debéis estar seguros que ella, vendrá en los próximos meses. No será total pero vendrá. Es la hora de la retirada y cada militante está obligado, más que nunca, a mantener estrecha cohesión en sus filas, la más férrea disciplina y un sentimiento vivo de solidaridad hacia los hermanos caídos, los presos y sus mujeres e hijos".

3.- Respuesta del Estado

Al igual que durante el paro de 1935 la primera medida del gobierno fue la intervención militar de la Empresa de ferrocarriles del Estado, que permaneció al mando del jefe de ingenieros militares coronel Manuel Campos Rencoret. Momentos después el coronel Campos le enviaba al juez militar de Santiago un oficio donde le comunicaba su mandato y que el personal en huelga tenía plazo hasta el 4 de febrero a las 8 horas para presentarse a reasumir funciones, en caso contrario serían puestos a disposición de la justicia militar. Por su parte el Director de Investigaciones adoptó otras medidas complementarias orientadas a liquidar la cabeza del movimiento (67). Los convoyes que pudieron iniciar su recorrido fueron manejados por el regimiento de ferrocarrileros y protegidos por personal militar y de carabineros. Idéntica situación se produjo en las estaciones y para el resguardo de la vía, ya que según la versión del Mercurio los atentados estuvieron a la orden del día para impedir el funcionamiento del servicio. Este aspecto siempre fue negado por los trabajadores quienes responsabilizaban a la Sección de Investigaciones. En todo momento las tropas mantuvieron un estado de alistamiento, con orden de actuar a la primera señal.

El presidente Alessandri y el Ministro de Fomento se reunieron el día 4 con un grupo de dirigentes de Valparaíso, quienes fueron a asegurarles que la I y II zonas no entrarían a la huelga, ocasión que aprovechó el Sr. Ministro para manifestarles que continuaba estudiando todos los antecedentes necesarios para determinar

si procedía un reajuste de sueldos. Aparentemente, por la lectura del Mercurio, el gobierno había roto las negociaciones y los acuerdos al descubrir que los dirigentes máximos del Frente Único Relacionador Ferroviario eran de filiación comunista, por lo que una vez eliminados de las filas de los trabajadores, el gobierno se preocuparía de la gratificación al personal.

Judicialmente, el miércoles 5, se designó un Ministro sumariante para conocer el proceso contra varias personas sindicadas por delito de injurias al Presidente de la República y además, por incitar a la huelga revolucionaria (68).

Una medida importante como elemento desaglutinante al interior de los trabajadores fue la contratación de nuevo personal y el cierre de las maestranzas de San Bernardo y Barón. Sobre esta última se informó que su cierre no consistía en ningún perjuicio para la Empresa, ya que representaba una fuerte economía en su presupuesto y que si no se había procedido a clausurarla había sido solamente "por el espíritu de la superioridad de los ferrocarriles, de no provocar cesantía y perjudicar a los obreros" (69).

El viernes 7 de febrero Investigaciones anunció la detención de numerosos trabajadores, entre ellos "los comunistas que manejaban las huelgas revolucionarias", dirigentes comunistas y socialistas entre los cuales se encontraba Elías Lafferte a quien se le vinculaba a los movimientos huelguistas producidos en el país (70). Al día

siguiente, se anunció la más enérgica represión contra las actividades comunistas, la declaración del estado de sitio por el término de tres meses para las provincias de Aconcagua al sur de la República y la clausura del Congreso. Estas medidas fueron muy criticadas por la oposición por considerar que aumentarían "los abusos de autoridad, la violación de las garantías individuales, las prisiones arbitrarias y la actitud inhumana en Investigaciones". Se consideró que precisamente en momentos de extrema gravedad debía producirse la más estrecha y eficiente cooperación de los poderes públicos, siendo inadmisibles ordenar a los parlamentarios irse a veranear (71).

La persecución se extendió más allá de los dirigentes ferroviarios y sindicales cubriendo a los políticos y periodistas de oposición, la mayoría de los cuales fueron relegados a lugares alejados del país. Unos pocos lograron esconderse, entre ellos Luis Mery, Director de la Opinión, y otros sobre quienes se mantuvieron órdenes de prisión. En un afán de impedir el cierre de la prensa opositora los parlamentarios radicales y de izquierda, que gozaban de fuero parlamentario, se hicieron cargo de las diversas secciones por el tiempo necesario.

Como se desprende del texto las medidas gubernamentales fueron drásticas, profundamente represivas y abarcaron toda la oposición. Situación inaudita por tratarse de un conflicto económico social.

4.- Solidaridad

El Mercurio subestimó toda acción de solidaridad, mientras que La Opinión a partir del martes 4 informó sobre la extensión del conflicto a otros sectores tales como: los panificadores, obreros de la construcción, pintores y otros. En general, durante el transcurso de la huelga, La Opinión publicó sobre múltiples paros de solidaridad y la formación de un Comando Único formado por las grandes centrales : Confederación Nacional de Sindicatos de Chile, Federación Obrera de Chile, Frente Único Relacionador Ferroviario, Unión Relacionadora de Obreros de la Construcción, Frente Nacional de Panificadores, Frente Único Metalúrgico, con el propósito de acordar un plan de acción común en el país (72). Los dirigentes de este Comando fueron detenidos por Investigaciones el jueves 6 de febrero mediante una operación calificada de exitosa.

Por las informaciones de La Opinión y la actitud del gobierno se desprende que, precisamente, una de las diferencias fundamentales con la huelga de 1935 fue la gran solidaridad que se gestó y que no se concentró en Santiago. La huelga ferroviaria fue la causa desencadenante de reivindicaciones latentes en diversos sectores de trabajadores, que se expresaron en manifestaciones de solidaridad y por sus propias peticiones, algunas de las cuales, como las de San Antonio y Valparaíso, no concluyeron con el debilitamiento de la huelga ferroviaria.

Los partidos políticos de la izquierda y los Radicales aunaron sus fuerzas, en todos los frentes, para apoyar y robustecer la huelga. Los periódicos de oposición: La Hora y La Opinión abrieron sus páginas al Frente Unico Relacionador Ferroviario para emitir sus boletines, a los sindicatos y partidos, lo que posibilitó organizar e informar a sus bases. Esto explica la arremetida del gobierno contra la prensa. Los parlamentarios, en la primera semana de la huelga, antes de su clausura, usaron la tribuna para defender a los ferroviarios y una vez en funciones ya concluida la huelga presentaron un proyecto destinado a que la Cámara obligara a la Empresa de Ferrocarriles o al Estado a pagar la gratificación de un 25% sobre el salario, decretada en 1935 para los empleados públicos (73). Por supuesto, el proyecto no obtuvo aprobación en la Cámara debido a la mayoría gubernamental.

5.- La Opinión pública

La opinión pública se forjó una imagen del conflicto ferroviario dependiendo de su situación social, militancia política y medios de comunicación a su acceso.

A través del Mercurio, en un inicio, la Empresa trató de demostrar que los sueldos de los ferroviarios, sin la gratificación del 25%, eran superiores a los de la Administración Pública, sin embargo, el cuadro publicado solo incluyó la nómina de personal hasta el grado 12, cubriendo así solamente los puestos altos. Ade-

más invocaba un conjunto de otras garantías como: el trienal, la Caja de Retiros, Servicio: médico, dental y farmacéutico, habitaciones, hogares ferroviarios, vacaciones, cooperativa y gratificación anual "en caso de que los balances sean favorables" (74).

Un elemento siempre utilizado fue el de la ilegalidad de los conflictos en los servicios del Estado, especialmente en aquellos como los transportes ferroviarios que eran indispensables para la vida de la comunidad. "Reconocer en esos casos el derecho de huelga, sería de parte del Estado, un suicidio, sería negarse a sí mismo y condenarse a la desaparición". La huelga era interpretada como parte integrante de un plan revolucionario destinado a la paralización de la actividad nacional con el fin de "estrangular la nación hasta llegar al estado de revuelta" (75).

Conforme se agigantaba el conflicto más se insistió en el origen comunista, parte integrante de una ofensiva soviética cuyo punto de partida fue la Conferencia del Trabajo, recientemente celebrada en Santiago, donde el tema central del Congreso fue la acción revolucionaria "provocada en sus comienzos por huelgas violentas y paros generales" (76).

Para el Diario Ilustrado, expresión del Partido Conservador y del arzobispado, la huelga ferroviaria tenía carácter revolucionario, obra exclusiva de agitadores profesionales contra los cuales debía emplearse el máximo rigor y era plausible el uso de la fuerza (77).

El sector social representado e influido ideológicamente por La Opinión percibía el origen de la amenazante agitación social en el alto costo de la vida provocado por la política económica del gobierno, en especial, la devaluación de la moneda. "Los trabajadores ya no pueden vivir... y ven que el gobierno nada hace por mejorar sus condiciones" (78). La resolución del gobierno de militarizar la Empresa de los Ferrocarriles fué duramente criticada, "una ilegalidad flagrante... por sustraer al Ejército de sus funciones naturales: la defensa exterior del país". Y ponerlo al servicio de determinada acción política (79).

El movimiento huelguista, aparecía ante dicho periódico como "un movimiento nacional de unidad de las masas populares, que sienten las mismas necesidades y que tienen las mismas aspiraciones que los obreros del riel" (80).

El Frente Unico Relacionador Ferroviario en una declaración publicada en La Opinión, calificaba la actitud del gobierno como una "nueva máquina policial, para desorientar a la opinión pública, engañar a los vacilantes y frustrar la formación del histórico Frente Popular" (81) En suma, la huelga fue, para los ferroviarios organizados, la ocasión que el gobierno necesitaba para desarticular la formación del Frente Popular.

6.- Repercusiones de la huelga

La huelga concluyó con una gran cantidad de trabajadores, dirigentes sindicales y políticos presos o relegados por lo que fue necesario desplegar ayuda económica y jurídica. Asimismo más de seiscientos ferroviarios, entre empleados y obreros fueron lanzados a la cesantía (82). Sin embargo, las organizaciones ferroviarias continuaron en un proceso unitario que se extendió a otros sectores y capas de la población hasta culminar en la formación del Frente Popular.

El conflicto ferroviario y todo el movimiento huelguístico que se gestó a su alrededor condujeron a la unidad de todos los partidos opositores. La política represiva resultó ser, desde la perspectiva de los intereses gubernamentales, la peor de las políticas. Fue una de las causas que facilitaron la llegada al poder de la candidatura de don Pedro Aguirre Cerda, representante del Frente Popular, y de la implantación de un nuevo modelo de desarrollo económico social.

CITAS Y NOTASCapítulo II

- (1) Los datos familiares y políticos del expresidente don Arturo Alessandri fueron tomados de los siguientes libros y artículos. No los citaremos por repetirse en los autores.

Orrego Claudio, "Don Arturo Alessandri Palma: el personaje en la historia de su tiempo". En : Siete ensayos sobre Arturo Alessandri. Santiago, Instituto Chileno de Estudios Humanísticos. 1979, pp. 15-50

Donoso Ricardo, Alessandri agitador y demoleador. II tomos, México, Fondo de Cultura Económica, 1952.

Donoso es un crítico muy severo de las actuaciones políticas de don Arturo Alessandri.

Alessandri Palma, Arturo. Recuerdos de gobierno. III tomos. Editorial Nascimento, 1967

- (2) Biblioteca América. Sección Chilena. El presidente Alessandri y su gobierno. Santiago. Imprenta Gutemberg, 1926 pp. 4 98-499.
- (3) Cruz Barros Nicolás "El nacimiento de un líder político". En: Siete Ensayos sobre Arturo Alessandri, pp. 140-160

- (4) Atría Raúl. "Tensiones políticas y crisis económica: el caso chileno 1920-1938. En : Estudios Sociales, Santiago, Corporación de Promoción Universitaria, Nº 1, marzo, 1973. p. 48
- (5) Hacemos especial referencia a los vínculos afectivos porque en su obra Recuerdos de Gobierno, Alessandri apela constantemente al afecto y al cariño como instrumento para resolver los grandes problemas o explicarse las actitudes políticas de las personas. Véase por ejemplo: II Tomo: p. 43 y 270; III Tomo pp. 84-85 y 90-91
- (6) El Mercurio, 5 de octubre de 1932. Carta enviada por Alessandri al Partido Radical agradeciendo la adhesión a su candidatura.
- (7) El Mercurio, 23 de octubre de 1932. Discuso de Alessandri durante la campaña electoral.
- (8) Correa Sofía. "Arturo Alessandri y los partidos políticos en su segunda administración" En: Siete ensayos sobre Arturo Alessandri P. p, 437
- (9) Ibid, p, 437. La Milicia Republicana llegó a contar con cerca de 50.000 hombres armados y entrenados.
- (10) Sumamente bochornosos fueron los incidentes relacionados con la destrucción del diario La Opinión (5-7-1934), la requisación ilegal de la revista Topaze y la persecución y destierro sufrido por muchos periodistas. Hechos bien documentados en el libro de Ricardo Donoso, op.cit., 1952

- (11) Véase al respecto a Donoso, op cit, II tomo pp. 237-238
- (12) Benavides Leopoldo. "El período 1932-1952". Material docente sobre historia de Chile. Santiago. FLACSO, 1985, p.20
- (13) Véase al respecto: Marfán, Manuel. "Politica reactivadoras y recesión externa: Chile 1929-1938" En: Perspectivas históricas de la economía chilena: del siglo XIX a la crisis del 30. Santiago, Colección Estudios CIEPLAN. Nº 12, marzo 1984, pp. 99-111
- (14) Justicia, 15 de agosto de 1931 p.7
Justicia, 2 de marzo de 1932 p.1
- (15) Justicia, 5 de enero de 1933 p. 3
- (16) Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933, p.2
- (17) Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933 p. 2
Acción ferroviaria, 8 de octubre de 1933, p.1
Acción ferroviaria, 25 de junio de 1933, p.2
- (18) Acción ferroviaria, 23 de julio de 1933, p. 1
- (19) Acción ferroviaria, 25 de junio de 1933, p.1
Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933, p.2
Acción ferroviaria, 27 de agosto de 1933, pp. 2-7

- (20) Acción ferroviaria, 23 de julio de 1933, p.2
Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933 p. 2
- (21) Acción ferroviaria, 11 de junio de 1933, p. 2
Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933, p. 5
El Riel, 30 de noviembre de 1935 p. 2
- (22) Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933 p. 5
- (23) Acción ferroviaria, 11 de abril de 1934, p. 2
- (24) Acción ferroviaria, noviembre de 1933 p. 3
- (25) Acción ferroviaria, octubre de 1934 p. 3
- (26) Acción ferroviaria, mayo de 1935 p.2
- (27) Justicia, agosto de 1935, p.2
- (28) Acción ferroviaria, 9 de septiembre de 1934
- (29) Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933, p. 1
El Riel, 12 de noviembre de 1933 p. 1
- (30) Guadagni, Aldo. La fuerza de trabajo en Chile 1930-1960 Santiago. Universidad de Chile. Escuela de Estudios Económicos Latinoamericanos para graduados, 1961 p. 44.
- (31) Acción ferroviaria, 19 de noviembre de 1933 p.2

- (32) Acción ferroviaria, 11 de junio de 1933, p.1
Acción ferroviaria, 9 de julio de 1933 p. 1
- (33) El Riel, 29 de junio de 1935, p. 2
- (34) Justicia, junio de 1935, pp. 2-3
- (35) Acción ferroviaria, 8 de junio de 1933 p.1
Acción ferroviaria, 19 de noviembre de 1933 p.2
Acción ferroviaria, 8 de octubre de 1933 p. 1
- (36) Acción ferroviaria, junio de 1935, p.2
- (37) El Riel, 10 de diciembre de 1933 p. 1
- (38) El Riel, 10 de diciembre de 1933 p. 4
- (39) Justicia, 23 de febrero de 1933 p. 3
- (40) El Riel, 3 de noviembre de 1934, pp. 1 y 4
El Riel, 12 de noviembre de 1933, p.2
Justicia, 15 de abril de 1933 p. 2
Acción ferroviaria, 13 de agosto de 1933
Acción ferroviaria, 9 de junio de 1934 p. 1
- (41) En diciembre de 1933 después de hacer entrega al gobierno y la Dirección de un pliego de peticiones los trabajadores decidieron concentrarse en la Estación Central y desfilar por la Alameda. La actitud del gobierno fue prohibir la concentración valiéndose de una epidemia de tifus exantemático, orden que no acataron los ferroviarios por lo que las fuerzas de ca-

bineros trataron de disolverlos a golpes y caballos. Arrebataron y despedazaron los estandartes y el resultado final fue un importante número de heridos y presos.

