

UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
FACULTAD DE EDUCACION
DEPARTAMENTO DE HISTORIA



Racionalización y Represión. Los primeros pasos para una privatización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en el Gran Concepción 1973-1976.

Tesis para optar al grado de licenciado en
Educación

**Profesor guía: Danny Monsálvez
Araneda**

Tesistas: Eduardo Contreras Castillo

Stephano Gutiérrez Pilar

Ciudad universitaria, junio de 2020.

Agradecimientos

Quiero agradecer a quienes fueron mi pilar de apoyo incondicional en el proceso de formación académica. Padre, madre y hermanos que me transmitían su alegría, cariño y su entusiasmo cada vez que necesitaba recobrar fuerzas para seguir avanzando. A Javiera, que me acompañó en los últimos años de vida universitaria y decidió caminar junto a mí en esta nueva etapa de nuestras vidas. A mi compañero Eduardo con quien supimos encaminarnos en esta experiencia que nos sorprendía y generaba admiración hacia las memorias de quienes fueron protagonistas de procesos claves en la historia de nuestro país. A mis amigos que fui conociendo en estos años de universidad quienes todos estos años nos entregamos mutuamente apoyo y buenos momentos que no olvidare nunca.

Estoy también muy agradecido de nuestro profesor guía que nos aceptó en la última estación de nuestro pregrado que, a pesar de nuestra poca formación en investigación historiográfica al momento de iniciar nuestra tesis y las dificultades personales de cada uno, nos supo entregar las herramientas que requeríamos, su apoyo y comprensión.

Quiero agradecer de manera muy significativa la disposición de cada una de las personas a las que nos acercamos y supimos llegar a ellas, independientemente si logramos realizar las entrevistas que necesitábamos o sólo logramos entablar una conversación semiformal sirvieron de gran ayuda para entender y profundizar las problemáticas que quisimos abordar. Sin duda sin su cooperación jamás se habría podido realizar este trabajo.

Agradecido estoy de poder trabajar desde la disciplina de la historiografía, de los buenos momentos y oportunidades que me ha brindado y de las buenas personas que he conocido y con quienes puedo entablar conversaciones que me hacen crecer en lo personal y profesional, esta disciplina que nos brinda comprensión a t los acontecimientos que están ocurriendo hoy en día y nos entrega los caminos que debemos abordar como sociedad para lograr conquistar un espacio donde sean de vital importancia la empatía, la solidaridad y el poder contar con quienes tenemos a nuestro lado. **STEPHANO GUTIERREZ.**

Pienso que todo proceso asumido como personas conscientes de nuestra realidad en donde se ejercen compromisos vienen cargado de un sostén de apoyo que buscas cuando estas en momentos de flaqueza, incertidumbre o no encuentras sentido a lo que haces, como también son los principales promotores de tus aciertos y persiguen desde sus propias ocupaciones tus objetivos, sueños y metas que cumplir o desde la simplicidad de acompañar tu camino siempre creyendo en ti, sin dudar de tus capacidades. Desde este punto de vista me siento un agradecido de múltiples personas que me han acompañado desde que inicié mi proceso universitario, las que conocí en el proceso y de las que nacieron durante el mismo. Así como primera referencia citar a mis padres con su apoyo incondicional desde siempre en promover mis objetivos personales sin perder la humanidad que nos caracteriza como familia, a mis hermanos por acompañarme desde sus propias realidades y vivencias a consolidar el mío propio.

Antonella, Amanda, Paz. Por ser un farol de motivación constante y creciente por lograr objetivos concretos que puedan ser la base de un bienestar y desafíos constantes en el devenir que les proponga la vida. Solo espero estar a la altura de sus desafíos y acompañarlas a cumplir sus sueños.

Stephano por ser amigo y compañero quien me invito a ser parte de una investigación que venía cimentando desde tiempo, donde tuvimos que desarrollar un trabajo colaborativo constante pero que tiene su huella y sello por donde se le mire. Gracias por la paciencia y no dejar de confiar en mí.

Punto aparte los agradecimientos a Rodrigo, por convertirse en un referente de la academia, como de la vida, siempre con sus sabios consejos y reflexiones. Gracias al 2013 y el camino que nos tenia preparado conocernos.

Por último, cerrar este círculo de agradecimientos a todas las personas que con sus acciones que repercuten ya sea en lo positivo o negativo de nuestro ser, siempre trae consigo un aprendizaje y nuevos desafíos que alcanzar.

EDUARDO CONTRERAS

Índice

1. Introducción	5
2. Capítulo I: Antecedentes teóricos y bibliográficos para una discusión sobre el desarrollo de la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante los primeros años de la década 1970.	11
2.1 Marco Teórico	11
Identidad chilena a partir de la transición a la modernización	11
Neoliberalismo	16
Violencia Política	22
2.2 Perspectivas Historiográficas	27
Historia Reciente	28
Historia Regional	31
2.3 Discusión Bibliográfica	34
Recorrido histórico de los ferrocarriles en Chile	34
Neoliberalismo en Chile	39
Violencia Política en Chile	44
3. Capítulo II: Evolución histórica de la Empresa y su impacto en la consolidación de una Identidad Ferroviaria.	50
3.1 Primeros ferrocarriles en Chile	52
3.2 Creación de la Red Sur: Santiago al sur	53
3.3 Participación y consolidación estatal en inversiones ferroviarias	58
3.4 Déficit operacionales de la empresa ferroviaria	64

3.5 El trabajador ferroviario y su vínculo identitario	66
4. Capítulo III: Transformaciones políticas y económicas que sufre la empresa durante el Gobierno de la Unidad Popular y los primeros años de Dictadura Militar (1970-1976)	77
4.1 Características de la empresa previa al Gobierno de Salvador Allende	78
4.2 Apoyo de la empresa al Gobierno de la Unidad Popular y boicot a sus funciones por parte de la oposición	84
4.3 Transformaciones que sufrió la Empresa de Ferrocarriles del Estado post Golpe de Estado	96
4.4 Intervención y represión hacia los trabajadores de la empresa como mecanismos de control social.	97
4.5 Plan de Recuperación Económica como factor determinante del debilitamiento de la empresa en el área de transporte.	105
4.6 Formas de racionalización que sufrió la empresa.	108
5. Conclusiones.	117
6. Anexos.	123
7. Bibliografía.	187

1. Introducción

Para la presente investigación, se plantea desarrollar una aproximación histórica y política de la Empresa Ferrocarriles Del Estado. (EFE)¹, y desde ahí comprender el rol social y económico que cumplía la compañía dentro de los planes estatales en una de las áreas estratégicas del funcionamiento del país. Siendo este el transporte de pasajeros y de carga. Junto a la función económica y social que vienen intrínseca con este tipo de industria buscamos profundizar en posturas que se manifestaron por parte del sector obrero de trabajadores ferroviarios en apoyo al Gobierno de la Unidad Popular. El cual se ve interrumpido a mediados de 1973 debido a la intervención cívico – militar, la cual trae como consecuencia la manipulación y represión a trabajadores de EFE, dentro de un plan privatizador sistemática de las empresas nacionales, -y racionalización en el caso que fueran de carácter estratégico- con el propósito de disminuir al máximo la intervención del Estado en la Economía, causando un impacto laboral y cultural dentro de la orgánica ferroviaria.

La intromisión progresiva en la empresa durante los primeros dos años de la dictadura fue detonando reducciones tanto en personal, como en cobertura de servicios hacia transeúntes, obteniendo como resultado el año 1975 la primera gran oleada de despidos masivos en la empresa (septiembre 1973-diciembre 1975), masa laboral que durante el primer semestre de 1973 bordeaba los 27.000 colaboradores a nivel nacional.

Sumado a lo mencionado anteriormente, es importante describir las características que poseía EFE, tanto en sus aspectos económicos, políticos y sociales, durante el período de quiebre del modelo propuesto por la Unidad Popular, pasando desde un Estado Empresarial y Desarrollista hacia un país con características subsidiarias.

La problemática expuesta en la investigación, es la crisis que enfrenta EFE a partir de 1971, período agudizado por los conflictos políticos entre el gobierno de

¹ A lo largo de esta investigación, se le denominara a la Empresa Ferrocarriles Del Estado, por su sigla EFE.

turno y la respectiva oposición, donde la actividad cotidiana de la empresa se ve truncada con la intención de debilitar las acciones del oficialismo y finalmente siendo intervenida en su totalidad una vez concretado el golpe de Estado de 1973, Se inicia una política de reestructuración y racionalización de funciones como de su personal, afectando la cotidianidad de sus servicios, su calidad e impactando en los nexos identitarios que históricamente se generaron en la población obrera ferroviaria como en el mundo civil. La problemática establecida se concentra en analizar tres aristas claves que serán desarrolladas a lo largo de los capítulos venideros, estas temáticas son:

a) **Transformación económica:** En cuanto a cómo las nuevas políticas económicas de carácter neoliberal fueron implementadas, reduciendo su participación en su rol social y viéndose afectada por una competencia desleal con otros sectores de transporte de pasajeros y carga, que la dictadura empezó a priorizar en desmedro de los ferrocarriles estatales dentro del territorio nacional. Demostrado en el abandono de puntos estratégicos dentro del Gran Concepción (maestranza, estaciones, equipo rodante), mermando lazos comunicacionales, sociales y económicos originados dentro de la región. Hecho que se repitió también en el resto de la geografía local.

b) **Violencia política:** Este aspecto se analizará a través de cómo se inició una persecución política hacia trabajadores de las distintas áreas que comprende EFE, el cual se enmarcan en el propósito ideológico que busca implementar la Junta Militar para acelerar las políticas económicas que traían consigo. En su primera etapa la dictadura militar sistematizó la disolución forzada de toda organización de movimientos sociales y políticos pertenecientes a las fuerzas políticas de la izquierda chilena.

c) **Identidad y Oralidad:** Las actividades del trabajo ferroviario forjaron un sentido de identidad social a lo largo de su histórica presencia en territorio nacional, debido a que los funcionarios dentro de la institución ejercían sus labores en favor de la ciudadanía y el crecimiento nacional quedando plasmado este rol en una memoria colectiva, asumiendo así una fuerte identidad que caracteriza a sus ex funcionarios con su gremio hasta el día de hoy. Estas dos formas de abordar la

investigación hacen referencia a cómo en el periodo de tiempo estudiado, mediante las transformaciones que se realizaron en la empresa y la constante persecución política hacia sus funcionarios y funcionarias fueron cambiando las dinámicas de relaciones sociales, culturales y laborales que históricamente había traído consigo a nivel regional y nacional.

El presente trabajo de investigación histórica sobre la situación de Ferrocarriles del Estado en la zona que comprende al Gran Concepción, se debe a que a nivel local existe escasa bibliografía acerca de historia político-social de la empresa y de su movimiento obrero, sobre todo si este medio de transporte significó durante más de un siglo el principal medio de transporte y desarrollo para el país. Al mismo tiempo se destaca también que su orgánica interna se caracterizó a lo largo de toda su existencia como un gremio unido, en virtud de mejoras laborales dentro del mundo obrero, ya que al ser una empresa estatal que se prolongó a nivel nacional poseía una cantidad importante de trabajadores, fomentándose una potente cohesión gremial y que a través de las acciones y discurso de sus ex funcionarios y funcionarias mostraban una preocupación del bienestar entre colegas, forjando un proceso de identidad en la empresa fiscal.

La selección del tema de investigación se decide también desde el conocimiento que pueden aportar a la investigación histórica los testimonios de diferentes actores que vivieron y participaron activamente de las dinámicas de transformación en las políticas estatales e institucionales de EFE en la región. Testimonios que se van perdiendo con el paso de los años debido a la edad de las personas que evidenciaron en primera persona los procesos neoliberales y de violencia política que impactaron en la empresa.

El objetivo principal que fijamos para realizar los lineamientos de nuestra investigación es: Analizar la transformación estructural, humana y política que sufre la Empresa de Ferrocarriles del Estado desde el gobierno de la Unidad Popular hasta diciembre de 1975 en cuanto al rol que desempeñaba para el desarrollo del país. De este objetivo surgen otros dos, de carácter secundario que ayudarán a darle firmeza al principal, que son: a) Describir las características que poseía EFE, tanto en sus aspectos económicos, políticos y sociales, durante el transcurso del

gobierno de Salvador Allende y como estas fueron cambiando después de su interrupción, que significó un cambio de estrategia gubernamental pasando de un Estado Empresarial y Desarrollista hacia un rol subsidiario y b) Comprender cómo las políticas de reestructuración de la Junta Militar fueron perjudicando las condiciones laborales y beneficios que poseían los trabajadores de la empresa, transformando su organización gremial.

La hipótesis en la que basamos nuestro estudio señala que en la zona del Gran Concepción como a nivel nacional la Empresa de Ferrocarriles del Estado se presentó con un fuerte apoyo a las políticas de la Unidad Popular, sumado a la participación estratégica en el área del transporte. Esto debido al considerable grupo humano dentro de la empresa y como sector obrero² apoyaban a un gobierno donde sus políticas apuntaban a reivindicar las demandas que históricamente han luchado los sectores populares en la sociedad chilena. Todas estas proyecciones se ven truncadas al instaurarse el régimen militar, interviniendo inmediatamente a la empresa con el propósito de iniciar una serie de políticas públicas que dieran sustento al modelo económico neoliberal, siendo esto un progresivo e intenso abandono monetario hacia EFE. La rápida intervención de la empresa por parte de la nueva administración estatal, iniciada en septiembre de 1973 da cuenta de la necesidad de configurar nuevos espacios comerciales y territoriales que se proponían para la zona de Concepción y su participación industrial a nivel nacional y regional. Dentro de este contexto EFE comenzaría a vivir un periodo de crisis progresiva que se vería reflejado en el cese de servicios de gran importancia económica en materia social en el transporte de pasajeros y una sobreexplotación de su transporte de materiales de extracción estratégica para el nuevo modelo económico.

Para el desarrollo y la elaboración de nuestro trabajo investigativo, nos propusimos indagar en dos aristas con el fin de complementarlas entre sí, nos referimos a las fuentes que pudimos recopilar tanto de los relatos orales, a través

² Cabe destacar que si bien existe un sector de obreros que adhiere a las políticas de gobierno, no existe una muestra homogénea al respecto, ya que hay trabajadores con otros intereses políticos, no sintiéndose representados o simplemente no demostrando interés por ninguna militancia política.

de entrevistas semiestructuradas y prensa de la época, especialmente lo que respecta al diario El Sur y El Diario Color, con el fin de encontrar puntos de concordancia en lo que postulaban los periódicos con los testimonio de las personas entrevistadas, como también poner en evidencia temáticas que en los diarios (El Diario Color cambiando su línea editorial desde que es intervenido) ocultaban lo que respecta a las violaciones a Derechos Humanos dentro de las instalaciones de la empresa.

Las entrevistas que se realizaron fueron con objeto de recopilar antecedentes personales de quien trabajó y fue parte de la comunidad ferroviaria. también se pone énfasis en su participación con sus colaboradores y la formación académica e informal en el rubro que se desempeñaban forjando así su identidad como trabajador ferroviario. El total de personas quienes fueron entrevistadas es de 7 funcionarios, todos de género masculino y aproximadamente 70 años. Los cuales desempeñaban labores de maquinistas, maestranza, vías y obras. El hecho del número y el género de las personas entrevistadas tiene su fundamento en la disposición de tiempo y el estado de salud de quienes fueron entrevistados y quienes por motivos de fuerza mayor no se pudo concretar la cita. Es importante mencionar que el público al cual se debía llegar son todos adultos mayores y muchos de ellos con varias complicaciones de salud, es por ese motivo también que se destaca la importancia en el registro de sus testimonios y se agradece poder disponer del tiempo de cada una de las personas con las que no pudimos concretar una entrevista grabada, pero si nos entregaron relatos que ayudaron a generar nuevas reflexiones para nuestro trabajo.

Estas personas tienen diferentes posturas políticas sobre el contexto histórico estudiado, destacando la presencia del Partido Socialista y la Democracia Cristiana dentro de sus preferencias partidarias, como también hay entrevistados quienes nunca tuvieron un compromiso político partidista, pero que igual recibieron el impacto de las transformaciones que vivió la empresa post septiembre de 1973. En lo que respecta a su estadía como colaborador de la empresa igualmente no hay un patrón definido, pues hay quienes trabajaron y terminaron su carrera funcionaria con un grado distinguido como Luis Veloso quien jubiló siendo instructor de maquinistas, como también otros entrevistados se vieron afectados de despidos

masivos entre en año 1973 y 1975 como es el caso de Jorge Concha, trabajador de vías y obras.

Desde el final de esta introducción hacia las páginas siguientes el esquema de nuestra investigación se va a estructurar en tres capítulos principales. El primero, son apreciaciones teóricas y bibliográficas que entregan las herramientas para generar una discusión del cómo y por qué se generaron las condiciones para la intervención y reestructuración de EFE en los primeros cinco años de la década del '70.

El segundo capítulo, es una contextualización histórica de Ferrocarriles del Estado desde fines del siglo XIX hasta la elección de Salvador Allende, describiendo las fases de su evolución y el rol que le asignaba el Estado durante el proceso de modernización en la segunda mitad del siglo XX. A través de dicha contextualización se analiza cómo la larga duración de la empresa en la historia del país logra cohesionar una fuerte identidad dentro de las personas que la componían.

El tercer y último capítulo muestra cómo la empresa, siendo un ente de carácter estratégico del gobierno de la Unidad Popular, respalda y contiene el constante boicot de la oposición, tanto en el sector económico como social. Pero que una vez perdido el control del Estado comienzan el descenso masivo de su personal, alcanzando su primera cifra en diciembre del año 1975, producto de las nuevas políticas que se implementaban a las empresas fiscales una vez iniciada la dictadura y las acciones represivas que vivieron sus trabajadores y trabajadoras.

2. Capítulo I

Antecedentes teóricos y bibliográficos para una discusión sobre el desarrollo de Ferrocarriles del Estado durante los primeros años de la década 1970

Al plantearnos la problemática de entender la racionalización de una empresa fiscal de transporte de pasajeros y de carga, que se desenvuelve a lo largo y ancho del territorio nacional marcando a la sociedad en distintas profundidades debido a su estancia centenaria y vital rol en el progreso del país, a través, de la modernización industrial, la integración del territorio nacional y el impacto cultural que genera, por un lado a la sociedad civil en la sustentable mejora de los tiempos de traslado, seguridad y comodidad de viaje que entrega el despliegue de este medio de transporte. Como al mismo tiempo y de forma permanente se vivió en la interna de la empresa, arraigando costumbres y valores que eran traspasado generacionalmente entre los propios colaboradores. Construyendo un patrón identitario que sería identificado en cualquier punto del país donde se encontrará el trabajador ferroviario.

2.1 Marco teórico

Identidad chilena a partir de la transición a la modernización

Existen diferentes visiones de la manifestación del ser chileno-chilena, y que los diferentes acontecimientos que la larga duración nos permite estudiar han variado y transformado sus expresiones identitarias. Para esto haremos un análisis de algunos extractos del libro escrito por el Doctor en Sociología Jorge Larraín *Identidad Chilena*

Una de ellas es la visión militar que comprende al ejército chileno, heredero de los soldados españoles que lucharon constantemente con el pueblo mapuche, ocupando parte del territorio durante la colonia, posteriormente con la lucha criolla en la guerra de independencia, anteponiéndose a los procesos de formación del Estado y la Nación. Sumándose los procesos de ocupación de la Araucanía, la Guerra contra la Confederación del Pacífico, marcaron un imaginario de orgullo de esta visión identitaria victoriano de enfrentamientos bélicos, de un proceso de expansión territorial y consolidador de la institucionalidad estatal y nutridos de un

sentimiento nacionalista, creadora de una raza chilena con características bélicas debido a la mezcla del Mapuche y el conquistador español.

Se puede apreciar otra visión de la identidad chilena, desde la élite político-económica que se forma en Chile en el siglo XIX, compuesta por una Aristocracia terrateniente, heredera del hispanismo eclesiástico que se consolida en América latina con el Barroco y la contrarreforma católica en el Chile colonial, dándole una estructura moral a la sociedad, Europeos capitalistas que vienen a invertir a Chile en carácter de materias extractivistas como es en el caso de los recursos naturales, a labores comerciales, y a la construcción e instrucción de grandes obras, a las conductas que deben tener los grupos sociales restantes y ajenos a los grupos más conservadores. Durante principios de siglo XIX los patrones culturales y que esta elite económica y política buscaba absorber y moldear todo tipo de expresión cultural mestiza e indígena que recorren el territorio nacional, quienes sus prácticas culturales e identitarias no iban de acuerdo con sus principios y aspiraciones, justificando el autoritarismo y represión en período portaliano y su constitución. Los efectos de este componente en la sociedad chilena se diferencian económicamente que la aristocracia criolla imponía mediante valores morales traídos de la iglesia y la instrucción militar mantenían una defensa de conservar sus prácticas y un freno a todo cambio impulsado por el exterior y rechazo a la modernidad económica. Los nuevos capitalistas que llegan a Chile lo hacen con ideas en miras al desarrollo y la modernización en un contexto de competencia económica en Europa y un modelo de civilización que se quiso imponer bajo la constitución de 1833

Los grupos populares y marginados representan otra perspectiva para la comprensión del componente de la identidad chilena, quienes en su mayoría de origen mestizo componen el grueso de la masa poblacional del país. Su arraigo identitario posee una data sin legado histórico al cual sujetarse desde la conquista española y consolidada en la colonia, segregados tanto por la aristocracia y por las sociedades indígenas. Debido a estas experiencias vividas es que se muestran siempre reacios a las prácticas homogeneizadoras de las elites, viviendo la represión de sus expresiones culturales y al mismo tiempo siendo utilizados para sus intereses propios (validados en la imagen del roto chileno, audaz, creativo y valiente), en actividades mineras tanto en la zona carbonífera como en el norte salitrero y los

conflictos bélicos internacionales. Su sentido de identidad radica en las expresiones de la lucha por vivir con los escasos recursos que poseen, marginalidad y espacialmente ubicados en zonas periféricas. Estas condiciones impuestas por una sociedad segregada originan comportamientos como el bandidaje, el inquilinaje, movilidad rural-urbana, su organización en resistencia a la explotación que de forma permanente han sufrido, asumiendo una forma de sociedad paralela a la que impone las elites. Las masas populares supieron asimilar componentes tanto del sistema aristocrático, en cuanto a la religiosidad, sistema educacional, comportamientos propios de la milicia práctica bajos sus códigos, expresados en las poblaciones y periferias.

Si bien existen muchas otras manifestaciones identitarias que pueden dar una idea de la persona chilena estas ayudan a comprender qué ocurre con el fenómeno de la idea de la modernización y el desarrollo que comienza a introducirse durante la segunda mitad del siglo XIX y las formas en que se lleva a cabo hasta la segunda mitad del siglo XX

La identidad social y política chilena cambia de paradigma tras el impulso de la industrialización y la sustitución de importaciones a principios del siglo XX, producto de la primera guerra mundial y la crisis económica de 1929 hasta el golpe de Estado de 1973, la cual plantea generar un impulso de la industria nacional y un proteccionismo económico, dejando de lado las prácticas decimonónicas basadas en el agro y un sistema económico tradicional con los ojos puestos en la exportación. También se manifiesta con mayor intensidad e injerencia la participación de los grupos medios en políticas sociales y económicas de Estado, abriendo paso a un proceso de transición. Comienzan los primeros pasos hacia una modernización nacional con los objetivos de velar por las necesidades públicas del país y un crecimiento económico a partir de una producción nacional. Esta coyuntura marca un nuevo devenir dentro de la historia nacional, produciendo una encrucijada también en lo que respecta a la identidad del ser chileno-chilena, con la aparición de sectores etarios con una intelectualidad diferente a la tradicional, caracterizados por profesionales jóvenes y una nueva generación de fuerzas armadas, se introducen también con mayor impulso la organización política obrera, proveniente de los grupos sociales marginados, para disputarle el espacio ideológico cultural y político que ha

ejercido la elite decimonónica *“De este modo, este largo periodo de crisis y de importantes cambios políticos y sociales va acompañado de nuevas formas de conciencia social de carácter antioligárquico que han abandonado las certezas positivistas decimonónicas, y que intentan afirmar una identidad chilena contra la modernidad y el mercado. Sin embargo, el empuje de la industrialización conducida por el Estado y la ampliación de la participación política y de los derechos sociales, se constituyó en el gran centro alrededor del cual continuó el debate nacional y contribuyó sin duda a la formación de nuevos elementos en la identidad nacional”*³

Durante el primer siglo de emancipación administrativa de la corona española, el porvenir de las decisiones estatales para el país fue siempre con los ojos puestos en el occidente su modo de trabajar la modernización desde la revolución industrial, su educación y su intelectualidad. Por lo tanto, siempre existió una desconexión de las aspiraciones para la república con la realidad de la sociedad chilena cuyo golpe más crudo fue durante la crisis de 1929, impacto que cae con más fuerza en las clases obreras y marginadas del país, seguido en un menor grado en los grupos medios, mientras que en la élite golpea en la forma en que han desarrollado el régimen democrático, en su propio beneficio, consecuencia del capitalismo y del sistema de hacienda que aún existía⁴

Como el rol de las políticas gubernamentales cambian su paradigma en la forma de generar incrementos en la participación económica estatal a partir de la producción nacional y así formar un crecimiento hacia adentro (el cual no pudo concretarse debido a que no se pudo librar nunca de la dependencia tecnológica de los países desarrollados), se asume un Estado de compromiso en cuanto a la puesta en marcha de una industrialización un plan de desarrollo nacional y así entregar garantías de diferentes políticas sociales. Este fenómeno se concreta con la llegada del Frente Popular al gobierno, instancia que genera una debilidad de la participación política oligárquica que declinaba en la cúspide de su crisis institucional y moral. *“A las medidas de control del sector externo, el estado chileno agregó su participación directa en el proceso productivo mediante la creación de la Corporación de Fomento*

³ Larrain, J. (2001). *Identidad Chilena*. Santiago: LOM, pp.107-108

⁴ Ibid., p.101-102

*de la Producción (CORFO) en 1939 cuya misión fue hacerse cargo de un plan nacional de desarrollo y fomento de la industria mediante inversiones directas, proveyendo créditos y propiciando la incorporación de nuevas tecnologías. Como creó empresas estatales claves en el campo de la electricidad (ENDESA), petróleo (ENAP), acero (CAP), azúcar (IANSA) y se transformó en el principal instrumento de la política económica, dominando la vida económica chilena desde el punto de vista de la inversión y el crédito. El estado tomó por lo tanto un rol decisivo en la economía y fue capaz de compensar las debilidades de la burguesía chilena para llevar adelante un proceso parecido.*⁵

Las diversas formas de afrontar la modernidad dentro de la historia del país cambian su paradigma y por ende el sentido de identidad que se da motivado por su evolución, quien está a cargo del proceso y quienes son las personas que lo sostienen y proyectan sus diferentes factores. En primera instancia el proceso modernizador e industrializador estuvo a cargo de compañías privadas con fines económicos ligados a intereses e inversiones ajenos a la sociedad chilena, donde el Estado poco a poco comenzó a posicionarse de mejor manera, hasta el punto en que se asume como impulsador del desarrollo del país. Esto genera en la masa trabajadora de las nuevas empresas estatales, específicamente en grupos más comprometidos con las demandas sociales y laborales, la responsabilidad de utilizar su mano de obra para el beneficio personal y de su núcleo familiar, pero además se forma de manera colectiva un sentimiento de un bienestar social a través del rol que desempeñan en las diferentes actividades que realizan, producción, transporte, salud, viviendas, educación, etc. donde se apostaba por una construcción moderna estatal, cuyos ingresos iban destinados al bienestar del país. A partir de lo expresado se puede afirmar que *“Hay un proyecto de identidad desarrollista cuya meta era el desarrollo económico industrial, en el que el estado juega un rol principal y el valor de la igualdad tiene un lugar central. La lucha política en esta época giraba alrededor de cómo lograr desarrollo y bienestar para todos. Era indispensable concientizar al pueblo, abandonar el derroche populista y adoptar una nueva ética del trabajo. El sistema económico capitalista debía ser cambiado o, si se le mantenía, había que humanizarlo y, siguiendo las políticas intervencionistas, proteger a los trabajadores*

⁵Ibid., p.104

y redistribuir el ingreso nacional en su favor. La nueva identidad tenía, por lo tanto, una matriz igualitaria y desarrollista que combinaba desarrollo industrial con apoyo estatal y con ampliación de los derechos de los trabajadores.”⁶

Neoliberalismo

A la hora de realizar una definición sobre lo que es el modelo neoliberal, debemos primero que todo destacar que, dentro de Latinoamérica, Chile fue el primer país donde sus ideas fueron ejecutadas, por lo tanto, las repercusiones que tuvo su inserción y aplicación sirvieron de guía de para el resto del continente. Se hace pertinente realizar un análisis de cómo se introdujeron las ideas económicas de libre mercado, quienes las implementaron y cuáles fueron las estrategias utilizadas para llevarlas a cabo.

El neoliberalismo fue implementado rápidamente realizado el Golpe de Estado en Chile, el cual había sido teorizado años atrás principalmente por la escuela de ciencias económicas de la Universidad Católica a través del convenio realizado con la Universidad de Chicago a mediados de la década del cincuenta y consolidándose durante las décadas posteriores. Este modo de ver la economía hacia una apertura mundial tenía por objetivo desintegrar las prácticas realizadas tanto por el Estado Chileno durante el gobierno de la Unidad Popular, cuyo modelo seguía la senda adoptada durante la primera mitad del siglo XX post Gran Depresión, donde la alternativa que decidió usar el Estado, como respuesta a la crisis mundial fue hacerse responsable de la industrialización del país, por lo que el modelo de “Industrialización por sustitución de importaciones” (ISI) *“constituyó una política económica proteccionista, bajo la cual se aumentó el precio de los productos extranjeros estimulando su sustitución por productos nacionales, de modo que la ampliación de la demanda incrementara la industria del país y por ende las fuentes laborales. En Chile la adopción del ISI implicó la disminución de las importaciones desde Europa lo que fue acompañado de políticas de expansión de la demanda interna y control*

⁶ Ibid., p.123

*del tipo de cambio. Durante este período se produjo un fuerte estímulo a la industrialización y al desarrollo de las instituciones del Estado Chileno*⁷.

Para los encargados de penetrar las prácticas neoliberales en Chile, las concepciones de que el Estado sea el agente máximo de actividad económica eran erróneas y no respondían a las necesidades de la población esto porque *“Dichas políticas han inhibido el ritmo de desarrollo de nuestra economía, condenando a los grupos más desvalidos de la población a un exiguo crecimiento en su nivel de vida, ya que dicho crecimiento, al no poder ser alimentado por una alta tasa de desarrollo del ingreso nacional, debía, por fuerza, basarse en una redistribución del ingreso que encontraba las naturales resistencias de grupos altos y medios”*⁸. Entonces la administración practicada una vez concretado el modelo ISI no era capaz de producir los ingresos necesarios y por lo tanto asegurar una buena calidad de vida a la población con menos ingresos, esto debido a ideas que recaen en el Estado como paternalista y gestor del bien común en los y las habitantes del país, generan una expectación en la ciudadanía de la acción de dar y esperar beneficios, en vez de obtenerlos como procesos de desarrollo personal⁹

Esta teoría fue inspirada en las ideas de Adam Smith expuestas en pleno auge de la revolución industrial en Gran Bretaña y en Europa siendo plasmadas en su libro *“La Riqueza de las Naciones”*, quien describe las libertades económicas personales, la presencia de la propiedad privada y el rol del mercado dentro del triángulo de la economía moderna, que luego replantea Milton Friedman, economista estadounidense y premio nobel de economía en 1976, dándole énfasis a las ideas individuales y constantes críticas a la intervención estatal en la economía. Por lo tanto *“en materia económica el neoliberalismo postula la propiedad privada individual, la reducción del tamaño e intervención del Estado, la privatización y descentralización de la actividad económica y social, y un rol preponderante del*

⁷ Olmos, C., & Silva, R. (2010). El Rol Del Estado Chileno En El Desarrollo De Las Políticas De Bienestar. *Revista Nemesís*, p. 91.

⁸ Centro de Estudios Públicos . (1992). *El Ladrillo, Bases De La Política Económica Del Gobierno Militar Chileno*. Santiago: CEP, p. 19.

⁹ *Ibid.*, p. 58

*mercado, libre de distorsiones e interferencias, en todas las actividades humanas*¹⁰. En Chile, los teóricos formados en Chicago antes de la victoria electoral de la Unidad Popular mantuvieron una postura casi inadvertida en la toma de decisiones políticas nacionales, por lo general dentro de la Universidad Católica en el marco de la docencia y la investigación, salvo economistas como Pablo Barahona y Álvaro Bardón quienes manifestaban sus ideas y críticas al gobierno de Frei y Allende mediante medios de comunicación escritos principalmente en El Mercurio y en distintas instancias *“cuando los profesores Sergio de Castro, Manuel Cruzat, Pablo Barahona (...) dictan cursos para empresarios en las oficinas de la Sociedad de Fomento Fabril. Entre los alumnos asistentes se encuentra Fernando Léniz Cerda, entonces, Gerente General de la Empresa El Mercurio S.A.P”*¹¹.

Ya en el tercer año de gobierno de la Unidad Popular es cuando se empiezan aglutinar las primeras manifestaciones de reuniones entre los expertos neoliberales en Chile, para elaborar un programa económico alternativo y cargado de las ideas que llevaban consigo ya más de una década desarrollando. Se evidencia la importancia que tenía el trabajo realizado por el grupo de economistas entre los cuales se encontraban Sergio de Castro, Manuel Cruzat, Pablo Barahona entre otros, en los tiempos que se les solicita por parte de Roberto Kelly de treinta días y por la presión que se le otorga a su trabajo y la importancia que tenía este para llevar a cabo la intervención militar en el país¹².

Una vez elaborado el programa alterno de políticas económicas que iba a adoptar la Junta Militar, dan a entender los propósitos tenían al redactarlo donde explican que *“Nuestro norte fue entregar recomendaciones con el propósito de ayudar a sacar al país de la postración económica en que se había sumido: ¡el de la desesperanza y de la pobreza generalizadas en que nos estaba envolviendo y encarcelando el régimen de la Unidad Popular!*¹³.

¹⁰ Delano, M., & Traslaviña, H. (1989). *La Herencia de los Chicago Boys*. Santiago: Ediciones Ornitorrincos, p. 18.

¹¹ Soto, A. (1995). *El Mercurio y la difusión del pensamiento político económico liberal: 1955-1970*. Santiago: Instituto Libertad, p. 49.

¹² Fontaine, A. (1988). *Los Economistas Y El Presidente Pinochet*. Santiago: Zig-Zag. p. 19.

¹³ Centro de Estudios Públicos . (1992). *Op Cit.*, p. 9.

Ya concretada la intervención militar en el país, la introducción de los Chicago Boys fue gradual en las decisiones del gobierno, en primera instancia fueron asesores de los ministros de Estado de la dictadura. Ya en 1975 cuando se implementó la política del shock y la renuncia del ministro de Coordinación Económica Raúl Sáez y, en ese momento *“los Chicago Boys quedaron con el campo abierto. Podían actuar sin contrapeso interno para llevar a la práctica los cambios estructurales, cuyo esbozo pertenecía al programa global que elaboraron antes del 11 de septiembre de 1973”*¹⁴. Dentro de las políticas que se implementaron, muchas de éstas fueron dirigidas principalmente para reestructurar el rol que jugaba el Estado en la participación económica, como la producción y la administración de las empresas que impulsaban un tipo de desarrollo (visto por teóricos economistas del nuevo oficialismo militar como lento y sin vías de prosperidad), para esto había que trabajar en diferentes estrategias económicas donde las más especificadas en la lógica interna, servirán de apoyo en nuestra investigación fueron:

- Estrategias de descentralización: para realizar las diferentes acciones que servirían para despojar al Estado de sus responsabilidades económicas se debía elaborar un esclarecimiento de las funciones del aparataje estatal, el mercado se tendría que utilizar para asignar eficientemente los recursos, generar una independencia administrativa de las unidades económicas, desarrollar organismos intermedios que reemplazaran al Estado en las tareas económicas, incentivar a la participación individual y simplificar los sistemas legales y de control estatal¹⁵. Como características de gran importancia para el funcionamiento del ideal neoliberal estaba la independencia de la administración de las unidades económicas (empresas), lo que significaba que el dinamismo y el crecimiento de dichas empresas que dependían del Estado serían reguladas por el funcionamiento del mercado, bajo la tutela de políticas globales de ordenamiento de la economía. Para esto se haría un análisis de las empresas que de manera inmediata dejarían de ser de propiedad estatal y otras *“que por razones de interés público o por necesidades estratégicas, algunas empresas subsistirán por largo tiempo como empresas del Estado o empresas mixtas; tal es la situación de ferrocarriles, Gran Minería del Cobre, ENAP*

¹⁴ Delano, M., & Traslaviña, H. (1989). *Op Cit.*, p. 30

¹⁵ Centro de Estudios Públicos . (1992). *Op Cit*, p. 58

y otras. En estos casos las empresas deberán administrarse de acuerdo con las realidades que impone una economía de mercado y la autoridad central deberá velar para que se maximice la eficiencia en su gestión”¹⁶

- Política para el Área Social: Para la nueva administración la visión que se apreciaba del Área Social los hacía proponer tesis de que no poseen rentabilidades económicas y sociales para satisfacer las necesidades de las personas del país, por lo tanto debían regirse bajo las demandas que solicitaba la organización económica moderna de manera rápida para solucionar las problemáticas que se vivían en el Chile de la Unidad Popular.¹⁷ Estas plan de acción explicado anteriormente se basó en un funcionamiento de mercados interpersonales, velando por las libertades e igualdades económicas de los y las ciudadanas. Por lo tanto, el Estado no necesitaba tener directamente la administración de las instituciones del área de la producción, servicios, banca etc. De esta manera se proponen diversos cambios que se acercan a la introducción y a la oferta hacia el comercio exterior, bajo las políticas de precios libres para introducir la producción internacional y el traspaso de la administración económica a instituciones privadas asegurando que el nuevo sistema económico presente una gran variedad productiva y una complejidad que deja al Estado en una gran desventaja para administrar los recursos en áreas como el transporte, la energía, las comunicaciones, la agricultura etc.¹⁸.

Stefan De Vylder¹⁹ tiene una caracterización del nuevo modelo económico implantado en la década de los '70 en su artículo “Chile 1973-1984, Auge, Consolidación Y Crisis Del Modelo Neoliberal”, en el cual nos explica que dentro de las fases del sistema económico, existe una política de “despolitización” debido a que una de las principales misiones de la dictadura fue desvincular a la política de las decisiones gubernamentales tanto para fines económicos y

¹⁶ Ibid, pp. 68-69

¹⁷ Problemas generados por factores internos, bloqueo económico, desabastecimiento de provisiones como materiales de construcción, medicamentos y alimentos.

¹⁸ Centro de Estudios Públicos . (1992). *Op Cit*, pp. 160-162

¹⁹ De Vylder, S. (1985). Chile 1973-84 Auge, Consolidación Y Crisis Del Modelo Neoliberal. *Revista Nordica De Estudios Latinoamericanos*. pp. 77-88

sociales, las cuales deben estar bajo la tutela de las practicas del mercado, que se regula de manera automático y perfecto, en otras palabras *“La política seria sustituida por la economía”*²⁰. Esta ciencia seria ahora la encargada de realizar una organización de la sociedad y otorgar soluciones que respondan a las demandas colectivas, gremiales y sindicales. De esta manera *“El mercado es considerado por el equipo de la Junta, como intrínsecamente más democrático que cualquier institución política o social”*,²¹ dándole una significación peyorativa a cualquier grupo que ejerza presión o deslegitimice la acción reguladora del mercado.

Otra de las prácticas que debía seguir el modelo neoliberal, para llevar a cabo su “plan de reordenamiento de la economía y la sociedad chilena” como lo explica Vylder estaban las privatizaciones de las empresas de Estado, de tal manera que vaya perdiendo participación de las decisiones de la economía, lo cual se vio reflejado en la venta masiva de empresas a lo largo de la dictadura militar. En este contexto, el rol de la prensa oficialista jugó un papel fundamental en la propagación de ideas privatizadoras, tomando como ejemplo las declaraciones del diario el Mercurio que previo al Golpe de Estado proponía la devolución del cobre al capital extranjero.

²⁰ Ibid, p. 83

²¹ Ibid., p. 84

Violencia política

Hemos decidido incorporar un estudio acerca de la violencia política en nuestra investigación en primera instancia para aclarar que, en nuestro país, la violencia ha estado presente en todos los períodos de la historia y aplicada según la forma de quien administra y tiene los dispositivos hegemónicos para controlar a la población de cada contexto. En la historiografía nacional desde la llegada de los conquistadores ibéricos a las tierras que comprenden el territorio nacional, su conquista y posterior colonización, las batallas que conforman el proceso independentista y la conformación del Estado y las diferentes medidas que posibilitaron la configuración de una nación por medio de la fuerza. Por otra parte el uso de la violencia política dentro de nuestro marco cronológico significó el empleo de dicho actuar fue con el objetivo de romper con el proyecto de gobierno que estaba llevando a cabo la Unidad Popular, encabezada por Salvador Allende y facilitar la introducción y normalización de un modelo económico, que significó la apertura de una economía de mercado iniciando una intensificación de la participación en los mercados internacionales y la inversión a través de créditos, basado en una marginación del Estado en cuanto a las decisiones económicas y sociales sobre el país, reflejado en la privatización de empresas estatales tanto de características productivas y de servicios sociales, dejando el desarrollo del país en manos de agentes privados.

Al disponernos a discutir frente a las manifestaciones de violencia que se generan en nuestro país en el transcurso de los años, debemos en primer lugar determinar ciertos aspectos conceptuales y procesuales que enmarcan nuestra investigación. Para precisar esta actividad consideraremos una serie de documentos bibliográficos que ampliarán la forma de abarcar el concepto que pretendemos definir. Uno de ellos es el artículo de la revista *violencia y política en España*, de Julio Aróstegui “Violencia, sociedad y política: La Definición de la violencia”²² en donde nos entrega una visión de carácter macro, en lo que respecta a la conceptualización

²² Arostegui, J. (1994). *Violencia, sociedad y política: La definición de la violencia*. *Revista Ayer*, pp. 17-55

de violencia en las relaciones humanas, y como esta se ha visto plasmada en todo el mundo, planteando que se puede estudiar desde distintas áreas del conocimiento.

Tomando la esfera política y social como principales motores de este proceso el cual viene a afectar a distintas regiones continentales a partir de la sexta década del siglo XX, donde se ven involucrados factores, psicosociales, simbólicos-culturales, políticos, éticos e históricos, lo que hace involucrar distintas disciplinas en base a la temática de la violencia, y que al mismo tiempo genera dificultades de poder desarrollar una definición homogeneizadora de este tipo de procesos. Ya que no se puede desconocer las diferentes creencias, ideologías y percepciones que se pueden teorizar a partir de lo que se entiende por violencia y como esta se dirige a los distintos interlocutores que interactúan en una sociedad, dejando a relucir sus consecuencias no solo en lo que respecta a un carácter físico, sino que moral y participaciones ya sean de carácter simbólicas o culturales, es decir, que se puede asumir la violencia como toda situación de dominación, en donde se generan violaciones a los derechos básicos de las personas, ya sean individuales o de carácter colectivo, relegando a la violencia física como un concepto, que además vendría siendo la de carácter más superficial, dentro de lo amplio que se puede considerar este término.

Siguiendo a Aróstegui, quien además realiza un análisis historiográfico de la violencia, asume que este concepto como tal está presente en todas los contextos sociohistóricos que se tenga conocimiento, se presenta como un componente más de las relaciones sociales, pero solo durante las sociedades modernas tras el impacto del fin de los absolutismos, la revolución industrial y movimientos como la ilustración la violencia se categoriza y analiza como un hecho que se puede distinguir de otros comportamientos humanos es decir que *“solo las sociedades contemporáneas se han hecho cargo de la realidad sustantiva e instrumental de la violencia como categoría discriminada, y sólo en ese tipo de sociedades (...) se da la posibilidad de aislar conceptualmente el fenómeno y la posibilidad de medirlo, situarlo, relacionarlo, etcétera”*²³. Es en este periodo de la historia mientras se desarrolla un modelo capitalista y son los Estados quienes van

²³ Aróstegui, J. (1996). La Especificación De Lo Genérico: La Violencia Política En La Perspectiva Histórica . *Sistema. Revista De Ciencias Sociales*, p. 11.

regulando las pautas sociales se pueden manifestar las problemáticas entre gobernantes y gobernados, por ende, las manifestaciones de violencia entre quien detenta el poder y el monopolio de la violencia y quienes ya cansados de exigir sus derechos y no recibir nada a cambio van agrupándose y realizar actos violentos para conquistarlos en procesos revolucionarios. De este modo se van adquiriendo rasgos más detallados, con la posibilidad de ser estudiados e historiados de acuerdo a la verticalidad del empleo de la violencia política y su relación Poder/violencia-Estado/violencia²⁴. De esta forma el autor plantea que los hechos y estudios de la violencia política han de ser combinados por los conflictos sociales y por ende al análisis de la historia social.

De acuerdo con esto último se suelen combinar a la concepción de violencia política a las intimidaciones y provocaciones previas al asalto de control gubernamental, pero existen posturas que separan estos hechos con la violencia institucionalizada a través de órganos del gobierno para emplearla. El historiador Danny Monsálvez explica *“Para aquellos sectores opositores y crítico al golpe miliar, lo que se dio en aquel contexto histórico fueron luchas, conflictos sociales y políticos, propios de una época de cambios y transformaciones, pero no así una violencia política generalizada”*²⁵

Ahora bien, ya teniendo la consideración de las acepciones que podemos encontrar de violencia y de su homólogo compuesto violencia política, consideramos el artículo elaborado por Eduardo González Calleja que lleva por título “La represión Estatal como proceso de Violencia Política”, en donde la intención de este documento recae en cómo el Estado configura estrategias para manipular las acciones realizadas por las masas populares por mecanismos violentos. Es decir, cuáles son las estrategias de acción que adopta el aparato estatal, en condiciones que individuos o grupos desafíen las relaciones de poder. Se debe asumir que, si existe por un lado una fracción de personas, ya sea a un nivel individual o también colectivo, que discrepa o no comparte las políticas que está llevando la institucionalidad, va a presentar resistencia al modelo social,

²⁴ Ibid, p. 17.

²⁵ Monsálvez, D. (2017). *El golpe de Estado de 1973 en Concepción: Violencia Política y control social*. Concepción : Universidad de Concepción, p. 32.

económico o político que se les intenta implementar en donde *“la represión aparece como un concepto muy cercano a la noción de violencia política. Pero entendida como el conjunto de mecanismo legales dirigidos al control y a la sanción de conductas desviadas en el orden ideológico, político, social o moral”*²⁶. Lo que nos entrega por respuesta, es que el Estado buscará los mecanismos que sean necesarios para legitimar y hacer asumir sus condiciones que impone por sobre la población, amedrentando no solo de forma corporal (eliminación física) a sus detractores, sino que mediante el control social que se puede ver ejemplificado en la imposición de una cultura oficial, para lograr adoctrinar bajo las necesidades y/o obligaciones que impone el Estado para evitar conductas desviadas por parte de la población.

Otra arista que participa en este proceso es el sistema que se compone por medio del Estado, los medios de comunicación y la ciudadanía. Conocido como violencia sociopolítica²⁷ el cual nos presenta la perspectiva de un país inseguro y violento. En donde los medios de comunicación colocan los patrones que predominan sus intereses y enfatizan en lo que necesitan comunicar o en otras palabras lo que desean transmitir a la ciudadanía ya que, una vez ocurridos los hechos queda a criterios de reporteros y comunicadores contextualizar, enmarcar o resaltar las congruencias entre estos eventos. Es por esto que *“el análisis de la violencia sociopolítica podría llevarse a cabo a partir de los sistemas políticos coercitivos y persuasivos, así como desde la Teoría del Establecimiento de la Agenda (TEA). Dos hipótesis sustentarían el análisis: el sesgo informativo coercitivo y la manipulación comunicativa persuasiva.”*²⁸. Este sesgo permite que la audiencia procese imágenes y datos de forma diferenciada. Bajo este primer criterio afectivo (imágenes) interpela la emotividad con respecto a los eventos, mientras que el segundo ítem de carácter más racional (datos) de cuestionamiento y generador de destrezas cognitivas los llevaran a recopilar más información, la cual puede argumentarse a favor o en contra de los medios de comunicación. Este poder de persuasión y disuasión se consigue mediante esta construcción sociopolítica, que

²⁶ González, E. (2012). La Represión Estatal Como Proceso de Violencia Política. *Revista de Historia Contemporánea*, p. 2.

²⁷ García, C., Carreón, J., Hernández, J., & Méndez, A. (2013). Sistemas de la violencia sociopolítica. *Polis*, 343-365.

²⁸ *Ibid.*, p.2

genera una relación asimétrica entre usuarios (consumidores) y medios de comunicación en donde los primeros pueden ser influenciados por estos entes comunicacionales.

En base a los autores que hemos consultado y a las reflexiones que estos hacen sobre el concepto de violencia política, definimos dicho término como un actuar que se ha utilizado históricamente dentro de las relaciones de política interna (en el caso de nuestra investigación) y externa, donde se utilizan diversas prácticas que atentan contra las libertades, sean estas actitudinales y de pensamiento por parte de un grupo con un ideal determinado, con el fin de llevar a cabo los mecanismos que ellos estimen que son los más apropiados para guiar de forma correcta un país. El actuar de dicho grupo pasa por encima otros conglomerados con tendencias diferentes a las suyas donde en los casos más recordados ha sido derrocado por parte de los que ejercen las prácticas violentas imponiéndose de forma hegemónica sobre la población. Para el caso de nuestro trabajo tal definición recae en que el Golpe de Estado del 11 de Septiembre de 1973 significó la paralización de un proyecto de gobierno de carácter socialista, donde todas las Fuerzas Armadas y civiles de la derecha política realizaron un profundo cambio a las políticas que se estaban llevando a cabo, ejerciendo una cruda represión con prácticas violentas hacia cualquier organización que represente un obstáculo en sus planes, dentro de los cuales estaba la privatización de las empresas del Estado y la introducción de Chile a una economía de libre comercio de carácter neoliberal. En el desarrollo de tales planes ejercidos por la Junta Militar y los tecnócratas que realizaban las distintas maniobras económicas que definirían el futuro del país, nos encontramos con el caso de la intervención de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, donde el contexto de esta institución se caracterizaba por ser una de las empresas más importantes del país en aquel entonces, que generaba una importante contribución social y económica, algo que la dictadura y el nuevo modelo económico querían cambiar por completo, y con un fuerte gremio a lo largo del país con una conocida historia y tradición obrera cercana a las políticas de izquierda. Paralelamente se estaban sitiando la mayoría de los lugares estratégicos del país, se empezó a intervenir a EFE y a lo largo de los años que duró dictadura cívico militar se fue apreciando como las políticas que se le aplicaron fueron acompañadas de un fuerte proceso violentista, siendo intervenida sus instalaciones

de manera inmediata a la imposición de las fuerzas armadas en el poder, acción que durante el tiempo afectó a gran parte de sus trabajadores y sus familias mediante despidos masivos, disminución del salario, detenciones y asesinatos, esto sumado a las modificaciones que se fueron realizando a la empresa dejándola desintegrada e imposibilitada de ejercer los roles que solía realizar antes del Golpe de Estado.

2.2 Perspectivas historiográficas

La presente investigación tiene la pretensión de realizar una historia política de la estatal ferroviaria en relación con los cambios estructurales vividos post Golpe De Estado. En donde la reducción de aportes fiscales, despidos, cierre de estaciones y maestranza fueron debilitando la participación de la empresa en la economía nacional, como también su rol social y cultural que generaba tanto en sus trabajadores, como en el común de la ciudadanía. Estos valores se van disolviendo con el correr de los años, teniendo periodos unos más agudos que otros (entre 1973 y 1979), pero que finalmente el retorno a la democracia no pudo recuperar toda la identidad forjada durante décadas pasadas, por sus colaboradores.

Para poder desarrollar nuestra historia política nos vamos a guiar en dos perspectivas historiográficas “*historia reciente*” e “*historia regional*”. Estas elecciones están determinadas debido a la intencionalidad de la investigación. En donde nos enfrentamos a un periodo de trauma social²⁹, el cual encuadraremos en los límites de la capital regional del Bio- Bio. El Gran Concepción como objeto de estudio donde se llevará principalmente nuestra atención, como también a su vez el rol que cumplía San Rosendo, como punto de unión comunicacional entre el norte y el sur del país por medio de las líneas férreas.

²⁹ Alonso, L. (2007). Sobre la existencia de la historia reciente como disciplina académica. . *Prohistoria*, pp. 191-204.

Historia Reciente

Si nuestra intención es generar una historia política de Ferrocarriles, se nos hace imperante trabajar bajo la perspectiva de la Historia Reciente, ya que el seno de nuestro estudio se encuentra enraizado en pleno proceso dictatorial del Estado chileno. Este campo se nos hace idóneo para profundizar las problemáticas que afectan a la estatal ferroviaria en la década del 70, debido a que envuelve las temáticas que nos proponemos estudiar, para esto es necesario conocer cuáles son los alcances y limitaciones que posee esta perspectiva en constante construcción³⁰.

Si ubicamos temporalmente el surgimiento como disciplina historiográfica occidental podemos encontrar interés a partir “de la Primera Guerra Mundial, la crisis económica de 1929 y con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial, a través de la creación de centros académicos y programas para el estudio de un pasado reciente”³¹ Pero que en América Latina toma fuerza a partir de fines de la década del setenta y a lo largo de los ochenta del siglo XX. Siendo Argentina uno de los primeros exponentes en esta materia, en donde la búsqueda está relacionada con traumas sociales cargados de elementos políticos que diferencian a la historia reciente de otros modos de hacer historia. Si bien la historiografía del siglo XIX, estaba centrada en el positivismo, en donde lo factual y conceptual primaba en la esfera intelectual de la época y no se podía interpelar las fuentes, sino más bien ser un espejo objetivo de la misma, no limita a ciertos autores decimonónicos a realizar estudios con una matriz histórica de unos 30 años de diferencia en donde ejemplos presentados en la revisión de Luciano Alonso de la compilación de Franco y Levín³², nos revela que existen documentos que se han preocupado por estudiar

³⁰ Figueroa, C., & Iñigo, N. (2010). Reflexiones para una definición de Historia Reciente . En M. López, C. Figueroa, & R. Beatriz, *Temas y Procesos de la Historia Reciente de America Latina*. Santiago: ARCIS. pp. 13-14.

³¹ Monsalvez, D. (2016). La Historia Reciente en Chile: Un Balance desde la nueva Historia Política. *Historia* 396111-139

³² Los ejemplos expuestos en este documento son: - Augustin Thierry, publicado en fecha tan temprana como, fue la Historia de la conquista de Inglaterra por los normandos, de sus causas y consecuencias hasta nuestros

un pasado reciente desde ya más de un siglo, en donde la participación de testigos eran fuentes de información, pero que no cumplían con un rol metodológico, que hoy en día exige la disciplina. Entonces podemos aseverar que la preocupación por historiar periodos cercanos a la contemporaneidad de los distintos historiadores o investigadores, no es algo nuevo sino *“Tal postulado es sólo una muestra de la habitual amnesia en la que caen nuestras instituciones académicas y, lógicamente, nosotros mismos”*.³³ Lo que sí diferencia el cambio de siglo en esta historia política, principalmente las últimas décadas del siglo XX son los roles que ocupa la ciudadanía, como una sociedad con memoria – formas de representación del pasado, la cual pretende ser fiel a las experiencias vividas poniendo así al testigo en un plano ético-político.- y con traumas sociales -entendido como una lesión emocional originada a partir de vivencias extremas, trayendo consigo efectos que se prolongan y muchas veces se profundizan en la continuidad de la existencia social.- Ahora la interpretación de estos traumas los podemos ver a partir del Terror de Estado, violencia política u otra significativa, para un grupo determinado de personas. Esto se configura como un proceso personal y crítico de las prácticas políticas y sociales, en donde asumir la condición traumática o no dependerá del imaginario construido por los distintos grupos que conforma la sociedad. Sin problemas por medio de la literatura podríamos ejemplificar el caso argentino, pero ya es momento de comenzar a centrar la atención en nuestro país. En donde es válido cuestionarnos si la dictadura civico-militar chilena ha generado un trauma en la sociedad, debido a que no para todos los ciudadanos las experiencias vividas están regidas por un Estado Autoritario, sino más bien por un poder establecido en base al orden y la seguridad. Frente a estos imaginarios colectivos si podemos reconocer la existencia de un trauma social *“pero aclaremos: somos nosotros –vaya a saber quiénes– los que lo identificamos como tal. Lo es para aquellos que sostenemos o sostuvimos determinadas posiciones políticas, ciertas representaciones sociales y no otras; para los que tuvimos o transmitimos experiencias puntuales y construimos identidades específicas.”*³⁴

días en Inglaterra, Escocia, Irlanda y el continente. En 1872 Jules Michelet dio a luz la primera sección de una obra que su muerte dejaría trunca. Historia del siglo XIX.

³³ Alonso, L. (2007). Op Cit, pp. 191-204

³⁴ Ibid., p. 198.