El Riel, 10 de junio de 1934 p. 5

Justicia, 9 de junio de 1934 p. 5

- (42) El Riel, 29 de abril de 1934, p.1
- (43) El Riel, 29 de abril de 1934, p.2
- (44) El Riel, 3 de noviembre de 1934 p. 2
- (45) El Riel, 20 de junio de 1935, p.1
- (46) El Riel, 29 de noviembre de 1935. p.1
- (47) Acción ferroviaria, febrero de 1935, p. 2
- (48) Acción ferroviaria, febrero de 1935, p. 2
La Opinión, martes 15 de febrero de 1935 p. 1
- (49) El Mercurio, 18 de enero de 1935 p. 1
- (50) Esta versión aparece en El Diario Ilustrado del 15 de enero de 1935. p. 1
- (51) El Diario Ilustrado, 15 de enero de 1935 p. 1
- (52) El Diario Ilustrado, 15 de enero de 1935 p.1
El Mercurio, 15 de enero de 1935, p.1
La Opinión, 15 de enero de 1935, p.1

- (53) Acción ferroviaria, febrero de 1935, p.1
- (54) El Diario Ilustrado, 17 de enero de 1935 p. 1
- (55) La Patria, 16 y 17 de enero de 1935, p. 3
- (56) La Opinión, 16 de enero de 1935 p. 3
- (57) La Opinión, 15 de enero de 1935, p.3
- (58) Acción ferroviaria, febrero de 1935, p.1
- (59) Sepúlveda, Armando. Historia social de los ferroviarios.
Santiago, Imprenta Siglo XX, p. 79
- (60) Acción ferroviaria, septiembre de 1935, p.1
- (61) El Riel, 30 de noviembre de 1935, p.1
- (62) El Riel, enero de 1936 p.3
- (63) El Mercurio, 1 de febrero de 1936, p 11
- (64) La Opinión, 4 de febrero de 1936, p. 3
- (65) La Opinión, 7 de febrero de 1936, p 3
- (66) Para obtener dos visiones sobre la huelga véase:
El Mercurio y La Opinión a partir del lunes 3 de
febrero hasta el miércoles 12 de ese mes.

- (67) El Mercurio, 4 de febrero de 1936 pp 7-9
- (68) El Mercurio, 5 de febrero de 1936, p 11
- (69) El Mercurio, 7 de febrero de 1936, p 11
- (70) El Mercurio, 7 de febrero de 1936, p. 13
- (71) El Mercurio, 8 de febrero de 1936, p.11
La Opinión, 8 de febrero de 1936, p.3
- (72) La Opinión, 4 de febrero de 1936, p.1
- (73) El Riel, 17 de agosto de 1936 p. 4
- (74) El Mercurio, 2 de febrero de 1936, p. 21
- (75) El Mercurio, 5 de febrero de 1936, p 3
- (76) El Mercurio, 8 de febrero de 1936, p.1 y p. 3
- (77) El Mercurio, 10 de febrero de 1936, p.1
- (78) La Opinión, 3 de febrero de 1936,p.3
- (79) La Opinión, 5 de febrero de 1936 p. 3
- (80) La Opinión, 7 de febrero de 1936, p.3
- (81) La Opinión, 1 de marzo de 1936, p.1
- (82) Véase anexo con la lista de los despedidos y las secciones a que pertenecían.

EL FRENTE POPULAR Y LOS TRABAJADORES
FERROVIARIOS

A) El Frente Popular

El Frente Popular fue el resultado de una alianza social y política entre los sectores medios y populares expresados en los partidos: Radical, Socialista y Comunista que se fue articulando a través de objetivos electorales, que culminaron con el triunfo electoral de Pedro Aguirre Cerda en las elecciones presidenciales de octubre de 1938.

La creación y consolidación del Frente Popular fue el producto de condiciones nacionales e internacionales. No obstante, que lo fundamental fue el desarrollo de la dinámica del proceso socio-político chileno, es imposible dejar de lado el contexto histórico internacional. El período de entreguerras fue marcado por el enfrentamiento definitivo del mundo democrático, junto con la U.R.S.S., en contra del fascismo. Después que Hitler asumió el poder en Alemania en enero de 1933, tanto los países occidentales como la U.R.S.S. se dieron cuenta del peligro que el nazifascismo representaba para el desarrollo de las democracias y la construcción del socialismo. En una mirada retrospectiva a la década del 30 se puede afirmar que si bien el mundo occidental había tomado conciencia del significado de la revolución de octubre le fue más di-

fícil percibir las consecuencias que podía acarrear para la paz mundial el éxito de los movimientos nacionalsocialistas. Los Partidos Comunistas aglutinados en la III Internacional, después de muchos errores en su tarea de frenar el fascismo, fueron capaces de estructurar una concepción política: "los frentes populares" como contrapartida a la necesidad de crear la unidad de todas las fuerzas antifascistas.

Comunistas franceses e italianos eran partidarios de que el movimiento comunista internacional cambiara su línea política orientada a la consecución de la Revolución Socialista y lanzara un proyecto político de unión de todas las fuerzas populares para la superación de la crisis económica y el triunfo de la lucha antifascista. Los franceses temían que en su país se repitiera la experiencia alemana o italiana, ya que en febrero de 1934 la extrema derecha había estado muy cerca del golpe militar.

En estas condiciones se preparaba en Moscú el VII Congreso de la Internacional Comunista que se inauguró el 25 de julio de 1935 donde se adoptó la tesis del Frente Popular en todo el mundo. Probablemente esto implicó un debate profundo por el peso histórico del período anterior, las opiniones de destacados líderes del comunismo internacional acostumbrados a la clandestinidad, al enfrentamiento violento y a la desconfianza, particularmente hacia los partidos socialistas. A estos comunistas les era muy difícil aceptar la defensa de instituciones propias de la democracia parlamentaria, que ellos siempre

habían calificado como un instrumento de la burguesía, para la dominación del proletariado (1)

Las principales temáticas del VII Congreso de la Internacional Comunista fueron las siguientes:

1.- La lucha por la unidad de la clase obrera contra la ofensiva del fascismo.

2.- El fascismo, fundamentalmente el alemán es el enemigo más temible y más cruel que han tenido hasta entonces los movimientos obreros y democráticos.

3.- El fascismo se opone a la democracia burguesa, encerrando un profundo peligro para las democracias parlamentarias.

4.- Las masas trabajadoras de los países capitalistas tendrán que escoger entre la democracia burguesa y el terror fascista, y no entre la dictadura del proletariado y la democracia burguesa.

5.- El partido comunista en su lucha antifascista se pronuncia por un frente único con los socialistas, los anarquistas así como con la mayoría de la población: el proletariado, el campesinado, la pequeña burguesía urbana, los artesanos, los trabajadores intelectuales unidos bajo un Frente Popular.

6.- El partido comunista debe poner dos condiciones para esta unidad: a) práctica de la lucha de clases y b) respeto a la democracia sindical.

7.- La línea del VII Congreso está fundamentada en la teoría leninista de la correlación entre la lucha por la democracia y la lucha por el socialismo.

8.- Los partidos comunistas unen su lucha a las tradiciones revolucionarias de su pueblo y declaran que las formas nacionales que reviste la lucha de clases del movimiento obrero, en los diferentes países, no están en contradicción con el internacionalismo proletario.

9.- El gobierno de frente único, solamente representaría una forma de transición, una etapa, en la profundización democrática que conduce al socialismo.

10.- El VII Congreso se pronuncia contra las guerras, a las cuales considera un producto de las relaciones internacionales capitalistas.

11.- La tarea más importante de los comunistas en los países coloniales y semi coloniales consiste en la labor de creación del frente popular antimperialista.

12.- Todos los obreros del mundo tienen como deber combatir unidos a los enemigos de la U.R.S.S. (2).

Muchos fueron los dirigentes que se destacaron en este Congreso: Manuilsky (U.R.S.S.), Togliatti Italia), Thorez (Francia) pero fue Dimitroff (Bulgaria) quien propuso las consignas más concretas para el rompimiento con el sectarismo y por la formación de un frente amplio

con los partidos que expresaban los intereses de un sector del proletariado, al que no habían llegado los comunistas, las capas medias y el campesinado. Para Dimitroff el contenido y las formas del frente único debían tener como punto de partida la defensa de los intereses económicos y políticos inmediatos de los trabajadores. El desarrollo de la lucha conjunta por descargar de un modo efectivo las consecuencias de la crisis sobre las espaldas de la clase dominante. Por la defensa de las conquistas y derechos de los trabajadores, contra la liquidación de las libertades democráticas burguesas y finalmente, la lucha contra el peligro cada vez más inminente de una segunda guerra mundial, lucha que dificultaría la preparación de esta guerra (3).

En mayo de 1936 el Frente Popular triunfaba en las elecciones parlamentarias de Francia, y se formaba un gabinete bajo la dirección de un socialista, sin la participación del Partido Comunista que no quiso compartir tareas de gobierno. El Frente Popular también triunfó en las elecciones parlamentarias en España, aunque a los cuatro meses el Ejército se sublevaba y estallaba la guerra civil.

En Chile, el Partido Comunista hasta la Conferencia Nacional de 1933, propuso la Revolución Obrera y Campesina y la instauración de la dictadura del proletariado en forma de SOVIETS como tarea inmediata. No obstante, durante la dictadura de Carlos Ibáñez del Campo, se alejó de esa concepción al difundir, en 1928, la "Plataforma de Reivindicaciones Inmediatas contra la Dictadura militar Fascista de Carlos Ibáñez". En dicha plataforma pro-

ponía la creación de un Frente amplio, con inclusión de los sectores medios, para enfrentar la dictadura; "la organización de un Frente Unico de todas las organizaciones obreras y núcleos intelectuales y de la clase media para derribar la dictadura militar fascista gestada y sostenida por el imperialismo capitalista y en particular, el norteamericano; creación de un gobierno popular-democrático con intervención directa de las organizaciones obreras y campesinas; amnistía política, reivindicaciones de salarios, auxilios de cesantía, vejez, accidentes, etc; y, supresión del latifundio, distribución de las tierras de los grandes terratenientes y del Estado entre los campesinos pobres" (4).

De lo anterior se desprende que el paso de la concepción del Frente Unico Proletario y la Revolución Socialista a la concepción del Frente Popular y la conquista de la Revolución Democrática burguesa pasó por un proceso de nuevos intentos por interpretar la realidad y de una profunda autocrítica derivada de las consecuencias políticas de la línea anterior.

"El Frente Unico (del proletariado) olvidaba que el poder de las clases dominantes no solo radica en su número sino en su calidad de dominantes, olvidaba considerar que los trabajadores no son espontáneamente revolucionarios solo por el hecho de ser oprimidos, olvidaba que la lucha de clases es compleja, que las clases dirigentes suelen tener profundas contradicciones entre sí. Olvidaba que las clases oprimidas suelen aparecer divididas como proyección del diverso grado de su concien-

cia de clase, olvidaba que el partido debía necesariamente robustecer la potencia del proletariado cuyo requisito era producir la estrecha alianza obrero campesina" (5). En consecuencia, el Partido Comunista reconocía que los errores en la línea política le habían impedido transformarse en un partido de masas. Abandonaba el criterio de que el capitalismo era un sistema económico social agonizante y se inclinaba por la concepción de las etapas, aquella que establecía la necesidad de un momento democrático burgués. La nueva línea consideraba culminar las tareas de modernización e industrialización que correspondían al capitalismo, antes que fuera posible pensar en una etapa superior de organización (6).

En 1935, cuando el VII Congreso de la Internacional Comunista lanzó la consigna de los "frentes populares" y con la referencia del Frente Popular en Francia, el Partido Comunista perfeccionó las resoluciones de la Conferencia Nacional de 1933 se abocó a la tarea de reconstruir la unidad sindical del proletariado chileno y hacia el logro de una concertación con el Partido Radical y el Partido Socialista en la perspectiva de un gobierno de Frente Amplio. De este modo se iniciaba la etapa de "estatalidad de la política" de la izquierda, interrumpida en 1973 (7).

La concreción del Frente Popular fue posibilitada por las particulares condiciones sociales, económicas y políticas de Chile en la década del treinta. La agudización de los viejos problemas provocada por la crisis económica del treinta obligó a los partidos a buscar

una salida política a la crisis, a ofrecer una respuesta a los grupos sociales emergentes que buscaban un espacio político para impulsar un nuevo proyecto de sociedad.

La administración Alessandri (1932-1938) contribuyó a profundizar la polarización política. Estuvo marcada por el desmejoramiento de los niveles de vida de los trabajadores y una constante represión. Representó fielmente los intereses de la derecha política alejando así el apoyo de los radicales quienes buscaron la alianza con las organizaciones de izquierda. Situación que se ahondó cuando el gobierno impulsó la candidatura del Ministro Ross, a quien la oposición responsabilizaba como el artífice de una política económica que no prestaba atención a los urgentes problemas sociales. En consecuencia, la formación del Frente Popular se encuentra íntimamente ligada a la ruptura del Partido Radical con Alessandri que lo llevó inevitablemente a un acercamiento con la izquierda socialista y comunista (8).

En relación a los socialistas, el otro partido determinante en la representación política de los sectores medios y populares, su fundación fue precisamente un producto de esa década: 1933. Constituía un partido bastante heterogéneo en su referente ideológico, puesto que su surgimiento fue el resultado de la fusión de diversos grupos con diferentes tradiciones ideológicas y doctrinales. Unos provenían del anarquismo, otros se identificaban con el aprismo, el troskismo y también del marxismo. Asimismo un sector se vinculaba a los masones. En su declaración de principios dejaba establecido que el Partido reconocía al

marxismo como método de interpretación de la realidad "rectificado y enriquecido por todos los aportes científicos del constante devenir social" (9).

La tesis central de los socialistas, clave en la estructuración del Frente Popular, visualizaba al Estado como un agente del desarrollo social, capaz de promover la planificación, la industrialización, el crédito, la reforma agraria, la creación de estancos, el control del comercio exterior, de los precios, el mejoramiento de los salarios y la seguridad social. El Partido Socialista rehusó colaborar con Alessandri y a fines de 1934 constituyó el Block de Izquierda. Mantuvo reservas frente a Radicales y Comunistas, sin embargo, en diciembre de 1936 contribuyó a forjar la unidad sindical y posteriormente, renunció a la candidatura de su líder Marmaduke Grove para apoyar a Pedro Aguirre Cerda en la Convención de Izquierdas de 1938 (10).

El partido Radical era el más antiguo de los que conformaron el Frente Popular, fue siempre un importante vocero de los grupos medios, aunque en sus filas también se encontraban hacendados del sur quienes abanderizaron las posiciones más conservadoras y fueron los más reacios a romper su "lealtad personal" con el gobierno de Alessandri. Dos factores los acercaron a la izquierda: el distanciamiento de Alessandri, que ya hemos comentado, su desacuerdo con la existencia y desarrollo de las Milicias Republicanas, las trabas a las libertades públicas y de prensa, su recíproco antagonismo con Ross y la no aceptación de ciertos negocios. Por otra parte, internamente se fue desarrollando un sector profundamente reformista que se hizo presente en las

convenciones de 1931 y 1933. De ese modo se distanció de los liberales, antiguos aliados, quienes empezaron a percibirlos como una amenaza. La propuesta del Frente Popular caló bien en amplios sectores del radicalismo quienes también fueron vejados y perseguidos durante la administración Alessandri. Fue reforzada por factores del momento como el empecinamiento gobiernista de llevar a Ross a la presidencia, así como por la posibilidad de acceder al poder en una alianza en la que por razones de correlación de fuerzas salían ampliamente beneficiados.

Días después de concluida, bajo la fuerza de la represión la huelga ferroviaria de 1936, la Asamblea Radical de Santiago aprobaba por aclamación un voto presentado por Justiniano Sotomayor, diputado, para iniciar la formación del Frente Popular, que en sus palabras, sería de gran trascendencia para el país por su carácter anti reaccionario y anti-imperialista. Entre los considerandos se señalaba:

1.- Que el Frente Popular acaba de obtener en España un gran triunfo, necesario para salvar la libertad y la República.

2.- Que en Francia el Frente Popular ha derribado al gobierno profascista y unificado al pueblo alrededor de la bandera de las conquistas democráticas y la paz mundial.

3.- Que en China la guerra popular por la independencia nacional y contra el asalto del imperialismo japonés se realiza con éxito sobre la base del amplio Frente Popular Anti imperialista.

4.- Que en Brasil la Alianza Nacional Libertadora ha organizado un poderoso movimiento popular que ha conseguido conquistar partes del ejército y la marina a la causa nacional.

5.- Que en México el movimiento de unificación encabezado por el Presidente Cárdenas obtiene posiciones decisivas en la lucha contra el imperialismo y la reacción y abre así el horizonte hacia el progreso social.

6.- Que el pueblo del Paraguay ha derribado con el apoyo del ejército un gobierno vendido al capitalismo extranjero.

7.- Que en Venezuela se conformó un movimiento irresistible en defensa de la libertad de prensa y la democracia, aplastando para siempre la siniestra herencia de Vicente Gómez quien tiranizó a ese país durante treinta años.

8.- Que en Cuba, Argentina, Colombia y Ecuador, la idea del Frente Popular gana el alma de las muchedumbres que ven en él el único camino para asegurar el pan, la tierra y la libertad.