Teniendo la claridad de estos elementos constituyentes de la historia reciente, en nuestro país se ha ido profundizando y profesionalizando esta disciplina historiográfica, siendo la década del sesenta como la del setenta los principales focos de estudio situando su interés en “*violencia política, terrorismo de Estado, violación sistemática de derechos humanos, memoria, partidos políticos, cultura política, militancia, subjetividades y todas aquellas condiciones y adversidades que el sistema sociopolítico chileno en su conjunto tuvo que enfrentar*”³⁵ Debemos considerar que en este periodo se vivieron transgresiones y quiebres en las construcciones sociales que generaron una nueva realidad, la cual hemos heredado y al mismo tiempo somos partícipes de la construcción constante de la misma. Por lo tanto, esta nueva historia política ya no está determinada por una mera descripción de acontecimientos sino más bien se puede estudiar a partir de distintos elementos como lo hizo Cristina Moyano quien considera el estudio de los partidos políticos no basados en su institucionalidad sino más bien como una comunidad activa y participativa de la ciudadanía. Donde las pretensiones son analizar subjetivamente la política, por medio de las prácticas e ideas de los sujetos conformantes de estos grupos.³⁶ Otra forma de poder desarrollar esta historia política, es poner en disputa el control del Estado, a través de sus motivaciones, intereses, ideologías o proyectos que se modifican a partir de procesos sociales en búsqueda del poder político. Y así se pueden ir describiendo distintos trabajos que han ido fortaleciendo este campo de estudio como el caso de Corvalán quien tomando la coyuntura crítica de 1973, analiza los procesos y cambios que nutren de un nuevo sentido a la historia reciente de Chile.³⁷

Finalmente, si bien es un campo en constante construcción, es deber nuestro encausar esta investigación hacia las respuestas que buscamos formular con respecto a la deconstrucción que experimentó la empresa ferroviaria una vez asumido el poder y control del Estado por la Junta Militar. En donde a partir de esta perspectiva problematizaremos basándonos en las motivaciones, ideologías e intereses de los participantes de este proceso, como también analizar la memoria

³⁵ Monsalvez, D. (2016). Op. Cit., p. 114

³⁶ Moyano, Cristina, El MAPU durante la dictadura. Saberes y prácticas políticas para una microhistoria de la renovación socialista en Chile 1973-1989. Santiago, ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2010.

³⁷ Corvalán, L. (2001). *Del Anticapitalismo al Neoliberalismo en Chile*. Santiago: Editorial Sudamericana.

colectiva y traumas sociales generados en algunos casos, que hay detrás de esta progresiva e intensa privatización, tanto a nivel institucional considerando la participación laboral, social y cultural de sus trabajadores.

Historia Regional

La presente investigación, al tener dentro de su objeto de estudio a la empresa ferroviaria en la ciudad de Concepción, debe estar guiada bajo las miradas y perspectivas que nos ofrece la historia regional. Para realizar un estudio historiográfico de la institución, no hay que ignorar su gran presencia a nivel nacional, que trajo consigo un elevado número de trabajadores y una participación dentro de Chile al ser uno de los motores de la industrialización y conectividad del territorio, como también su larga duración, siendo una entidad con más de un siglo de vida satisfaciendo necesidades económicas y sociales. Al ser Ferrocarriles del Estado una institución que tenía presencia en varias localidades del país, son muchas las experiencias de vida, de trabajo, de condiciones laborales, comerciales y políticas que se fueron realizando de manera heterogénea, dependiendo de las localidades donde se desarrollaba.

De esta manera los lineamientos de la historia regional servirán de guía para ir elaborando nuestro trabajo, debido a que estudia fenómenos que constituyen la configuración territorial, político-administrativa, económica y de los diversos procesos sociales que construyen la formación de identidad de las masas populares dentro de una región histórica, esto en respuesta a la historiografía oficial de Chile y en general de los países de América que tomó gran fuerza tras la formación de los Estados nacionales y su proyecto de Estado-Nación que durante la dictadura se le dio un potente énfasis debido a su rol de adoctrinamiento. Sin embargo, considerando lo escrito por Armando Cartes, con el transcurrir tiempo ya entrado en el siglo XX comienza un período de deslegitimación de dicho sistema como generador de identidad homogénea, pues memorias que se habían visto

invisibilizadas son las que sienten la necesidad de ser puestas en discusión y a exigir una opinión y participación diversa de la historia del país y del continente.³⁸

Desde siempre, los distintos fenómenos económicos, políticos, ambientales y de diversas índoles han generado impactos en la vida cotidiana de la población, y cada vez se hacen notorias las diferencias en cuanto a sus orígenes, fines, formas de reacción por parte de todos los actores, en las diferentes regiones del país. Problemáticas que van generando nuevas dudas y que tienen respuesta en una historia reciente de carácter descentralizada y de esta manera, como dice Juan Cáceres, *“la historia adquiere valor y sentido, además de cumplir el historiador con su rol social tan necesario en una sociedad que está en constante convulsión y transformación.”*³⁹.

Adquiere la historia valor y sentido, debido a que se introduce para ser objeto de análisis a la población y sus distintas experiencias a esta construcción de la historia, como una fuente que interactúa con las ya trabajadas de forma clásica, (fuentes primarias, documentos oficiales, etc.). Desde esta perspectiva oral de la historia regional, es que un importante componente que la caracteriza se crea a partir del discurso de los participantes, protagonistas o no de los procesos históricos y como estos comienzan a dar un sentido de identidad y pertenencia a distintos territorios e instituciones, generando un espacio para que los fenómenos históricos sean observados de una forma crítica por la población y se carguen de subjetividad. De igual forma este modo de ver la historia desde un enfoque más autónomo, rompe con la homogeneidad decimonónica, requiriendo que los propios actores, que no eran considerados dentro de la historia oficial, den a conocer sus experiencias, de forma individual o colectiva pues, como señala María Mercedes Molina, *“la historia que trata de regiones, grupos o instituciones ha servido para*

³⁸Cartes, A. (2014). *Bio Bio Bibliografía Histórica Regional*. Concepcion: Editorial Universidad De Concepción, p.27

³⁹Caceres, J. (2017). Nuevos Problemas Y Nuevos Desafíos, La nueva Historia Política y La Historia Regional. En L. Benedetti, & M. Danny, *Historias Recientes del Gran Concepción 1960-1990* (pág. 18). Concepción : Ediciones Escaparate.

obrar conciencia de la pertenencia de los individuos a una etnia, a una comunidad cultural, a una población”⁴⁰

Para comprender la inserción del ferrocarril en el Gran Concepción, se necesita vincular a la ciudad con los diversos polos de extracción y distribución de materia prima, como lo fueron hacia los siglos XIX y XX la extracción carbonífera realizada en la provincia de Arauco, las zonas portuarias de Talcahuano, Penco-Lirquén, y también de gran importancia para la zona de conexión estrategia de norte y sur que ofrecía San Rosendo, tanto para el movimiento de recursos naturales, industriales y de personas con sus producciones propias para comercializarlas en los diferentes mercados de la región, y junto con esto el levantamiento de diversas poblaciones y actividades económicas que la presencia de la empresa generaba.

Si bien es cierto que varios autores locales mencionan a la presencia de los ferrocarriles como factor importante del desarrollo de la zona del Bio-Bio, como Arnoldo Pacheco⁴¹ en sus estudios historiográficos de Chiguayante y también de Concepción en los siglos XIX y XX, haciéndolo también Leonardo Mazzei⁴² en una perspectiva ligada a la formación de los diversos grupos económicos de la zona. Se percata la ausencia de investigaciones historiográficas que relacionen los vínculos políticos tanto a nivel de directorio, trabajadores y trabajadoras dentro empresa, y como ésta funcionaba en base a los requerimientos de los gobiernos, realizando un trabajo en conjunto hasta la intervención forzosa del Gobierno de la Unidad Popular y el posterior deterioro de la empresa, además de las consecuencias que trajo consigo la reducción de los aportes fiscales a EFE, que significó despidos de una importante masa laboral y pérdida de máquinas, herramientas, bienes inmuebles que hacían posible el funcionamiento del medio de transporte en el Gran Concepción.

⁴⁰Molina, M. (2006). Historia Regional y Microhistoria. Una Necesidad Grancaldense. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos (Colombia)*, p.151.

⁴¹ Pacheco, A. (2012). *Historia de Chiguayante* (Vol. II). Concepción: Editorial Universidad de Concepción, p.10.

⁴² Mazzei, L. (2015). *Historia Económica Regional De Concepción 1800-1920*. Concepción : Ediciones del Archivo Historico de Concepción .

Es importante una reconstrucción histórica regional de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, en el espacio temporal y territorial destinado para la presente investigación, debido a que después del golpe de Estado se genera una reorganización tanto del espacio físico, que trae consigo cambios en la vida cotidiana de varias localidades que se vieron perjudicadas con transformaciones en cuanto a la conectividad y las actividades económicas relacionadas al transporte terrestre al igual que el abastecimiento de productos para las ciudades a nivel regional y nacional, y un trauma en cuanto a las relaciones políticas y operacionales internas de EFE, que truncaban con los planes y proyecciones de la nueva administración estatal en cuanto a las empresas del Estado en la región del Bio Bio.

2.3 Discusión Bibliográfica:

Recorrido histórico de los ferrocarriles en Chile

Cuando nos disponemos a trabajar sobre la historiografía de Ferrocarriles a nivel nacional, nos encontramos con un compendio de carácter económico como lo menciona Santiago Marín Vicuña⁴³, quien en su libro *Los ferrocarriles de Chile*, basa su estudio en una recopilación de información que se ubica temporalmente en la primera década del siglo XX, este autor con un papel interino y activo dentro del proceso de construcción de líneas férreas en su labor como ingeniero, nos plantea el periodo de construcción y cuáles eran las consignas económicas que perseguía este sistema de transporte el cual principalmente tenía la labor de trasladar materias primas y agrícolas desde su lugar de origen hasta los terminales portuarios, los posteriores ramales que vienen a satisfacer no solo demandas económicas sino sociales, con respecto al transporte de materias primas y de trabajadores que necesitaban movilizarse de las minas hacia los campamentos, así como el abastecimiento de provisiones y movimiento de correspondencia. Al remontarnos a los orígenes de las líneas férreas nos relata la construcción del

⁴³ Marín, S. (2013). *Los Ferrocarriles de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

tramo Copiapó a Caldera, con gran aporte Privado. Marín Vicuña nos ofrece una mirada que comienza con la implementación mixta de ferrocarriles hasta las medidas políticas que van configurando el accionar y el crecimiento de esta red de comunicación y transporte, pero que solo abarca los primeros quince años del siglo anterior, ya que es un estudio contemporáneo a su época en donde muestra cómo era el sistema ferroviario del país.

Un estudio con mayor grado de actualización o con un periodo de tiempo más extenso, el libro que ofrece Ian Thomson y Dietrich Angerstein⁴⁴, *Historia del Ferrocarril en Chile*, nos relata la formación de este medio de transporte, cuyo objetivo principal y por el cual fue implementado, son los yacimientos mineros del norte, en donde se debía transportar la producción hacia el puerto de embarque más cercano. Dentro de esta lógica se debe considerar que el Estado no era un ente imperante o muy formado en la materia, siendo las labores ferroviarias a mediados del siglo XIX, hecha por mano de privados, donde el Estado poseía un rol de accionista más que de ejecutor.

Una consideración importante al momento de realizar la lectura analítica de estos textos, nos logramos percatar de que, en ninguna circunstancia, esta empresa de carácter público tenía la capacidad de autofinanciarse. Estas afirmaciones las respaldamos en que la mayor parte de los tramos en que el Estado se hace cargo y en donde anteriormente estaba sustentado por entidades privadas, era por los altos costos de mantención que requerían las instalaciones y que finalmente no eran rentables para los privados quienes abandonaban las vías o se declaraban en quiebra,

El libro escrito por Apolonia Ramírez Caballero⁴⁵ titulado “Empresa de Ferrocarriles del Estado: Un caso de privatización en democracia” del año 1993 es sin lugar a duda un excelente aporte para nuestro tema de investigación, siendo una obra que describe como la empresa desde sus orígenes ha ido evolucionando,

⁴⁴ Thomson, I., & Dietrich, A. (2000). *Historia Del Ferrocarril En Chile* . Santiago : Ediciones De Bibliotecas, Archivos y Museos.

⁴⁵ Ramírez, A. (1993). *Empresa De FFCCDel Estado: Un Caso De Privatización En Democracia*. Santiago: Ediciones Janequeo.

destacando el rol económico y social que EFE mantuvo hasta la disminución paulatina de las facultades como institución Estatal y de su financiamiento.

Es una investigación muy detallada a nivel nacional acerca del modo abrupto en que la dictadura intervino en el funcionamiento y la administración de la institución debido a las restricciones políticas basadas en políticas neoliberales implantadas en el país, que trajeron consecuencias negativas para el funcionamiento adecuado de la empresa mediante una lógica de libre mercado. En su mayoría, el libro entrega un análisis de datos estadísticos de diversas procedencias (Anuarios Estadísticos EFE, Compendio Estadístico INE, Memoria Anual de FFCC del Estado, IV Congreso Ferroviario entre otros) que dan cuenta mediante diferentes aspectos como mantención e inversión, índice de personal, aportes fiscales, venta de bienes, ferrocarriles en servicio, importación de buses camiones y automóviles, entre varios otros índices como las evoluciones que son similares antes del Golpe de Estado, pero que posteriormente a esta coyuntura se evidencia una depresión significativa, en servicios, infraestructura, materiales y personal que van caracterizando la seria crisis por la que pasó EFE después del 11 de Septiembre de 1973.

“Líneas Férreas: Identidad Entre Durmientes, La Historia del Ferrocarril en la Región del Bío Bío”⁴⁶ es un breve pero significativo libro, producto de un proyecto FONDART, investigación realizada en el año 2014. Hace una descripción de los diferentes ramales y algunas de las estaciones más importantes que comprendieron la Octava Región, aspecto vital para el desarrollo de nuestra investigación, debido a que para conocer y comprender la historia del ferrocarril dentro del área del Gran Concepción es necesario estudiar las diversas vías que conformaban la región del Bío Bio debido a que todas ellas se conectaban y se abastecían en la casa madre de San Rosendo. A medida que avanzan las páginas se logran apreciar las características de cada ramal, sus principales funciones (carga o transporte de pasajeros) su período de esplendor, decadencia y posterior cierre de algunos de estos caminos por donde el tren solía transitar.

⁴⁶ Fuentes C, J., & Fuentes, H. (2014). *Líneas Férreas: Identidad Ente Durmientes La Historia del Ferrocarril en la región del Bio Bio* . Concepción: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.

Diferentes son los trabajos de investigación que dan a conocer los efectos que produjo la dictadura militar en el trabajo que llevaba a cabo la Empresa de Ferrocarriles del Estado en distintos puntos del territorio nacional, que nos pueden dar ciertos parámetros de similitud para realizar nuestra investigación en el Gran Concepción. Uno de ellos es el seminario de tesis para optar al título de Profesora de Historia y Ciencias Sociales (UACH), llamado “trabajadores Ferroviarios de la comuna de Valdivia y la construcción de su identidad en torno a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), 1973-1993” escrito por Karen Polanco Silva⁴⁷. Es importante indagar en esta investigación, debido a que en uno de sus capítulos dedica especial atención a cómo la empresa necesitaba un proceso de reestructuración financiera, por lo que la Junta Militar decide realizar cambios drásticos en cómo se llevaría a cabo la administración de EFE. Como el abandono de una serie de servicios de pasajeros y de carga, el cierre de estaciones y el desmantelamiento de líneas férreas “inviabiles”, el despido masivo de personal en distintas localidades para equilibrar ingresos y gastos generados en la empresa entre otra serie de prácticas.

Otro factor de análisis y de futura comparación de esta fuente es como fueron utilizando relatos orales para ir articulando una opinión, en base a la memoria colectiva de los trabajadores de la empresa sobre las decisiones que se iban aplicando para el devenir de la compañía. De esta manera se puede comprender cómo eran vistas las etapas que tuvo que afrontar la empresa en la opinión de trabajadores de distintas localidades con los de la zona que centraremos nuestra investigación.

En cuanto a la situación laboral interna de la empresa, el trabajo da acercamientos de cómo la dictadura fue cortando los espacios de reunión y organización de los trabajadores. En lo que respecta a la reducción de personal se manifestó la falta de experiencia en la toma de decisiones determinantes como la mantención o la importación de maquinaria. La tesis presentada nos entrega un

⁴⁷ Polanco, K. (2015). Trabajadores Ferroviarios de la comuna de Valdivia y la construcción de su identidad en torno a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), 1973-1993. (*Tesis De Pregrado*). Universidad Austral De Chile, Valdivia.

gran aporte en cuanto al uso de la memoria colectiva y de relatos orales, en cuanto a cómo estas prácticas pueden entregarnos datos relevantes e inéditos que no se encuentran documentados.

Otra investigación que detalla más las tensiones políticas que sufrió la empresa de ferrocarriles es la tesis de Magíster en Desarrollo Urbano de la PUC llamado “Rieles que Unen: Patrimonio Ferroviario y configuración del paisaje cultural urbano del Ferrocarril al Sur entre Estación Central y San Bernardo (1905-2013)” por Andrea Ortega Esquivel⁴⁸, de igual manera que en el trabajo indicado anteriormente es un escrito que se enfoca en la búsqueda e identificación de patrimonio, entrega varios antecedentes y lineamientos acerca de la represión política que sufrieron trabajadores ferroviarios de Estación Central y San Bernardo sobre la organización del gremio ferroviario. Menciona y destaca la importancia que ha tenido dentro de la historia del movimiento obrero del país, como los gestores de los primeros movimientos sindicales, siendo uno de los principales participantes en el proceso de la constitución de la Federación Obrera de Chile (FOCH). Comenta como las necesidades del gremio iban orientadas a legislaciones sociales y previsionales a medida que se extendían las líneas férreas y aumentaba el personal de la empresa. Hace mención el texto sobre la cercanía de las organizaciones ferroviarias a partidos de centro izquierda, motivo por el cual la represión hacia el gremio se hizo de manera casi instantánea a partir del golpe de Estado, ejerciéndola mediante actos que atentaban contra los derechos humanos y laborales

Haciendo una aproximación a la zona que está dirigida nuestra investigación, nos encontramos con la Memoria para optar al título de Sociólogo llamada “El Patrimonio Ferroviario En La Identidad Cultural De San Rosendo” escrita por José Vaccaro Sepúlveda⁴⁹ de la Universidad de Concepción, donde explica la necesidad de referirse a la localidad mencionada a la hora de hablar sobre el desarrollo y auge

⁴⁸ Ortega, A. (2013). Rieles que unen Patrimonio Ferroviario y Configuración del Paisaje Urbano del Ferrocarril al sur entre estación Central y San Bernardo (1905-2013). (*Tesis De Magíster*). Estudios Urbanos Y Territoriales PontificiaUniversidad Católica De Chile, Santiago.

⁴⁹ Vaccaro, J. (2013). *El Patrimonio Ferroviario En La Identidad Cultural De San Rosendo*. Concepcion: Facultad De Ciencias Sociales, Universidad De Concepción.

de la Empresa de Ferrocarriles de Estado, debido al papel que jugó en cuanto a la estratégica función de ser la vía de conexión del norte y sur del país, tanto para el transporte de cargas y materiales necesarios para el desarrollo industrial como el traslado de pasajeros. De igual forma su importancia radica en la instalación de una casa de máquinas donde se realizaban las tareas de reparación y mantención de éstas. El trabajo que nos presenta Vaccaro muestra cómo la industria del ferrocarril ofrece a San Rosendo generar un constante desarrollo urbano, ya sea por la constante oferta laboral que significó que un pueblo casi en su totalidad se dedicase a trabajar en torno al ferrocarril no tan solo dentro de la empresa, sino que se generó una serie de servicios como hospedaje, alimentación, etc. que fue creciendo paralelamente con el desarrollo de la localidad como se detalla al interior de sus páginas *“Esto posibilitaba la presencia de una alta convergencia de pasajeros en los andenes de la estación y así a las vendedoras de productos acercarse a los pasajeros ofreciendo un amplio menú gastronómico. La presencia de mujeres es una de las principales características de esta fuerza laboral informal”*⁵⁰. Sumado al auge del trabajo alternativo que se genera, se presenta una alta masa inmigrante de diversas ciudades y pueblos del país que llegaron a San Rosendo en busca de oportunidades de trabajo como lo describe el autor *“Así, demográficamente la comuna se encuentra en un proceso de crecimiento vertiginoso. La nueva fuente laboral, se transforma en un atractivo para la inmigración desde otras localidades, enfrentando un escenario que modificará la ocupación de su espacio geográfico”*⁵¹. Estos fenómenos dentro de San Rosendo fueron responsables de que se creara una latente identidad arraigada a los ferrocarriles, debido a que este medio de transporte les dio la oportunidad de tener una vivienda, una fuente de ingresos para mantener sus familias y donde más se demuestra este fenómeno es en el traspaso del rubro de generación en generación. Pero toda esta importancia que se le asigna a la localidad, durante la década de los setenta va desapareciendo debido al paulatino abandono por parte del Estado a la Empresa de Ferrocarriles.

Neoliberalismo en Chile

⁵⁰ Ibid., p. 79.

⁵¹ Ibid., p. 75.

El motivo del estudio del sistema económico que se implementó una vez instalados los militares en el poder político, social y económico del país, se torna para lograr una comprensión del por qué se llevaron a cabo las modificaciones en el interior de la empresa de Ferrocarriles del Estado e identificar cuáles fueron las consecuencias que se obtuvieron a partir de éstas, siguiendo la lógica Neoliberal.

Para entender la relación de esta nueva comprensión económica con el devenir de la empresa, es necesario recurrir al material bibliográfico que da cuenta de las investigaciones respecto a esta temática, la cual nos entrega una aproximación de los principales lineamientos y características del modelo económico que mantiene vigencia hasta nuestros días.

Dentro del funcionamiento de la economía nacional, un factor influyente y determinante, son las relaciones internacionales, que se establecieron durante el periodo estudiado. Quien toma cartas en el asunto es Heraldo Muñoz, en su artículo “Las relaciones Internacionales del Gobierno Militar 1973-1984”, contextualizando a partir de la II Guerra Mundial, donde se polariza el mundo bajo dos tendencias. Por un lado, Norteamérica y como contraparte la Unión Soviética, enmarcando así el periodo de Guerra Fría. Chile en esta lógica internacional sentido se encuadra bajo el alero occidental de EE. UU. A partir de los años 60´ durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva se vuelven a entablar relaciones con países socialistas y que se intensifican durante el periodo de la Unidad Popular.

Una vez asumido el poder por la Junta Militar, comienza a forjarse un aislamiento político a nivel internacional. Esto ya que se cortan nuevamente las relaciones diplomáticas con países socialistas, como también la disminución de la influencia de EE. UU. debido a los incumplimientos de los DDHH, por parte de la dictadura chilena. La forma de tratar las relaciones exteriores se ve modificada ya que *“imprimieron a la política exterior chilena su propio sello técnico y su visión marcadamente anticomunista del mundo, dando origen a lo que aquí se denomina*

es estilo *Pretoriano-ideológico*⁵² Este se caracteriza por ser poco flexible y altamente ideológico asociado a personal militar y no a diplomáticos de carrera.

Por último lo que nos quiere dar a entender Muñoz, es que si bien Chile se encontraba en un aislamiento político, no lo era así en lo económico ya que existían conflictos con los Estados, pero no así los privados que sí estaban dispuestos a invertir, sobre todo en la década de los 80' "*según cifras oficiales del Banco Central De Chile, la deuda externa chilena ascendió en 1982 a la cifra récord de US\$ 17.261 millones, monto que habría sobrepasado los 20.000 millones a fines de 1984*".⁵³.

Ahora bien, Augusto Varas nos introduce al documento de trabajo "La Dinámica Política De La Oposición Durante el Gobierno de la Unidad Popular" trabajando la situación que vivía el país a partir de la década de los '70 con la victoria electoral liderada por Salvador Allende, la cual marcó una nueva etapa en la organización de la oposición, no sólo respecto del proyecto socialista encabezado por Salvador Allende, sino que también en relación con el modelo de Estado de Compromiso que se estaba llevando a cabo.

Para los sectores políticos y económicos que figuran como opositores de gobiernos de centro-izquierda, se volvía inmensamente preocupante las políticas que se llevarían durante el mandato de Allende siendo el Estado quien asumiría la responsabilidad de velar por la economía del país y las necesidades sociales del mismo. Las prácticas originadas durante el tiempo que se prolongó la coalición gobernante en ese entonces (nacionalizaciones, expropiaciones, y prácticas que fueron alejando las lógicas de mercado en Chile) propició la necesidad de organizar diferentes grupos opositores ligados a intereses económicos, por un lado, a sectores industriales privados y otro a latifundistas, limando asperezas internas que tenían en relaciones políticas y aglutinando a diferentes entidades provenientes de las pequeñas y medianas empresas para aumentar el número de fuerza opositora que podía ser un freno a las políticas de la Unidad Popular, asegurando que "*Desde fines de 1971, las posibilidades que se le presentaban a la oposición y a su alianza de clases era cada vez mayores dado el continuo proceso de convergencia de los*

Muñoz, H. (1985). Las Relaciones Internacionales del Gobierno Militar. *Ibero-Americana, Nordic Journal of America Studies*, p. 156.

⁵³ Ibid., p. 166.

*partidos opositores y de las entidades empresariales y del encuentro de la posibilidad real de movilizar amplios frentes de masas en contra del Gobierno como lo demostró el paro de octubre*⁵⁴.

Así se justifica entonces el proyecto implementado por La Junta Militar, una vez capturado el poder político, debido a que el objetivo inicial de los militares alzados en contra del gobierno de la Unidad Popular era restaurar el orden social, económico y moral.

Siendo estas credenciales las que acreditan su actuar demostrando el hecho que las autoridades gubernamentales habían dejado de cumplir sus funciones, las cuales eran fomentar el crecimiento económico y el desarrollo del país. Entonces al asumir líderes militares obligaciones diplomáticas y de fomento económico se vieron en la necesidad de recurrir a especialistas o también llamados “tecnócratas” para que asesoraran los nuevos ribetes que debía perseguir la economía nacional, ya que, si bien la nueva institucionalidad poseía el ímpetu de cambiar el desarrollo económico, no poseían el conocimiento ni las destrezas específicas de dicha materia.

Cuando hablamos de despolitización del modelo neoliberal, se debe poner énfasis en cómo estas políticas fueron restringiendo el actuar del movimiento obrero dentro del período estudiado, donde los movimientos sindicales fueron combatidos duramente, aunque no aniquilados de raíz, como lo explica Guillermo Campero en su artículo “El Sindicalismo Chileno En El Régimen Militar 1973-1984”, explicando que las diversas organizaciones sindicales, que interceden como mediadores entre el Estado y las demandas laborales y sociales de los trabajadores y trabajadora, se debilita al momento de la llegada de las fuerzas armadas a las empresas, provocado una desvinculación total con las relaciones políticas, su intervención en las demandas sociales y la comunicación con el Estado, por lo cual los sindicatos son segregados de la institucionalidad política al igual que los partidos políticos. Los militares y los tecnócratas fueron creando medidas para reducir las expresiones opositoras a la dictadura. Implantando una política del shock, para iniciar una

⁵⁴ Varas, A. (1977). *La Dinámica Política De La Oposición Durante El gobierno De La Unidad Popular*. Santiago: FLACSO, p. 78.

apertura comercial, que básicamente consistía en una limitación de salarios, despidos masivos y facilitar el proceso de desindustrialización, como también la elaboración del plan laboral, que significó un duro golpe al sindicalismo, “*negando toda posibilidad de expresión sindical a nivel nacional*”⁵⁵, donde el Estado ya no tiene nivel de intervención en las relaciones obrero-patrón y los salarios serán regulado como todos los aspectos de la sociedad por las lógicas del mercado.

Un criterio similar que fue realizado bajo la lógica de las privatizaciones fue la desvinculación paulatina de los aportes fiscales a varias empresas estatales, en busca de un financiamiento propio, tales prácticas en muchas de estas empresas (incluida EFE) no estaban acostumbradas, a enfrentar una lógica de competencia y eficiencia, buscando una rentabilidad ideal, introduciéndose de igual forma a las reglas del mercado. Debido a este nuevo método se puede afirmar que no sólo las empresas de carácter productivas fueron privatizadas, sino que muchas de estas, que desempeñan un rol social (Educación, Salud, Transporte, Vivienda, etc.) ahora son vistas como materia de competencia, las cuales tendrán sus soluciones tomando decisiones particulares y por lo tanto la responsabilidad que dichas necesidades de la sociedad se cumplan serán de igual forma de carácter particular.

En la nueva estructura económica que se empezaba a cimentar durante la administración militar del Estado, vemos que existe un alto espíritu privatizador dentro de los altos cargos gubernamentales del periodo, pero que, a pesar de las ansias de provocar este proceso, hubo cierta resistencia a despojarse completamente de aquellas empresas, que cumplían un rol ya sea productivo, de transporte o logístico.

Dentro de esta racionalidad Económica podemos tomar la compilación que hace Sergio Bitar⁵⁶ en su libro “Chile: Liberalismo económico y dictadura política” en donde nos entrega datos e información tabulada del Fondo monetario internacional, Banco Central de Chile, INE, Departamento de Economía de la Universidad de Chile, ODEPLAN, entre otras instituciones. Dentro de las Fases de la política económica que propone Bitar en su compilación, distingue tres fases; la

⁵⁵ Campero, G. (1985). El Sindicalismo en Chile en el Régimen Militar (1973-1984): *Revista Nórdica de Estudios Latinoamericanos*, p.181

⁵⁶ Bitar, S. (1980). *Liberalismo Económico y Dictadura Política*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.

primera de ella considerada como la restauración del mercado, septiembre de 1973 - abril de 1975, donde comienza el proceso de entregar empresas y bancos estatales a capitales privados, además de la eliminación de los mecanismos de control Estatal. Una segunda Fase considerada como la política de Shock, tomando el periodo de abril de 1975 hasta mediados de 1976, en donde el principal objetivo era atacar de lleno la inflación, acentuándose durante este año la crisis más grande desde los años 30 en lo que respecta al Producto Geográfico Bruto (PGB) así como el crecimiento del desempleo. Una última fase que reconoce Bitar es el de la leve recuperación, que va desde fines de 1976 al año 1978, donde la economía comienza a salir de la profunda caída en la que se encontraba, estimulando el mercado con la atracción de capitales extranjeros.

Así como se exhiben los procesos de privatización a partir de la instauración del régimen militar, no podemos dejar a un lado lo que evidencia María Olivia Mönckeberg, en su libro “El saqueo de los grupos económicos al Estado chileno”. Donde nos da cuenta del mayor proceso de privatización de las empresas estatales. *“entre 1985 y 1989, fue el primero de América Latina y mucho más radical incluso que el de Inglaterra, considerado la cuna de las Privatizaciones”*⁵⁷. Evidenciando en este periodo, que mientras la derecha política vendía, la derecha económica compraba. Buscamos con el estudio de esta selección bibliográfica enfatizar de que los procesos de privatizaciones en Chile si bien se instalaron junto con la dictadura militar, el mecanismo fue sostenido e incrementado en los últimos años abarcados en este periodo. Además, con el último antecedente de venta y compra, nos podemos dar cuenta que es una estrategia política para poder mantener el poder de ciertos grupos, ya que son los mismos gerentes y ejecutivos de estas empresas los que se hacen cargo como sostenedores de las ex fiscales de mayor rentabilidad económica.

⁵⁷ Mönckeberg, M. (2001). *El Saqueo de los Grupos Económicos al Estado Chileno*. Santiago: Debolsillo. p.22

Violencia política En Chile

Introduciéndonos a una historia reciente de Chile, en lo que respecta a la violencia política nos apoyaremos en el artículo realizado por el historiador Danny Monsálvez Araneda, “El debate historiográfico y político sobre los orígenes de la violencia política en la historia reciente de Chile (1960-1990)”, el cual viene a realizar un análisis de las distintas interpretaciones que surgen a partir de la violencia política en la historiografía nacional.

Haciendo una profundización al tema conceptual de la violencia política el Docente de la Universidad de Concepción, hace uso de distintos autores que van desde las disciplinas como la historiografía, el derecho y la filosofía, tanto del medio nacional, como de carácter internacional, rescatando así las principales características que posee dicho término. Las principales ideas que surgen, como lo es el desarrollo de la Doctrina de la Seguridad Nacional, que se convierte en el mecanismo mediante el cual los militares sustentan su fundamento teórico de las políticas implementadas en América Latina a partir de las décadas del 60 y 70. Si bien quienes provocan el golpe fueron Las Fuerzas Armadas, la configuración administrativa no corre solo por cuenta de estas, sino que existe una influencia civil importante, en lo que respecta a la asesoría económica del régimen, en donde la homologación entre estas dos fracciones vienen a configurar la institucionalidad que se implementa a lo largo de los 17 años que dura la dictadura militar. *“para el abogado chileno Jorge Tapia Valdés se trata de la concreción de una alianza militar-económica, la cual tiene como proyecto político el establecimiento de un nuevo orden social.”*⁵⁸

Se considera dentro del ámbito conceptual, que el término de violencia política se ve susceptible a la interpretación que se le dé, dependiendo de distintos factores, como es el caso del contexto, la relación que se posea con el poder político, los actores involucrados y los fines de los mismos, ya que tanto fuerzas políticas de derecha como izquierda se acusan mutuamente de realizar actos de

⁵⁸ Monsálvez, D. (2013). El debate historiográfico y político sobre los orígenes de la violencia política en la historia reciente de Chile. *Sociedad y Discurso*, p.106.

esta naturaleza, donde basándonos en la recopilación de bibliografía anteriormente analizada, no solo la violencia política se debe asumir como la acción directa de un atentado físico, sino que abarca aspectos estructurales y culturales, ninguna de las dos fracciones estaría faltando a la verdad en este aspecto, ya que si bien ambos poseen ideologías totalmente contrapuestas, la radicalidad con la que asumen el poder produce efectos violentos. *“la violencia política, tiene que entenderse como una forma particular de violencia, como aquel conflicto central de toda sociedad, el conflicto entre gobernantes y gobernados (...)”*⁵⁹

En lo que respecta al debate Historiográfico, nuevamente nos encontramos con distintos autores que se enfrascan, básicamente en dos posturas bien tendenciales, las cuales están sustentadas desde la cúpula ideológica, estas interpretaciones van por un lado acusando al régimen militar de promover la violencia política por distintos mecanismos, como por hace alusión Carlos Huneeus, en que a partir del golpe de Estado fueron tres acciones de fuerzas que acciona el régimen cívico-militar. En esto se le considera el Bombardeo a la Moneda, la creación de un servicio de seguridad para combatir el marxismo y en tercer lugar la aceleración de los tribunales militares. Ahora bien, por su contraparte podemos encontrar, que para el ejército encabezado por Augusto Pinochet considera que *“para la institución castrense el gobierno de la Unidad Popular fue la expresión más clara de la violencia política (revolucionaria) que ha vivido el país en los últimos años (...)”*⁶⁰.

Estos dos ejemplos nos sirven para ratificar la aseveración que está planteando párrafos más arriba en que la violencia política, se ha visto envuelta transversalmente a lo largo de la historia política y social de Chile, pero que se matiza de forma diferenciada antes y durante el transcurso del régimen militar, ya que durante la década del sesenta tiene relación a los conflictos y luchas políticas de modelos ideológicos, antagónicos en donde cada cual luchaba por imponer su postura, pero en cambio una vez instaurada las fuerzas armadas en la cúpula del poder político, la creación de dispositivos de control, viene a ser el mecanismo por

⁵⁹ Ibid., p. 109

⁶⁰ Ibid., p. 115

el cual se pretenden restablecer el orden social, mediante una sociedad vigilada, donde se encargaba de castigar y disciplinar a la población.

Tomando ahora en consideración otra perspectiva dentro de la violencia política, haciendo una mirada hacia los grupos de la llamada izquierda revolucionaria (MIR-FPMR-MAPU Lautaro). Igor Goicovic en su artículo llamado "Temas y Debates En La Historia De La Violencia Política En Chile" nos ofrece una visión historiográfica sobre la violencia ejercida como respuesta a las políticas dictatoriales, mencionando como introducción las pocas producciones historiográficas sobre el tema, siendo estudiado más en disciplinas como la sociología, el periodismo o las ciencias políticas. Estos grupos que se convirtieron en un foco de resistencia, de carácter armado que hasta los tiempos de transición a la democracia mantuvieron presencia, pero reconocidos como terroristas. Al mencionar su presencia hasta la década de los '90, menciona cómo el Estado sigue conservando atribuciones heredadas de la dictadura, en cuanto a su carácter autoritario y represivo, manteniendo las pautas características de una institución que ejerce violencia política a las masas populares.

El autor hace mención del crecimiento exponencial de la violencia política en los tiempos de dictadura, lo cual genera una estrategia de manera táctica que hace regenerar una violencia que se devuelve hacia el aparataje estatal, liderado por la junta militar como una reacción subversiva a la dictadura.

En lo que respecta a lo que fue la dictadura y el empleo de la violencia política en nuestra zona de estudio (Gran Concepción) , existe bibliografía que en los últimos años se ha incrementado gracias al interés de diferentes académicos y tesis de pre y postgrado en evidenciar el efecto que provocó el derrocamiento del gobierno socialista y el inicio de un nuevo periodo de nuestra historia nacional en un sector delimitado, pues como dice el historiador Mario Valdés Urrutia *"La censura impuesta ese día y también cierto caos que también se advierte en los primeros momentos de la revolución militar y golpe que defenestró al Gobierno del presidente Allende ha contribuido a que los estudiosos del pasado sigan haciendo preguntas acerca de cómo se vivió esa jornada en diversas partes del país; cómo fue la resistencia -si es que existió- y cómo se vivieron los destinos interrumpidos"*

en el drama de esas horas o días.”⁶¹ Valdés en su artículo “El golpe de Estado del 11 de Septiembre de 1973 en concepción (Chile). Las voces de los testigos”, hace una caracterización de la ciudad de Concepción al momento de la irrupción militar *“entre profesionales de la Universidad de Concepción, empleados del sector de servicios, trabajadores comunes y corrientes, además de jóvenes que entonces también experimentaron el cambio político de proporciones que significó el golpe de Estado.”*⁶² En el trabajo del académico se evidencia como después de la elección de Allende en concepción se iniciaron diferentes políticas gubernamentales como la nacionalización de diferentes empresas en la zona del Bio Bio. En cuanto al movimiento popular se iniciaron igualmente procesos políticos como el levantamiento de tomas y los inicios de la agudización de la tensión política con hechos cargados de agresividad llevado a cabo por grupos de diferentes posiciones ideológicas para obstaculizar el progreso de éstos. Se aprecia de igual forma como se vivía en los días previos a la intervención militar en las calles de Concepción en diferentes contextos; educativos, familiar, político. Destacando el hecho de la ocupación de diferentes sectores laborales, privados y públicos por parte de los militares el día 11 de septiembre desde muy temprano explicando que *“efectivos militares pertenecientes al Ejército y a la Armada de Chile, más efectivos de la policía uniformada (Carabineros de Chile), coparon todos los edificios públicos y privados de importancia. Desde la sede de la Intendencia de la Provincia de Concepción hasta las oficinas de servicios eléctricos, agua potable, hospitales, universidades, incluyéndose en este accionar instalaciones industriales, portuarias, aéreas, e instalando dispositivos de control de comunicaciones radiales, telefónicas y camineras.”*⁶³ Es importante destacar este hecho que ocurrió en Concepción como en todo el país, porque en la empresa ferroviaria llegó personal militares paralizando todas las actividades en todas las divisiones pertenecientes al trabajo de EFE, en distintas partes de la región.

Danny Monsálvez, en su libro El golpe de Estado de 1973 en Concepción: Violencia política y control social, explica la tesis de la rapidez de la intervención

⁶¹ Valdés, M. (2012). El Golpe De Estado Del 11 De Septiembre En Concepción (Chile). *Cuadernos De Historia*, p. 160.

⁶² Ibid., p. 161.

⁶³ Ibid., p. 172

militar debido a la categorización de “zona roja” que se le otorgó, a causa de la historia política y social que arrastró durante el siglo XIX y manifestado durante los tres años de gobierno de la Unidad Popular. Se activaron diferentes estrategias de control social y un énfasis a los actos de violencia política siendo la segunda ciudad con más represión a nivel nacional⁶⁴. Expone también el historiador sobre los mecanismos de violencia política y control social que se impusieron en la zona Concepción y en el territorio nacional a partir de los Bandos Militares, los Decretos de Ley que se establecieron por parte de la Junta Militar, las actas de esta misma como también el daño físico y psicológico que ejercieron en las personas que eran partidarias del gobierno caído.⁶⁵

Yerko Aravena, Licenciado en Historia, en su tesis “La articulación de la violencia política en el Chile dictatorial: Violencia, poder y la construcción del nuevo orden social en Tomé, 1973-1976” da a conocer cómo se implementa todo el aparato represor y violento en la Localidad de Tomé debido igualmente a su categorización de zona roja, donde explica que *“Concretándose el golpe militar y el posicionamiento de las FF.AA. en verdaderos destacamentos en cada rincón de la población, comenzaría a echarse a andar todo un plan de desarticulación social que tendría por objetivo destruir todo rasgo de organización popular, la cooptación de los espacios de asociatividad, y el uso del terror generalizado en la población como mecanismo de disciplinamiento social, más aún en sectores con tal altos niveles de consciencia como lo fue el caso de la comuna de Tomé.”*⁶⁶ El licenciado Aravena pone en evidencia que el control social, y la represión en forma de tortura con resultado de muerte en muchos casos fue un instrumento que afectó a todas las esferas de la sociedad tomecina, tanto en establecimientos educacionales, centros de salud, organizaciones vecinales con el objetivo de las fuerzas armadas de eliminar a todo aparato opositor al nuevo régimen y hegemonizar todas las actividades de la localidad⁶⁷

⁶⁴ Monsálvez, D. (2017). *El golpe de Estado de 1973 en Concepción: Violencia Política y control social*. Concepción : Universidad de Concepción, p. 22

⁶⁵ Ibid., pp. 54-64

⁶⁶Aravena, Y. (2013). La articulación de la violencia política en el Chile dictatorial: Violencia, poder y la construcción del nuevo orden social en Tomé, 1973-1976. (*Tesis de pregrado*). Universidad De Concepción, Concepción, pp 119-121.

⁶⁷ Ibid., pp. 122-128.

3. Capítulo II

Evolución histórica de la Empresa y su impacto en la consolidación de una identidad ferroviaria

Para adentrarnos en el impacto de la empresa de Ferrocarriles del Estado y el efecto que tuvo la sociedad chilena, se vuelve imperativo desarrollar la trayectoria de la empresa a nivel nacional, haciendo un breve pero intenso recorrido desde sus inicios hasta lo que llegó a significar para el desarrollo del país, consolidándose en el siglo XX como la empresa más grande de Chile y una de las 15 más grandes a nivel Sudamericano.⁶⁸

Bajo estas premisas debemos hacer aclaraciones preliminares para el desarrollo del presente capítulo, donde se comenzará a partir de una descripción historiográfica de la empresa, para así entender el crecimiento orgánico de esta institución y la influencia de sus trabajadores tanto dentro de la empresa como fuera de ella.

La intencionalidad del capítulo radica en desarrollar la idea de entender a EFE, como una institución fiscal la cual va incrementando constantemente su participación en el transporte público y de carga desde fines del siglo XIX y que se consolida a mediados de la siguiente centuria. Su misión como empresa estatal una vez legalizado su rol de Servicio Público consistía en conectar, cohesionar e integrar el territorio nacional.

Por medio de estos procesos se comienzan a dar dinámicas paralelas que van desde las funciones específicas de la empresa, hasta el comercio que se genera en torno a las estaciones y el impacto cultural que posee en los asentamientos rurales la llegada del ferrocarril, el cual disminuía los tiempos de distancias entre un lugar y otro e intensificaba las relaciones sociales, comerciales y políticas.

⁶⁸ El Ferroviario, anuario EFE 1971 citado en Ramírez, A. (1993). *Empresa De FFCCDel Estado: Un Caso De Privatización En Democracia*. Santiago: Ediciones Janequeo

Cuando hablamos de crecimiento constante y permanente de EFE nos referimos a las distintas y variadas aristas que componen el trabajo ferroviario y su evolución en el tiempo. Si bien el rol de este medio de transporte se encasilla como una actividad productiva y por ende destinada al sector económico, esta empresa trasciende la barrera monetaria y alcanza otros puntos vitales dentro del funcionamiento de la ciudadanía, como las relaciones culturales o deportivas que se iban dando entre el territorio, sus habitantes y la orgánica ferroviaria.

A pesar de lo robusta que pudiera verse y ser EFE no logró sobrevivir el cambio de modelo político-económico implementado en Chile, sin verse profundamente modificada su infraestructura física como humana, refiriéndonos con esto a la extensión de vías férreas, estaciones, maestranzas y trenes en funcionamiento en el territorio nacional, como en sus facultades de transporte de carga y de pasajeros. Esta reestructuración que comienza a afectar a EFE, - y todas las empresas del Estado- es consecuencia directa de las políticas económicas que dan inicio a la disminución permanente de los aportes fiscales debido al nuevo rol que cumplía el sector público. Desistiendo de sus empresas y con esto su protagonismo en la economía del país, obteniendo durante este periodo de transformación una configuración subsidiaria asignada en dictadura y consolidada una vez retornada la *democracia*.

Pero con esta dinámica también se producen otro tipo de consecuencias, que son las de carácter indirecto y tienen que ver con las actividades que se fecundaban en las distintas dependencias de la empresa considerando estaciones, maestranza y sus alrededores produciéndose aquí variadas actividades que se caracterizan por el sector productivo del agro y similares entre los distintos comerciantes de los sectores aledaños por donde circulaba el tren. Al mismo tiempo se establecen relaciones culturales en el compartir, utilizar y verse beneficiados del transporte público. Como contra parte el o la funcionaria se incluye y participa de las diferentes actividades deportivas, organizacionales o políticas que competen al territorio en donde se establecen, por lo que la influencia tanto de la empresa como de sus colaboradores posee un impacto profundo en la ciudadanía chilena, su conectividad e integración con el resto del país.

3.1 Primeros ferrocarriles en Chile

Cuando pensamos en los orígenes del ferrocarril en Chile, debemos entender que su implementación fue motivada por necesidades privadas, que les urgía mejorar el tiempo de traslado y almacenamiento de las materias primas de su punto de extracción hasta el puerto que despacharía estos recursos hacia costas extranjeras. Junto con este transporte de carga se necesitaba también trasladar a los mineros desde sus campamentos hacia los yacimientos y vice versa.

Los años en que este medio de transporte terrestre de origen británico desarrollado a partir de una diversificada revolución industrial del siglo XIX en el continente europeo, se presta a entregar servicios en el territorio nacional, con las intenciones de explotar los minerales de Tamaya y Chañarcillo descubiertas en 1831 y 1832 respectivamente. Solo veinte años tardó la delegación de ingeniería británica y el trabajo obrero nativo para comenzar a dar funcionamiento al primer tramo ferroviario entre Copiapó y Caldera, gracias también a la explotación del carbón que se comienza a dar en 1845 consolidándose como la primera fuente de energía para mover dicha infraestructura sobre rieles. Con esto Chile se convierte en el país pionero a nivel sudamericano en construir una red ferroviaria a partir de capitales privados y en donde el Estado Chileno en esta que podríamos llamar *fase inicial* o de implementación de dicha tecnología en el norte del país, solo presume como un observador frente al resto de los capitales privados que invertían en este medio de transporte que se impone por medio de sus múltiples beneficios económicos y logísticos que prestan a la industria minera del norte chileno. Esta iniciativa, al ser observada por el Estado y por empresarios que veían con optimismo este medio de transporte, para realizar constantes desplazamiento de mercaderías y de personas que se podían movilizar por los distintos centros económicos del país, sin depender de los factores climáticos ni de las condiciones del camino que caracterizaban el sistema de transporte de la época, en este sentido el ferrocarril quiso aprovechar su capacidad de alto tráfico y menor costo,

transformándose en el medio de transporte indispensable para la sociedad y el mundo empresarial.

3.2 Creación de la red Sur: Santiago al sur

Como se ha puesto en evidencia constantemente en esta investigación, la iniciativa de trazar líneas férreas surge bajo una necesidad económica privada, que los años y las constantes inyecciones de capital que requería para su correcto funcionamiento y ampliación de cobertura haría una pieza fundamental al Estado, quien compra y administra distintas compañías ferroviarias avanzado el siglo XIX y durante el siglo XX también. Es así como en 1884 se funda la Empresa de Ferrocarriles del Estado, donde ya no solo imperaba el rol económico inicial, sino que también se le adjudica protagonismo en el avance social del país.

Hasta antes de la llegada de este revolucionario medio de transporte, las posibilidades de trasladarse de un lugar a otro por vías terrestres se hacían a través de mulas o carretas, de otro modo la alternativa era la navegación marítima, que tampoco gozaba de una velocidad considerable, pero si con la capacidad física para llevar altos volúmenes de mercancías, lo que no compensaba los elevados costos y la ineficiencia para trasladar los productos de agricultores y comerciantes que requerían transportar sus mercaderías para vender, significando pérdidas y altos costos asumidos por estos pequeños emprendedores y agricultores que veían mermadas sus utilidades por gastos de locomoción.

Entonces no solo la capacidad física de llegar de un punto a otro de la geografía nacional era un condicionante, sino también las variantes climatológicas que dispone el país hacían muy en pedregoso el camino durante el periodo fluvial que se extendía entre mayo y octubre⁶⁹ siendo las crecidas de ríos y esteros los principales causantes de las aislaciones de estos terrenos

⁶⁹ Alliende, M. (1993). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Pehuen, editores, p.38

durante varias semanas, condiciones presentes desde Rancagua hacia el Sur. Dichas limitaciones se suman a los bandidos de carreteras que hacían aún más inestable el traslado, lazos comunicacionales y comerciales entre el centro y el sur del país, lo que significaba una relación de carácter intermitente y dependiente de la factibilidad del transporte, que comienza a dar un vuelco la segunda mitad del siglo XIX. Transitando hacia la modernidad por medio de este sistema de transporte de grandes volúmenes de viaje, como también de grandes inversiones. Siendo estas últimas consecuencias de los altos costos que significaba la implementación del ferrocarril. Al mismo tiempo, durante estos años de expansión y desarrollo del ferrocarril se volvió un trabajo muy dependiente de ingenieros y obreros extranjeros debido a la tecnología desconocida para el trabajador criollo, quien se vio obligado a aprender el funcionamiento de este nuevo sistema de transporte que manejaban con destreza los profesionales europeos y norteamericanos que llegaban a trabajar en estas instalaciones. El trabajo mixto que se da entre personal nacional y extranjero produce un cierto grado de recelo por ambas fracciones, ya que no solamente aportaron a la construcción del ferrocarril, sino que también asumieron la labor de conducir las primeras locomotoras, que para el mercado de maquinistas chilenos, no era beneficioso ya que veía disminuido su campo de participación en este rubro, como también aquellos que conseguían el rango de maquinista, se encontraba sujeto a menores sueldos que aquellos provenientes del extranjero, lo que costó años de reivindicación y sabotaje de estos trabajadores foráneos en desmedro de los chilenos, por quitarles cobertura en el plano laboral.

Lograr unir el país por medio de una red ferroviaria fueron los grandes desafíos que se plantearon los distintos gobernantes chilenos durante la segunda mitad del siglo XIX. Y es así como en 1855 el ministro del Interior, recomienda la construcción de una red férrea que una de Santiago al Sur, medidas que fueron escuchadas y propiciadas por el empresario minero José Tomas Urmeneta quien tuvo que lidiar con una fuerte recesión económica a nivel mundial (1857-1861) lo que no le impidió formar la Compañía Del Ferrocarril del Sur, teniendo por objetivo unir Santiago hasta Talca por medio de líneas y durmientes.

Poder levantar esta gran obra de ingeniería, así como para desarrollar cualquier proyecto de esta envergadura, se hace imperativo contar con recursos económicos que permitan dar inicio a la construcción de esta red de transporte que permitirá unir puntos desconectados del país a una red central de comunicación. Así como en primera instancia el levantamiento de la Compañía de Ferrocarriles de Valparaíso, le costó generar los capitales para comenzar la construcción de su red, suerte no muy distinta fue la que tuvo su homólogo que iría hacia el Sur. Pero que gracias a las gestiones incansables del empresario Urmeneta tanto para incentivar al mundo privado, como también hacer partícipe al Estado de este proyecto donde *“participando el fisco con un millón de pesos y los accionistas privados con \$843.000. Dentro éstos destacaban Emeterio Goyenechea Gallo con 100 acciones, José Tomás Urmeneta, Domingo Matte y Matías Cousiño con 50 cada uno, (...) El resto de las acciones de particulares estaban repartidas en más de cien pequeños accionistas, siendo estos en su mayoría agricultores interesados en obtener mejores condiciones de transporte para participar del mercado de exportación de cereales”*⁷⁰

Como la experiencia lo ameritaba ya que se había demostrado en la construcción del nexo Santiago-Valparaíso debían ser más prudente y cautelosos hacia el Sur. Por lo que antes de legalizar dicha sociedad se encomendaron a lo menos tres estudios a ingenieros extranjeros⁷¹ de nacionalidad francesa y norteamericana quienes contaban con experiencia en la construcción de puentes y ferrocarriles en el país. Las premisas que dejaron ver los resultados fue realizar una línea troncal que uniera directo con Santiago por medio de los centros más poblados del Valle Central del País.

Así comienza a tomar vida La Compañía del Sur, iniciando el primer tramo desde Santiago hacia San Fernando y de ahí hasta Rancagua cruzando el Río Maipo donde se encuentran con diversos escenarios que retrasaban o pausaban trabajos de construcción, donde la naturaleza del mismo recaía en asuntos económicos, geográficos y/o climatológicos. También se dio el caso de que comenzaron trabajos más hacia el sur en virtud de unir otros centros económicos

⁷⁰ Ibid., p.39

⁷¹ Ibid., p.40

que se encontraban distantes, antes de terminar de unir Santiago con Talca, Como es el caso de la línea de Chillán a Talcahuano⁷² pasando por San Rosendo, proyecto que comenzó en 1869 y que brindaría servicios parciales ya en 1872.

Los constantes inconvenientes económicos de la Red Sur hace por un lado desistir a los empresarios privados en seguir inyectándole recursos a este sistema de transporte, mientras que por su parte el Estado asume de forma integral la responsabilidad de su construcción comprándoles a los 64 accionistas que quedaban en el rubro ferroviario en agosto de 1873⁷³.

Es así como el Estado una vez alcanzado los primeros cincuenta años de compañías ferrocarrileras en el país, se hace propietario de la extensión Valparaíso-Santiago que ya le pertenecía desde 1858, sumado a la red que unía la capital hasta ese entonces con el Sur de Curicó y finalmente la más reciente implementación del tren que unía Chillán- Concepción-Talcahuano. Con esto, antes de finalizar el siglo XIX el Estado Chileno poseía prácticamente el monopolio ferroviario desde Valparaíso hasta Angol, mostrando como la configuración geográfica determinó el sentido del uso del tren en Chile. Al norte su función fue principalmente particular y en virtud de transportar materias primas en un mercado minero extractivista, mientras que en el centro y sur del país los propósitos fueron de naturalezas diversas, tanto de privados como gubernamentales, donde la raíz y funcionalidad no estaba sesgado solo por las necesidades económicas que pudiera satisfacer, sino más bien respondía a carencias sociales y políticas que buscaban promover el progreso del país, en planes de la consolidación del territorio nacional.

De esta forma se da paso a un proceso que destacaba la presencia del medio de transporte en el país, donde es el Estado quien asumió toda la responsabilidad de la Red Sur, su administración dependió de un solo ente que financiaba y administraba la amplia cobertura de las compañías y todas las demandas que estas poseían para su funcionamiento, debiendo ser subsanadas por el fisco nacional del cual dependió la operatividad de las líneas férreas. Bajo

⁷² Ibid., p.46

⁷³ Ibid., p.47

estas condiciones la década del setenta del siglo decimonónico no fue muy fructífero para las compañías estatales que involucraban al ferrocarril ya que, si bien poseía la cobertura completa entre centro y sur del país, cada compañía tenía una administración distinta, lo que significaba que poseían distintos valores comerciales, proveedores de insumos y tratos con trabajadores con respecto a garantías y beneficios de sus labores. Lo que hacía de carácter engorroso los procesos de transbordo y comercialización agrícola y ganadera que debiera cruzar de una compañía a otra, deteriorando mercancías y retrasando viajes. Las diversas incomodidades del transporte se agudizaron durante la Guerra del Pacífico (1879-1883) donde quedó demostrada la ineficiencia de mantener operando líneas separadas y cada una con su propia administración.