9.- Que esta incontenible ola unitaria que atraviesa el mundo para millones de seres humanos que sufren los tormentos del hambre y la reacción y sienten la amenaza de la guerra y el fascismo, constituye la suprema esperanza y el supremo grito de liberación, mostrando que esta corriente mundial triunfará inevitablemente salvando a la humanidad del abismo.

10.- Que el movimiento de emancipación que conmueve a nuestra América india, tiene también manifestaciones en Chile, pues se presencia aquí un magnífico despertar del país que demuestra que el pueblo chileno anhela ardientemente, fervorosa, apasionadamente el Frente Popular.

11.- Que la Asamblea Radical por Santiago constituyó el año pasado -1935- el Frente Popular con diversas organizaciones de izquierda, el cual se disgregó por causas que no son de su responsabilidad.

12.- Que las Asambleas Radicales de Chillán, Aconcagua, Rancagua y otras han expresado ya su aspiración de reagrupar a todo el pueblo alrededor de una bandera de lucha contra el conquistador extranjero y sus mercenarios agentes chilenos, y en Temuco se creó recientemente el Frente de Salvación Nacional.

13.- Que las Fuerzas Nuevas Radicales- con una clarividencia y decisión que les honra altamente- han constituido el Comando Único de la Juventud con la juventud de los partidos: Socialista, Radical-Socialista, Democrático y Comunista bajo el lema: "Por una juventud libre en un Chile libre".

14.- Que en los partidos Liberal y Demócrata empiezan a cristalizarse corrientes políticas que adoptan posiciones de defensa nacional y democrática, como lo prueban las brillantes actitudes de los señores del Río, Planells y otros.

15.- Que en el trabajo parlamentario se ha formado de hecho un Frente Popular entre todos los partidos de izquierda, al combatir la penetración del imperialismo (acuerdo Ross-Calder) y al defender las libertades contando incluso con el apoyo de prestigiosos parlamentarios de derecha.

16.- Que la Liga de los Derechos del Hombre ha surgido como la expresión del anhelo de unir al pueblo para la defensa de las víctimas de la reacción y la lucha anti-imperialista.

17.- Que la clase obrera ha dado un paso histórico de la más grande trascendencia nacional al sellar el Comando Unico Sindical para defender las reivindicaciones proletarias, y se ha comprometido a realizar a breve plazo la Central Unica del proletariado chileno.

18.- Que la heroica batalla de los obreros y empleados ferroviarios, el movimiento del Frente Unico Obrero, de la Unidad Sindical y de la Unidad Popular ha recibido un impulso gigantesco que necesariamente debe cristalizarse hoy en un amplio y vigoroso Frente Popular, sin el cual es imposible la victoria.

Teniendo en consideración, además:

1.- Que el Partido Radical -por su programa, por sus gloriosas tradiciones y por su composición social- es un partido eminentemente popular y por lo tanto está en la obligación ineludible de defender, cueste lo que cueste los intereses nacionales y los derechos del pueblo.

2.- Que de acuerdo con las resoluciones de la Convención de Viña del Mar, nuestro partido reconoce la lucha de clases y frente a ella se coloca, sin vacilaciones, al lado de las reivindicaciones del proletariado y de todos los humildes que tienen hambre y sed de justicia y libertad.

3.- Que las riquezas fundamentales del país han pasado a manos del capitalismo extranjero, el cual disfruta de privilegios irritantes, no cumple con las leyes nacionales y aniquila y humilla al país y al pueblo en interés de un grupo de parásitos internacionales sin conciencia.

4.- Que la esclavización de Chile al conquistador extranjero sólo ha sido posible por la traición de una oligarquía reaccionaria y vendida al oro de Londres y Nueva York, que se mantiene en el poder por la enorme división en que se encuentra el pueblo chileno y por la instauración mediante un Estado de Sitio inconstitucional, de una dictadura reaccionaria y anti nacional, suprimiendo todas las libertades conquistadas en heroica lid por nuestros antepasados.

5.- Que constituye una impostergable necesidad nacional salvar al proletariado, a los campesinos y a todo el pueblo de las consecuencias destructivas del hambre, la miseria y las enfermedades, de la ignominia, del analfabetismo y la incultura y del fardo aplastante de impuestos usurarios, así como salvar al comercio, a la industria nacional y a la agricultura de la ruina a que están condenados por la nefasta política del gobierno.

La Asamblea Radical de Santiago,
acuerda:

1.- Que su aspiración más ferviente es la inmediata formación de un amplio Frente Popular Anti-Imperialista y Anti-Reaccionario.

2.- Que solicita que la Junta Central del Partido tome sin pérdida de tiempo la iniciativa de la creación del Frente Popular, invitando a los partidos del Block de Izquierda, al Partido Comunista, a las organizaciones de obreros, empleados, campesinos, artesanos, estudiantes, profesionales, intelectuales, a las asociaciones culturales y deportivas y a todos los hombres y mujeres honestos y leales al país, sin distinción de ideologías ni creencias religiosas, como un vasto movimiento de todo el pueblo en su irrevocable decisión de luchar por la liberación nacional, por las libertades democráticas y por el mejoramiento y dignificación de las masas trabajadoras.

3.- Que ordena al Delegado de esta Asamblea ante la Junta Central y a los diputados de Santiago que sean ante esa Junta los sinceros y enérgicos portavoces y defensores de esta resolución que interpreta el sentir popular.

4.- Que hace un llamado cordial a todos los hombres dignos, honrados y valientes que militan en los partidos de derecha para que imiten la actitud de Río y Planells, quienes por encima de las transitorias conveniencias personales han sabido comprender el momento histórico presente:

5.- Que convocará próximamente a una amplia asamblea popular de todos los partidos de izquierda y a todas las organizaciones obreras y populares a fin de crear luego el Comité de Santiago del Frente Popular, y

6.- Que insinúa a las demás asambleas Radicales del país la conveniencia de pronunciarse respecto a esta resolución y comunicar sus decisiones a la Junta Central, debiendo transcribirse el texto de esta resolución a todas las Asambleas Radicales del país comprometiéndose de inmediato a desarrollar en Santiago actividades en este sentido (11).

El texto anterior, transcrito casi literalmente, confirma las tesis expuestas. En la formación del Frente Popular se conjugaron elementos externos e internos. Obsérvese la alusión a los procesos liberadores en España, Francia, China, Brasil, México, Paraguay, Venezuela, Cuba, Argentina, Colombia y Ecuador, todos ellos orientados bajo peculiares características. Estábamos en presencia de una de las crisis más profundas del sistema capitalista. Nuevos sectores sociales pujaban por obtener una cuota de poder en la dirección de la sociedad. La crisis había agudizado los viejos problemas y, de alguna manera, contribuía a fortalecer la conciencia política de vastos sectores que buscaban una vía antioligárquica y antimperialista como respuesta a la situación de miseria, atraso y dependencia. Era también la toma de conciencia frente al fascismo, de su acción demoledora sobre las conquistas democráticas y la paz mundial. Toma de conciencia un tanto tardía porque el fascismo había obtenido importantes triunfos en

Europa: en Italia y Alemania, los más significativos y se extendía en el mundo. En Chile, el nacionalsocialismo ya era una realidad, un elemento clave en el alza de la tensión social. Por otra parte se hace referencia a que en el año anterior -1935 - se había constituido el Frente Popular, sin embargo, por diversas razones no logró estructurarse. En agosto de 1935, el Partido Comunista había llamado a la formación del Frente Popular, propuesto en el "Manifiesto al Pueblo de Chile", pero no se concretó, no estaban dadas todas las condiciones, aquellas que surgen de la dinámica interna de los procesos sociales (12). No fue fácil limpiar el camino de "todos los escrúpulos que se manifestaban contra el entendimiento con los comunistas". Por esa razón no fue aceptado el ingreso del Partido Comunista al Block de Izquierda, lo que de hecho constituyó un retraso en la formación del Frente Popular (13). El texto al hablar de "la fuerzas nuevas radicales" evidencia el radicalismo político: ideológico y doctrinario que ha sufrido el Partido Radical, tómease en cuenta que el acuerdo corresponde a la Asamblea Radical de Santiago, compuesta preferentemente por capas medias, las portadoras de las posiciones más avanzadas en el seno del Partido. Se hace referencia a la Convención de Viña del Mar donde después de una larga discusión se impuso la posición que reconocía la existencia de la lucha de clases y tomaba opción por los desposeídos. En relación a aquellas instancias en que fue madurando, en la práctica, el Frente Popular se nombra: la constitución del Comando Unico de la Juventud, el trabajo parlamentario conjunto de la oposición a la administración Alessandri y la formación del Comando Unico Sindical, surgido al calor de la huelga ferroviaria de 1936, punto de partida para

el logro de la unidad sindical. Entre líneas podría leerse que, sin embargo, no todos los radicales apoyaban el Frente Popular, todavía existían algunas resistencias porque " se ordena al delegado de esta Asamblea ante la Junta Central y a los diputados de Santiago que sean enérgicos portavoces y defensores de ésta resolución, que interpreta el sentir popular". Un mes más tarde la Junta Central aprobó la idea del Frente como coalición electoral.

La huelga ferroviaria de 1936, por su dimensión nacional y por la actitud del Ejecutivo constituyó una coyuntura esencial para disipar las resquemores y fortalecer los procesos unitarios. Por otra parte, en enero de 1936 el Partido Socialista celebró su III Congreso y en él triunfó la posición antifrentista que sostenía que éste en la práctica revitalizaría al Partido Radical, y que toda política popular quedaría subordinada a la de la pequeña burguesía y la burguesía, expreadas por el Radicalismo. Un mes después de concluida la huelga de los ferroviarios, los socialistas de Santiago hicieron un llamado al Partido Comunista y al Partido Radical para que ingresaran al Block de Izquierda y en diciembre de 1936 contribuyó a plasmar la unidad sindical. El Congreso Socialista de mayo de 1937 se manifestó mayoritariamente por el Frente Popular, pero bajo la candidatura presidencial de Marmaduke Grove, (14) lo que de hecho era un impedimento para la concreción electoral en las presidenciales de 1938, por la decisión del Partido Radical de que el candidato frentista debía ser un radical. Sin embargo, este obstáculo fue posteriormente eliminado.

En abril de 1936, para la elección senatorial extraordinaria por Cautín y Bío Bío el Frente Popular debutó como coalición electoral permitiendo el triunfo de Cristóbal Saénz, radical, contra el candidato gobiernista. En marzo de 1937, los partidos integrantes del Frente llevaron lista común a las elecciones parlamentarias, donde los resultados no fueron los mejores, sin embargo, pese a algunas dudas al interior del Partido Radical, el Frente Popular se consolidó como una salida política para el país (15). En abril de 1938, se celebró la Convención del Frente Popular y fue proclamado Pedro Aguirre Cerda, candidato radical, como el abanderado que llevaría al Frente Popular a la conquista del poder.

B.- El Frente Popular y el movimiento obrero.

A fines de 1934 el movimiento sindical se encontraba escindido en tres vertientes: la Federación Obrera de Chile cuya dirigencia era de filiación comunista, la Confederación General del Trabajo que recogía las tradiciones anarquistas y la Confederación General de Sindicatos, la cual contaba con un importante componente de sindicatos legales y era influida por el Partido Socialista. A la vez existían algunos sindicatos independientes tales como las organizaciones ferroviarias (16). En diciembre de 1936, después de las experiencias recogidas en diversas huelgas, especialmente las ferroviarias que asumieron carácter nacional y provocaron la gestación de múltiples huelgas de solidaridad, la Federación Obrera de Chile y la Confederación General de Sindicatos, más algunos

Desde la perspectiva de los trabajadores, la unidad era fundamental para dar vida al Programa del Frente Popular (17). En consecuencia, como el principal instrumento de lucha, capaz de convertir a los trabajadores en una importante fuerza social con posibilidad de presión sobre la sociedad. Complementariamente, la

sindicatos independientes decidieron unirse en la Confederación de Trabajadores de Chile (C.T.C.H.). Los anarcosindicalistas continuaron separados en la Confederación General de Trabajadores.

La constitución de la Confederación de Trabajadores de Chile, se encuentra ligada a los acercamientos entre socialistas y comunistas, favorecidos como se ha apuntado anteriormente por los efectos de los movimientos huelguísticos que proporcionaron la expresión nacional de la protesta obrera y la unificación social y política de la oposición bajo la administración Alessandri (17).

La CTCH se convirtió en un actor social importante al vincularse orgánicamente al proyecto político del Frente Popular y al contribuir a su victoria. Para los trabajadores organizados, el triunfo del Frente Popular abrió grandes expectativas respecto del futuro del país y de su bienestar como clase, puesto que su programa estaba orientado al desarrollo económico y la industrialización promovidos por un Estado intervencionista y al logro de la justicia social o, en otras palabras, a la democratización de la vida social (18).

Desde la perspectiva de los trabajadores, la unidad era fundamental para dar vida al Programa del Frente Popular (19). Era percibida como el principal instrumento de lucha, capaz de convertir a los trabajadores en una importante fuerza social con posibilidad de presión sobre la sociedad. Complementariamente, la

unidad permitía el desarrollo orgánico, político e ideológico de los organismos que conformaban la Confederación.

Desde su creación la C.T.CH. tratará de legitimarse como organismo mediador en los conflictos entre trabajadores, empresarios y el Estado. Sus dirigentes lucharon porque los conflictos tuvieran una solución legal, dentro de las disposiciones del Código del Trabajo y la legislación social imperante. La Central se transformó en abanderada de la legislación social y a la vez contribuyó con proyectos destinados a mejorar sus deficiencias. Estas acciones se vieron favorecidas con el triunfo de la coalición frente populista en octubre de 1938, puesto que el gobierno y los organismos relacionados con los conflictos entre el trabajo y el capital serán percibidos como favorables a la búsqueda de soluciones satisfactorias ante la petición de los trabajadores. En consecuencia, la política de la C.T.CH. se definió como de negociación frente a los conflictos (20).

En el Primer Congreso Ordinario, de julio de 1939, la convocatoria estuvo determinada por el triunfo del Frente Popular. Triunfo que fue interpretado así: de "un gobierno personalista y sometido a los designios de la oligarquía que atropellaba y conculcaba los derechos ciudadanos y las libertades democráticas".. se ha pasado a un gobierno de Frente Popular "elegido por la voluntad de todos los sectores progresistas del país... las perspectivas de desenvolvimiento de la clase trabajadora son ahora mucho más amplias" (21).

La evaluación que el Congreso realizó sobre la labor gubernamental fue altamente positiva, se valoró la reincorporación al trabajo de muchos despedidos bajo la administración Alessandri, el ambiente de respeto a las libertades públicas y a la legislación laboral, la resolución favorable de muchos conflictos al contarse con el apoyo del gobierno, el nombramiento de representantes de la CTCH en dependencias públicas y esencialmente el nuevo clima político.

La CTCH expresó claramente su línea de acción dentro de los marcos legales, priorizando en las tareas democráticas nacionales: "Ha quedado al fin en evidencia que las finalidades del movimiento obrero no son antagónicas a los intereses de la Nación. Por el contrario, el país no había podido salvarse de caer en el abismo de la esclavitud si el proletariado y sus organizaciones políticas y sindicales no hubiesen entregado todas sus energías a la tarea de derribar el poder de la oligarquía y de instaurar un nuevo régimen de democracia, paz, bienestar popular y emancipación nacional... Pasaron para siempre los tiempos en que el crecimiento de la organización sindical era mirado como un peligro, como una amenaza para el país. Los sindicatos han cumplido con honor su papel histórico en la defensa del régimen democrático y no desertarán jamás de esa línea de conducta.." (22).

La mayor capacidad negociadora de los sindicatos adquirida en los primeros meses de gobierno se puede apreciar en el siguiente dato extraído de la memoria de ese Primer Congreso. Del 1 de enero al 10 de julio

de 1939, de los 267 conflictos laborales en que intervino la CTCH, los que comprometían a 32.364 trabajadores, solamente 1 no fue solucionado en forma beneficiosa para los trabajadores y únicamente afectaba a 10 obreros de la Barraca Arens en Valdivia. En consecuencia, 266 conflictos con 32.354 trabajadores fueron solucionados satisfactoriamente. En general, según la misma fuente, a partir de la creación de la C.T.CH. los conflictos laborales aumentaron sus posibilidades de encontrar respuestas favorables a las peticiones de los trabajadores. Por ejemplo, en 1938, la solidaridad nacional, el espíritu de unidad de los huelguistas y una hábil dirección permitieron una resolución favorable al conflicto presentado en la Braden Cooper Company, pese a que se conjugaban una serie de condiciones adversas debido a que tanto la Braden como los países compradores, tenían grandes stocks de cobre, permitiendo así a la Empresa resistir la paralización de la industria por un largo tiempo. Asimismo hay que agregarle el poco interés del ejecutivo en solucionar la situación. Sin embargo, después de once días de huelga a un costo de cien mil pesos diarios para la mantención y una gran solidaridad nacional, el Estado se vió obligado a buscar una solución arbitral, que para los trabajadores fue un verdadero triunfo porque lograron evitar la cesantía e implantar algunas de sus aspiraciones.