Es por esta razón que, una vez firmado el acuerdo de paz en Ancón de 1883, se llama a sesión extraordinaria al senado por parte del presidente de la República con el fin de solucionar los problemas logísticos con los que operaban las compañías ferrocarrileras del Estado⁷⁴. Fue así como desde el 4 de enero de 1884 se funda la Empresa De Ferrocarriles Del Estado, donde su primera transformación fue suprimir las superintendencias entregándoles todas las líneas a un Director General el cual se encontraba asesorado por un consejo directivo. De esta forma se centraliza el control de los ferrocarriles y se formaliza la relación con los trabajadores entregando garantías y estabilidad laboral. Con la estructura de la empresa jerarquizada desde un sistema centralizado y con una extensión que alcanzaba los 948 Km de rieles, se dividió en tres zonas que van de Santiago a Valparaíso, Santiago a Talca y por último desde Talca al Sur. Esto con respecto a la sub-administración geográfica que requerirá la empresa en el territorio ocupado, determinando coberturas de jurisdicción. Y en estas subdivisiones se levantan cuatro departamentos que son Operaciones, Edificios y Rieles, Maestranza y Contabilidad. Siendo las principales arterias del funcionamiento de una empresa de las dimensiones de EFE.

El periodo que va desde la fundación de la empresa entrada la penúltima década del siglo XIX y los eventos históricos como la anexión del territorio pertenecientes al Perú, una vez concluida la Guerra Del Pacífico, la ocupación

⁷⁴ Ibid., p.48.

de la Araucanía abrieron terrenos fértiles para el Estado durante los venideros treinta años en la proyección de integrar este nuevo territorio nacional, tanto comunicacional como económicamente, a la línea troncal que mantenía unido al país por vías férreas alcanzando la mayor cobertura nacional, al conectar desde Iquique a Puerto Montt por este medio. Esta “columna Vertebral” ferroviaria, logró dicha capacidad ya para 1913, convirtiéndose en el sistema de comunicación y transporte más completo y complejo que tendría Chile desde mediados del siglo XIX hasta prácticamente un siglo más tarde.

Durante la primera mitad del siglo XX el ferrocarril logró satisfacer múltiples necesidades económicas, sociales, políticas, de transporte y comunicacionales logrando conectar puntos aislados del país entre sí y aún más con los grandes centros comerciales y culturales de Chile, instaurando líneas transversales -ramales- que llegaban desde la costa hasta la cordillera.

3.3 Participación y consolidación estatal en inversiones ferroviarias

Considerando los aportes de Thomson y Angerstein, profundizan en la cobertura del sistema ferroviario a nivel país y con ello la participación del Estado en esta materia, teniendo el ejemplo de EEUU y de Europa donde los Estados invierten en construir estas redes ferroviarias, incentivando a capitales privados a realizar la obra de construcción por medio de subsidios o financiamiento directo por parte de la administración pública. Entonces, de la experiencia de estas potencias mundiales en cuanto a la inversión y participación del Estado en esta materia, se observa la mejora en los tiempos de traslado, las comunicaciones locales se hacen más fluidas, se produce una dinámica comercial entre los distintos entes que circulan en las estaciones o dependencias de ferrocarriles, las cuales son obra de un alto desarrollo de metalurgia en el sector industrial del país, considerando la implementación y mantención de la infraestructura ferroviaria.

No es extraño pensar en lo provechoso tanto para el Estado como para el grueso de la ciudadanía chilena, el despliegue de este medio de transporte sobre

la vasta geografía nacional, que presenta las condiciones óptimas para unir y cohesionar el territorio pensando en la ampliación económica y desarrollo productivo, cultural, social y político del país. La trayectoria de esta institución ha trascendió la funcionalidad económica- industrial, para repercutir hondamente en los procesos de desarrollo de aquellos sectores que fueron potenciados con la llegada de alguna estación de ferrocarriles y otros que surgen a partir de este mismo proceso⁷⁵. Sumado a estas variantes antrópicas y económicas se debe considerar el espacio físico donde se implementó este sistema de rieles. Chile dadas sus características geopolíticas entrega inmejorables condiciones para unir a través de una vía troncal de ferrocarril el territorio nacional de norte a sur y a su vez compartir lazos comerciales y comunicacionales internacionales con los vecinos fronterizos de nuestro país.

Las bifurcaciones que se producían desde la línea central de ferrocarriles hacia sectores cordilleranos o en cercanía con el océano a través de litorales costeros, se les denominaban ramales, los cuales mantenían actividad circular entre sectores del Chile profundo y la línea troncal que mantenía Ferrocarriles de norte a sur. Su función radicaba en mantener lazos comunicacionales, reducir tiempos de traslado y fortalecer las relaciones comerciales. Dentro de los distintos ramales *“Podemos mencionar aquellos que terminaban en Iquique, Taltal, Chañaral, Caldera, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Pichilemu, Constitución, Concepción-Talcahuano Tomé, Lebu, y Valdivia. También existían ramales hacia Las Cabras, San Clemente, Licantén, Cherquenco, Cunco, Villarrica, Riñihue y Ranco, Lumaco, Galvarino, Carahue, Fresia, Toltén, Rupanco, además, había un tren que unía Ancud y Castro y, otro que salía desde la Plaza Italia a Puente Alto.”*⁷⁶ Sin duda la influencia comercial entre los sectores que se unían por medio de estas líneas férreas era intenso, dado que hasta mediados del siglo XX el medio de transporte ferroviario es la primera preferencia tanto de la población civil como de las empresas para desplazarse tanto en corta media o larga distancia, obteniendo así el monopolio del transporte terrestre, al

⁷⁵ La localidad de San Rosendo se origina debido a la llegada de una estación de ferrocarriles, que proyecta las líneas férreas hacia el sur del país.

⁷⁶ Ministerio Del Interior Y Seguridad Pública; Subsecretaría Del Interior. (4, abril 2012). *Día Nacional Del Trabajador Ferroviario*. [20581]. Recuperado de <http://bcn.cl/2db7o>, Historia de la ley, p. 6

menos los primeros cincuenta años del centenio debido a la falta de carreteras y baja importación de vehículos rodante que son de alto valor monetario debido a los impuestos arancelarios que se pagaban por dichas importaciones. Esta tensión deriva en un proceso de irracionalidad económica atraído por una tensión mal manejada en lo que respecta a la diversificación del transporte terrestre. Durante la década del sesenta se crea un proceso de modernización en EFE que alcanza a llegar hasta el Golpe de Estado de 1973, donde no solo se frena este proceso de actualización -que por cierto fue constante a lo largo de su historia- sino que se comienza a precarizar la institucionalidad en su conjunto agudizado ahora por una competencia desleal -entre otros factores- que benefician al sector particular del transporte rodante⁷⁷.

La consolidación de la empresa o su *segunda fase*, se comienza a establecer del momento en que el Estado comienza a dominar las inversiones y su participación en el desarrollo ferroviario, dictaminando leyes regulatorias con respecto a propiedades, límites de velocidad, carga, situaciones domésticas propias del transporte de pasajeros, entre otros. La primera ley que establece lo anteriormente expuesto, se hace presente a partir de 1862, la cual mantiene vigencia hasta 1925. Estableciendo la relación jurídica que unía a ferrocarriles como parte de la cartera económica del país. Ahora para 1884 se promulga la Ley General de Ferrocarriles, dando inicio a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, lo que significó un interés por el crecimiento permanente para esta versátil institución que *“Para 1921 la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía 5.828 kilómetros de vías férreas, un capital de 403.729,942 pesos oro, con 786 locomotoras, 613 coches de pasajeros, 9.341 carros de carga y, 22.674 trabajadores”*⁷⁸.

Ya desde la segunda década del siglo XX, se puede apreciar la importancia del ferrocarril como una herramienta fundamental para el desarrollo y crecimiento nacional, y al mismo tiempo pionera en el uso de tecnología industrial, inaugurando en 1923 el primer tramo electrificado que iba de

⁷⁷ Este apartado será trabajado con mayor profundidad en páginas siguientes debido a que se necesita indexar este periodo y caracterizarlo particularmente.

⁷⁸ Ibid., 5.

Valparaíso a Santiago manteniendo un crecimiento progresivo de la empresa tanto en la Red⁷⁹ Norte y Sur del país hasta mediados de dicho siglo, en donde comienza a vivir un ritmo de crecimiento menor a años anteriores producto de la apertura a la industria de importación automotriz, que comienza a crecer en Chile, junto a las concesiones económicas de la CORFO⁸⁰ para la Construcción de carreteras y uniones pavimentadas dentro del territorio nacional, las cuales preliminarmente podría asomar como competencia en materia de transporte a EFE -que en efecto lo fue- pero no significaba que no pudieran convivir si se lograban canalizar de forma correcta los niveles, distribución de carga y pasajeros entre ambos medios de transporte terrestres. Esta lógica no se llevó a cabo significando una irracionalidad económica que condujo un proceso de competencia entre dos mecanismos perfectamente compatibles y complementarios.⁸¹

Si bien hubo una desaceleración en su crecimiento a mediados de siglo, no significó un estancamiento de sus capacidades ya que, a partir de la década del 60 se concreta el proyecto modernizador o *tercera fase*, que consistía en renovar y modificar la Empresa de Ferrocarriles a partir de un Plan Decenal de Desarrollo de la CORFO. Que tenía como pretensiones electrificar el sector de mayor tráfico de la Red Sur, convertir la Red Norte a solo Diesel, y aumentar en unos 1000 km. El riel soldado que significaba una considerable disminución en el tiempo de traslado de Santiago a Concepción, Trayecto que se prolongaba por 11 horas en 1960, alcanzando las 7 horas en 1970 gracias a esta incorporación.

Sin duda la influencia del ferrocarril en el crecimiento, desarrollo e integración del territorio nacional fue el rol social que se le asignó a la empresa por parte del gobierno demócratacristiano de Eduardo Frey Montalba impulsando la promulgación de Ley Orgánica de Ferrocarriles: Ley de Administración de la Empresa FFCC del Estado, DFL 94 de 1960. La cual define a la empresa como una entidad de Servicio Público⁸², entregándole personalidad jurídica, autonomía

⁷⁹ EFE se divide en sistema de redes, Red Norte (I a IV Región), Red Sur (Santiago- Valparaíso al sur) y Red Internacional (Perú- Bolivia – Argentina)

⁸⁰ Ramírez, A. (1993). *Empresa De FFCC Del Estado: Un Caso De Privatización En Democracia*. Santiago: Ediciones Janequeo, p.22.

⁸¹ Ibid., p.74.

⁸² Ibid., pp. 34-35. En la Ciencia Económica se denomina así a las empresas que se caracterizan por demandar grandes inversiones y equipos especializados para producir y suministrar servicios básicos por

administrativa y patrimonio individualizado, donde tenía plena facultad para invertir, disponer o desprenderse de sus bienes. Siendo su máxima autoridad el director de la Empresa -quien debía ser Ingeniero Civil Titulado-, el cual era designado como puesto de confianza del presidente de la República y supervisado por el ministerio de Economía -cartera ministerial del cual dependía EFE- por lo que en la década del sesenta se legaliza su rol ante la sociedad abandonando los estándares económicos de una industria productiva meramente basados en criterios de mercado y la ganancia. Ya que su rol como medio de transporte tiene la obligación de garantizar la conectividad e integración del territorio nacional, como representante del Estado ante la ciudadanía. Entonces *“El objetivo concreto fue proveer a la empresa ferroviaria estatal de una ley que le permitiese atender de manera eficiente, comercial y técnica el servicio público que se le encomendaba”*⁸³

Por lo tanto, la rentabilidad de la empresa no queda expresada en base a las utilidades producidas por el transporte de pasajeros y carga. Sino más bien por la cantidad de recursos económicos que inyecte el Estado por medio del Ministerio que lo representa. Entonces basados en un ritmo de inversión constante y permanente se logra mantener vigente la mantención de equipos rodantes, maquinarias o tramos por donde transita el tren y al mismo tiempo se van adquiriendo y actualizando aquellos insumos que cumplieron su vida útil dentro de EFE. Por último, aumentar su participación en sectores estratégicos del transporte y la industria productiva, esta intensa participación en el área del transporte civil y empresarial hacía gozar de una alta eficiencia económica a EFE debido a que mayor volumen de carga y pasajeros reducen los costos de traslados, por lo tanto, los valores de tráfico de la empresa ferroviaria son superiores al de cualquier otro medio de transporte. Lo que le entrega una Rentabilidad Social a EFE basado en las ventajas comparativas en relación a su competencia rodante, de las cuales podemos mencionar las siguientes: - Altas velocidades – Transporte de grandes volúmenes – Mayor seguridad, en base a la baja tasa de accidentabilidad del ferrocarril– Comodidad para el pasajero.

medio de cables tuberías y vías, tales como agua, gas, teléfonos, telégrafos, electricidad, alcantarillado y ferrocarriles

⁸³Ibid., p. 35.

Estas características hacían del transporte ferroviario la herramienta más práctica para viajar, o trasladarse como persona natural, comerciante o encomendar documentos, ganado, granos, cereales o todo aquello que debiesen llevar de un lugar a otro. Como también le es atractivo a el cordón industrial costero- y hacia el interior también- que une a toda la región del Bio Bio. En el ir y venir de las materias primas que extraían o que necesitaban para su funcionamiento, donde las altas capacidades de EFE, el tiempo de traslado y la seguridad del transporte, fueron siempre superiores a sus homólogos de carretera.

Esta dinámica se mantuvo en desarrollo durante la década del 60 y más aún se intensificó en el periodo de la Unidad Popular, donde se le asigna a EFE -y al resto de las empresas del Estado- un rol fundamental dentro de los Planes de Gobierno que necesita ver reflejada en estas instituciones fiscales un modelo de eficiencia y dinamismo para así asentar el Área de Propiedad Social, división instaurada en el presente gobierno, que significó profundas transformaciones de la economía nacional, ya que en estas recaía la responsabilidad de *“ser el sostén de la nueva economía y un muro de contención al boicot económico.”*⁸⁴ Bajo estas premisas, se adquirirían las herramientas transitar hacia el Socialismo, demostrando que el Estado es un buen administrador económico.

Durante los trece años que alcanzo a cubrir el plan modernizador de EFE, consiguió revertir el estancamiento del periodo anterior, siendo los volúmenes de carga y de pasajeros los más altos alcanzados por la empresa, se sumaron a las filas de la empresa unas 113 locomotoras diesel, se consiguió electrificar desde Santiago a Talcahuano, se incorporó el uso del riel soldado hasta Chillan y la construcción permanente de carros y coches durante estos años por las maestranzas en la extensión del país. Además, se había comenzado -aunque con atraso- el proceso de electrificar distintos tramos de ferrocarriles a partir del decreto de 1957, pero que lamentablemente se ve interrumpido y estancado por el Golpe de Estado de 1973, cambiando el horizonte visionario de la Propiedad Social asignada por la UP, a un régimen racionalizador y privatizador que traía consigo la dictadura.

⁸⁴ Ibid., p.24

3.4 Déficit operacionales de la empresa ferroviaria

Existe un fenómeno que acompañaba paralelamente al proceso de consolidación de la empresa, y con esto nos referimos a los déficits económicos que presenta la estatal, no solo años previos y durante la estancia de la UP en el gobierno, -detallado más adelante- sino que este proceso se vive de forma endémica prácticamente desde su fundación, ya que solo con 10 años de funcionamiento (1894), la empresa ya poseía los precios más bajo en cuanto al transporte en el territorio nacional, donde la depreciación de la moneda sumado al carácter subvencionador que cumple la empresa ferroviaria ante el sector agrícola, minero e industrial en el traslado de materias primas⁸⁵. A partir de la obtención de estos beneficios para los usuarios del ferrocarril, se comienzan a gestar un déficit en el financiamiento de EFE, el cual no conforme con esto se intensifica a principios del siglo XX cuando el longitudinal Norte incorpora en 1916 los tramos mineros en quiebra que unían La Calera y Chañaral⁸⁶ absorbiendo equipo que no estaba en funcionamiento y se acumulaba como pasivo dentro de la empresa. A pesar de estas dificultades de principio de siglo en donde ya en 1913 los déficits de la empresa eran los más altos de la cartera fiscal, se decidió tomar una serie de medidas para soslayar los déficits a partir de fortalecer las inversiones, reducir parte de su personal y entregándole mayor independencia y autonomía a la empresa en cuanto a la toma de decisiones con respecto al gobierno de turno.

Estas iniciativas surgieron efecto, sumado a la superioridad que significa el ferrocarril en relación a otros medios de transporte de mediados del siglo XX, auge que permitió un constante crecimiento sin mayores lagunas financieras, hasta la arremetida de la competencia camionera -y del transporte automotriz en general-. Este impulso por el transporte rodante hizo que sectores privados que mantenían recursos económicos invertidos en la red ferroviaria del norte chileno buscaran estatizar sus líneas y recursos, con tal de que las pérdidas las absorbiera la empresa y no los empresarios particulares del ferrocarril. Estas prácticas se hicieron efectivas con los traspasos de 1943, donde EFE asumía la

⁸⁵ Ibid., p.33

⁸⁶ Ibid., p.31

explotación de los variados servicios anexos a lo largo del país. Estas incorporaciones formaron parte del pilar deficitario crónico de la empresa y con esto vuelve a ser necesario una intensificación del aporte fiscal, para continuar en pleno funcionamiento.

Una vez iniciado el proceso modernizador de la empresa en la década del 60, el cual consistía en una permanente inversión económica por parte del Estado para solventar y hacer salir del estancamiento de mediados de siglo, se termina concretando de forma progresiva a lo largo de la década. La práctica de inyección fiscal llega a ser parte también en el periodo en que la Unidad Popular, utilizando dentro de sus estrategias económicas no solo a Ferrocarriles, sino que a todas las empresas estatales.

Si bien existió una permanente inversión hacia la empresa, no significa que en esta se apreciaran balances económicos positivos, fenómeno recurrente en la historia de EFE, dado que esta administración recibe a la empresa en una situación financiera más que preocupante, donde los canales de fomento a superar esta crisis fue suprimir la importación de camiones, aumentar el tráfico de pasajeros y carga, teniendo por obligación las empresas estatales transportar su producción por medio del ferrocarril. Así se consiguió durante los años de presidencia de Salvador Allende el uso más intensivo de la empresa en la segunda mitad del siglo XX, aumentando su capacidad operativa, inversión y participación en el mercado del transporte y la metalurgia que demandaba su infraestructura y mantención. Este protagonismo que asigna el gobierno a la empresa como modelo de eficiencia y dinamismo, no significa que haya resuelto su déficit presupuestario, de hecho, se intensifica durante el primer año de gobierno, explicado por medio de las alzas salariales, donde las remuneraciones tanto fijas como variables sufrieron alzas significativas sumado a los compromisos adquiridos por el mandatario anterior que se mantenían vigentes para 1971⁸⁷, lo que significó nuevamente no resolver los problemas financieros endémicos de la EFE.

⁸⁷ Ibid., p.24

Toda la trayectoria histórica de Ferrocarriles recae en las personas que desempeñan diferentes labores dentro de su orgánica, significando una caracterización de sus prácticas cotidianas con sus colegas y el sentimiento de pertenencia a la empresa, definiéndose diferentes patrones que concretan una identidad ferroviaria, siendo un constructo que se desarrolla a partir de una conciencia tanto individual como colectiva (profesional, familiar y de compañerismo) debido a la presencia del medio de transporte en el territorio nacional, tomando en consideración el largo recorrido y el permanente impacto que generó en el desarrollo económico del país y a la sociedad en su conjunto.

3.5 El trabajador ferroviario y su vínculo identitario

La participación centenaria que presenta el ferrocarril como medio en primera instancia privado y posteriormente asumida por el Estado como EFE, convirtiéndose así en la primera empresa de carácter estatal⁸⁸, dando auge a que los trabajadores ferroviarios fueron construyendo su identidad con el correr de los años, tomando en consideración las palabras de Larraín “*como algo que está en permanente construcción y reconstrucción dentro de nuevos contextos y situaciones históricas*”.⁸⁹

El objetivo de la introducción del ferrocarril en Chile, desde sus inicios fue generar satisfacciones a las necesidades que el sector primario requería para la exportación de las materias primas, luego con las transformaciones y nuevas responsabilidades que se le otorgaron, la empresa se dedicaría al servicio social, transporte de pasajeros y carga de productos no necesariamente de la minería (agrícolas, vinos, encomiendas, madera, etc.), esto acompañado del prestigio de la imagen mundial que representaba el ferrocarril como símbolo de modernidad y de la revolución industrial mercantilizada en el continente.

Así se convierte en un pilar fundamental la entrega de un servicio cómodo, eficaz y de calidad. Debido a esto último, se establece un punto de concordancia entre los trabajadores y trabajadoras de la empresa para forjar su identidad,

⁸⁸ Ibid., p.7

⁸⁹ Larraín, J. (2001). *Identidad Chilena*. Santiago: LOM, p. 15.

entregando directrices en cómo y con qué disposición realizaran su trabajo. Para las y los funcionarios de la empresa significaba una labor y una responsabilidad de gran tamaño el ser parte de un equipo de administración, obras, fogonero, maquinista, vías y cualquiera haya sido el rol que jugaba en la estatal, en primer lugar porque la persona como ente individual era responsable de tareas y labores, que requerían conocimientos adquiridos por medio de cursos y capacitaciones permanentes, quienes debían manejar con amplio criterio sus aprendizajes para entregar soluciones, llevarlas a cabo y ejecutarlas en la práctica. Este fenómeno trajo consigo además una diferenciación particular en los roles de género que se implementaron dentro de las diferentes funciones de la empresa como en la mayor parte de la historia del movimiento obrero. La caracterización del trabajo masculino dentro de las labores de más riesgo y empleo de fuerza en el trabajo fueron componentes que entregaron un fuerte sentido de masculinidad a quienes ejercían tales funciones. La alta peligrosidad que significaba trabajar con herramientas de transporte de envergadura, diseñadas para grandes volúmenes de carga y de pasajeros, mantenía actividades que demandaban gran esfuerzo físico, por lo tanto, quienes realizaban dichas acciones en su mayoría hombres, demostraron su masculinidad colectiva cumpliendo sus labores e instaurando un discurso épico del trabajador que se enfrentaba a los peligros que llevaba el ser un ferroviario. Sumado a esto debemos considerar la invisibilidad que posee la mujer como fuerza laboral en este tiempo, sus funciones principales recaen mayoritariamente en labores domésticas y aquellas que encontraban espacio en el mundo laboral eran de carácter administrativo, que se traducen en lógicas patriarcales que sepultaba las posibilidades que podría tener a una mujer realizando actividades que eran exclusivas para hombres.

En segundo lugar la responsabilidad de estar trabajando para garantizar el bienestar de la población, más allá de la comodidad de un buen viaje y una buena encomienda, se resguardaba la vida y la seguridad de un número no menor de usuarios que viajaban en los trenes, en tanto el sentido de identidad que se otorgaban en esta arista; *“deja de lado la mismidad individual y se refiere a una cualidad o conjunto de cualidades con las que una persona o grupo de personas se ven íntimamente conectados. En este sentido la identidad tiene que*

*ver con la manera en que individuos y grupos se definen a sí mismos al querer relacionarse —"identificarse"- con ciertas características (...) porque aquello con lo que alguien se identifica puede cambiar y está influido por expectativas sociales".*⁹⁰ De esta manera nace un sentido del trabajo responsable y cuidadoso, teniendo una conciencia que un accidente en la vía, ya sea un descarrilamiento o un choque entre máquinas ocasionaría una catástrofe de grandes magnitudes.

Estas características disciplinares presentes dentro de la masa laboral empresarial ofrecían tranquilidad, una cómoda y segura experiencia, llegando a destino en buenas condiciones las máquinas y por ende las personas que viajaban. Las garantías que se les brindaba a las y los usuarios del ferrocarril se transformaban en un reconocimiento al rubro, de tal forma que *"ser ferroviario es un reconocimiento del público en general en que confiaba en ferrocarriles. Era rara vez cuando se caía un tren y era porque había un personal no tan solo el personal de nosotros (maestranza) que despachaba trenes había el personal de vía y obras, que se encargaba de la mantención de la línea que estuviera parejita y esos viejos sí que eran sufridos"*⁹¹. Este reconocimiento no tan solo era parte del sector urbano-industrial de la zona, sino que también venía desde las zonas rurales, sectores que tenían una conectividad gracias a ferrocarriles, aprovechando este medio de transporte pequeños comerciantes que iban a la ciudad a vender productos que elaboraban en los campos. Esta conectividad se generaba porque *"en ese tiempo había ramales en donde se movía mucho la gente con sus cositas de los diferentes campos traían sus materiales que sus cosechas todos sus animalitos, los vendían especialmente en una feria que se hacía el día sábado que llegaba todo ahí se juntaba todo"*⁹²

Las relaciones sociales que se originaban en la institución se originan por diferentes factores, una de ellas nacía a través del interés y la admiración por el medio de transporte que significaba el tren, imponiéndose como símbolo de progreso nacional y su presencia alrededor del mundo como percutor de la

⁹⁰ Ibid., p. 23

⁹¹ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Trabajador Ferroviario . (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

⁹² Concha, J. (8 de Mayo de 2018). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

modernidad, así también como un referente de ingeniería y mecánica compleja. Existía una tendencia de personas que saliendo de sus estudios -los que tenían la opción de estudiar- generalmente de establecimientos técnico-profesionales iban a postular a EFE para comenzar su carrera ferroviaria. El entrar a la empresa significaba iniciar una preparación educativa parecido a una casa de estudios superiores en cuanto a las semejanzas que se dan en el proceso. Una de ellas es la admisión para ingresar, donde el postulante rendía una prueba de selección, que dependiendo del puntaje obtenido le designaban un estamento diferente, además influía el grado de cualificación con la que se presentaban a rendir los exámenes, donde habían postulantes en nivel inicial, sin mayores conocimientos de los que demanda la empresa, lo cual no era determinante pero sí quizás influyente, ya que si el postulante mostraba aptitudes podía obtener toda la formación dentro de la institución, también existía el caso de los aspirantes que llegaban con alguna cualificación técnica ya sea de mando medio o de nivel superior, teniendo una gama inicial de área de trabajo más diversa que aquel que llega como principiante. Pero que perfectamente podían coincidir en algún momento, ya que la carrera ferroviaria otorgaba en cierta forma una horizontalidad laboral, manteniendo el respeto y reconocimiento a los longevos trabajadores que nutrían constantemente de conocimiento a quienes venían a ser la próxima renovación en el trabajo.

Este saber adquirido dentro de la empresa era de alta complejidad, se obtenía de diferentes maneras, una de ellas era mediante inducciones y cursos que debían realizar de forma voluntaria en caso de que quisieran ir aumentando de grado, sueldo y responsabilidades dentro de la orgánica, esto significaba otro punto de encuentro de esta identidad ferroviaria, que es el grado de academicismo al que estaban expuestos y que aunque estos cursos de perfeccionamiento eran voluntarios siempre existían una gran masa laboral que deseaba subir de grado. Además, no sólo se podía ver la formación de los trabajadores en los cursos establecidos por la empresa, sino que la simple cotidianidad de trabajar con personas de mayor experiencia -veinte a treinta años trabajando en EFE- hacía de esta una escuela permanente el oficio ferroviario.

Esta carrera funcionaria en la empresa significaba una instrucción estricta en la preparación de la persona y su desempeño en el trabajo que le designaban, pues dependiendo de la preparación, fruto de los estudios que iba adquiriendo y de la calidad incorporada a su trabajo en terreno, se daba la oportunidad de ir superándose y subir de rango en las diferentes áreas que se desenvolvía el personal. Los trabajadores ferroviarios si querían avanzar o seguir subiendo de escalafón dentro de su carrera en la institución, se encontraban sometidos a calificaciones permanentes, las cuales no solo veían el desempeño laboral dentro de la empresa, sino que había otras variantes que también influían en su nota final, como el concepto de probidad y comportamiento dentro y fuera de la empresa. *“Nosotros teníamos por ejemplo los calificaban, todos los años nos calificaban con nota, por ejemplo, nos mandábamos una carta bajamos inmediatamente las notas, entonces teníamos por ejemplo yo deje el tren botado, yo estaba calificado más menos con un 60 pero deje en una oportunidad un tren botado en Huerfanaqui en dictadura el 5 de octubre del 73 me bajaron al tiro, puros tres para abajo pu compadre.”*⁹³

De esta manera el trabajador ferroviario aprendía y se especializaba a lo largo de la estancia dentro de la empresa, con la diferencia entre *“el que quiera estudiar y el que quería no, pero el que estudiaba resulta que al otro año daba examen y de acuerdo a eso subía un grado subía dos, entonces ese era la diferencia del que iba a estudiar, no se quedaba e iba ascendiendo los escalafones”*.

Otra característica que presentaba la empresa y con ello la carrera funcionaria, era que se asumía como un trabajo que podía demandar todos los años laborales que debía cumplir un trabajador, es decir, que los escalafones estaban diseñados para que los trabajadores fueran subiendo de rango de forma paulatina de acuerdo a los años que llevaba en la institución y los méritos personales, entonces al cabo de 25 a 30 años en la empresa, alcanzaban el máximo rango al que podían optar según la división a la que se encontraba adscrito el o la trabajadora ferroviaria. *“se llamaban niveles, nivel 27 hasta el nivel 6, esa era la carrera ferroviaria y cada estamento iba viendo de acuerdo a*

⁹³ Bizama, R. (20 de Mayo de 2019). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

las capacidades y a los puestos que se iban creando, dentro de sus instituciones iba la gente escalando y se iba calificando anualmente, ósea por el nivel de desempeño que tenía en el año, entonces ahí la jefatura le llegan tus notas y lo iban calificando, y de acuerdo a la calificación de la persona ascendía si nosotros entramos todos con nivel 27 ascendíamos al nivel 26 dentro del año de ahí pasaban que se yo, los que no ascendían ese año, cada tres años más o menos tu tenías la opción del 25 al 24, 23 y así se iban capacitando...”⁹⁴ Esto claramente si decidían someterse a los exámenes y pruebas que se requerían para asumir un siguiente nivel en la empresa. *“por ejemplo se iba escalando por escalafón por ejemplo el limpiador estaba un año como limpiador, después pasaba como aspirante, ya ese era otro grado, después ayudante tercera otro grado más arriba después ayudante de segunda y toda esa cosa, pero aquí, así como lo iban calificando por ejemplo si yo tenía un 5,5 por ejemplo y el otro tenía un 50 yo pasaba inmediatamente dando los exámenes que correspondían, pasaba para arriba...”*⁹⁵

Esta formación ferroviaria académica no dejaba de ser una característica del sentimiento de pertenencia hacia su lugar de trabajo debido a que los instructores que iban realizando cursos eran colegas con una mayor trayectoria y sabiduría, quienes debían de igual forma dar pruebas para otorgarles el grado de instructor, que significaba uno de los cargos más altos a los que un funcionario podía optar de esta forma *“Las personas que designaban para instructores o monitores de las inducciones eran trabajadores más experimentados, siempre supervisados por un equipo de ingenieros quienes iban realizando diferentes cursos para luego terminar en examen de grado”*⁹⁶

El conocimiento sobre las labores que se debían hacer durante la cotidianidad de la empresa fue muy importante en el trabajador y trabajadora de EFE, pero lo interesante era ver como dicho conocimiento no era visto como algo egoísta ni tampoco que debía conservarse solo en la persona que lo aprendía, sino que, dentro del día a día, colegas iban compartiendo su experiencia de

⁹⁴ Acuña, A. (10 de Mayo de 2019). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

trabajo hacia los grupos más inexpertos. Esta experiencia reflejaba el trabajo de personas que llevaban ya un largo tiempo como funcionarias, y los aprendizajes y habilidades que ya dominaban lo iban enseñando en el trabajo a quienes eran aprendices, ayudantes o un rango menor.

Estas prácticas sociales se pueden analizar desde una perspectiva popular, dichas relaciones se ejecutaban bajo el alero de la experiencia educativa que iban adquiriendo los trabajadores en el paso del tiempo, donde existía un sentimiento de solidaridad con el conocimiento adquirido, siendo transmitido generacionalmente a las nuevas camadas ferroviarias. Este apoyo a la instrucción de los miembros menos calificados, iba acompañado también por el compromiso del buen funcionamiento de la empresa, debido a que diariamente existía contacto entre pares, generando lazos de amistad, colaboración, y no en pocas ocasiones trabajadores con dificultades para realizar algunas maniobras, lograban alcanzar dichas competencias por medio de este traspaso de conocimientos y habilidades debido a que *“El trabajo es exigente, entonces como yo llegue enseñando a los cabros, bueno a mí me enseñaron y aprendí y aparte que me gustaba como hay otros que llegan por la pega nomas bueno a mí me gustaba y me gustaba enseñarles”*⁹⁷. Este compromiso de buen funcionamiento se caracterizaba también por el desempeño de la persona al trabajar, siendo uno de los requisitos para vislumbrar confianza y de esta manera delegar responsabilidades mayores, también iba de la mano con la seguridad que proporcionaba en el área que se dedicaban, donde se trabajaba para dejar las condiciones óptimas de funcionamiento y no delegar responsabilidades a los turnos anteriores, sobre todo en los maquinistas y en los equipos de mecánicos de mantención, a quienes se les otorgaban los trenes de pasajeros como último escalafón siendo operadores de primera. Por lo tanto, podríamos afirmar que existe un espíritu de competencia, pero no enfocado desde la necesidad de contenderse con un compañero de trabajo por alcanzar algún puesto de ascenso como se ve reflejado en la actual sociedad neoliberal, sino desde el trabajo bien realizado, en equipo, de forma armónica, con personal calificado para desarrollar las tareas específicas de cada área de la empresa, con herramientas y

⁹⁷ Ibidem.

materiales de excelente calidad para poder trabajar. Esto se lograba llevar a cabo dado que todos los trabajadores tenían el derecho a la carrera funcionaria y la competencia que recaía en desarrollar un trabajo eficiente y seguro. Este sentimiento de competencia es dirigido hacia uno mismo, es decir, desafiarse a logros personales y colectivos, concretos y que al llevarse a cabo mejoraban sus ingresos, calidad de vida y a la vez se incrementaban las responsabilidades del trabajador en la empresa. Al ingresar a la institución se comenzaba en el puesto más básico o de menos jerarquía, lo que implica sueldos más bajos que operadores con mayor trayectoria y que se encontraban en otro escalafón de la carrera funcionaria. Por lo tanto, dependía de la voluntad y empeño de cada trabajador el rol que podía asumir en la empresa. *“claro lo que pasa es que ponte tú, cuando aquí la empresa te dan el último nivel es bajísimo el sueldo, el sueldo es como el de cualquier obrero, pero la gana tuya es que teni la carrera funcionaria y ahí tú de ti depende, entonces mucha gente que no llegaron al final, fue por eso, porque decían no esta empresa... pero no, es que ellos tenían que hacer ese recorrido primero para poder salir así como salimos nosotros los jubilados con unos sueldos mucho un poquito más arriba de lo normal, claro era sacrificio que tenías que dártelo, como empresa ponte tú(..) Tú de la empresa dependíai para jubilar aquí, solo de ti, si tú eres un tipo disciplinado, ordenado, obediente, cumplías las normas llegabai hasta el final, si eres un tipo desordenando que no cumplíai y no querías estar bajo ciertas normas, no serbias para esto”⁹⁸*

La conciencia de compañerismo y de colaboración entre pares es uno de los aspectos que más se recuerda entre ex integrantes de la empresa ferroviaria, era una cualidad que se llevó a cabo por generaciones donde no importaba el grado de competitividad que se podía generar con el compañero de al lado, sino que se trabajaba en común para que la empresa funcionara de una forma adecuada, donde la experiencia y la solidaridad eran claves para un buen clima laboral. Esto lleva a la persona a sentirse calificado para llevar a cabo determinadas funciones, luego enseñar y a hacer sentir a otros individuos que poseen las herramientas para realizar un trabajo más complejo. A partir de la

⁹⁸Acuña, A. (10 de Mayo de 2019). Op Cit.

confianza y el manejo de conocimiento. *“Roses hay siempre en todas partes, pero eran mínimos, el respeto era grande sobre todo con nuestros jefes, que eran personas mayores quienes nos enseñaban, para nosotros eran nuestros maestros. Nunca los conflictos que había en la interna de los trabajadores, ponían en peligro el funcionamiento de la empresa, si bien nosotros nos parábamos por decirte, por un aumento de sueldo, ponte tú el IPC subía un 20%, y el Estado nos daba un 10% o un 12%, ahí pataleábamos, ahí nos parábamos de norte a sur, es decir, el gremio era todo unido”*⁹⁹. Este relato le entrega sentido a las reflexiones de Jorge Larraín donde afirma que *“Al formar sus identidades personales, los individuos comparten ciertas lealtades grupales o características tales como religión, género, clase, etnia, profesión, sexualidad, nacionalidad, que son culturalmente determinados y contribuyen a especificar al sujeto y su sentido de identidad.”*¹⁰⁰, en este caso lo que se comparte es la profesión, haciendo alusión al trabajo en la empresa como una “carrera ferroviaria” donde en el caso de los perfeccionamientos y cursos que se debían realizar para subir de categoría eran realizado por funcionarios de la empresa que debían ser capacitados pedagógicamente para enseñar, para guiar a los aprendices como si fuese un instituto o una institución de enseñanza superior.

También el compartir la experiencia de trabajo y las distintas actividades que se realizaban en las dependencias de la compañía, el comportamiento propio de trabajadores y trabajadoras que día a día se ejecutaban, y no tan solo dentro de una sola comunidad (sin dejar de lado tampoco las identidades locales) sino que al ser EFE una empresa nacional, con presencia en gran parte de la geografía del país, distintos comportamientos del trabajo ferroviario se hacen generacionalmente, por lo tanto se va creando una cultura ferroviaria, la cual muchos de los y las ex trabajadoras se sienten parte y se asumen con un sentido de propiedad hacia la empresa al nombrarse como un “Ferroviario-Ferroviaria”. De esta manera, la cultura que ofrecía el gremio iba envolviendo a las personas que ingresaban a trabajar a la institución y estas se hacían parte de esta cultura durante su estadía en el trabajo, siendo necesario reforzar la idea que *“En este*

⁹⁹ Picero, J. (13 de Septiembre de 2017). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

¹⁰⁰ Larraín, J. (2001). Op Cit, pp.25-26

sentido puede afirmarse que la cultura es uno de los determinantes de la identidad personal. Todas las identidades personales están enraizadas en contextos colectivos culturalmente determinados. Así es como surge la idea de identidades culturales. Cada una de estas categorías compartidas es una identidad cultural. Durante la modernidad las identidades culturales que han tenido mayor influencia en la formación de identidades personales son las identidades de clase y las identidades nacionales.”¹⁰¹

Otro factor que caracteriza e identifica a los y las trabajadoras de EFE son los múltiples trabajos que realizaban, más allá de su rol más conocido por la sociedad que era el transporte de pasajeros y de carga, para que lo primero funcionara había un esfuerzo y una labor “poco visualizada” que se encargaba del trabajo industrial que producía. Dentro del periodo que se estudia Ferrocarriles del Estado era una empresa compleja que ofrecía una gama de rubros, donde uno de los más complejos era el mantenimiento de repuestos carros y locomotoras, sumados a los de servicio. Se puede afirmar que *“En efecto, el proceso de trabajo en Ferrocarriles no es uno, sino que múltiple. Incluso se hace difícil cuál es la actividad central que ordena las otras. Visto desde afuera, el trabajo de transporte de pasajeros y de carga se muestra como el trabajo central. (...) El quehacer ferroviario incluye también la fabricación de carros y piezas, así como la actividad constante de revisión y reparación de los mismos y de las máquinas. Es decir, tras las vías hay un enorme trabajo de maestranzas y talleres. En este sentido incorpora en su rubro un tipo de actividad industrial similar a la metalmecánica”*.¹⁰²

Así un gran número de trabajadores se identifica en este período en la manera de hacer crecer la producción industrial hacia adentro, manifestando la importancia que asumían las y los colaboradores de la estatal y cómo ejercían en la etapa de crecimiento interno de la economía nacional, donde más allá de generar un sector económico de servicios ejercía un importante rol en materia del sector industria, debido al *“contexto de crisis económica, de colapso de los mercados externos y de desempleo generalizado, se ve a la industrialización*

¹⁰¹ Ibid., p.26

¹⁰² Equipo sindical, El Trabajo Ferroviario Informe A Los Trabajadores. PET. Agosto 1989. P 11

*como la clave para proveer nuevas fuentes de trabajo y al Estado como un elemento articulador decisivo en la implementación de esa política*¹⁰³

Por otro lado, la tradición familiar significó también en muchas personas un rasgo importante para la conformación de la identidad, donde era común que padres, hermanos, madres, primos fueran parte de la masa laboral de la empresa, por lo tanto muchas de las cosas que ocurrían ya eran de conocimiento para algunas personas incluso antes de incorporarse, donde existían casos en que *“mi papá fue ex funcionario, trabajaba en ese tiempo en ferrocarriles, estaba relacionado y vivía en la población ferroviaria todos ferroviarios no había nada que no se supiera entonces estábamos viviendo la realidad que estaba viviendo ferrocarriles entonces era como si estuviera trabajando en ferrocarriles”*¹⁰⁴, por lo tanto un miembro de la familia, por lo general uno de los padres que trabajara en la empresa pasaba a involucrar a todo su grupo nuclear como miembro de la empresa, por lo que el clima laboral es mucho más cercano e íntimo, es más, si una persona tenía un familiar dentro, eso era un incentivo para los exámenes de ingreso.

4. Capítulo III

¹⁰³ Larrain, J. (2001)., p. 103

¹⁰⁴ Concha, J. (8 de Mayo de 2018). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

Transformaciones políticas y económicas que sufre la empresa durante el gobierno de la Unidad Popular y los primeros años de dictadura militar (1970-1976)

Durante el período entre las elecciones presidenciales, donde se impuso el representante socialista de la Unidad Popular y el término forzado de su gobierno con la intervención cívico militar de 1973, la empresa ferroviaria presentó cambios en su forma de operar, debido a los acontecimientos que ocurrían a nivel país y en la zona del Gran Concepción.

Después de la victoria de la izquierda en el país, EFE fue blanco de objetivos distintos, siendo estos de carácter político, producto de la cercanía que tenían hacia el gobierno de la Unidad Popular, expresado en la asistencia a diferentes convocatorias realizadas tanto por el oficialismo y organismos de trabajadores en apoyo al desarrollo de las políticas que se estaban impulsando. Por otro lado, se observa que su labor aportó al desarrollo industrial y social del país, debido al estado de compromiso que había adoptado Chile. Es así como las acciones impulsadas desde el gobierno eran miradas de una forma negativa por los sectores privados, ya que observaban como el sistema económico que dominaban en Chile se les escapaba de las manos. Para lograr imponer de nuevo en el control administrativo, y a medida que se generaba una agudización de la bipolaridad política se realizaron una serie de operaciones de carácter coyuntural en contra de Ferrocarriles, con el fin de debilitar al Estado y volver a tomar el control del país.

Para analizar de una mejor manera las dinámicas en las que funcionó la empresa, se decide realizar una periodización a partir de diferentes procesos importantes en los primeros años de la década del '70 para distinguir cuáles fueron los roles en que participó y como respondía durante el mandato de la UP, estos principalmente fueron cuatro:

- a) Campaña presidencial de 1970.

- b) Paro del Transporte camionero octubre de 1972.
- c) Elecciones de marzo 1973.
- d) Situación Previa al golpe (julio a septiembre 1973).

4.1 Características de la empresa previo al Gobierno de Salvador Allende

En el gobierno de Eduardo Frei Montalba se llevaron a cabo políticas en cuanto al desarrollo urbano y económico en la región del Bio Bio. Avances que ayudaron al crecimiento industrial del Gran Concepción, manteniendo la iniciativa del impulso sostenido a partir de la década del treinta y que se prolonga hasta los años setenta. Donde el foco económico pasa a ser de comercial a industrial¹⁰⁵. Con empresas como la siderúrgica de Huachipato, la Planta de ENAP y la bahía de San Vicente convertían a Talcahuano en un polo industrial de cuantiosa importancia y peso a nivel nacional, donde era fundamental tener en lugares próximos líneas férreas para movilizar la carga de material que se elaboraba para posteriormente ser exportada o distribuido al resto del país, destacándose las constantes negociaciones para un terminal internacional con Argentina (Talcahuano-Bahía Blanca).

Como el desarrollo industrial y económico van de la mano, necesariamente las políticas de transporte tienen que estar constantes en modernización, por esto el diario El Sur durante esos años declaraba que *“el crecimiento de la producción industrial de la Región del Bio Bio y la notable incidencia que tienen las actividades agropecuarias y forestales que deben considerarse de manera preferente. Y junto a esos factores está la ampliación del complejo portuario de Talcahuano y San Vicente, con su multiplicidad y modernizada capacidad de embarques. La integración latinoamericana reclama acuerdos audaces y efectivos. El Proyecto de los puertos libres en el Cono Sur, unidos a través de un ferrocarril trasandino del sur expedito y eficiente, debe tener preferencia y prelación en las agendas de Chile y Argentina”*¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Brito, A., & Vivallos, C. (2011). Configuración y Estructura del Espacio Urbano del Gran Concepción. *Revista de Humanidades*, p. 125.

¹⁰⁶ Diario El Sur. (10, febrero 1970). Concepción, p. 3.

Es así como constantemente durante los tres años del mandato de la Unidad Popular en su programa de gobierno se aprecia una preocupación por la empresa ferroviaria, para que pueda prestar mejores servicios en cuanto a la conexión y comunicación de la población, aumentando la extensión de las vías férreas nacionales como ocurrió con la incorporación de buscarriles, generando la unión por ferrocarril de Tomé con Santiago¹⁰⁷ o la electrificación de diferentes ramales como el del Yumbel-Laja y las proyecciones en la vía que une San Rosendo-Concepción¹⁰⁸. Según el relato de colaboradores los planes que tenían contemplados a la empresa eran adquirir *“mejores trenes de alta velocidad como este que está aquí, y cubrir otros espacios aumentar más ramales de acuerdo a la densidad poblacional que pudieran tener y eso mejorar las maestranzas, aunque ya las maestranzas tenían cosas de primera pero también estaba el hecho de hacer eléctrico el ferrocarril”*¹⁰⁹

En la Zona de Concepción existían en 1973 constantes planes sobre un ferrocarril suburbano que uniría las localidades de Concepción y Talcahuano, y compras constantes para mejorar la empresa con casos como la llegada de 14 automotores japoneses¹¹⁰ los cuales tenían la finalidad de proporcionar un transporte seguro y cómodo a los usuarios del medio de transporte. Este servicio beneficiaría a los pasajeros que concurrían de concepción a Santiago, ramales locales y también a la población de Valparaíso. Las inversiones realizadas por parte de la estatal recaían en mantener un servicio eficiente y acorde a las necesidades de los usuarios, contemplando el recambio de maquinarias que fueron usadas intensamente durante décadas.

En los primeros años de la década de 1970 el paso de las locomotoras de tracción a carbón a diésel y eléctricas, mostraban los resultados del proceso de modernización que vivía el país justificando la inyección permanente de recursos por parte del Estado, debido al rol desarrollista que estaba ejerciendo.

¹⁰⁷ Diario el Sur. (16, Julio 1970). Concepción, p. 11

¹⁰⁸ Diario El Sur. (17, julio 1970). Concepción, p. 10

¹⁰⁹ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Op Cit.

¹¹⁰ El Diario Color. (14, marzo 1973). Concepción, p. 6.

Otro aspecto que se mencionaba antes de la victoria de Allende en la prensa local tiene relación con la colaboración que realizaba la empresa con actividades sociales y de recreación sobre todo con el acercamiento y el transporte de pasajeros, en fechas donde la demanda de usuarios crecía considerablemente en días de verano, por motivos que muchas familias en vacaciones van a disfrutar de las playas de la zona. Para esto la empresa incorporaba trenes especiales en las localidades de Laraquete y Dichato, paradas especiales en Playa Blanca, reforzamiento de los carros para la cantidad de personas que se movilizaban, aprovechando la electrificación de los ferrocarriles que llegaba ya a la zona del Bio Bio. A esto se puede sumar la labor que realizaba durante festividades locales como las preparaciones de la peregrinación religiosa de San Sebastián en Yumbel, la cual atraía a cientos de feligreses hasta dicha localidad, evento de tal peso para la sociedad muy religiosa que incluso sería transmitido por televisión. Por su parte, EFE prestaba numerosos carros que harían llegar desde diversos lugares del país con destino a Yumbel, por lo que nuevamente todos los ojos estaban puestos en la región y la prensa atenta difundía los horarios de los trenes que circularían, detallando días y horas de abordaje¹¹¹. Si bien esta práctica se desarrolló continuamente durante la década del sesenta y los primeros años del setenta, debido al rol social legalmente establecido, su participación se ve disminuida progresivamente con el transcurrir del tiempo.

TABLA 1: REGRESO DE YUMBEL

Tren n°	Al norte		Tren n°	Al sur		
10 A	A Santiago, de Yumbel	1:05	7	Nocturno, de Yumbel	6:15	Comb. Valdivia y Osorno
10	A Santiago, de Yumbel	1:25	9	Nocturno, de Yumbel	4:58	Comb. Pto. Montt
4	A Santiago, de Yumbel	6:58	9 A	Nocturno, de Yumbel	5:22	Comb. Pto. Montt
6	A Santiago, de Yumbel	11:25	5	Ord. A Concep., de Yumbel	14:03	
8	A Santiago, de Yumbel	0:00	3	Ord. A Concep., de Yumbel	18:01	

¹¹¹ Diario El Sur. (17, enero 1970). Concepción, p. 15.

14	20: A Talca, de Yumbel	1:50	7 A / 11 A	Ord. A Renaico, de Yumbel	6:30	
116A	A Chillan, de Yumbel	6:20				

El valor de los pasajes de Concepción a Yumbel es el siguiente:

1° CLASE Sencillo	E° 8.20 ida	2°CLASE Sencillo	E° 5.50 ida
1° CLASE Doble	E°16.40 ida y regreso	2° CLASE Doble	E° 11.00 ida y vuelta

Se recomienda al público tomar pasajes de ida y vuelta, los que pueden adquirirse el día antes del viaje. Mayores datos solicitados en todas las estaciones y Oficinas de informaciones de Concepción, ubicada en la Galería Alessandri, Local N° 16. Teléfono 25286

NOTA IMPORTANTE: SE advierte al público que, con motivo de los servicios especiales a Yumbel, el domingo 18 del actual no circulará tren Excursionista entre Chillán y Dichato y viceversa. Por este mínimo motivo, los trenes a las playas circularán con equipo reducido¹¹²

Se observa que el enfoque dado para la empresa iba más por un tema de conectividad y desarrollo para la sociedad y la región. La población, tanto estudiantes como trabajadores que utilizaban este medio de transporte se manifestaban ante los acontecimientos que podían modificar los servicios que brindaba la estatal, y que generaban un impacto en el movimiento que a diario realizaban los usuarios, ya sea solicitando el servicio por medio de cartas al director, exigiendo mejoras en áreas estratégicas como el servicio del tren a Hualqui, que en el mes de septiembre de 1970 suspendió un tren durante una de sus horas punta donde se expresa que *“para nosotros el ferrocarril es de vital importancia. Es mucha la gente de Hualqui, empleados y escolares que con la supresión del tren hemos quedado sin una locomoción económica y segura”¹¹³.*

Además de la modernización y el rol social que prestaba, internamente se podía apreciar un importante espacio a la actividad política, es más, diferentes

¹¹²Ibid., p.15.

¹¹³ Diario El Sur. (14, septiembre 1970). Concepción, p. 15.

titulares muestran como trabajadores ferroviarios se movilizaban para protestar por demandas de tipo salariales y de reajustes laborales, con importantes repercusiones para la sociedad y el transporte de cargas. Al presentarse como un medio de transporte y una empresa nacional, EFE poseía una gran cantidad de trabajadores a lo largo de Chile, con una buena comunicación entre los colaboradores de las distintas localidades en las que tenía presencia, demostrando ser una empresa unida en cuanto a las actividades gremiales que constantemente organizaban. Esto se ve reflejado en diversas huelgas que involucraban a más de una sección de la empresa a nivel nacional o local, donde se sumaban una gran cantidad de trabajadores, dejando serias dificultades en la circulación de trenes que ocasionaba preocupación en zonas como el Gran Concepción, que dependían en gran medida de los trenes para el transporte de carga industrial.

Ejemplo de muchos casos de protestas de trabajadores del ferrocarril, una de gran importancia fue la paralización de la sección de maquinistas y fogoneros de la federación Santiago Watt. El domingo 18 de enero de 1970 realizaron un paro de carácter nacional, entorpeciendo los servicios de transporte en diversos puntos del país. La medida fue llevada a cabo debido a la imposibilidad por parte de la gerencia de acceder a la cancelación de un bono de incentivo. Como no hubo respuesta por parte de la directiva de la empresa y al no sentirse escuchados en sus necesidades salariales, donde solicitaban una bonificación extraordinaria de 300 escudos, es que deciden paralizar sus funciones. Ante la magnitud y preocupación por la interrupción de los servicios, personal militar tuvo que estar al mando de la empresa durante las cuarenta y ocho horas, tiempo que mantendrían en pie la movilización, realizando labores tanto de resguardo ante posibles sabotajes y la conducción de trenes. El general de división Manuel Pinochet quien era delegado permanente del ejército ante ferrocarriles asumió la dirección de la empresa.

En la zona del Bio Bio según relata la prensa local, de un total de 206 trabajadores maquinistas y fogoneros son ciento noventa y seis los que se sumaron a la movilización, Esto se traduce en un freno rotundo a las actividades

que se realizaban en la región, donde el transporte de pasajeros se vio reducido en un cincuenta por ciento y el transporte de carga en casi su totalidad.¹¹⁴

Es de relevancia destacar la infraestructura física de la empresa y su significancia para el Estado, donde precisó la participación de las fuerzas armadas del país para velar por la integridad de la empresa, de sus bienes y su funcionamiento. Al mismo tiempo se deja observar la unión y la capacidad de llegar a acuerdos dentro de las federaciones ferroviarias con respecto a problemáticas que no presentan solución, donde si bien es cierto existió una dotación de personas que rechazaban o se abstenían de movilizaciones, su porcentaje no era influyente para las determinaciones que se tomaban.

Son pocos los titulares que involucran a la empresa en actividades políticas relacionados con la campaña presidencial que acontecía, mediante declaraciones o actos públicos en apoyo a los candidatos que se postulaban a la presidencia. Durante los últimos días de campaña electoral sólo se evidenciaba por medio de avisos publicados en el Diario El Sur, algunas referencias en apoyo al candidato independiente Jorge Alessandri. Uno de ellos realizando una crítica a la estrategia del candidato Radomiro Tomic (DC) al contratar una “*caravana ferroviaria*”¹¹⁵ para expresar el apoyo penquista al postulante demócratacristiano y otro, haciendo un llamado para una reunión del Movimiento Alessandrista Ferroviario Independiente en la ciudad¹¹⁶. Ambas apariciones de manifestaciones a favor del candidato de derecha ponen en evidencia que, existiendo una amplia mayoría con tendencia del centro y la izquierda política en la empresa, también existió un componente de la derecha dentro de su personal.

4.2 Apoyo de la empresa al gobierno de la Unidad Popular y boicot a sus funciones por parte de la oposición

¹¹⁴ Diario El Sur. (19, enero 1970). Concepción, p. 14.

¹¹⁵ Diario El Sur. (14, agosto 1970). Concepción, p. 7.

¹¹⁶ Diario El Sur. (2, septiembre 1970). Concepción, p. 14.

Una vez electo Salvador Allende se profundiza el clima de acciones violentas hacia EFE, en un periodo que ya se vivían episodios impetuosos, producto de la polaridad política existente de intensificación de reformas estructurales. Por un lado, grupos con pensamientos más radicalizados de izquierda proponían profundizar las reformas socialistas, y llevar la revolución por caminos distintos a los planteados por Allende, sobre todo lo relacionado con la toma de terrenos por medio de pobladores y los fundos por medio del movimientos campesinos, de igual manera con el funcionamiento de las industrias por medio de trabajadores, siendo expresiones sólidas de un poder popular en la praxis, que ocasionaba muchas discrepancia con el programa de gobierno de la Unidad Popular. Por otro extremo la derecha política, civil y económica que desde la elección del 4 de septiembre de 1970 se dedica a impedir la llegada de Allende a la presidencia, y como no cumple su objetivo, se dedican a obstaculizar su programa de gobierno.