La C.T.CH. en su Primer Congreso concluyó que: la unidad y combatividad de los trabajadores ha sido el instrumento generador de múltiples conquistas. Pero expresa la advertencia de que debido a que la huelga "es la herramienta de lucha más fuerte y decisiva, los dirigentes tienen la obligación de usarla con tino, criterio,

oportunidad, preparación. Es una verdadera batalla en la cual no bastan las fuerzas de los combatientes, sino la inteligencia y táctica mejor empleada. Cada conflicto tiene sus variedades propias y diferentes que deben ser estudiadas, no solo mirando el estado de ánimo y las inquietudes económicas o sociales de los trabajadores, sino también, debe mirarse desde el punto de vista de la industria o faena, contemplando sus posibilidades económicas, su estado de ánimo y su preparación para resistir el espolón de la huelga.... porque la huelga es un arma de dos filos, que cuando no se sabe manejar se vuelve en contra de quienes la esgrimieron" (23).

El párrafo anterior nos revela un movimiento obrero maduro que trata de enfrentar los desafíos político-estratégicos que conllevaba su presencia nacional y su participación institucionalizada. Al parecer la C.T.CH había superado la división que prevaleció, desde mediados de la década del 20 hasta su fundación -1936-, entre el denominado "sindicalismo libre" y el "sindicalismo legal" en función de alcanzar una mayor relevancia en la escena nacional. Durante el gobierno de Pedro Aguirre Cerda la C.T.CH. encabezó numerosas manifestaciones a propósito de la guerra, recuérdese que la misma se inició en 1939 y durante esta administración se vivieron momentos críticos debido al avance fascista en el mundo; así como por la defensa de los regímenes democráticos y las reivindicaciones de los trabajadores, principalmente las relativas a las subsistencias y la vivienda (24).

Al interior del gobierno frente populista el movimiento sindical se autodefinió como protagonista y agente responsable de la orientación gubernamental. Sin embargo, más tarde en su Segundo Congreso Ordinario realizado en septiembre de 1943, luego de varios años de experiencia frentista, la frustración provocada por un proyecto político no realizado en la profundidad que se presumía, creó el germen para la división, que se oficializó en 1946. El movimiento sindical se vió presionado a responder a la lógica de una alianza política, debido a sus estrechísimos vínculos con los partidos populares, más que a desarrollar un programa audaz de reformas, perdiendo así la autonomía necesaria para garantizar el carácter popular de dicho programa. El caso más patético se originó alrededor de la sindicalización campesina, la reforma agraria y en otra instancia, las demandas mapuches. La creación de la Corporación de Fomento - CORFO - y el proyecto de industrialización, en los términos proyectados por el gobierno debieron transarse con la derecha política a cambio de no gravar la propiedad agrícola y posponer la sindicalización campesina (25).

Uno de los logros de la C.T.CH. está relacionado con la organización de los trabajadores no organizados. Se pensó que era una garantía de fuerza y progreso, apreciación correcta, pero que no fue suficiente para la consecución de los objetivos propuestos.

A continuación mostramos unos cuadros donde se evidencia el crecimiento sindical y la población activa por ramas de actividad.

Entre 1932 y 1943 el número de sindicatos legales casi se cuadruplicó, de 421 sindicatos constituidos en 1932 se subió a 1.618 en 1943. Sus asociados en 1932 eran 54.801 trabajadores y en 1943 ascendieron a 213.867. Por otra parte es notable que el mayor número de afiliados se ubicara en los sindicatos industriales, o sea donde ingresan los obreros de los centros productivos

En 1930 el total de la población económicamente activa era de 1.513.700 personas y en 1940 de 1.882.600, por lo que deducimos que la tasa de afiliación a la CTCH subió, del 3.6 por ciento al 11.4 por ciento, un porcentaje altamente significativo para la época en América Latina (26).

CUADRO Nº 9

Distribución de la población activa por rama de la actividad económica 1930-1940 (Cifras en miles)

Sectores	1930	1940
Agricultura, silvicultura, caza y pesca	567.2	667.6
Explotación de minas y canteras	79.9	97.3
Industrias Manufactureras	223.6	299.7
Construcción	61.7	59.0
Electricidad, gas, agua, y servicios sanitarios	11.6	10.4
Comercio	149.2	169.9
Transporte, almacenaje y comunicaciones	82.6	75.7
Otros servicios	252.7	359.1
Actividades no bien especificadas	85.2	143.9
TOTAL	<u>1.513.7</u>	<u>1.882.6</u>

FUENTE: Guadagni, Aldo.
La fuerza de trabajo en Chile 1930-60. Universidad de Chile, 1961 p. 51

CUADRO Nº 10

Organizaciones sociales existentes en el país, considerando su número y número de asalariados.

SINDICATOS Y ASOCIADOS

AÑOS	INDUSTRIALES		PROFESIONALES		TOTAL	
	Sindicatos	Asociados	Sindicatos	Asociados	Sindi- tās	Asocia- dos
1932	168	29.442	253	25.359	421	54.801
1933	243	39.802	376	35.248	619	75.050
1934	266	42.817	414	38.468	680	81.285
1935	255	47.442	414	35.820	669	83.262
1936	275	51.185	395	33.514	670	84.699
1937	316	69.113	496	47.265	812	116.378
1938	333	78.989	599	46.983	932	125.978
1939	593	105.267	1.094	68.171	1.687	173.438
1940	629	91.940	1.259	70.357	1.888	171.297
1941	677	124.688	1.308	84.087	1.985	208.775
1942	602	122.408	991	71.641	1.593	194.049
1943	575	142.879	1.043	70.988	1.618	213.867

FUENTE : DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA
VEINTE AÑOS DE LEGISLACION SOCIAL,
 p. 46

La elaboración política de las demandas de la C.T.CH., a pesar de mantener una constante en torno a tres aspectos centrales: económicos, político-sociales y culturales, tendieron a profundizarse. En su Congreso Constituyente-1936- las reivindicaciones más sentidas fueron aquellas que tendían a asegurar una vida mejor: un salario justo y proporcional al costo de la vida. En lo cultural primó la petición de un acceso mayor a la cultura, en general, y a la educación en particular. Lo político social se refería a la defensa y perfeccionamiento de la legislación social y las libertades democráticas establecidas por la Constitución Política del Estado.

En un segundo momento, durante el primer Congreso Ordinario (1939) las peticiones económicas giraron, de nuevo, en torno a los salarios, pero acompañadas por propuestas más politizadas: la defensa del contrato colectivo de trabajo, el establecimiento del salario familiar, la industrialización y el fortalecimiento del papel del Estado para la realización de tareas vinculadas a la nacionalización de la minería, los transportes y el control tributario de los terratenientes. En el ámbito político, se interiorizaron los contenidos programáticos del Frente Popular: la defensa de las libertades democráticas, el cumplimiento y mejoramiento de la legislación social y la reivindicación por la participación de los trabajadores en las diferentes instancias gubernamentales. En el campo cultural se abogaba por necesidades particulares de los jóvenes y las mujeres obreras, los mapuches y el campesinado.

En el Segundo Congreso Nacional de la CTCH, en 1943, que no forma parte de nuestro objeto de estudio, observamos una mayor profundización de las demandas y la defensa del sistema democrático, entendida ahora como una cruzada mundial contra el fascismo. El movimiento obrero, durante estos 10 años, como ya habíamos anotado fue desarrollando una conciencia más politizada de su papel y acción en el conjunto de la sociedad (27).

C.- El Frente Popular y los Trabajadores ferroviarios 1938-1941

1.- Las Organizaciones ferroviarias

Un aspecto que revela los bajos índices de conflictividad en este período es la ausencia de periódicos, expresión de los trabajadores u organizaciones ferroviarias, así como de conflictos relevantes, menos aún de huelgas.

A través de las memorias informes y análisis del crecimiento de la tasa de salarios en los años 1932-1941, todo parece indicar que los trabajadores ferroviarios por su organización y por el papel de los ferrocarriles en el nuevo modelo de desarrollo, se vieron directamente beneficiados con la llegada al poder de la coalición del Frente Popular.

A pesar de la desarticulación y estancamiento en que entraron las organizaciones ferrovia-

rias después de la huelga de febrero de 1936, los trabajadores más activos realizaron todos los esfuerzos para que las organizaciones se mantuvieran vivas e impulsaran la solución de las demandas pendientes. La cristalización de ese impulso humano brotó con la formación del Comité de Organizaciones Unidas: 1937, que el 26 de abril de 1938 dió paso al nacimiento de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, un poderoso organismo que cobijaba a la inmensa mayoría de los trabajadores agrupados en : la Federación Santiago Watt, la Asociación de Empleados y la Unión de Obreros. Además, varios Consejos u organismos con diversas denominaciones acordaron, en esa oportunidad, efectuar un congreso interno para unificarse y, adherirse a la FICH. Es así como se levantó la Unión de Obreros ferroviarios de Chile, más tarde un poderoso organismo de base de la FICH.

En ese primer congreso de la FICH se acordó incorporarse a la Confederación de Trabajadores de Chile, dando así un sólido impulso al movimiento de unidad de la clase trabajadora. La declaración de principios de la FICH, en sus artículos 3 y 4 señalaba entre otros asuntos que "En tanto exista un Gobierno de extracción auténticamente popular y un régimen democrático que luche contra la reacción y el imperialismo, la FICH contribuirá con todos sus efectivos a fortalecer la política del gobierno y sus autoridades, delegadas o representativas. Contribuirá al desarrollo industrial y económico del país, mediante el perfeccionamiento de los servicios de los ferrocarriles y la organización del transporte." En el párrafo posterior agregaba: "La FICH mantendrá absoluta independencia política, sin desoir como organización clasista, las

orientaciones que procedan de los partidos de la clase obrera."

Las citas nos traslucen dos aspectos: primero, las organizaciones ferroviarias habían alcanzado un alto grado de politización y de vínculos con los partidos que aducían la representación de los intereses de la clase obrera. Segundo, la FICH preveía el triunfo del Frente Popular, y desde la partida se comprometía con el futuro gobierno en el desarrollo de las tareas económicas, aquellas que transformarían el papel del Estado y el rumbo de las actividades económicas (28).

En marzo de 1940, la FICH realizó en Talca, su segundo Congreso Nacional donde su Presidente Manuel Millar dio a conocer su informe de labores. Se enfatizó en los esfuerzos desplegados en las esferas gubernamentales para impulsar las siguientes demandas: a) Sociales: ampliación de las Jubilaciones y proyecto de montepío, extensión del Servicio Médico a las familias del personal y a los ferroviarios jubilados, creación de Hospitales ferroviarios, ampliación de los Servicios de Bienestar a fin de que realice un amplio programa de construcción de viviendas, enseñanza técnica, adquisición en gran escala de instrumentos para la seguridad del trabajo, creación de postas de primeros auxilios en las maestranzas, salario familiar para los reemplazantes ocasionales. b) mejoramiento de las condiciones de trabajo: jornada de 8 horas para todo el personal, pago de los días festivos, pago de los tratos y bonificaciones durante el período en que el personal haga uso de su feriado, computación de mayor tiempo para que el personal de cuadrilla salga o regrese de su campamento en el margen de las 8 horas

de trabajo, en los talleres o Casas de Máquinas y una reforma a los Reglamentos Internos del Trabajo de las Secciones para adecuarlos a las modalidades de nuevo régimen. c) Económicas: establecimiento de un jornal mínimo de 18.00 pesos diarios para todo el personal, aprobación de las nuevas plantas y reajuste de las pautas de sueldos y jornales, aumento de precios de los trabajos efectuados a trato, un jornal mínimo para los jornaleros de carga y descarga y modernización de la maquinarias de las maestranzas para que pudieran construirse locomotoras en el país(29).

En Santiago, a fines de mayo y principios de 1941, la FICH desarrolló un Ampliado Nacional destinado a examinar el estado orgánico y abordar importantes problemas reivindicativos, entre los que sobresalían; a) la depuración administrativa y b) la amenaza de la cesantía por la escasez del carbón (30).

En el próximo apartado analizaremos cuál fue la receptividad del nuevo gobierno frente a las peticiones de los ferroviarios. Gobierno que fue conquistado con el apoyo consciente de un significativo sector de los trabajadores del riel.

2.- ¿Qué entregó el Frente Popular a los Trabajadores ferroviarios?

a) Las relaciones Dirección de la Empresa-Organizaciones de los trabajadores.

El 15 de abril de 1939, el gobierno entregó

la Dirección General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado al señor Jorge Guerra Squella, quien ingresó a la misma a la edad de 17 años como auxiliar de las oficinas de Transporte desde donde fue ascendiendo hasta llegar, en 1936, a la jefatura del Departamento de Transporte. Como director le tocó enfrentar una época difícil debido a las limitaciones impuestas por la segunda Guerra Mundial. Procuró que el nuevo gobierno obtuviera el envío del material rodante moderno contratado en Europa por el antiguo director, el ingeniero Juan Lagarrigue, con el fin de acortar el tiempo de recorrido de los trenes ganaderos, madereros y carboneros y, de alguna manera, empezar a enfrentar los riegos de la competencia caminera que ya se vislumbraban.

Esta dirección general trató de aminsonar los efectos de la escasez de carbón, que tuvo su inicio en 1939 y que llegó a su máxima gravedad en abril de 1941, una amenaza para la estabilidad de los trabajadores, otorgando constantes anticipos a las empresas carboníferas, especialmente a las pequeñas como Lirquén, Colico y otras a fin de que la empresa pudiera mantener el stock de carbón necesario (31).

El 24 de enero de 1939, Chile sufrió los efectos de un destructor terremoto que devastó, prácticamente, tres provincias centrales, la zona comprendida entre Talca y Malleco. Los efectos inmediatos de este terremoto sobre la Empresa fueron: la destrucción de un vasto sector de la línea férrea, estaciones, puentes, hogares ferroviarios, aparte de la paralización del servicio de transporte por muchos días. Por otra parte, la Empresa, debido a su nueva orientación so-

cial concedió una gratificación extraordinaria de un mes de sueldo a los empleados y obreros residentes en la zona afectada por el terremoto.

En el aspecto propiamente de las relaciones Director=trabajadores, estos últimos reconocieron que el señor Guerra Squella inauguró un nuevo tipo de relaciones con el personal fundamentadas en el respeto e interés que manifestó por las organizaciones sindicales. Esto se expresó en el hecho de que únicamente atendió las peticiones del personal a través de los organismos centrales y sus dirigentes. En consecuencia, se puso término a la existencia de organizaciones denominadas "callampas" por los trabajadores, se contribuyó a la unificación del gremio (32).

Las organizaciones sindicales le criticaron duramente el mantener incólumne la autoridad de la burocracia superior. El presidente de la Federación Industrial Ferroviaria, en la memoria de 1941 señalaba como un problema no resuelto el de la depuración administrativa "que hasta este momento no avanza, porque nada o casi nada se ha hecho, excepto algunas jubilaciones del personal que ha cumplido más de treinta años de servicio, pero cuya salida no ha tenido repercusión en la marcha de la Empresa... Obtenido el triunfo de 1938, con el cual se conquistó la presidencia de la República para el Frente Popular, todos los ferroviarios estábamos convencidos que también obtendríamos un triunfo al depurar la Empresa de los jefes reaccionarios que tanto daño han hecho al gremio, pero ¿qué ha ocurrido?. Que la Dirección General ha mantenido a estos funcionarios, argumentando que su permanencia es cuestión privativa

de ella y que basta la posición frentista que ella tiene para que la orientación de la Empresa esté de acuerdo con esa posición. Con esta actitud se ha mantenido la misma máquina administrativa y al hacer algunos cambios de Jefes de Departamentos, han sido promovidos a puestos superiores los mismos Jefes que el gremio quiere ver alejados del servicio, otros se han afiliado a partidos de izquierda para de este modo hacer creer al gremio ferroviario que ha cambiado su mentalidad. Pero la realidad es que estos Jefes, a pesar de la orientación que dice tener la Dirección General, siguen haciendo la misma política que hacían antes del triunfo de 1938 y sabotean las decisiones de la propia Dirección General" (33).