En el primer año de mandato del presidente y de la coalición de partidos de la izquierda política, se puede apreciar acciones que demostraron el tipo de cambios estructurales del período, como fue la rápida gestión en la nacionalización del cobre y el acelerado proceso de incorporación de diferentes industrias al Área de Propiedad Social, llevando a cabo un programa de gobierno que era visto como revolucionario y rupturista desde la perspectiva de la política y la economía conservadora. Una de las políticas de gobierno en beneficio de los trabajadores que realizaban prestaciones, pero que no habían sido contratados por la Estatal, fue su incorporación durante 1972. Registro de esto es el testimonio de uno de los tantos beneficiados que nos relata *“Buena estuve ocasional como 6 meses y de ahí me contrataron(...)fue por política, porque en el gobierno de allende todos los ocasionales que estaban anteriormente no los contrataban habían compañeros que tenían 14 12 años y después los contrataban, en el año 72 por ahí por fines del 72 por ahí nos contrataron a toda esa gente(...)Yo creo que serían entre Talcahuano y concepción seríamos 300 porque había harta gente toda la gente estaba a contrata y yo estuve felizmente estuve 6 meses cuando me contrataron y contento porque imagínese ya los*

aguilandos todas esas cosas nos la pagaba la empresa y antes no nos pagaban los contratista y si querían nos pagaban osino no así estaba la cosa”¹¹⁷

Una de las estrategias que se propuso para debilitar y generar una crisis social, fue atacar al gobierno con un desabastecimiento agudo de productos de primera necesidad en distintos puntos del país. Sin embargo, la masa de trabajadores y trabajadoras seguían expresando un apoyo al gobierno de la Unidad Popular, demostrándolo en diferentes manifestaciones como marchas y caravanas para celebrar el aniversario de la elección de Allende, organizado desde la Central Unitaria de Trabajadores. La empresa ferroviaria estuvo presente en estas celebraciones de noviembre 1971, siendo partícipe de la doble marcha realizada en Concepción, y posterior acto público en pleno centro de la ciudad (esquina de Aníbal Pinto con O’Higgins). Ahora bien, al año siguiente se vuelve a manifestar un acto de solidaridad y compañerismo hacia el gobierno, que en ese entonces vivía un clima de mayores tensiones dentro del plano político y económico. Se puede apreciar la adhesión de la empresa estatal a un nuevo llamado de la CUT a paralizar las actividades.¹¹⁸ Medida a la cual se accede, pero no interrumpe los servicios fundamentales que cumplía la empresa dejando en funcionamiento “trenes excepcionales” que corrieron ese día. Si vemos este acontecimiento con un poco más de profundidad, nos podemos dar cuenta que existe una cercanía entre el ente representante de los Trabajadores y el cuerpo gremial de la estatal ferroviaria, pero la sutileza se encuentra en que más allá de aceptar la moción de la paralización, no se interrumpieron actividades que perjudicaran el funcionamiento interno de la empresa.

Este tipo de manifestaciones realizadas por EFE y por las diferentes empresas y cuerpo de colaboradores del Estado, cumplieron un rol fundamental en los años en que la UP se mantuvo en el gobierno, debido a que respondían a la necesidad de 1) Entregar un respaldo al programa del oficialismo y 2) No paralizar sus funciones, y en el caso de hacerlo que sea por un tiempo limitado. Esto siguiendo el objetivo que se le encomendaba a las empresas del Área Social, siendo *“actividades que condicionan el desarrollo económico y social del*

¹¹⁷ Cofre, J. (31 de Julio de 2019). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

¹¹⁸ El Diario Color. (4, septiembre 1972). Concepción, p.22.

*país, tales como la producción y distribución de energía eléctrica; el transporte ferroviario, aéreo y marítimo; la producción, refinación, y distribución del petróleo y sus derivados, incluido el gas licuado; la siderurgia, el cemento, la petroquímica, y la química pesada, la celulosa, el papel*¹¹⁹. La Empresa de Ferrocarriles del Estado, siguiendo el rol que se adjudicaban al ser una empresa estatal, tenía como característica particular su personal, en su mayoría era un grupo de personas comprometidas con el buen funcionamiento que podían otorgarle a la empresa en todas sus secciones, reflejándose en el grado de cualificación de sus labores, lo que habla de sus responsabilidades tanto como gremio de trabajadores, al igual que un compromiso con la institución, acompañado del principio “Buen Servicio” que no significaba la adherencia de todo el personal a las políticas de Gobierno, sino al funcionamiento eficiente de la empresa. *“No, yo nunca fui dirigente, solo fui delegado de mi taller, yo me comunicaba con los dirigentes de acá de nuestra zona, cuando teníamos la reunión ahí conversábamos, porque después nuestros dirigentes iban a Santiago y se ponían al tanto con el resto del gremio. En cuanto a la afiliación política, tiene que haber habido tanto de un lado y del otro, a mí no me consta, pero haber cuando yo estaba había comunistas, socialistas, radicales y después llegaron los DC. La masa laboral era bien participativa, se podría decir que éramos bien políticos, la gran mayoría era de izquierda o de centro izquierda.*¹²⁰

La operatividad de la empresa y el compromiso de sus colaboradores fue uno de los principales blancos atacados que sufrió la institución ferroviaria los cuales se comienzan a intensificar desde el momento en que asume el rol de ser el único medio de transporte terrestre que no se une a las demandas constantemente realizadas por camioneros y microbuseros representantes en su mayoría del sector privado, quienes exigían una mayor participación de su sector y en su defecto que el Estado no fuera tan influyente en inversiones productivas y empresariales.

¹¹⁹ Ruiz, R. (2005). Los Fundamentos Económicos Del Programa de Gobierno De La Unidad Popular: A 35 Años De Su Declaración. *Revista Universum*, p. 162.

¹²⁰ Picero, J. (13 de Septiembre de 2017). Op Cit.

En el año 1972 se manifestó una dura confrontación entre las empresas privadas de transporte tanto a nivel nacional como regional, es así que durante el mes de septiembre por medio del mismo presidente es denunciado un plan de carácter sedicioso llamado “Plan Septiembre”, con el objetivo de paralizar el país y generar la fuga de distintos opositores al gobierno de Allende que se encuentran detenidos por actos que atentaban a la continuidad del gobierno. Esta estrategia planeada por parte de la oposición tenía un alto protagonismo del transporte de carácter privado, realizando diferentes acciones, entre las cuales se denunciaba una división del territorio nacional en ocho partes, interceptar al transporte marítimo que en ese entonces era primordial para el abastecimiento de trigo, y desconectar a la población nacional. Para lograr la segmentación del territorio era necesario deteriorar el funcionamiento de la Empresa de Ferrocarriles, para lo cual planeaban destruir distintos puntos de la línea férrea.

Durante el mes de octubre del mismo año, se vivencia una realidad distorsionada en la sociedad chilena, donde existen manifestaciones y paros en distintos sectores de la economía, lo cual se fue agudizando con el correr de los días. Además, como país se enfrentaba a una demanda impuesta por la empresa Kennecott Copper, que se extendía por el embargo hecho por el Estado de Chile a la minera que explotaba los yacimientos de cobre del país. Las tensiones que se vivían en cuanto al transporte, alcanzan un mayor grado de atención al paralizarse el gremio de camioneros, desde las 00:00 del día 9 de octubre, en apoyo a sus colegas de la provincia de Aysén, ante la idea de crear una empresa estatal de transporte de carácter marítimo, aéreo y terrestre, la cual es rechazada tajantemente por el sector privado cesando sus funciones, de esta manera doce mil trabajadores desde la provincia de O’Higgins a Malleco. Se denuncia por medio del oficialismo el carácter político de la movilización con el propósito de dificultar las acciones del gobierno, apuntando a la Federación de Transportistas de Chile que es dirigida por democratacristianos, ya pertenecientes a la oposición en el año en cuestión.¹²¹

¹²¹ Diario El Sur. (10, octubre 1972). Concepción, portada.

Tras la paralización del gremio camionero, se incentivan otras áreas de la economía como los comerciantes¹²², quienes también cesaron sus funciones en apoyo al paro, cerrando sus locales comerciales y comenzando un periodo de desabastecimiento de productos, lo que denota una inflación no por falta de estos mismos, sino por el sabotaje al plan económico que se cimentaba en el país. El área de la salud tampoco se ve aislada de esta situación ya que luego de días de reuniones, deciden paralizar sus actividades áreas de medicina, enfermeros, bioquímicos y químicos farmacéuticos¹²³. Siendo una situación crítica al acontecer nacional debido al rol social que cumplen estos colegiados.

Al día siguiente, se efectúa un paro de las líneas de buses interprovinciales en Santiago, donde la única empresa que continúa con sus funciones es la línea Andes Mar que pertenece al Estado. En Concepción distintas líneas de buses se adhieren a la movilización, generando un paro de locomoción colectiva el día 10 de octubre, donde se extiende de forma continua hasta el día 24 del mismo mes, lo que demuestra la fuerza del movimiento de transportistas, dejando dos semanas aislados a gran parte de la población penquista que necesitaba desplazarse a sus diferentes obligaciones y/o destinos. Los precursores de esta movilización son los empresarios dueños de diferentes líneas que componían el transporte de Concepción, sin embargo los choferes repudiaban el accionar de los empresarios, encontrándose desabastecidos de combustible y con constantes amenazas si los conductores salían a trabajar, por lo que la empresa ferroviaria era mencionada como una vía que proporcionaría solución al problema que se presentaba, incorporando más carros a los que normalmente utilizaban en la realización de sus servicios.

Mediante estas circunstancias comienza a ser citado el ferrocarril como una alternativa auxiliar para atenuar la falta de transporte tanto de carga, como de pasajeros ya que al ser una empresa estatal no se interrumpían sus actividades, sino todo lo contrario se intensificaban sus servicios para absorber los déficits que presentaba el transporte terrestre.

¹²²El Diario Color. (14, octubre 1972). Concepción, p. 7.

¹²³ El Diario Color. (24, octubre 1972). Concepción, p.7

Otro componente de los obstáculos presentados en la empresa de ferrocarriles para dificultar su funcionamiento, son los atentados que sufrían las instalaciones de la empresa específicamente en sus líneas férreas¹²⁴, promoviendo la interrupción del tránsito cotidiano de los trenes, con el propósito sabotear el único medio de transporte que se mantenía funcionando mientras buses y camiones se encontraban paralizados. La tensión política que se vivía en este periodo se ve reflejada, por un lado, en el sector privado avalado por la derecha política, quienes iban sumando más adherentes a sus filas en el paro mientras avanzaba el mes de octubre y su contraparte, el gobierno quien con la fuerza trabajadora que apoyaba el mandato y sumado a la empresa de ferrocarriles generaban la contención a estas trabas provocadas por la oposición, pero que no era suficiente para solventar las necesidades de toda la geografía nacional, teniendo que declarar zonas de emergencia a distintos sectores del país debido al desabastecimiento arbitrario que acontecía.

En marzo de 1973, las elecciones parlamentarias fueron un evento que definió las acciones más agudas que se verían posteriormente en el clima social y político hasta el mes de septiembre, ya que en este proceso se cuantificaría el apoyo que recibía el gobierno de la UP a mediados de su periodo presidencial, que contaba con amplias propagandas políticas encuadradas en el esperado triunfo de los parlamentarios de la UP. Entonces, tanto el oficialismo como la oposición esperaban saldos positivos de dichas elecciones, y para lo cual cada fracción tenía fines políticos totalmente contrapuestos, la Unidad Popular buscaba aumentar su presencia en la esfera legislativa para continuar con los cambios estructurales, que posicionaban a la ciudadanía como el principal componente de este nuevo acontecer que vivía Chile, empoderándose y acortando la brecha con la burguesía empresarial y Terrateniente. En la otra vereda, las ansias estaban depositadas en obtener la mayoría de los escaños tanto en la cámara alta, como en la baja para así mediante una acusación constitucional destituir al presidente por una vía democrática. Es así como

¹²⁴ El Diario Color. (17, octubre 1972). Concepción, p. 8. Se dinamita línea férrea que unía Santiago y Valparaíso, ocasionando la suspensión del tránsito de trenes mientras dura la recuperación de vías. Lunes 23 de octubre de 1972, atentado ferrocarriles tramo Talca-Maule, encontrándose explosivos pero que no logran hacer daño a las vías, provocando medidas cautelares de aumentar el personal de vigilancia

finalmente se puede apreciar en los resultados de las elecciones la polarización de la población chilena considerando el contexto difícil que sostenía el gobierno, teniendo en cuenta la crisis inflacionaria y su desabastecimiento¹²⁵.

Los resultados de las elecciones parlamentarias en marzo de 1973, nos permite consolidar una imagen de cómo se configura y transita el electorado nacional durante el trienio que oficializa la UP en la cartera ejecutiva del Estado. Si bien en 1970 la Izquierda logra una mayoría relativa del 36,61% frente al 35,27% de la Derecha y un 28,11% obtenido por la DC, termina cumpliéndose la medida que había primado en resultados anteriores donde quien se hacía con la mayoría relativa, terminaba ocupando el sillón presidencial¹²⁶. Cargo que asumió Salvador Allende en noviembre de 1970. Donde solo seis meses le tomó a la UP, lograr resultados de mayoría absoluta en las elecciones municipales de 1971, (50,29%)¹²⁷ porcentaje que no logra perdurar debido a las recesiones forzadas, consecuencia de los paros gremiales e intereses extranjeros en provocar escenarios de inestabilidad en el país.

Las elecciones parlamentarias de marzo tienen efecto sobre la situación de EFE durante los meses venideros llegando hasta septiembre de 1973, esto ya que se había generado una participación activa en el proceso de modernización de la empresa y beneficios sociales que comprenden a los trabajadores de la estatal. Como primer antecedente se aprecia la cobertura aplicada por la empresa en virtud de las elecciones parlamentarias de 1973, poniendo a disposición de los usuarios trenes para los desplazamientos de los ciudadanos a los distintos distritos de la región, para validar su opción política mediante el sufragio, donde la empresa rodante puso a disposición todo su equipamiento en circulación con rebajas del 50% para que puedan cumplir sin problemas la actividad cívica¹²⁸. En este sentido la empresa se muestra como un facilitador de transporte para que no existan excusas de omisión en el sufragio y

¹²⁵ El Diario Color. (2, marzo 1973). Concepción, portada: Se encuentra nuevo centro de acaparamiento de artículos de primera necesidad, por medio de la DIRINCO

¹²⁶ Magasich, J. (2013). *Allende La UP y el Golpe*. Santiago: Editorial Aun creemos en los Sueños, p. 11.

¹²⁷ Ibid. p., 13.

¹²⁸ EL Diario Color. (2, marzo 1973). Concepción, p. 6.

evitar los boicots que pueda realizar la locomoción colectiva en desmedro de las votaciones parlamentarias.

Aun así existió un clima tenso que afectó a la empresa durante la jornada electoral, donde en la localidad de Tomé en la noche del día 3 de marzo volcó un tren con destino Concepción-Chillán con claras señales de ser premeditadas con el fin de estropear el viaje, debido a que se encontró en la vía clavos rieleros, provocando el descarrilamiento de una maquina Diesel y destrucción de la línea en 150 metros, se denunció por terceros y por el gobierno como una acción para que se dificultara la llegada a Tomé y otras localidades para efectuar el sufragio electoral.¹²⁹

Por otro lado, durante el mismo mes los trabajadores de la empresa de ferrocarriles fueron beneficiarios para la construcción de una serie de viviendas. Se trataba de un “*convenio habitacional entre ferrocarriles del Estado, el MINVU, SINAP (sistema de ahorro y préstamo) y la CAJAFERRO. Mediante este acuerdo se construirán 3500 viviendas para trabajadores ferroviarios a lo largo de todo el país*”¹³⁰. Este tipo de beneficios que obtuvieron los trabajadores hace relucir el compromiso tanto del Estado, como de la misma empresa, con sus trabajadores, debido a que la preocupación no recaía solo en el buen cumplimiento de sus funciones, sino que además representaba el respaldo social en busca mejores condiciones de vida, entregándoles una casa propia, anhelo transversal de la sociedad chilena. Esta medida, de poseer un inmueble transmite seguridad tanto para el trabajador como a la familia del mismo. Además de un arraigo sentimental que une y compromete aún más al trabajador con su empleador.

No solo los interinos de la empresa se ven beneficiado este año, sino también los medianos y pequeños industriales¹³¹ que verían rebajado el costo en transporte de sus materias primas, cubriendo así no solo la región del Bio Bio, sino que esta medida presentó una cobertura nacional. Distintos son los porcentajes de rebaja según el material minero que se deseaba transportar, siendo ellos el carbón, carboncillo, salitre, petróleo, sulfato de sodio, aluminio y

¹²⁹ Diario El Sur. (5, marzo 1973). Concepción, p. 10.

¹³⁰ El Diario Color. (4, marzo 1973). Concepción, p. 21.

¹³¹ El Diario Color (3 marzo 1973). Concepción, p. 16.

fierro. Cumpliendo así el compromiso del Estado a facilitar y buscar la preferencia de usuarios de la mediana y pequeña minería en este medio de transporte, con el afán del crecimiento y desarrollo industrial del país, demostrando preocupación constante tanto por el desarrollo de la población civil como de la empresarial.

Días previos al golpe de Estado, a partir de agosto de 1973 se puede apreciar un clima hostil en los distintos sectores de la economía, fundamentalmente en el transporte de pasajeros como el de carga. Otras manifestaciones se pueden observar con la existencia del mercado negro y el acaparamiento de productos -evitando su distribución-. Una de las medidas que tenían el propósito de ir finalizando el paro de locomoción era requisar estos bienes si los dueños no decidían poner sus vehículos al servicio de la ciudadanía.

La deteriorada crisis política en estos meses era extrema en los irreconciliables sectores políticos entre el oficialismo y la oposición, los mecanismos usados por los detractores, era la acción directa a través de atentados en distintos sectores, como lo es el caso de la locomoción en Santiago, donde los vehículos que se encontraban en circulación eran dañados considerablemente por desconocidos, también se dio la "*captura de los integrantes de un grupo terrorista de derecha*"¹³² en Viña del Mar que tenían como objetivo, atentar contra la residencia del almirante Ismael Huerta, dinamitar las líneas férreas de Valparaíso y perpetrar las remodelaciones del terminal de ENAP en Quinteros. Demostrando así, que los puntos estratégicos acometidos correspondían al sector productivo del país.

Variados ataques contra la empresa férrea se generaron en esos meses, considerando que este medio de transporte era el único que mantenía su funcionamiento y aún más se intensificaron los servicios de estos, considerando que los vehículos terrestres se encontraban adheridos al paro patronal, que mantenía en gran medida desabastecido al país. Para los sectores de derecha, quienes buscaban por todos los medios posibles la destitución del presidente Allende, era de vital importancia interrumpir los servicios que cumplía

¹³² El Diario Color (11, agosto 1973). Concepción, p. 9.

ferrocarriles, pues si lograba frenar el funcionamiento de la empresa los problemas de conectividad y comunicaciones se volverían totalmente insostenibles. Este tipo de atentados no tenían un lugar específico, sino que eran perpetrados en diversos puntos del país. Este contexto de ataques sufridos por la empresa en la tercera zona de ferrocarriles comenzó a incrementarse de manera constante, uno de ellos entre las localidades de Santa Bárbara y Los ángeles donde las líneas férreas sufren una explosión, que destruye dos metros de líneas y que mantiene interrumpido el tránsito durante 10 horas. Concepción también fue víctima de estos atentados, en la estación de Santa clara, donde un nuevo evento con dinamita causó destrozo no en las vías férreas, pero afectó la electrificación de dos postes retrasando el servicio ferroviario y que por consecuencia tuvo que ser desviado por el ramal de Chillán. Otro evento similar fue el vivido en el ramal de Mulchén y Coigüe en donde nuevamente se dinamitan las vías férreas con el resultado de la destrucción de un metro en la misma y que personal de la empresa reparó lo más rápido posible para que las labores de los trenes no se vieran aún más retrasadas.¹³³. Lamentablemente los eventos que afectaban a la empresa de ferrocarriles no solo sufrieron daños en sus dependencias físicas, sino que también tuvo que lamentar la pérdida de un trabajador de Pitrufquén¹³⁴, quien cumplía funciones de pilotaje y vigilancia, ya que anteriormente en el puente Chada, (región de la Araucanía) se habían efectuado ataques con artefactos explosivos. Este tipo de eventos nos demuestra el nivel de alcance e intensidad que mantenía la oposición frente a la búsqueda incesante del sabotaje hacia el oficialismo, donde no solo hubo perjuicio en materiales inmuebles de la empresa y en distintos sectores tanto de la economía como de la política nacional, sino que también cobró víctimas fatales, que intensificaba todavía más las prácticas que se realizaban con el fin de sacar al oficialismo del poder. El uso de material explosivo fue por antonomasia el medio predilecto para llevar a cabo estas acciones, pero que no

¹³³El Diario Color. (2, agosto 1973). Concepción, p. 4. Prácticamente la plana entera de este día se concentra en noticias ferroviarias.

¹³⁴ El Diario Color. (6, agosto 1973). Concepción, portada. En esta misma noticia se manifiesta un nuevo atentado en Graneros, por medio de explosivos puestos en las vías férreas, evento que retrasa los viajes tanto de Santiago hacia el sur como en el sentido contrario. No siendo identificado aún la magnitud del desastre, como el lapso que se demorará la reparación.

siempre funcionó como esperaban, como este tipo de atentados lamentablemente se hizo común, la empresa debió tomar medidas de resguardo aumentando la seguridad en sus líneas férreas, y gracias a estas medidas se logró impedir que aumentaran los atentados, resguardando sus instalaciones¹³⁵.

Durante agosto la participación de EFE, según comentan El Diario Color y Diario El Sur se hizo presente con mayor frecuencia debido no solo a los actos ya mencionamos en los párrafos anteriores, sino que por los servicios que prestaba y que se acentuaban en estos momentos de crisis. Se puede apreciar en los beneficios a la industria agricultora, en el transporte de fertilizantes¹³⁶, otorgando así la posibilidad de mantener una producción continua, favoreciendo no solo a los agricultores, sino que a toda la ciudadanía que se beneficiaba al disponer de estas cosechas. De igual forma se destaca a la empresa por ser el medio de transporte que abastecía de alimentación y provisiones al Gran Concepción, llegando a su punto más importante de distribución el Mercado Municipal, donde locatarios atestiguaban que la única fruta que llegaba a Concepción es por medio del ferrocarril¹³⁷. Noticias como estas, que resaltan la importancia del tren en cuanto al abastecimiento de la zona, en el difícil momento que vivía la sociedad días previos a la intervención militar, demostrando ventajas que tenía el ferrocarril en comparación con otros medios de transporte. Pero el gran esfuerzo que realizaba la empresa no alcanzaba en algunos casos a completar la demanda de productos para la población, esto debido sobre todo en las zonas agrícolas por la falta de transporte hasta las estaciones de ferrocarril.

La sociedad se hizo partícipe del reconocimiento hacia EFE debido al apoyo que ofrecía a la población, esto respaldando el sentimiento de cariño que la gente poseía para con la empresa estatal, de esta manera se le hace un reconocimiento por parte del consejo sindical del Liceo Experimental de niñas de

¹³⁵ El Diario Color. (8, agosto 1973). Concepción p. 7. En Chiguayante gracias a las maniobras de un funcionario de la empresa, que divisa elementos extraños en las vías, evita un nuevo atentado contra la empresa, en el convoy con destino hacia Temuco. También en la localidad de Victoria y Ercilla, desconocidos habían retirado 12 metros de vías, con las intenciones claras que descarrilara el primer rodante que pasara por la zona, gracias a las inspecciones constantes de los trabajadores de la empresa logran desbaratar el atentado y no alcanzan a ocurrir estas desgracias.

¹³⁶ El Diario Color. (2, agosto 1973). Concepción, p. 4.

¹³⁷ Diario El Sur (4, agosto 1973). Concepción, p. 8.

Concepción, quienes resaltan la capacidad de sostener en tiempos de crisis, el transporte de la población y la calidez de sus trabajadores. Además de disponer e intensificar la frecuencia y los sectores a los cuales llegan los servicios de la empresa¹³⁸, teniendo en cuenta la necesidad de transporte debido al sedicioso paro de locomoción que se lleva en adhesión al gremio del transporte camionero.

Tabla n°2: Extracto *Servicio Especial de trenes, Diario El Sur, miércoles 8 de agosto de 1973, pág.8*

Itinerario Concepción – Hualqui		
Número	Hora	Días
72	12.30	lunes a viernes (Especial)
11	7.00	lunes, miércoles, viernes y domingo.
4	9.30	Todos los días
13	17.05	Todos los días
17	19.10	Todos los días
8	22.00	Todos los días
Itinerario Hualqui – Concepción		
73	13.45	lunes a viernes (Especial)
23	6.40	Todos los días
7	7.30	Todos los días
18	9.42	Todos los días
14	12.14	Todos los días
3	18.52	Todos los días
12	20.45	Martes, jueves, sábado y domingo

En lo que respecta al contexto político de este mes, se aprecia un desabastecimiento generalizado en el transporte, servicios y artículos domésticos como alimenticios que buscaba de forma incesante el derrocamiento del gobierno de la Unidad Popular. Es tanto el desabastecimiento de productos

¹³⁸ EL Diario Color. (5, agosto 1973). Concepción, p. 9.

que deben paralizar sus actividades, como el caso de la industria CORESA¹³⁹. Asimismo, se efectuó un paro de trabajadores pesqueros que ven disminuidas las condiciones de seguridad y de implementación para realizar sus labores en altamar, donde no solo se ven manifestaciones en el área gremialista y de intereses económicos conservadores, sino que la clase trabajadora también manifiesta su malestar, pero no contra el gobierno, sino contra el panorama hostil inflacionario que proponía la oposición.

Son distintas las agrupaciones que hacen público su rechazo al paro de transportistas, como fue el caso de la CUT, declarando que era un atentado contra la clase trabajadora y el gobierno legítimamente constituido. A esto se suma en la ciudad penquista el apoyo al gobierno de parte de la empresa de ferrocarriles, quienes después de una asamblea del Consejo Unión de Obreros de Ferrocarriles de Concepción acogiendo alrededor de 1.200 trabajadores entregaron una declaración en apoyo al gobierno y anunciando la *“la formación de brigadas de vigilancia y guardianes nocturnos mientras dure la huelga, para impedir los atentados de los elementos ultra, tanto de derecha como de la extrema izquierda”*¹⁴⁰.

4.3 Transformaciones que sufrió la Empresa de Ferrocarriles del Estado post Golpe de Estado

Durante la dictadura que vivió Chile en el último tercio del Siglo XX se puede apreciar un fenómeno que ha despertado el interés de varios temas de investigación en la historiografía reciente, esto se refiere a rescatar la memoria de las personas que fueron protagonistas y testigos de los atropellos a los derechos humanos que se realizaron por parte de las Fuerzas Armadas hacia un sector de la sociedad chilena, viviendo diferentes prácticas traumáticas como la tortura física, psicológica y exoneración de sus lugares de trabajado,

¹³⁹ El Diario Color. (6, agosto 1973). Concepción, p.12. En Santiago se encontraba paralizada la industria encargada de hacer refrigeradores por falta de insumos importados desde EEUU y Argentina, debido a problemas del comercio exterior y que imposibilitara a la confección de estos electrodomésticos durante 20 días más

¹⁴⁰ Diario El Sur. (4, agosto 1973). Concepción, p. 8.

desaparición y muerte. El hacer registro de diferentes relatos historia oral se llevó a cabo para entender desde la experiencia obrera un caso de los muchos que se pueden estudiar en la desarticulación del Área de Propiedad Social, sector vinculado a las empresas estatales y su pérdida de injerencia en virtud de la introducción del modelo neoliberal. Este cambio brusco de administración y control social es posible estudiarlo analizando el discurso de los ex colaboradores, en conjunto con las fuentes proporcionadas por la prensa de la época. A medida que se van articulando las experiencias de los diferentes trabajadores que participaron en la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante el proceso de racionalización, se podían reconocer diferentes posturas; activistas políticos, o personas sin un compromiso partidista, quienes ven como las relaciones laborales y sociales se transforman una vez intervenidas sus dependencias.

El testimonio del personal de la empresa da cuenta la contradicción que se genera al analizar los medios de comunicación del período, siendo estos últimos intervenidos y posteriormente alineados a favor de las políticas de la nueva administración después del Golpe de Estado. Dando a conocer proyecciones de este giro económico que vivió el país a partir de medidas que se ejecutaron progresivamente durante los tres primeros años de intervención militar. Estos radicales cambios a la económica nacional introdujeron lógicas de mercado y políticas que atentaron contra la funcionalidad social de EFE y que vulneraron no solo la integridad de la empresa, sino que también la de sus trabajadores que fueron sometidos a torturas, hostigamiento y en casos más extremos llevados a la muerte.

Esta lógica hace suprimir todo lo que respecta a la acción social que realizaba EFE, disminuyendo sus facultades de transporte, dotación de personal, y sus beneficios laborales, donde estos cuenta cómo se empieza a desmoronar lo que fue la empresa fiscal más grande del país, su capacidad operativa, la calidad de su servicio, pero que a pesar de todas las modificaciones mantenían los componentes identitarios heredados de un gremio comprometido con su trabajo y rol ocupado dentro de la sociedad.