De las apreciaciones anteriores se desprenden varios problemas, por un lado la Dirección general legitimó las organizaciones ferroviarias y a sus dirigentes. No propició, como se había hecho en otras ocasiones, la creación de sindicatos paralelos adictos a las políticas de la Empresa. Sin embargo, para los trabajadores eso no fue suficiente porque las jefaturas se mantuvieron inalterables. Realmente no bastaba con que la Dirección tuviera una posición frentista para que las directrices del gobierno en materia económica y social se concretaran. Pero, un gobierno que se suponía que representaba los intereses de todos los trabajadores, de aquellos afines o no a él, estaba imposibilitado para alejar de sus puestos a quienes no lo apoyaban. Además, una de las peticiones más antiguas de los ferroviarios había sido la de alcanzar la estabilidad laboral, que sus trabajos no dependieran de la voluntad de un Director. Es posible que la Dirección privilegiara la antigüedad y la eficiencia a la hora de

escoger sus colaboradores más directos, independientemente de la aprobación de las organizaciones sindicales. No era fácil, ni posible, romper con el pasado.

b) Política Salarial

Durante 1939 se inició el estudio de las modificaciones de las diversas plantas de empleados y obreros de la Empresa. Este trabajo se realizó en conjunto con los representantes legales del personal, terminándose en abril de 1940 y perfeccionándose en 1941. Procuró a los trabajadores ferroviarios mayor equidad en sus ascensos y remuneraciones, el desembolso de este mejoramiento fue cubierto con el producto del alza de tarifas autorizado en agosto de 1940. Esta labor se completó con la fijación del salario mínimo vital, otra vieja aspiración de los trabajadores, el cual comenzó a regir a partir del 1º de enero de 1942 (decretado en diciembre de 1941) en la suma de 27 pesos diarios. En el mes de marzo de 1939 era solamente de 5 pesos diarios (34).

En nuestro período de estudio se decretaron los siguientes aumentos salariales, que rigieron a partir de :

- a) enero de 1933 : reajuste de los salarios a partir del grado 6º
- b) junio de 1933 : nueva planta de sueldos y jornales
- c) enero de 1935 : aumento de un 10%
- d) noviembre de 1936 : aumento de un 10%
- e) agosto de 1937 : aumento de un 10%
- f) noviembre de 1938 : aumento diferenciado de un 10 y 5%
- g) ¹⁹⁴⁰ enero de 1942 : este aumento esta incluido porque fue decretado el 15 de diciembre de 1941.

En el cuadro N^o 11 podemos apreciar la evolución de los jornales diarios, según categoría ocupacional, en los años : 1928 (año base), 1932, 1935, 1938, 1941 y además incluimos 1942 porque el aumento salarial que empezó a regir el 1^o de enero de dicho año fue decretado durante el gobierno de Pedro Aguirre Cerda. Asimismo fue a partir de ese momento en que se pusieron en práctica varios estudios sobre mejoramiento salarial.

El cuadro N^o 11 muestra las distintas categorías ocupacionales a las cuales podía aspirar un trabajador a jornal, o sea, la inmensa mayoría del personal de: Vía y Obras, Transporte y Tracción y Maestranza. Los maquinistas no están incluidos, sus salarios eran superiores a los de los jefes de grupo. El puesto más bajo corresponde al de oficial de tercera. También aquí debemos hacer la observación de que hasta 1934, aproximadamente, los peones de la vía recibían, en algunos casos, ingresos inferiores.

En 1932, año que nos interesa, al jornal de un jefe de grupo de primera era casi 5 veces el de un oficial de tercera. Otro aspecto que se observa es la heterogeneidad salarial en las mismas categorías, eso quiere decir que, por ejemplo, todos los maestros de primera correspondientes a diferentes oficios no tenían el mismo ingreso. Esta última situación persiste hasta 1938, o sea, se modifica a partir del primero de noviembre de 1938 cuando empezó a regir una nueva escala salarial.

CUADRO Nº 11

Jornales de la Empresa de Ferrocarriles del Estado para
varios períodos, según categoría ocupacional

Categoría ocupacional	19-7-25 31-12-29	1-1-30 31-12-32	1-1-35 30-10-36	1-11-38 31-3-40	1-4-40 31-12-41	1-1-42 31-5-43
Jefe Grupo 1a.	20.00	23.00	29.20	37.30	42.00	55.00
Jefe Grupo 2a.	19.00	22.00	28.10	35.80	41.00	54.00
	16.50	19.00	24.80	31.60	35.00	48.00
Jefe Grupo 3a.	16.00	18.50	24.80	31.60	35.00	48.00
	16.00	18.50	24.80	31.60	35.00	48.00
	15.50	17.50	23.70	30.30	35.00	48.00
Maestros 1a.	15.00	17.00	22.60	28.80	35.00	48.00
	13.50	15.50	21.30	27.20	32.00	46.00
	13.00	15.00	21.30	27.20	32.00	46.00
	12.50	14.50	21.30	27.20	32.00	46.00
	12.00	14.00	20.20	25.80	32.00	46.00
Maestros 2a.	11.50	13.00	19.00	24.30	30.00	41.00
	11.00	12.50	19.00	24.30	30.00	41.00
	10.50	12.00	17.90	22.80	30.00	41.00
	10.00	11.50	16.70	22.00	30.00	41.00
	9.50	11.00	16.70	22.00	30.00	41.00
Maestros 3a.	9.00	10.00	15.30	20.50	26.00	37.00
Oficiales 1a.	8.50	9.50	13.80	18.50	23.00	33.00
	8.50	9.50	13.80	18.50	23.00	33.00
	8.50	9.50	13.80	18.50	23.00	33.00
	8.50	9.50	13.80	18.50	23.00	33.00
	8.00	9.00	13.80	18.50	23.00	33.00
oficiales 2a.	7.00	8.00	12.70	17.00	21.00	30.00
	6.50	7.50	11.50	15.40	21.00	30.00
	5.50	6.00	9.60	12.90	18.00	27.00
oficiales 3a.	4.50	5.00	9.00	12.80	18.00	27.00

Fuente: Ferrocarriles del Estado
Alzas generales de salarios
y pauta de jornales.
(Documentos facilitados por
el Sr. Rafael Hormazábal)

En 1935, el salario más alto era 3.2 veces el salario más bajo, lo que manifiesta que la brecha iba disminuyendo. En 1939, la distancia entre ambos era de 2.9 veces, casi tres, muy semejante a la de 1935. Durante 1941 el salario de un jefe de grupo de primera era 2.3 veces el de un oficial de tercera. Se cumplía una antigua aspiración del gremio dirigida a homogeneizar y elevar los salarios más bajos. A partir del aumento fijado en diciembre de 1941 y que se hizo realidad a partir del primero de enero de 1942, los salarios más bajos fueron ampliamente reajustados y su diferencia con el de un jefe de grupo de primera era solamente el doble del monto.

En el cuadro Nº12 establecemos una comparación entre el índice de los jornales de los trabajadores, según categoría ocupacional, para el mes de marzo de los años : 1932, 1935, 1939, 1941 y 1942 y el índice del costo de la vida en Santiago en los mismos momentos, (según datos oficiales) para determinar si los trabajadores ganaron o perdieron poder adquisitivo. Se toma como base el mes de marzo de 1928, el que para estos efectos se ha considerado igual a 100, tanto para el índice de los jornales como del costo de la vida, y de esa manera hacer comparables los otros años.

Con los datos del cuadro Nº 12 se puede observar el aumento en el índice para los años 1932-1939 y 1939 - 1942, tomando como referencia el primer jornal dentro de cada categoría ocupacional nos resulta lo siguiente:

	1932 - 1939	1939 - 1942
Jefe grupo 1a.	71.5	88.5
2a.	72.6	95.8
3a.	81.9	102.5
Maestros 1a.	78.7	128.0
2a.	98.3	145.2
3a.	116.7	183.3
Oficiales 1a.	105.8	170.6
2a.	128.6	185.7
3a.	125.4	256.4
Indice General del costo de vida	72.8	117.6
Indice alimentación	95.3	156.3

El índice de los jornales aumentó más en el período 1939 - 1942 que en el período 1932-1939, para todas las categorías. Debe tomarse en cuenta que el período 1939-1942 es menor que el anterior. Eso quiere decir que en estos últimos tres años los trabajadores aumentaron sus jornales en proporciones mayores de lo que lo hicieron entre 1932-1939. Por otra parte, en el primer período, con algunas excepciones, el índice de los jornales aumentó a medida que éstos eran menores. Sin embargo, esta tendencia se profundizó, sin excepción, en el segundo período. En el primero el índice de los jornales, del más alto al más bajo, va de 71.5 puntos a 125.4 puntos, o sea no alcanza a duplicarse. Entre 1939-1942 el índice de los jornales del más alto al más bajo, va de 88.5 puntos a 256.4 puntos, casi al triple. Es evidente que durante el Frente Po-

pular los salarios de maestros y oficiales fueron reajustados en proporciones mayores a los de jefes de grupo.

En relación al índice general del costo de la vida observamos que los salarios más altos, en el período 1932-1939, mantuvieron su poder adquisitivo puesto que el índice de aumento de jornales y costo de la vida fue igual. Los jornales de maestros y oficiales, según las cifras oficiales, aumentaron dicho poder hasta un máximo de 50 puntos. En el período 1939-1942, los jornales de los jefes de grupo tienen un índice inferior al índice del costo de la vida, es decir perdieron poder adquisitivo. Mientras que maestros y oficiales poseen un índice de jornal superior al índice del costo de la vida, sumamente significativo en el caso de los jornales inferiores que llegaron a aumentar en forma notable su poder adquisitivo.

Directamente relacionada con el salario estaba la disposición de la Dirección encauzada a ampliar el Reglamento por el cual se concedía a empleados y obreros el goce de la asignación denominada "salario familiar", aumentando así las posibilidades en la obtención de este beneficio (35).

En relación a la gratificación anual, especie de aguinaldo o treceavo mes, en 1939, la empresa concedió una gratificación correspondiente a un mes y medio de salario a todo el personal con aportes de la Empresa y no del Fisco (36). En los años posteriores: 1940 y 1941 la gratificación de finalización del año se

Índice de los jornales de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, según categoría ocupacional, e índice del costo de la vida en Santiago para varios años (Base: marzo 1928=100)

Categoría ocupacional	Marzo 1928	1932	1935	1939	1941	1942
Jefe Grupo 1a.	100.00	115.0	146.0	186.5	210.0	275.0
Jefe Grupo 2a.	100.00	115.8	147.9	188.4	215.8	284.2
	100.00	115.2	150.3	191.5	212.1	290.9
Jefe Grupo 3a.	100.00	115.6	155.0	197.5	218.8	300.0
	100.00	115.6	155.0	197.5	218.8	300.0
	100.00	112.9	152.9	195.5	225.8	309.7
Maestros 1a.	100.00	113.3	150.7	192.0	233.3	320.0
	100.00	114.8	157.8	201.5	237.0	340.8
	100.00	115.4	163.8	209.2	246.2	353.8
	100.00	116.0	170.4	217.6	256.0	368.0
	100.00	116.7	168.3	215.0	266.7	383.3
Maestros 2a.	100.00	113.0	165.2	211.3	260.9	356.5
	100.00	113.6	172.7	220.9	272.7	372.7
	100.00	114.3	170.5	217.1	285.7	390.5
	100.00	115.0	167.0	220.0	300.0	410.0
	100.00	115.8	175.8	231.6	315.8	431.6
Maestros 3a.	100.00	111.1	170.0	227.8	288.9	411.1
Oficiales 1a.	100.00	111.8	162.4	217.6	270.6	388.2
	100.00	111.8	162.4	217.6	270.6	388.2
	100.00	111.8	162.4	217.6	270.6	388.2
	100.00	111.8	162.4	217.6	270.6	388.2
	100.00	111.8	162.4	217.6	270.6	388.2
Oficiales 2a.	100.00	114.3	181.4	242.9	300.0	428.6
	100.00	115.4	176.9	236.9	323.1	461.5
Oficiales 3a.	100.00	109.1	174.5	234.5	327.3	490.9
	100.00	111.1	200.0	284.4	400.0	600.0
INDICE DEL COSTO DE LA VIDA EN SANTIAGO (BASE: MARZO 1928= 100)						
Índice general	100.00	113.9	144.4	186.7	242.3	304.3
Índice de alimentación	100.00	115.1	155.0	210.4	280.6	366.7

Fuente: Cuadro Nº 11 y D.G.E.C.
Anuario Estadísticos de Chile: 1928-1942

rebajó a un mes de salario debido a los apremiantes problemas financieros que atravesaba la Empresa (37).

Otro beneficio gremial que la Empresa acogió fue la creación del escalafón para empleados a jornal. Dichos estudios se iniciaron en 1939 y se prosiguieron en 1940, por medio de él cualquier trabajador pudo conocer su posición en el escalafón y apreciar con exactitud sus posibilidades de ascenso. El escalafón, se transformó en una realidad y dejó de ser mito, para siempre, en la Empresa. Cualquier trabajador podía, a partir de él, aspirar a los puestos más altos mediante una actuación eficiente y honesta (38).

C) Jubilaciones. Caja de Retiros y Previsión Social

La Caja de Retiros y de Previsión Social de los ferrocarriles tiene su antecedente en la antigua Caja de Ahorros de los ferrocarriles fundada en 1911. Esta fue reemplazada en 1918 por la Caja de Retiros y Previsión Social, que hasta 1941 mantenía el estatuto fundamental por el cual se regía, con pocas modificaciones.

En cuanto a los beneficios para el personal, en 1941, existían los siguientes:

1.- Fondos de Retiros: Se mantenía según la ley originaria, a base de una erogación de un 5%, con la modificación de que el fondo se entregaba en capital íntegro, cualquiera fuese la causal de su retiro del servicio.

2.- Jubilación: en 1942, permanecía en vigencia el Reglamento General Jubilaciones e Indemnizaciones por desahucio y accidentes del trabajo dictado el 26 de diciembre de 1931. En consecuencia, el goce de jubilación a los 30 años de servicio o por edad, cubría solamente a los que hubieren ingresado al servicio de los Ferrocarriles con anterioridad al 10 de mayo de 1918. Pero, debido a lo injusto de este principio, en la práctica había sido modificado, por leyes dictadas con posterioridad. Durante 1935, se le concedió el derecho a jubilar al personal declarado cesante, por renuncia exigida, o motivada por enfermedad, o por cualquier causa que no fuera renuncia voluntaria o separación del servicio. Posteriormente, en algunas leyes especiales o en sus reglamentos se amplió el derecho de jubilación para los separados por: negligencia reiterada en el cumplimiento del deber y por actos de insubordinación del empleado u obrero con sus superiores. Los gastos del régimen de jubilación corrían a cargo, exclusivamente, del patrono.

3.- Indemnizaciones por accidentes del trabajo : el trabajador que por accidente de trabajo quedaba absolutamente imposibilitado para un empleo determinado recibía un 70% del salario que podía ser suplementado en un 5% por la esposa y por cada hijo menor de 18 años.

En 1941 se encontraba en estudio una ley que iba a beneficiar al personal que ingresara a partir de su promulgación, en relación a : fondo de retiro, pensiones de retiro, abonos de tiempo, suplementos de las pensiones de retiro, indemnización por accidente de trabajo, fondo de invalidez, seguro de cesantía, asignación

mortuoria, montepío y otros beneficios Una nueva legislación social ferroviaria era puesta en marcha (39).

D) Salud

En el primer capítulo de este trabajo nos referimos a la creación y funciones del Servicio Sanitario. Ahora nos interesa destacar los cambios producidos a partir de 1938. El primer aspecto fue la extensión de los servicios en casi todos los puntos de la red. En enero de 1942 fue inaugurado un moderno edificio donde empezó a funcionar la jefatura del Servicio Sanitario y todos los policlínicos: médicos, dentales, quirúrgicos y de Rayos X. Así como el Departamento de Medicina Preventiva.

El número de enfermos atendidos durante el año 1938 fue de 141.094 y en 1941 de 220.298. De estas cifras se desprende la enorme importancia que fue adquiriendo el Servicio Sanitario a partir de 1939 que se manifestaba en nuevas instalaciones y aumento del personal profesional y administrativo (40).

Otros aspectos novedosos en materia de salud fueron: la puesta en marcha de la medicina preventiva y del servicio dental. En 1938 empezó a funcionar la medicina preventiva con tres equipos completos situados en : Barón, Santiago y Concepción. En 1941 se crearon otros dos más: en Coquimbo para atender toda la zona Norte y en Valdivia para velar por el extremo sur. Relacionado con la medicina Preventiva se puso en funcionamiento una Casa de Salud en los Andes, -1940- para controlar

los reposos de los enfermos tuberculosos. Con respecto al Servicio Dental observamos que en 1938 solamente existían 4 dentistas de planta, para 1941, su número había subido a 27 dentistas de planta distribuidos en los servicios médicos de la Empresa. Se puede afirmar que el servicio dental fue creado en 1940, pues antes el escaso número de profesionales únicamente atendía los casos de extracción.

La atención hospitalaria, médica, dental, de radiografías, medicamentos y demás servicios eran absolutamente gratuitas para todo el personal. La única carencia era la no extensión del servicio a los familiares (41).

e) Capacitación

La capacitación siempre fue una constante en la vida del ferroviario, en 1940, lo que se realizó fue una reglamentación de todos los servicios de enseñanza y se dotó de más personal y presupuesto. La capacitación se ejercía a través de : el Instituto Ferroviario, la Escuela de Aprendices, los Cursos Vocacionales (para los familiares) y los Cursos por Correspondencia.

El Instituto Ferroviario prolongó su plan de estudios a 5 años y se le devolvió al alumnado el derecho de optar al título de subingeniero ferroviario. Hacia 1940 la matrícula era de 217 estudiantes. En la Escuela de Aprendices de San Bernardo, ese mismo año se amplió la cuota de admisión a 43 alumnos, dando prefe-

rencia a todos los hijos de ferroviarios de cualquier punto de la red. La duración del aprendizaje era de 2 años. Los cursos vocacionales estaban destinados a los familiares de los ferroviarios: esposas, hijas, hermanas. Se mantuvieron las relaciones con las Escuelas Internacionales y se estimuló a los que estudiaban bajo esa modalidad para que lo hicieran con la cooperación del profesorado del Instituto.

Otras preocupaciones en este sentido fueron las de : 1.- crear en las principales cabeceras de zonas, agrupaciones de obreros para impartirles la enseñanza primaria. 2.- mejorar la bibliotecas existentes y creación de nuevas en: Illapel, Coquimbo, Valparaíso, Talca, Concepción, Temuco y Valdivia. 3.- becas de estudio en la Universidad Federico Santa María de Valparaíso. En 1940 se ofrecieron 6 becas, pero la Universidad aceptó solo a tres estudiantes por razones de bajo rendimiento. Pareciera que esta posibilidad no fue aprovechada por el personal o sus hijos. 4.- fortalecimiento de la acción cultural: veladas, conferencias y el programa radial: "Hora Cultural Ferroviaria" (1940) transmitido por Radio Huckle de Santiago. En él participaba todo el personal en la difusión de temas de índole: gremial, deportivo, educacional y artístico (42).

F) Deportes y recreación

La Sección Bienestar también reglamentó, 1940, todo lo concerniente a este rubro. Su acción se orientó a dirigir las actividades deportivas, tratando de unificarlas, arreglando los campos de práctica, y dotándolas

en lo posible de los elementos necesarios para su desenvolvimiento. La Sección también acogió la planificación y ejecución de las construcciones deportivas que aprobará la Dirección General.

Las organizaciones reconocidas y subvencionadas por la Sección Bienestar, en 1941, eran las siguientes:

<u>DEPORTES</u>	<u>Nº de CLUBES</u>	<u>Nº de DEPORTISTAS</u>
Fútbol	85	5.000
Basquetball	50	1.500
Boxeo	6	300
Ciclismo	6	350
Tiro al Blanco	5	520
Tennis	4	80
Ajedrez	1	35
Boy Scouts (hijos de ferroviarios)	2	230
Bomberos	<u>3</u>	<u>270</u>
Totales	162	8.285

Casi el 40% del personal practicaba algún deporte, una situación modelo desde el punto de la salud mental de los trabajadores (42).

La Sección Bienestar también protegió las diversas entidades culturales que había formado el personal, ayudando a la perfección de los orfeones, estudiantinas, y grupos artísticos (43)

G) Vivienda

El Reglamento de la Sección Bienestar contempló la concesión de casas al personal y el mejoramiento de los hogares ferroviarios. En estos últimos se instaló un libro para que los dirigentes de la Federación Santiago Watt estamparan los reclamos u observaciones que les merecía el servicio. También se establecieron las normas por las cuales debía regirse el personal para solicitar reparaciones o ampliaciones de las casas que proporcionaba la Empresa. Nuevos hogares y casas para el personal fueron construídos y algo muy importante, en 1940, se obtuvo un préstamo de la CORFO por 7 millones de pesos para la construcción de casas de obreros y empleados en toda la red.

La Sección Bienestar tuvo a su cargo otros servicios de gran utilidad para el personal como: el de asesoría jurídica, totalmente gratuito, y el de visitadoras sociales para la atención de casos de orden legal, judicial, económico, "moral" y médico. Estos servicios sufrieron una gran expansión en el período del Frente Popular (44).

H) Demanda laboral

No podemos dejar de mencionar un aspecto que siempre fue una preocupación del personal: la demanda de recursos humanos por parte de la Empresa para alejar el fantasma de la cesantía.

En el período en estudio el número de los obreros y empleados de los Ferrocarriles fue el siguiente: (45)

1932	-	15.044
1933	-	16.248
1934	-	17.491
1935	-	18.499
1936	-	17.361
1937	-	17.501
1938	-	18.236
1939	-	19.068
1940	-	20.365
1941	-	21.450

La evolución del personal ferroviario a partir de 1915 hasta 1941 puede observarse mejor en el Gráfico Nº 1. Durante el período del Frente Popular la demanda laboral mantuvo un constante aumento, y tendió a crecer el personal por kilómetros de vía. Además en diciembre de 1939, fue reincorporado el personal dejado cesante con motivo de la huelga de 1936. Durante el año 1940 se dictaron nuevos decretos de rehabilitación. A este personal se le reconocieron los años no trabajados para efectos de jubilación. También se reconoció el tiempo servido al personal a contrata y a jornal enviado a la cesantía en el período comprendido entre el 1 de enero de 1927 y el 31 de diciembre de 1932, cuya reincorporación se llevó a cabo antes del 6 de octubre de 1939 (46).

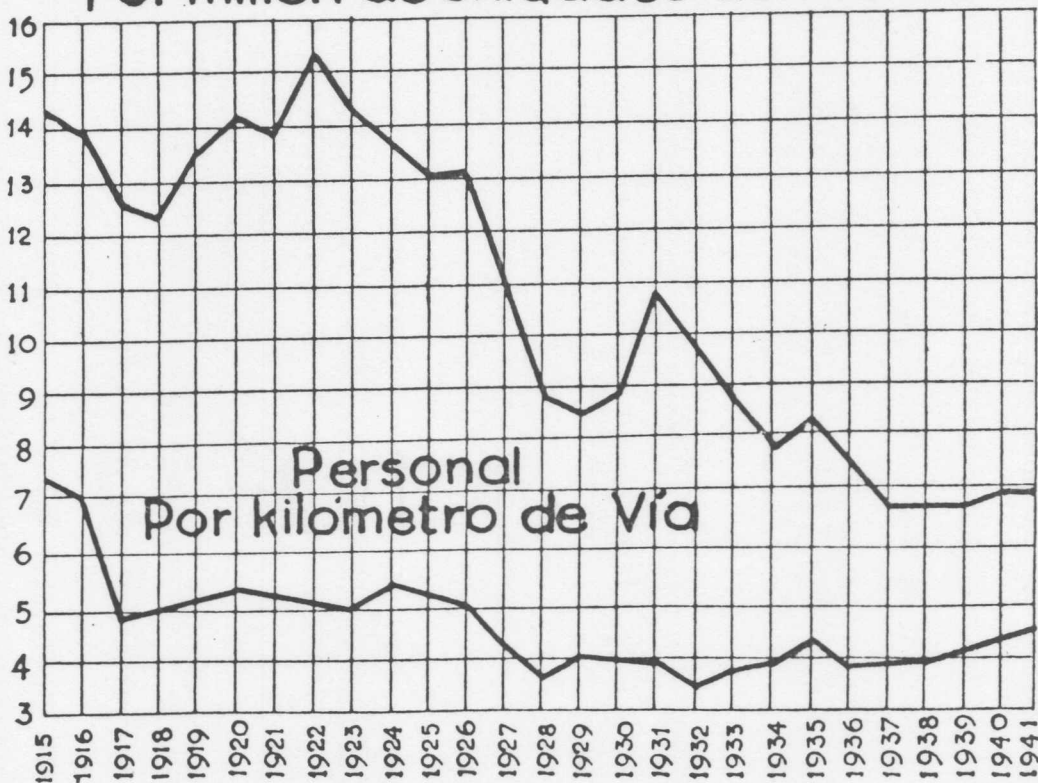
Un último aspecto que nos resta por mencionar es el que se refiere a las tarifas puesto

GRAFICO 1

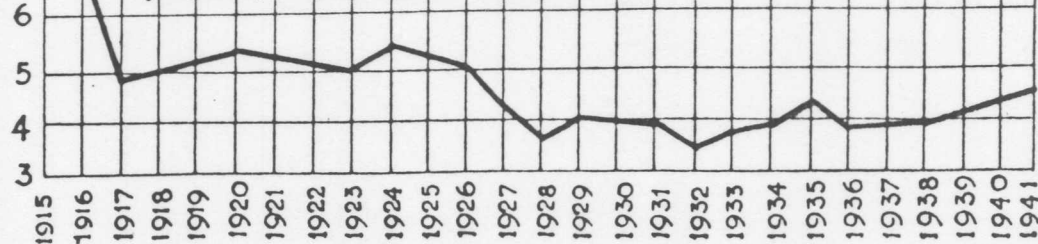
PERSONAL EN SERVICIO EN FERROCARRILES DEL ESTADO, POR MILLON DE UNIDADES DE TRAFICO Y POR KILOMETRO DE VIA PARA EL PERIODO 1925 - 1941.



Personal Por millón de unidades de tráfico



Personal Por kilómetro de Vía



FUENTE : FF.CC. Memoria Anual, Correspondiente a 1941

que de sus repercusiones se beneficiaban todos los trabajadores. En 1939, se redujó en un 50% el transporte de cales con el objeto de fomentar la agricultura. También se rebajaron en un 50% los pasajes de los estudiantes universitarios para el regreso a sus hogares durante las vacaciones de invierno y verano (47).

Durante 1940 la Empresa acentuó su carácter proteccionista, carácter que tuvo desde que se constituyó como Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El 12 de julio de ese año aumentó en un 25% las tarifas de carga y equipaje, excepto las de los artículos de primera necesidad. Además sufrieron una alza de un 25% los pasajes de primera y segunda clase, pero no los de tercera (48).

Los estudiantes y profesores fueron favorecidos, en 1941, con una rebaja de un 50% en los viajes que efectuaban para concurrir a sus clases (49).

- (9) Jobet, Julio. CAPITULO III crítico del desarrollo económico-social de Chile. Editorial Universitaria, Santiago. CITAS Y NOTAS Citado por Garcés, Mario. op.cit, pp. 56-57
- (1) Ediciones Universitarias de Valparaíso. El VII Congreso de la III Internacional Comunista y la nueva estrategia frente al poder, 1973, pp. 7-16
- (11) La Opinión, 22 de febrero de 1936 pp. 1-3
- (2) Ibid, pp 17 -18
- (12) La Opinión, 7 de marzo de 1936, p.2
- (3) pp. 85-86
- (13) La Opinión, 24 de febrero de 1936 p.1
- (4) Ramírez Necochea, Hernán. Origen y formación del Partido Comunista de Chile. Ensayo de Historia del Partido. Editorial Austral, 1965. Citado por Gómez, María Soledad. Partido Comunista de Chile. Factores Nacionales e Internacionales de su política interna. (1922-1952). Santiago, Documento de Trabajo, FLACSO, Nº 228, 1984, p.4
- (5) Ver: Ramírez, Hernán, op. cit, 1965. Citado por Gómez, María Soledad, op cit, 1984, p.6.
- (17) Ibid, p. 148
- (6) Moulian, Tomás. Evolución histórica de la izquierda chilena: influencia del marxismo. Santiago. Documento de trabajo FLACSO Nº 139, 1982, pp. 11-12 y el desarrollo político de la década de los sesenta. Santiago. Documento de Trabajo FLACSO. Nº 191, 1983 pp. 36-37
- (7) Ibid, p.11
- (8) Garcés Durán, Mario. Movimiento obrero en la década del treinta y el Frente Popular. Pontificia Universidad Católica de Chile. Instituto de Historia, 1985, pp.49-50



- (9) Jobet, Julio César. Ensayo crítico del desarrollo económico-social de Chile. Editorial Universitaria, Santiago, 1955, p. 197. Citado por Garcés, Mario. op.cit, pp. 56-57
- (10) Garcés, Mario. op.cit. p.58
- (11) La Opinión, 22 de febrero de 1936 pp. 1-3
- (12) La Opinión, 7 de marzo de 1936, p.2
- (13) La Opinión, 24 de febrero de 1936 p.1
- (14) Correa, Sofía. "Arturo Alessandri y los partidos políticos". En : Siete ensayos sobre Arturo Alessandri. ICHEH, 1979, p.
- (15) Ibid, pp. 448-449.
- (16) Garcés, Mario, op cit, p. 71
- (17) Ibid, p. 148
- (18) Ibid, p. 195
Moulian, Tomás. Los frentes populares y el desarrollo político de la década de los sesenta. Santiago. Documento de trabajo FLACSO. Nº 191, 1983 pp. 36-37

- (19) Veáse el programa del Frente Popular en el anexo, sus objetivos económicos, sociales, políticos y culturales beneficiaban ampliamente a los trabajadores. Era un programa de profundas reformas, que si bien no transformaban la sociedad, implantaban un nuevo modelo de desarrollo.
- (20) Milos, Pedro y otros. Algunos dilemas del sindicalismo bajo el Frente Popular. p.5
- (21) Diario C.T.CH., segunda quincena de junio, 1939, p.1 citado por Milos y otros, op.cit. pp 5 y 6.
- (22) Ibid, pp. 6-7
- (23) C.T.CH. Memoria del Consejo Directivo Nacional de la Confederación de Trabajadores de Chile
- (24) Milos y otros, op.cit, p. 8
- (25) Muñoz G. Oscar. Chile y su industrialización. Santiago CIEPLAN, 1986, pp. 84-93
- (26) Guadagni, Aldo. La fuerza de trabajo en Chile. Universidad de Chile, 1961, p. 51
- (27) Milos y otros, op cit, pp 19-22
- (28) Sepúlveda, Armando op.cit, pp. 89-93

- (29) Ibid., pp. 94-96
- (30) Sepúlveda Armando op.cit, pp. 103-106
Guerra Squella, Jorge "4 años de labor". En Historia General de los Ferrocarriles de Chile. Varios autores Santiago. Editorial Rumbo. 1943, p. 324
- (31) Sepúlveda, Armando, op.cit, p. 103
- (32) Sepúlveda, Armando, op.cit, p. 104
- (33) FICH Memoria anual. 1941 (Informe de su presidente Luis Valenzuela)
- (34) F.F.C.C. Memoria anual correspondiente a los años 1939, 1940, 1941
- (35) F.F.C.C. Memoria anual 1939, p. 131. La redacción de un nuevo Reglamento sobre Asignación del Salario Familiar se efectuó en 1946.
- (36) F.F.C.C. Memoria anual correspondiente a 1939, p.7
- (37) F.F.C.C. Memoria anual correspondiente a los años 1940 y 1941.
- (38) F.F.C.C. Memoria anual correspondiente a 1940, p. 141
- (39) Palacios, Galvarino. "Caja de Retiros y Previsión Social". En Historia general de los Ferrocarriles de Chile, op.cit, pp. 405-416

- (40) Veáse: F.F.C.C. Memoria anual correspondiente a los años 1938, 1939, 1940, 1941
- (41) Matus y Vasallo, Historia general de los ferrocarriles de Chile op.cit, pp. 423-426
- (42) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1940 pp, 147-149
F.F.C.C. Reglamento y disposiciones de la Sección Bienestar, 1940. pp. 11-13
- (43) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1941, p.172
F.F.C.C. Reglamento y disposiciones de la Sección Bienestar, pp. 14-15
- (44) F.F.C.C. Reglamento Sección Bienestar, pp 27, 33 y 55
F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1930, 1940 y 1941.
- (45) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a los años 1932-1941
- (46) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1940, p. 140
- (47) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1939, p. 13
- (48) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1940, pp 11-12
- (49) F.F.C.C. Memoria anual, correspondiente a 1941, pp 13-14

C O N C L U S I O N E S

El ferrocarril fue un elemento fundamental en la vinculación de las economías latinoamericanas a la órbita del capitalismo mundial. Constituyó la imagen más sugestiva de la capacidad tecnológica británica y además ejerció una fascinación sobre los grupos dirigentes latinoamericanos que, incluso, llegaron a creer en que la sola presencia de los mismos era una garantía de progreso.

El desarrollo de los ferrocarriles chilenos presenta algunas características diferentes al resto del continente, estuvo directamente vinculado a las demás actividades económicas, y fue producto tanto de la iniciativa estatal como de la privada. La construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó, iniciada en 1850 y terminada un año más tarde, fue la primera obra de esta naturaleza en la América del Sur y estuvo ligada a la iniciativa privada y al servicio de la minería. En 1940, se había creado una amplia red ferroviaria que recorría el territorio nacional de extremo a extremo, y que unía las regiones interiores con los puertos más importantes. Por otra parte, los ferrocarriles vinculaban a Chile con los países limítrofes: Perú, Bolivia y Argentina, mediante cinco vías: los ferrocarriles de Arica a Tacna, de Arica a la Paz, de Antofagasta a Bolivia, de Antofagasta a Salta y el Trasandino por Juncal.



La Empresa de Ferrocarriles del Estado creada en 1884 correspondió a una etapa de "proyección sistémica" , en la construcción de ferrocarriles puesto que las distintas vías fueron hechas, en su mayoría, con el objeto de integrar política y económicamente el territorio y asegurar el transporte hacia los puertos de exportación. Hacia 1930, ésta ejercía un monopolio ferroviario, era la más grande de las Empresas estatales, y fue organizada de manera poco comercial, bajo una concepción desarrollista.

El período en estudio 1932-1941, fue a partir de 1933 de crecimiento sostenido, tanto de los pasajeros kilómetros como de las toneladas kilómetros de carga transportadas. Sin embargo, ya en 1940 había síntomas de preocupación por la situación de la Empresa, debido a las repercusiones de la II Guerra Mundial. Estaba a las puertas una nueva revolución en los transportes con el desarrollo de los caminos, el servicio aéreo y los oleoductos, y los ferrocarriles perderían parte importante de su carga, fundamentalmente aquella con tarifas más altas como los productos industriales, el vino, los animales, etc.

La Empresa Ferrocarriles del Estado se transformó, también, en una de las principales empleadoras del país. Sus trabajadores formaron un aglutinado conjunto poseedor de una fisonomía propia, que en muchos casos, se transmitió de padres a hijos, puesto que la Institución creó estímulos para la permanencia y para el desarro-

llo de una tradición y experiencia ferroviaria.

El aporte de la Empresa, a los trabajadores, en el ámbito de la calidad de vida y trabajo, de la capacitación, la elevación del nivel técnico cultural y la previsión social no se dio gratuitamente. Estuvo enmarcado por las condiciones económicas generales del país, las políticas económicas implantadas por el Estado, la visión de sus Directores y esencialmente, por la presión y organización de los trabajadores.

En la década del treinta las expresiones aisladas de organización laboral que existían en la Empresa de ferrocarriles alcanzaron, a través de la lucha por sus propias reivindicaciones, un nivel de desarrollo que hizo posible el surgimiento de la Federación Industrial Ferroviaria y su adhesión a la Confederación de Trabajadores de Chile, de reciente creación.

El movimiento de unidad a nivel nacional no fue una tarea fácil, pasó por diferentes grados de compromiso, cuyas mejores manifestaciones fueron las huelgas ferroviarias de 1935 y 1936 que alcanzaron una gran magnitud.

El manejo de los asuntos económicos, sociales y políticos durante la segunda administración Alessandri agudizó los viejos problemas de la sociedad chilena. El Arturo Alessandri de 1932 y las fuerzas sociales y políticas que lo apoyaban, no estaban dispuestos a ampliar

el espacio político para una participación más real de los sectores medios y populares representados en los partidos: Radical, Socialista y Comunista. En consecuencia, durante 1932-1938 el conflicto social y político constituyó una constante que permitió la unidad de toda la oposición. la cual culminó con la formación del Frente Popular.

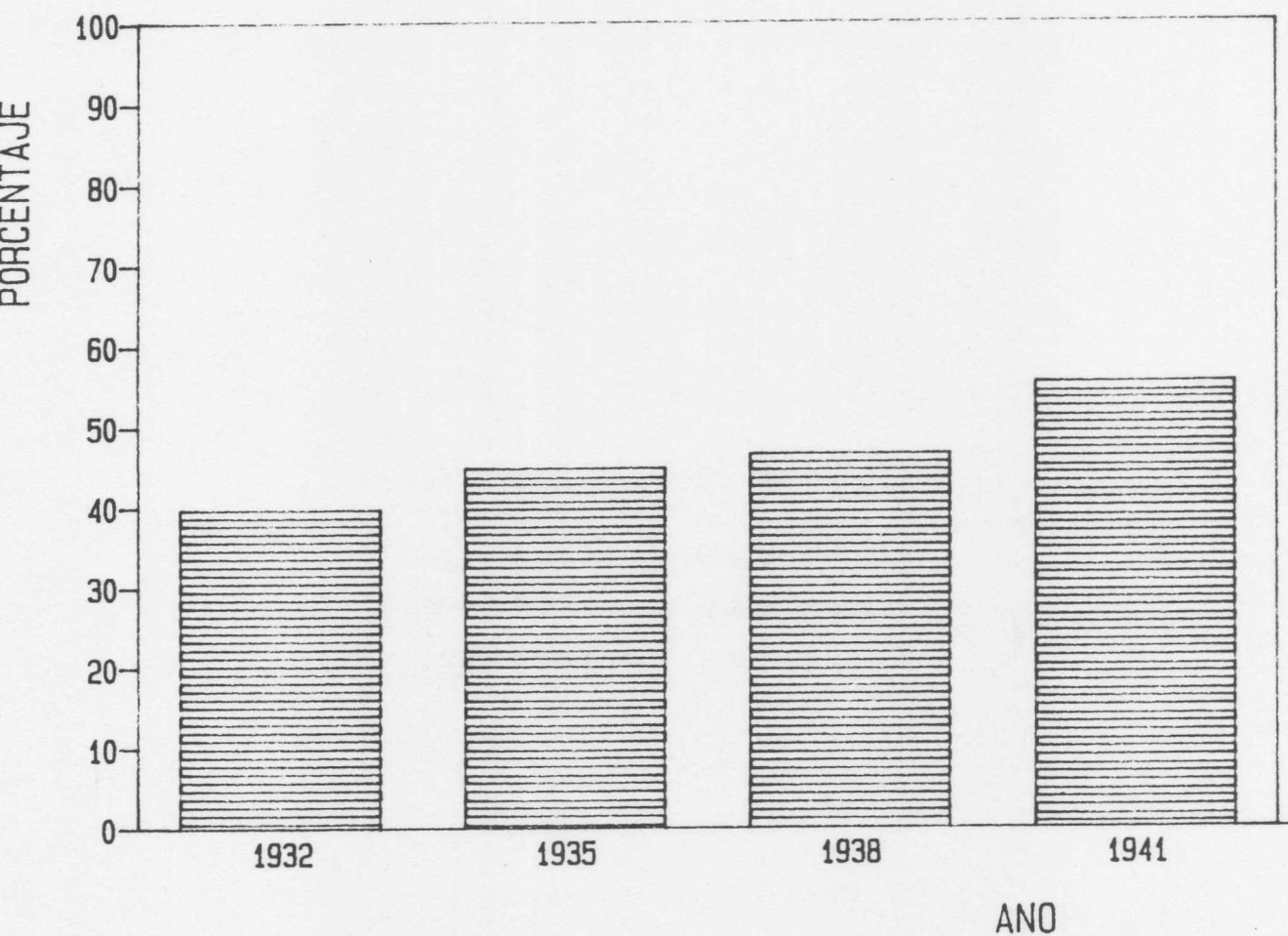
La integración activa y el compromiso de las organizaciones sindicales, entre ellas, las ferroviarias, al Frente Popular representó una respuesta política del sector obrero. Los trabajadores organizados estuvieron anuentes a cooperar e impulsar los planes del gobierno de Pedro Aguirre Cerda, y a solucionar sus desacuerdos con el sector patronal.

Los trabajadores ferroviarios, según se demostró en el capítulo III, se vieron ampliamente favorecidos con las políticas del Frente Popular en relación a: salarios, previsión social, capacitación, salud, recreación y en la legitimación que alcanzaron sus organizaciones y dirigentes. El período 1939-1941 fue de estudio y revisión de diferentes proyectos sociales que beneficiaban a todo el personal. En el gráfico Nº 2 puede observarse la evolución de los gastos sociales de la Empresa y el importante porcentaje de aumento para el año 1941. Pese a que no se incluye lo relativo a 1942, cuando este aspecto se evidencia claramente. Sin embargo, no todos los trabajadores pudieron satisfacer sus demandas durante el Frente Popular. Los ferroviarios contaban con dos elementos claves: su organización y el papel estratégico en el funcionamiento del sistema económico.

Podemos concluir afirmando que el conflicto colectivo e industrial ha constituido un importante antecedente en los cambios sociales ocurridos en el país, desde los inicios de este siglo hasta la década pasada.

G R A F I C O 2

PROPORCION DE GASTOS EN RUBROS SOCIALES DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO, PARA LOS AÑOS 1932, 1935, 1938 y 1941.



FUENTE : FF.CC. Memoria Anual, Correspondiente a los años 1932, 1935, 1938 y 1941.

BIBLIOGRAFIAA.- Fuentes primarias

- 1.- Archivo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado
planillas y prontuarios (1932-1941).
- 2.- Prensa
 - El Riel (1932-1936)
 - Acción Ferroviaria (1932-1936)
 - El Mercurio (1935-1936)
 - La Opinión (1935-1936)
 - El Diario Ilustrado (1935-1936)
 - La Patria (1935-1936)
 - Justicia (1931-1936)
 - Frente Popular (1936-1940)
- 3.- F.F.C.C. Memorias del Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (1932-1941).
- 4.- Entrevistas: realizadas al Sr. Rafael Hormazábal,
julio de 1986
- 5.- D.G.E.C. Anuario Estadístico de Chile (1932-1941)
- 6.- C.T.CH. Memoria del Consejo Directivo de la Confederación de Trabajadores de Chile.
- 7.- F.I.CH. Memoria anual. 1941

8.- Boletín de los ferrocarriles del EstadoB.- Obras teórico metodológicas

- 1.- Cardoso, Ciro F.S. La investigación histórica
Barcelona, Editorial Crítica, 1982.
- 2.- Hobsbawn, Erick, Trabajadores
Barcelona, Editorial Crítica, 1979
- 3.- Tuñón de Lara, Manuel. Metodología de la historia social de España. Madrid, Siglo Veintiuno de España Editores, 2a. Edición, 1974.

C.- Bibliografía general

- 1.- Alessandri Palma, Arturo. Recuerdos de Gobierno. 3 vols. Santiago. Editorial Nascimento. 1952
- 2.- Angell, Allan. Partidos políticos y movimiento obrero de Chile. México. Editorial Era, 1974
- 3.- Arellano, José. "Las políticas sociales en Chile: breve revisión histórica" en : Apuntes de Cieplan. Nº 40, 1983.
- 4.- Aylwin, Mariana et. als. Chile en el Siglo XX
Santiago, Editorial Emisión 1985.
- 5.- Barrera, Manuel. Desarrollo económico y sindicalismo en Chile. 1938-1970 en Revista Mexicana de Sociología Nº 3, México, 1980

- 6.- Barrera, Manuel "Perspectiva histórica de la huelga obrera en Chile" en Cuadernos de la Realidad Nacional Nº 9, Santiago, 1971
- 7.- Barría, Jorge. El movimiento obrero en Chile Santiago, Ediciones Universidad Técnica, Santiago.
- 8.- Bascuñan, Carlos "La estrategia política para la formación de los Frentes Populares" en Estudios Sociales Nº 33, trimestre 3, 1982.
- 9.- Bevavides, Leopoldo. "El período 1938-1952". Material Docente sobre Historia de Chile Nº 1 FLACSO.
- 10.- Biblioteca América. Sección Chilena. El presidente Alessandri y su gobierno. Santiago. Imprenta Gutenberg, 1926
- 11.- Brown, Robert y Hurtado Carlos. Una política de transporte para Chile. Santiago, Instituto de Economía. Universidad de Chile, 1963
- 12.- Cariola, Carmen y Sunkel Osvaldo. Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930. Madrid. Ediciones Cultura Hispánica. 1982.
- 13.- Carmagnani, Marcelo. Estado y Sociedad en América Latina 1850-1930. Barcelona, Editorial Crítica, 1984.

- 14.- Cruz Salas, Luis. Historia social de Chile 1931-1945. Los partidos populares 1931-1941. Santiago. Universidad Técnica del Estado, 1969.
- 15.- Donoso, Ricardo. Alesandri agitador y demoleador 2vols. México. Fondo Cultura Económica, 1952-1954.
- 16.- Ediciones Universitarias de Valparaíso. El VII Congreso de la III Internacional Comunista y la nueva estrategia frente al poder, 1973.
- 17.- Faletto, Enzo et als. Génesis del proceso político chileno. Santiago, Quimantú, 1971
- 18.- F.F.C.C. La Maestranza Central de San Bernardo: 25 años 1920-1945. Santiago, 1945.
- 19.- F.F.C.C. Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado, Santiago. Editorial Nascimento, 1931.
- 20.- F.F.C.C. Reglamento de Tracción, 1934.
- 21.- F.F.C.C. Reglamento del Personal de Cuadrilla, 1936
- 22.- F.F.C.C. Reglamento Maestranza, 1935
- 23.- F.F.C.C. Reglamento y disposiciones de la Sección Bienestar. 1940.

- 24.- Garcés Durán, Mario. Movimiento obrero en la década del treinta y el Frente Popular. Pontificia Universidad Católica de Chile. Instituto de Historia, 1985.
- 25.- Gil, Federico. El sistema político chileno. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1969.
- 26.- Gómez, María S. "El Partido Comunista de Chile. Factores nacionales e internacionales de su política interna (1922-1952)" Doc. de trabajo Nº 228, FLACSO, Santiago, 1984
- 27.- Góngora, Mario, Ensayo histórico sobre la noción de de Estado en Chile en los siglos XIX y XX. Santiago, Editorial La Ciudad. 1981.
- 28.- Guadagni, Aldo. La fuerza de trabajo en Chile. Universidad de Chile, 1961
- 29.- León, César A. de. "Las capas medias en la sociedad chilena del Siglo XIX. En: Anales Universidad de Chile, Nº131, 1964.
- 30.- Metz, Manuel. Evolución económica del subsidio fiscal a la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Económicas, 1964.
- 31.- Miranda, Oscar. El transporte ferroviario en Chile: su estructura geográfica y económica. Santiago, Universidad de Chile. Facultad de Ciencias Económicas, 1959.

- 32.- Milos, P. et. als. "Algunos dilemas del sindicalismo bajo el Frente Popular", Taller Nueva Historia, Santiago, 1983.
- 33.- Moulian Tomás. "Desarrollo político y estado de compromiso. Desajuste y crisis estatal en Chile" en Estudios Cieplan Nº 8, 1982.
- 34.- Moulian Tomás. "Líneas estratégicas de la izquierda: frentismo, populismo y antirreformismo 1933-1973". Documento de Trabajo Nº 142, FLACSO, Santiago, 1982.
- 35.- Moulian Tomás. "Los frentes populares y el desarrollo político de la década de los sesenta". Documento de Trabajo Nº 191, FLACSO, Santiago, 1983.
- 36.- Muñoz, Oscar. Chile y su industrialización. Santiago CIEPLAN, 1986.
- 37.- Muñoz, Oscar. "Una síntesis sobre el proceso de industrialización en Chile" en Apuntes de Cieplan Nº 25, Santiago, 1980.
- 38.- Muñoz, Oscar y Arriagada Ana maría. "Orígenes políticos y económicos del Estado empresarial en Chile" en Estudios de Cieplan Nº 16, Santiago, 1977.

- 39.- Muñoz, Oscar et als "Crecimiento y estructura del empleo estatal en Chile 1940- 1970" en Notas Técnicas Nº 22 de Cieplan, Santiago, 1980.
- 40.- Orrego, Claudio et als. Siete ensayos sobre Arturo Alessandri. Instituto Chileno de Estudios Humanísticos. 1979.
- 41.- Palma, J. Gabriel "Chile 1914-1935. De economía exportadora a sustitutiva de importaciones" en Estudios Cieplan Nº 12, marzo, 1984.
- 42.- Pérez B, Héctor y Cardoso Ciro F.S. Historia económica de América Latina. Tomo II. Barcelona Editorial Crítica 1979
- 43.- Pinto, S.M., Aníbal. Chile un caso de desarrollo frustrado. Santiago, Editorial Universitaria, 1973.
- 44.- Pizarro, Crisóstomo. Hacia una interpretación global de la evolución de la huelga y del sindicalismo en Chile entre 1890 y 1970 (SF).
- 45.- Poblete, Martiniano. Una jornada ferroviaria. Santiago. Imprenta Claret. Tomo I, 1930
- 46.- Ramírez Necochea Hernán. Historia del movimiento obrero en Chile. Santiago. Editorial Austral 1960.
- 47.- Sepúlveda Armando. Historia Social de los ferroviarios. Santiago, Imprenta Siglo XX, 1959.

- 48.- Snow, Peter. Radicalismo chileno. Historia y doctrina del Partido Radical. Buenos Aires. Editorial Francisco de Aguirre, 1972.
- 49.- Villalobos, Sergio et. als. Historia de Chile. Tomo IV. Santiago, Editorial Universitaria, 1980.

A N E X O S



A N E X O N º 1

Santiago, 27 de Octubre de 1936.-

TENIENDO PRESENTE:

Que con motivo de la huelga que se produjo en el mes de Febrero del año en curso, fueron alejados de la Empresa, diversos empleados a contrata y a jornal, declarándose cesantes a la mayor parte de ellos por no ser convenientes ni necesarios sus servicios, y separando de la Empresa a los restantes:

Que los declarados cesantes han podido acogerse a los beneficios del desahucio o de la jubilación, si han contado para ello con los requisitos que la Ley exige; pero los separados del servicio han quedado privados de tales beneficios porque la Ley se los niega;

Que, tratándose de empleados que salieron de la Empresa por una misma causa, cual fué la huelga a se ha hecho referencia, habría equidad en establecer que la medida adoptada tuviese para todos las mismas consecuencias;

En uso de la facultades que me confiere el Decreto Ley Nº 167, de 12 de mayo de 1931, y

de acuerdo con el Supremo Gobierno.

D E C R E T O :

D.F.S. N^o 1057/.- DEROGANSE los decretos de separación N^o 134, de 23 de Enero; sin número, de 11 de Febrero; N^o 1696, de 24 de setiembre, y N^o 1931 de 26 de Octubre, todos del presente año, y se declaran cesantes por no ser necesarios ni convenientes sus servicios a los siguientes empleados de la Empresa:

A contar desde el 23 de Enero de 1936.-

A don RENE CORVALAN GONZALEZ, caminero ayudante, grado 12^o de la Secc. Via y Obras de Alameda.-

A don FRANCISCO CRUZAT TIRAPEQUI, Dibujante 2^o del Depto. de Tracción y Maestranza, grado 6^o.-

A don ALEJANDRO SANCHEZ CORNEJO, maquinista de San Eugenio.

A don LUIS ANTONIO VALENZUELA, maquinista de San Eugenio.-

A contar desde el 3 de Febrero de 1936.-

S. Bernardo.-

ENRIQUE CRUZAT RETAMALES	Pernero.
JOSE BURGOS SALAZAR	"
VICTOR ROJAS FLORES	Herrero
FERNANDO AVILES FUENTES	Tornero
JUAN GUERREO VERGARA	Cepillero
OSCAR VELASQUEZ CAMPAÑA	Mecánico
JULIO HENRIQUEZ SAA	"
JACINTO CARRASCO CHAVEZ	Tornero

LUIS MARTINEZ MARTINEZ	Calderero
ARTURO HUTINEL RUIZ	"
PEDRO NUÑEZ TORRES	Mecánico
LUIS CHANDIA SANCHEZ	"
LUIS PEREZ LUENGO	Armador
AVELINO RIQUELME GARCIA	Mecánico
JOSE RODRIGUEZ CORTES	"
CARLOS SCOTT TORRES	Tintor
MANUEL TUDELA GALVEZ	Tornero
ALFREDO WHITE DONOSO	Operario
ARTURO VELASQUEZ QUIROGA	Herrero
ESTANISLAO SAEZ CHACANA	Mecánico

S. EUGENIO

PEDRO VALENZUELA VALENZUELA	Maquinista
MARCELINO VASQUEZ PEREZ	Fogonero
RAUL FARIAS JARA	"
ORLANDO LOBOS CORNEJO	"
HERMINIO CONTRERAS DIAZ	"
JOSE ORELLANA CORNEJO	"
JOSE ANGEL ANGEL	Aspirante
VICTOR MIRANDA ORELLANA	Limpiador
JUAN VARGAS ORELLANA	Arneador
ALFONSO GUAJARDO GONZALEZ	"
JOSE RODRIGUEZ LEON	Tornero
CARLOS ALARCON VEGA	Taladrista
ROBUSTIANO VALENZUELA NAVARRETE	Mecánico

TALCA

LEONIDAS SILVA CAMPOS	Fogonero
GUSTAVO INZUNZA FUENTES	Mecánico
JOSE BRITO PEREZ	revisorador
ROSENDO PIZARRO ROMERO	"

BARON

ARMANDO JERIA PAVEZ	Mecánico
CLAUDIO RAMIREZ AZOCAR	Carpintero
JUAN IGNACIO SOTO GONZALEZ	Mecánico

3a. y 4a. Zonas.

JUAN HERNANDEZ RETAMAL	Operario
JOSE VALLEJOS ASTETE	Empleado
FLORENTINO CANALES ARAVENA	"
TOMAS OVANDO ROULET	Maquinista
JUAN GATICA OLIVA	"
ISMAEL ALEGRIA ORTIZ	Operario
JUAN SALDIAS SILVA	Fogonero
GUILLERMO CARPENTIER CARRASCO	Revisorador
NEFTALI TORRES	"
ENRIQUE VIELMA	mecánico
PEDRO BAEZA RECABARREN	Maquinista
REINALDO WITKE	Fogonero
DIOCLECIANO RETAMAL	Maquinista
JUAN MONTES GARRIDO	Fogonero
JUAN MUÑOZ	Maquinista
VICTOR VINETT	Mecánico

PEDRO LLANOS AGUILERA	Maquinista
ALBERTO QUEVEDO RAMIREZ	Maquinista
JOAQUIN AGUILERA PINOCHET	"
ANGEL POBLETE	"
JILBERTO RAMOS MORA	"
JOSE GAETE	Maestranza
JOAQUIN ROJAS VALDES	Fogonero
PEDRO TIZNADO CONEJERO	Maquinista
BERNARDO ARRIAGADA	Revisor
VICTOR PEÑA SILVA	"
MIGUEL CONCHA	"
CARLOS SOLORZA	Maquinista
EDUARDO TORRES PLACENCIO	Maestranza
AVELINO AGUILERA	"
PEDRO FUENTES SOTO	Carpintero
OSVALDO HERNANDEZ	Maquinista

DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD

IMPRESA

GERMAN CORNEJO CERDA	Encuadernador
GERMAN CONTRERAS JARAMILLO	Mecánico

SECCION TRANSPORTE 1a. y 2a. ZONAS.

HUMBERTO GODDY CAMUS	Conductor
BERNARDO BECERRA GONZALEZ	Movilizador
HERIBERTO PADILLA GONZALEZ	Cambiador
CRISERIO BENITEZ CRUCES	"
GUILLERMO ALGUETA LOPEZ	"
TOMAS CONTRERAS ALFARO	Patios Alameda

HUMBERTO GATICA BARAHONA	Patios Alameda
CARLOS ACHURRA CACERES	"
ELEODORO YAÑEZ OLAVARRIA	"
BENITO BUSTOS SEPULVEDA	"
ENRIQUE CACERES LEIVA	"
RAUL VALENZUELA VALENZUELA	"
LUIS CORNEJO CATALAN	"
SAMUEL GONZALEZ SOLORZA	"
ISMAEL CANIHUANTE CANIHUANTE	Palanquero

SECCION TRANSPORTE 3a. y 4a zonas.

LUIS A. SEPULVEDA MORALES	Empleado
JUSTIANIANO ITURRIAGA (herrera)	Conductor
EDUARDO ROUSSEAU (quezada)	"
EULOGIO CANO B.	Bodeguero
JUAN MELLADO MELLADO	Cambiador
ELEUTERIO GUAJARDO MONSALVE	Conductor
VICTOR FIGUEROA ORTEGA	"
DOMINGO CONTRERAS SUAZO	Cabo Guardia
LUIS NAPOLEON BORQUEZ (fernandez)	Bodeguero
ENRIQUE GOMEZ ORTEGA	Movilizador
MARCIAL ASTETE	Cambiador
FLORIDOR PEÑA MENDOZA	Bodeguero
OSCAR FERNANDEZ SALINAS	Telegrafista
AURELIO MARTINEZ ESCOBAR	Palanquero
ELADIO DURAN	"
MOISES CATALAN GATICA	Jornalero
CARLOS SILVA	Pesador
ANGEL MANRIQUEZ ACUÑA	Movilizador

RENE DURAN INZUNZA	Suplente
LUIS H. LEON	Conductor
ARMANDO ALARCON BASSO	Armador
JUAN BUSTAMANTE	Empleado
MANUEL MUÑOZ SAAVEDRA	"
JOSE SEGUNDO URBINA	"
MANUEL MUÑOZ ANDRADE	Movilizador
LUIS GRANDON SAN MARTIN	Jornalero
JOSE MARIA MORALES JOFRE	Palanquero

SEÑALIZACION

MANUEL BAHAMONDES GARCIA	Electricista
AGUSTO FERNANDEZ FERNANDEZ	Aceitador
ALFONSO VALDES ORTEGA	Mecánico
VICTOR MADRID APABLAZA	"
PEDRO SEGUNDO CONCHA SALAZAR	Peón
VICTOR ALVAREZ R.	Carpintero

SECCION VIA Y OBRAS 3a. y 4a zona

TOLINDOR LILLO SAN MARTIN	Ayudante
GUSTAVO PIFAUT	Caminero
GUALDO JARA ROMERO	Herrero
HECTOR ROMAN DURAN	Cabo
ISAIAS VALENZUELA ESCOBAR	Cabo
ABRAHAM CARTES ESCARES	"
JUAN MUÑOZ VILLALOBOS	" AYTE.
CARLOS HORMAZABAL GALLARDO	"
RICARDO JARA SOTO	Guarda Vía
HERMINIO BARRALES MONTOYA	"
HUMBERTO CASTRO SALAS	"
RAUL FOSTER SANTIBAÑEZ	Caldeador

JOSE CONCHA GODOY	Gasfiter
MIGUEL FIERRO BROWN	Herrero
EDUARDO BARRA	"
LUIS JIMENEZ JIMENEZ	Clavador
JOSE TAPIA SOTO	"
ROMULO ORTEGA NARVAEZ	"
LUIS MONTOYA MONTOYA	"
BRIGIDO LOZANO CISTERNAS	Trabajador
MIGUEL TRUJILLO NARANJO	"
LUIS NOVDA CONCHA	"
JUAN GUTIERREZ VIDAL	"
ANTONIO ESPINOZA VELASQUEZ	"
HECTOR GAJARDO JIMENEZ	"
CARLOS CASTILLI GUTIERREZ	"
LEONCIO MEZA DIAZ	"
FELIZ DIAZ RODRIGUEZ	"
TOMAS RIQUELME MONTANARES	"
JOSE RIQUELME MONTANARES	"

DEPARTAMENTO DE MATERIALES.

S. Bernardo

LUIS GUERRERO M	Jornalero
-----------------	-----------

SECCION MATERIALES 3a. y 4a. Zonas.

JUAN COFRE RIOS	Encarbonador
SIMON INOSTROZA PINILLA	Descargador

CASA DE MAQUINAS DE SAN ROSENDO.

LUIS OÑATE ARAVENA	Maquinista
CARLOS ARANEDA BARRERA	"
ARMANDO FLORES L.	"
WENCESLAO MOLINA	Entregador Mat.
ARTURO GUAJARDO GUAJARDO	Encarbonador
JOSE LIBERTO TORRES BELTRAN	Maquinista

A CONTAR DESDE EL 9 de Julio de 1936.

SIGISFREDO CASANUEVA CASANUEVA	Majador
LUIS VERGARA RIVERA	Calderero

Estos Empleados podran acogerse a los beneficios del desahucio o la jubilación si cuentan con los requisitos necesarios.

Anótese y trascribese a los Jefes de los Departamentos de Transportes, Tracción y Maestranzas, Vía y Obras, Materiales y Almacenes y Contabilidad, a la Dirección de la Caja de Retiros y de Previsión Social y a la Oficina de Identificación.

Fdo.

JUAN LAGARRIGUE CADIZ
Director general.

ANEXO Nº 2

PROGRAMA DEL FRENTE POPULAR DE CHILE

"En presencia de la situación económica y política por la que atraviesa el país y que se caracteriza por la falta de solución de los problemas nacionales, del completo abandono en que los gobernantes han dejado el patrimonio colectivo y la riqueza pública, permitiendo la explotación sin control del capital imperialista, y en presencia, además, de la desesperante situación de miseria de todo orden en que se debate nuestro pueblo como consecuencia de esta misma política gubernativa; y considerando, por último, los continuos atropellos a las garantías democráticas y a nuestra Constitución republicana, amenazadas permanentemente por la implantación de una dictadura oligárquica, los diversos partidos del Frente Popular y la Confederación de Trabajadores de Chile, después de planter sus respectivos programas y aspiraciones, han acordado el siguiente programa común que se comprometen solemnemente a defender en todo momento y realizar desde el Gobierno.

1) EN EL ORDEN POLITICO

a) Mantenimiento y defensa del régimen democrático, restaurando las garantías individuales y respetando todos los derechos;

b) La correcta generación de los Poderes Públicos mediante la libre expresión de la voluntad ciudadana;

c) Supresión de las leyes represivas de carácter político y

d) Respeto a todo credo político, social y religioso.

2) EN EL ORDEN ECONOMICO

a) Planificación de la economía nacional en forma de incrementar la producción minera, industrial y agrícola, regulándola y procediendo a una distribución más equitativa y más justa;

b) Creación del Cartel del Salitre y Yodo de acuerdo con los intereses de nuestra economía;

c) Legislación sobre las empresas imperialistas con el propósito fundamental de defender el patrimonio nacional y los intereses del Estado, de los empleados y de los obreros;

d) Supresión de los monopolios;

e) Revisión del pago de la deuda externa, para encuadrar su servicio dentro de las posibilidades económicas del país para desarrollar una vasta política de mejoramiento de las clases populares mediante la construcción de habitaciones para obreros y empleados; la atención de la salud del pueblo;

f) Revisión del sistema tributario, disminuyendo los impuestos indirectos, porque estos recaen sobre la masa consumidora;

g) Mejor inversión de los fondos públicos en forma que se pueda realizar un progreso social, útil, necesario y productivo;

h) Reforma agraria: apoyo efectivo a los propietarios medianos y pequeños; colonización a base de empleados, parceleros y trabajadores campesinos;

i) Mejora de la moneda y disminución de los derechos aduaneros siempre que no se perjudique la economía nacional; y

j) Acción constante en todas las regiones del país con intervención de elementos locales de la Administración Pública y de sus organismos para que el progreso Civilizador sea equitativo en todo el país.

3) EN EL ORDEN EDUCACIONAL

a) Reforma educacional en armonía con los intereses de la sociedad incluida la educación del adulto y las escuelas complementarias;

b) Continuidad de la educación hasta la Universidad;

c) Gratuidad de la enseñanza en todos sus grados;

d) La educación primaria, secundaria y técnica debe ser función del Estado o, a lo menos, controlada por él

e) Creación de institutos y universidades del Estado;

f) protección del Estado y de las Municipalidades a los escolares indigentes, alimentación, vestuario, útiles y atención sanitaria; y

g) El maestro no puede ser perseguido por sus ideas políticas.

4) EN EL ORDEN SOCIAL

a) perfeccionamiento de la legislación social y estricto cumplimiento de las garantías que las actuales leyes otorguen a empleados y obreros;

b) Legislación para trabajadores agrícolas, parceleros y pequeños propietarios;

c) Perfeccionamiento de la reglamentación de la jornada de trabajo;

d) Fijación de salarios racionales, de acuerdo con las necesidades materiales y culturales de las clases trabajadoras y de los empleados. A igualdad de trabajo, igualdad de salarios.

e) Intervención del Estado en las rentas de arrendamiento de acuerdo con el avalúo fiscal;

f) Higienización de la vivienda y construcción de habitaciones para obreros y empleados;

g) Plan de mejoramiento de la salud pública con organización técnica y científica en forma que comprenda especialmente el conjunto de medidas tendientes a la previsión social;

h) Asistencia sanitaria a la familia obrera;

i) Participación directa de la clase trabajadora en la dirección de los organismos de previsión creados en su beneficio;

j) Severa penalidad de la especulación y del agio; y

k) Supresión de la cesantía y derecho al trabajo.

5) EN LO INTERNACIONAL

a) Defensa de la paz americana de una respetuosa política de independencia de las demás naciones; y

b) Cuidadosa atención de la defensa nacional, dotando a las Fuerzas Armadas de instrucción, equipos y acertados medios para su eficaz desarrollo, con el objeto de resguardar nuestra soberanía.



INDICE GENERAL

	Pág.
<u>INTRODUCCION</u>	1
CAP. I LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO	
A.- Significado histórico de los ferrocarriles en América Latina	11
B.- El contexto histórico de surgimiento de los ferrocarriles en Chile	13
C.- Importancia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado	16
D.- Organización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado	23
1.- El Departamento de Tracción y Maestranza	25
2.- El Departamento Vía y Obras	39
3.- El Departamento de Transporte	49
E.- Algunas características de los trabajadores deducidas de sus expedientes	55
CAP. II LA ADMINISTRACION ALESSANDRI PALMA Y LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS 1932 - 1938	
A.- Arturo Alessandri en la historia política de Chile ..	71
B.- Caracterización general del período	76
C.- La administración Alessandri Palma y los trabajadores ferroviarios	82
D.- La huelga de 1935	94
E.- La huelga de 1936	112

CAP. III EL FRENTE POPULAR Y LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS

A.- El Frente Popular	133
B.- El Frente Popular y el movimiento obrero	151
C.- El Frente Popular y los trabajadores ferroviarios ..	161
<u>CONCLUSIONES</u>	190
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	196
<u>ANEXOS</u>	204