4.4 Intervención y represión hacia los trabajadores de la empresa como mecanismos de control social.

La violencia política y las violaciones a los derechos humanos, como consecuencia de la represión al sector productivo y público del país fue una de las primeras prácticas realizadas por las Fuerzas Armadas, producto de esto se cometieron detenciones, torturas y asesinatos a lo largo de todo el país. En el caso del personal de EFE, se pueden apreciar crudos actos que se perpetraron durante los primeros años de la dictadura militar, catalogado como el más violento de la época, pues *“al ver el cuadro de víctimas por autor y por años, podemos constatar que en el periodo cubierto por la autoamnistía -y especialmente desde enero de 1974 hasta marzo de 1978- se produce una virtual masacre unilateral por parte de los agentes del Estado en contra de opositores al régimen”*¹⁴¹. Durante estos años es cuando se consuma el despojar de sus vidas a personas identificadas como colaboradores de la Empresa de Ferrocarriles. En la Región Metropolitana, un grupo trabajadores fueron ejecutados el 6 de octubre de 1973 evidenciando el rápido actuar de estos organismos represivos con el fin de exterminar activistas que pertenecían a dirigencias políticas y referentes culturales para los ideales de izquierda. Los colaboradores, pertenecientes al Partido Comunista y Partido Socialista que trabajaban en la Maestranza de San Bernardo y que son mencionados en el Informe de la Comisión Nacional de Verdad y Reconciliación son las siguientes:

- Arturo Koyk Fredes
- Alfredo Acevedo Pereira
- Raúl Castro Caldera
- Hernán Chamorro Morandés
- Manuel González Vargas
- Adiel Monsalves Martínez
- José Morales Álvarez
- Pedro Oyarzun Zamorano
- Joel Guillermo Silva Oliva

¹⁴¹Comisión Chilena De Derechos Humanos. (1999). *Síntesis Corregida y Actualizada del Informe Rettig*. Santiago: LOM Ediciones, p.9

- Ramón Vivanco Díaz
- Roberto Ávila Márquez¹⁴²

Dentro de este informe aparecen también personas catalogadas como trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles, varios de estos sin especificar su lugar de procedencia quienes son identificados como:

- Luis Toro Castillo, detenido el 1 de octubre de 1973 y ejecutado un año después, condenado a muerte por consejo de guerra el 10 de febrero de 1974¹⁴³

- William Millar Sanhueza, ejecutado en la ciudad de Iquique y desaparecido desde el 30 de septiembre de 1973¹⁴⁴

- Julio Gastón Valenzuela Bastías, radioperador del ferrocarril Arica-La Paz, quien es asesinado el 20 de octubre de 1973¹⁴⁵

- El 11 de octubre de 1973, Arturo Navarrete Leiva 21 años, empleado de Ferrocarriles del Estado, fue detenido en el centro de la ciudad de Temuco, por una patrulla de efectivos de la Fuerza Aérea encontrándose desaparecido.¹⁴⁶

- El 5 de diciembre de 1974 fue detenido en su lugar de trabajo en la estación de ferrocarriles de San Bernardo, Luis Hernán Fuentes González, por agentes de civil no identificados.¹⁴⁷

- Luis Hernán Fuentes González, de diciembre de 1974 fue detenido en su lugar de trabajo en la estación de ferrocarriles de San Bernardo¹⁴⁸.

- El 4 de marzo de 1975 fue detenido en su hogar Alfredo Rojas Castañeda, de 34 años, ex Director de Ferrocarriles del Estado durante el

¹⁴²Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación. (1996). *Informe de la Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación, Volumen I, Tomo I*. Santiago: Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación, p. 225.

¹⁴³ Ibid., p. 242.

¹⁴⁴ Ibid., p. 233.

¹⁴⁵ Ibid., p. 234.

¹⁴⁶ Ibid., p. 368.

¹⁴⁷ Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación. (1996). *Informe de la Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación, Volumen I, Tomo I*. Santiago: Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación., p. 857.

¹⁴⁸ Ibid., p. 857.

Gobierno de Salvador Allende. Fue sacado de su hogar por agentes de la DINA.¹⁴⁹

En la zona del Bio Bio, el caso más recordado y que tuvo un largo proceso judicial, se trata de la matanza de dos trabajadores ferroviarios, maquinistas de la localidad de San Rosendo. Juan Antonio Acuña Concha, maquinista y militante socialista, *“presidente de la Junta de Abastecimiento y Precios (JAP) de San Rosendo y Dirigente sindical. Se presentó voluntariamente a carabineros de San Rosendo quedando en libertad. Ese mismo día fue detenido por Carabineros provenientes de Laja”* y Luis Alberto Araneda Reyes, *“maquinista de Ferrocarriles del Estado y militante del Partido Socialista. Fue detenido el 15 de septiembre por efectivos de carabineros de la Tenencia de Laja.”*¹⁵⁰ La detención y la desaparición de estas dos personas, en conjunto con 17 trabajadores más de la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones (CMPC), en conjunto con los otros actos y ejecuciones a lo largo de país, significaron un impacto en la comunidad ferrocarrilera, pues concretaba una actitud de avasallamiento e intervención inmediata a todas las esferas de la vida a un gremio que tuvo un sentido de identidad casi inquebrantable. La unión que los caracterizaba se vio desafiada con una fuerte intensidad, mediante prácticas represoras, políticas y económicas que marcaron el inicio de una disputa constante a lo largo del territorio nacional, para desmembrar su injerencia en la actividad política del país. Como era común que gente de todas las secciones en su mayoría se conociera, por la alta movilidad que ofrecía la empresa, es que muchos sufrieron y lamentaron la muerte de los trabajadores ferroviarios de San Rosendo, *“Tres amigos míos en san Rosendo que era ferroviarios, los mataron en laja con los otros son total 19 tres amigos míos, tengo un libro también donde sale esto, hay un hijo de ellos que es abogado que está llevando juicio pero los otros eran de la papelera pero ahí caían justos por inocente porque un cabro que nada que ver se lo llevaron igual bueno unos dicen por lo que yo nunca vi nada”*¹⁵¹.

¹⁴⁹ Ibid., p. 843.

¹⁵⁰ Ibid., p. 357.

¹⁵¹ Veloso, L. (10 de junio de 2018). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

También demostró el grado de Brutalidad que comenzaba a aplicar el nuevo orden político, llevando a cabo dos métodos de los muchos otros que aplicaron para imponer el temor con el objetivo de realizar un sometimiento de la idea neoliberal, y su inmediata ejecución. Estos corresponden al asesinato fuera de todo protocolo y a la desaparición, además de informar con datos erróneos a las familias generando dudas e incertidumbre¹⁵². 47 años tardó la justicia en realizar una condena a parte de los actores que realizaron los asesinatos en la localidad de Laja, ya que en enero del presente año fueron condenados nueve carabineros implicados en el crimen en cuestión¹⁵³

Esta “Masacre”, como se le denomina, da a entender de qué forma participaron y fueron cómplices también personas civiles, con ideas e intereses económicos ligados a las nuevas prácticas políticas, donde facilitaron recursos e información privilegiada para que los servicios de inteligencia pudieran actuar de forma rápida, como también la intervención por parte de agentes infiltrados para delatar y espiar a colaboradores que tuvieran un compromiso con ideologías “rojas”. Afirmando que *“La DINA contó con mucha colaboración, en distintas calidades, de personal que trabajaba en reparticiones y empresas del Estado. Interesaron especialmente a la DINA reparticiones como el Registro Civil y empresas de transportes y telecomunicaciones (LAN CHILE, Ferrocarriles, Empresa Naviera del Estado, Compañía de Teléfonos, ENTEL) ”*.¹⁵⁴

Inmediatamente anunciado el Golpe de Estado al gobierno de la Unidad Popular, se realizó la intervención y ocupación militar de las principales industrias y empresas nacionales estratégicas para la economía y el funcionamiento del país administradas por el Gobierno, que habían pasado al Área de Propiedad Social, y en la zona del Gran Concepción la realidad no fue distinta. Se procedió

¹⁵² Existen varias producciones que describen los hechos de la matanza de Laja y San Rosendo. Recientemente se ha estrenado un documental llamado “Las Cruces” que muestra archivos judiciales, y testimonios de carabineros que rompen su pacto de silencio.

¹⁵³ Adprensa . (8 de Enero de 2020). *Adprensa Agencia de prensa*. Obtenido de <https://www.adprensa.cl/tribunales/masacre-laja-san-rosendo-ministro-carlos-aldana-condena-a-9-carabineros-r-por-homicidios-calificados-de-19-personas/>

¹⁵⁴ Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación. (1996). *Informe de la Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación, Volumen I, Tomo II*. Santiago: Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación., p. 723-724.

a utilizar el medio de transporte para cumplir las operaciones que eran dirigidas por la Junta de Generales instalada a cargo del país, asignándose así Jefes de Zona e Intendentes Militares en los distintos puntos del territorio nacional de norte a sur, con el objetivo de reorientar la economía e implementar control social por medio de la represión a la población.

Todas las manifestaciones a favor del gobierno del presidente Allende previas al Golpe de Estado, se ven acalladas por medio de la fuerza y la orden de eliminar toda expresión que representara un apoyo a la Unidad Popular y al proyecto de la Vía Chilena al Socialismo. Estas órdenes fueron ejecutadas antes de la primera quincena de septiembre de 1973, rompiendo así con los ideales tanto colectivos como personales de un sector civil que defendía las ideas de transición al socialismo. El contexto previo al Golpe de Estado la sociedad estaba demasiado tensa y alarmada, al respecto los relatos orales describían *“Estaba revuelto, ósea lo que yo escuchaba era que buta había que salir a la calle a defender el gobierno, ese era la como la orden social más que de partido, pero el problema que cuando salieron los milicos a la calle olvidémonos de las consignas”*¹⁵⁵

En los escritos del historiador Mario Valdés se pueden apreciar como los militares irrumpieron las funciones cotidianas de la empresa ese once de septiembre, donde personas en las estaciones debieron retornar a sus casas porque se había derrocado a Salvador Allende¹⁵⁶. Al mismo tiempo en las instalaciones de EFE se efectuaron maniobras para obstaculizar al personal a la hora de realizar sus labores y tenerlos sometidos sin poder ejecutar acciones que pudieran ir en contra de los planes de la nueva administración. Por lo tanto, al intervenir la empresa se ejercía una doble misión para las Fuerzas Armadas. Por un lado, tener bajo su dominio un medio de transporte y comunicación que funcionaba a escala nacional interviniendo la vida cotidiana de la ciudadanía chilena, imposibilitando su movilización y capacidad de agruparse. Además, al tener personal cumpliendo funciones a lo largo y ancho del territorio nacional, se

¹⁵⁵ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Op Cit.

¹⁵⁶Valdés, M. (2012). El Golpe De Estado Del 11 De Septiembre En Concepción (Chile). *Cuadernos De Historia* , p. 173.

obtenía la capacidad de ejercer control en poco tiempo sobre un amplio número empleados que cumplían funciones en las distintas dependencias de EFE. Esta actitud “relámpago” sobre la empresa, se justificó en el control de la fuerza laboral obrera que históricamente se había caracterizado por simpatizar en su mayoría a la izquierda política. *“Bueno, es que la empresa esté en la situación que está fue porque era en el transporte era un baluarte político enemigo, entonces se obtuvo la empresa con cierto rencor, con odio”*.¹⁵⁷

La intervención que vivió la empresa en sus dependencias rompe con la cotidianidad de las relaciones sociales (como en todas las aristas de la vida cotidiana del país), pues a todos lados donde iban, y en sus lugares de convivencia común había personal de las fuerzas armadas, en Talcahuano fue dotación de la armada y en concepción efectivos del ejército. La penetración iniciada el mismo día once de septiembre de 1973 provocó la intranquilidad y el temor en la masa trabajadora, a pesar que durara años y con el paso del tiempo fue generando un comportamiento manifestado en acatar y asumir las nuevas condiciones a las que se les impuso, acciones que se transformaron en una dinámica constante en el trabajo al ser vigilados en todo momento, *“no se podía comentar nada, porque en la locomotora arriba andaba ahí andaba un milico con su metralleta parada las ocho horas, no podíamos comentar nada y eso harto tiempo duró, por años(...) Todos trabajábamos asustados, nadie podía hablar de política y además andaba un militar arriba controlando, el otro estaba en la esquina en la estación a 50 metros, por allá había uno, por allá había otro, entonces uno se sentía presionado ahí porque donde miraba andaban militares con metralleta hasta que nos acostumbramos y pasaron los años y ya se fue eliminado de a poco”*¹⁵⁸.

Los episodios que terminaron en decesos forzados a ferroviarios, creó un estado de tensión en el comportamiento de quienes siguieron trabajando, quedando instalado en su conciencia las consecuencias de desacatar órdenes y de rebelarse contra quienes estaban ahora bajo supervisión, muchas personas por miedo decidieron no ligarse mucho a los actos que vulneraban las libertades

¹⁵⁷ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Op Cit.

¹⁵⁸ Cofre, J. (31 de Julio de 2019). Op Cit.

personales, y solo se enfocaba en sus labores *“después que hubo el golpe de estado ya hubieron varios compañeros que desaparecieron, y de ahí no se hablaba más porque nosotros no podíamos hablar nada y comentar, que lo agarraban, se lo llevaban y lo torturaban(...) tuve compañeros que los torturaron, a dos compañeros y a uno que lo tenían en el estadio regional se lo habían dado por muerto, por eso lo tiraron para afuera y sobrevivió”*¹⁵⁹.

Las relaciones cotidianas que se daban entre colaboradores y militares estaban basadas en el amedrentamiento instaurado bajo lógicas de subordinación y constantes amenazas en caso de desobediencia a las nuevas autoridades, es por eso quienes estuvieron al mando sabían que ostentaban un poder total por medio de las armas y lo hacían notar cada vez que podían, el compartir rutinario que tenían ambos grupos *“No era bueno, porque ellos no le podías decir nada, había que aplaudirlos nomas, lo que ellos decían era la ley”*¹⁶⁰. También esta convivencia se caracterizaba por la estigmatización y el prejuicio al agrupar al grueso de la masa laboral como marxistas, por la defensa que se asumió por parte de la institución y le habían brindado al presidente Allende. *“ferrocarriles se destacaba por eso, tal como lo dice usted el gobierno no nos quería a nosotros porque todo nos trataban como comunistas (...), porque como yo entre en el año 1972 pensaba que los ferroviarios eran comunistas, pero yo no, el gobierno era el que era socialista en ese periodo”*¹⁶¹

Al pasar los días ya se visualizaba en la zona de Concepción distintas estrategias que imponían un control total hacia la población, ejemplos de esto mostraba la prensa local, siendo los periódicos uno de los principales difusores de las órdenes que se daban por parte de la Junta Militar. En la empresa de Ferrocarriles del Estado estas modificaciones igual se hicieron presentes. A partir de los primeros instantes de la intrusión militar se decide cambiar los horarios de los trenes para adecuar a la población al toque de queda, ya sea variando sus lugares de partida o adelantar sus salidas y llegadas. Por medio de la prensa se decide informar estas nuevas alteraciones, destacando sus trenes

¹⁵⁹ Íbidem.

¹⁶⁰ Concha, J. (8 de Mayo de 2018). Op Cit.

¹⁶¹ Cofre, J. (31 de Julio de 2019). Op Cit.

principales, *“Tren 4: sale de Talcahuano-Puerto y normalmente llega hasta Alameda. Llegará sólo hasta Talca y partirá desde Concepción a las 9:30 horas (...) Tren 47: Chillán – Concepción por Tomé, llega a las 10:31 horas, o sea, 2 horas 14 minutos antes que lo acostumbrado (...) Tren 2005: Superrápido, Llega a Concepción a las 19:00 horas y no a las 22:35, que era la hora de costumbre, Sale de Santiago a las 11 horas en lugar de las 14 horas, de vuelta a Concepción”*¹⁶². Otra de las muchas tácticas que se utilizaron para neutralizar a la libre circulación de la ciudadanía se traducían en nuevos horarios fijados para la apertura y cierre del comercio en distintos sectores¹⁶³.

4.5 Plan de Recuperación Económica como factor determinante del debilitamiento de la empresa en el área de transporte.

Los medios oficiales dieron a conocer las diferentes políticas de reestructuración que iban a implementar en materia política y económica la Junta Militar, acciones que revertirían todo el trabajo realizado a la coalición que lideró el país durante los años 1970 y 1973 y al rol que el Estado desempeñaba en las distintas aristas de la sociedad. Para esto debían presentarse como los salvadores de la crisis económica y moral que estaba en el país, como una nueva institucionalidad que motivaría a la libertad de empresa, comercio y potenciador de la participación privada para llevar a cabo el modo de régimen que se proponía.

Esta nueva forma de contemplar la sociedad se genera implantando una idea de progreso y recuperación, en base a un discurso de volver al orden, disciplina, jerarquía y moralidad que representa un Estado¹⁶⁴, mediante el inicio de un proceso de exterminio de la ideología contraria y sus prácticas en el territorio nacional. Para lograr este vuelco se explicaba a la población que la Junta Militar estaba trabajando para generar confianza en el pueblo tras los años del gobierno anterior, levantar la imagen del país en el extranjero como un lugar donde se abrían nuevamente las posibilidades de inversiones del exterior y

¹⁶² Diario El Sur. (21, septiembre 1973). Concepción, p. 6.

¹⁶³ Diario El Sur (6, noviembre 1973). Concepción, portada

¹⁶⁴ Diario El Sur. (29 octubre 1973). Concepción, p.11.

cimentar los pilares de un gobierno que sería *“nacionalista-gremialista con participación de las fuerzas armadas, gremios y otros factores nacionales”*¹⁶⁵.

Desde que las fuerzas armadas tomaron el control de la administración del Estado, era necesario crear un discurso de proyección económica que mostrara seguridad y una estabilidad para la población, además una campaña de solución, reparación y superación al panorama económico que generó el gobierno derrocado, dándole una caracterización peyorativa a cada una de los programas y políticas que se habían implementado. Es la misma prensa que intenta entregar una comprensión al acto del del Golpe de Estado desde los comentarios de un trabajo de la política de tipo corrupta, que frenaba las posibilidades de crecimiento y desarrollo social, material y cultural, haciéndolos ver como victimarios del sistema político chileno desde los gobiernos posteriores a 1925, como una institucionalidad y gobierno chileno deteriorado, arrastrando consigo todo el sistema político¹⁶⁶.

Para esto, constantemente las editoriales de prensa iban dedicadas a la situación económica nacional, donde se describía que la gestión de los tres años de gobierno *“se pegó una farra de 34 meses y que todos los chilenos estamos ahora obligados a pagar la cuenta (...) ahora comenzamos a experimentar las consecuencias de esta carga pero, si no encaramos el problema con decisión y valor pueden pasar muchos años antes de lograr un efectivo despegue hacia el progreso y la prosperidad a que toda la ciudadanía tiene derecho.”*¹⁶⁷

Uno de los blancos más indispensable al que debían controlar fue el sector público, mediante un plan llamado de Recuperación Económica impulsado por el ministro de Hacienda Jorge Cauas, el cual involucraba el reducir al máximo el gasto y su inversión en el mercado, *“Bueno de partida se suprimieron los trenes que salían de aquí con harto equipo para afuera porque como esto fue a nivel industrial entonces ya en Huachipato no preparaban equipos tampoco hacían las ventas para la entregas respectivas a Santiago (...) muchas veces no estaban los interventores, quien iba a hacer los cambios -nadie- entonces ahí quedó la*

¹⁶⁵ íbidem.

¹⁶⁶ Diario El Sur. (22, octubre 1973). Concepción, p. 11.

¹⁶⁷ Diario El Sur. (28, noviembre 1973). Concepción, p. 5.

crema, en traer personal que realmente supiera hacer el trabajo como los contactos... fue un retroceso bastante grande"¹⁶⁸. Para el caso de las empresas estatales se traspasarían mediante la CORFO al sector privado, mientras se mantendrían unas pocas empresas denominadas estratégicas bajo su tutela, con el objetivo de ir removiendo ejecutivos que no vayan a los ritmos de la política económica¹⁶⁹. La visión del nuevo aparataje estatal que se impuso desde septiembre de 1973 se presentó como un desligamiento total de toda participación social y económica dentro de sus roles.

Las primeras acciones relacionadas al cambio de la organización del Estado, iba de la mano con publicaciones legales que lo hacían posible, para esto publicaban decretos de ley en los cuales se podía apreciar como de diferentes formas comenzaría a iniciarse el proceso de racionalización del sector público, donde sus primeros impactos fueron sus dependencias, empleados y las diferentes actividades que desempeñaban. El 26 de octubre de 1973 se publica el DL n°98, el cual dictamina y declara el estado de reorganización de todas las instituciones que pertenezcan al Estado y a aquellas en que éste tenga participación igual o mayor¹⁷⁰ al 50% de las acciones, dejando abierta las posibilidades de poder efectuar intervenciones (aparte de la física que ya ejercían las Fuerzas Armadas). Días antes a dicha publicación, ya se había establecido el estado de reorganización de EFE, mediante el decreto de ley 64 publicado el día 17 del mismo mes, el cual también establecía el nombramiento de un director designado por la junta militar y de su exclusiva confianza.¹⁷¹ Esta Política fue también dirigida hacia EFE debido a que paralizaron sus funciones habituales, se designaron nuevos cargos como el de jefe de la explotación de la Región Sur de Ferrocarriles Ramón Rosales, que fue nombrado por la Junta Militar y el directorio de la empresa¹⁷². No tan solo EFE fue parte de este programa, sino que hubo más contextos sociales y económicos donde se aplicó

¹⁶⁸ Concha, J. (8 de Mayo de 2018). Op Cit.

¹⁶⁹ Diario El Sur. (3, mayo 1975). Concepción, p. 9.

¹⁷⁰ Ministerio De Justicia. (26, octubre 1973). *Declara En Reorganización Todos Los Servicios De La Administración Pública, Organismos E Instituciones Que Indica*. [98]. Recuperado en <http://bcn.cl/268nb>

¹⁷¹ Ministerio De Obras Públicas Y Transportes; Subsecretaria De Trasportes. (17, octubre 1973). *Declara En Reorganización La Empresa De Los Ferrocarriles Del Estado*. [64]. Recuperado de <http://bcn.cl/2dao0>

¹⁷² Diario El Sur. (14, octubre 1973). Concepción, p. 2.

una reducción de sus servicios y recursos. Uno de ellos fue la racionalización que se produjo en el plan de leche en la infancia, con el objetivo de disminuir los gastos en materia de salud, donde *“el plan de racionalización de leche consulta una entrega hasta los 2 años de edad, la que posteriormente se podrá reemplazar desde esa edad adelante, a base de una alimentación normal enriquecida, pero a menor costo”*¹⁷³. Estas medidas recaen también en el sistema de transporte microbusero visualizado en la Empresa de Transporte Colectivos del Estado (ETCE) que también es víctima de una estrategia reductiva de sus servicios y equipamiento¹⁷⁴. No solo los sectores económicos vivieron este proceso, sino que también afectó a la Educación Superior, donde la Universidad de Concepción sufre reestructuraciones como la eliminación de la carrera de Antropología, recorte de cupos en algunas carreras y de docentes.

4.6 Formas de racionalización que sufrió la empresa

Para disminuir la inyección fiscal en las empresas nacionales que prefirió mantener en sus manos la dictadura, fueron desarrollando diferentes estrategias. Para la Empresa de Ferrocarriles del Estado, los primeros tres años de intervención de las fuerzas armadas en el gobierno fue un periodo donde se apreció fuertemente la política de reestructuración, mediante el ejercicio de prácticas como la supresión de servicios, eliminación de mobiliario y reducción de personal. Este último factor, fue uno de los fenómenos más impactantes al que fue expuesta la empresa. La desvinculación de un gran número de empleados y empleadas se suma a la represión sufrida a nivel nacional, donde en la región el caso más emblemático corresponde al de la matanza Laja-San Rosendo mencionado páginas atrás, dando cuenta de procesos informales de exterminio y reducción de trabajadores con fines políticos. En junio de 1974, se dicta el DL 534 el cual establece la reducción de personal en calidad de empleados públicos a una dotación del 80% de la cantidad existente al 30 de

¹⁷³ Diario El Sur. (22, diciembre 1973). Concepción, p. 10.

¹⁷⁴ Diario El Sur. (3, marzo de 1976). Concepción, p. 14.

septiembre de 1973, con una fecha plazo al 31 de diciembre de 1975¹⁷⁵. En el momento considerado como punto de partida del decreto, la empresa de Ferrocarriles del Estado presentaba un número de 27.000 colaboradores, donde alrededor de 4.000 personas serían desvinculadas. Constantemente se realizaron listas de personas que terminarían cesando sus funciones de forma rápida y exponencial, por lo que dirigentes a nivel nacional de la empresa pidieron a autoridades reconsiderar las medidas adoptadas tomando en cuenta las implicancias sociales que significaba despedir a un número no menor de personas, asumiendo ya una resignación al proceso de racionalización que se encontraba en marcha¹⁷⁶. El proceso de despidos, que corresponde al primer periodo de esta naturaleza empieza una vez instaurado el régimen militar, viéndose envuelto en situaciones que escapaban de lo estipulado en el decreto, debido a que se evidenciaron despidos sin revisar la hoja de vida del personal, funcionarias que estaban en periodo de postnatal, como también de personas con buenas calificaciones. Para la zona, el número de despidos llevados hasta finales de 1975 correspondía a 447¹⁷⁷. El promedio anual del personal de la empresa para el año 1975 fue de 23.471¹⁷⁸, por lo tanto, en un transcurso de dos años fueron cesados de sus funciones 4.029 personas que trabajaban en la empresa, donde recuerdan ex funcionarios que *“después el año 1975 en forma totalmente digamos violenta se dio la orden en donde había que hacer expulsar dijeron, cese sus funciones dos mil personas ni siquiera vieron hoja de vida si este era bueno o era malo dijeron de aquí para allá y esa hoja la vi yo, el último que estaba en Talcahuano”*¹⁷⁹.

Este acontecimiento provocó transformaciones en las estructuras de trabajo y en la carga laboral que recaía ya en el reducido personal, significando que, si en alguna ocasión para una instrucción se necesitaban de cuatro a cinco personas para realizarla, ya una vez empezado el proceso de desvinculaciones

¹⁷⁵ Ministerio De Hacienda. (22, junio 1974). *Establece Disposiciones Sobre Reducción Del Gasto Público, Y Para Tales Efectos, Modifica O Complementa Los Preceptos Legales Que, En Su Caso, Menciona*. [534]. Recuperado de <http://bcn.cl/28s7l>

¹⁷⁶Diario El Sur. (12, agosto1975). Concepción, p. 14.

¹⁷⁷ Diario El Sur. (29, noviembre 1975). Concepción, p. 2.

¹⁷⁸ Ramírez, A. (1993). Op Cit. p. 63.

¹⁷⁹ Concha, J. (8 de Mayo de 2018). Op Cit.

se les obligaba a realizar la misma actividad pero esta vez con menos funcionarios, sumado a las exigencias y metas a las que aspiraban las proyecciones estimadas desde las altas autoridades económicas. Se da a entender esta reducción de la dotación de trabajadores en ejemplos como la cantidad de colaboradores que iban dentro de la máquina en caso de que hubiera algún desperfecto en el camino, *“y en cada locomotora o máquina estaba el maquinista, el ayudante y nosotros que era el armador y el palanquero, éramos cuatro en cada máquina y después quedaron dos nomas”*¹⁸⁰.

Para seguir restando gastos en la empresa es que los primeros años de la dictadura se toma la determinación de cancelar la carrera funcionaria y estipular una escala única de sueldo para los trabajadores públicos -excluyendo de esta medida a los maquinistas- donde los trabajadores ya no podían seguir aspirando a nuevos cargos y con esto a nuevas remuneraciones, por lo que en muchos casos las personas que ya habían cumplido una cierta cantidad de años para jubilar empezaron a buscar diferentes mecanismos para desvincularse de la empresa, debido a que ya no significaba un incremento a la proporción de ascensos y remuneración. En el caso de René Rojas trabajador de mantención indica que *“bueno se congelaron los sueldos, yo viví esa parte que se congelaron los sueldo, si por eso yo no quise seguir”*¹⁸¹. Por lo tanto, las personas veían que ya no había una motivación en cuanto a los años trabajados, experiencia y rentabilidad, no existían conveniencias más que las de un trabajo estancado que solo se iría precarizando con los años venideros, aumentando su carga laboral no viéndose impactado en sus remuneraciones

De forma paralela a la reducción de personal, para la nueva administración ya no eran significativos los diferentes beneficios hacia la población trabajadora que solo representaban gastos excesivos. Entre ellos se encuentran ejemplos que impactaron a la realidad ferroviaria como lo fue la reducción de ingresos asignados por riesgo en el sector de tráfico. Esta determinación significaba la pérdida de una gratificación del cuarenta por ciento del sueldo para los obreros de vías y obras. Esto significaba algo más que

¹⁸⁰ Cofre, J. (31 de Julio de 2019). Op Cit.

¹⁸¹ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Op Cit.

económico, era un desmerecimiento a una labor altamente peligrosa, donde existía una alta tasa de accidentabilidad y pérdidas hasta de la vida. *“Hay otro, molina, que lo atropelló el tren. Salió a hacer maniobra no se fijó que el otro equipo venía lo pesco y lo mató. La pega era muy peligrosa y por eso se nos pagaban asignación de riesgo, pero después ya se nos cortó, yo estuve un par de meses agarrando eso (...) ya que después ellos decían que estábamos en guerra se nos cortó todo.”*¹⁸². La racionalización que sufrió la empresa estatal repercutió profundamente en el personal y en sus condiciones de trabajo, con el tiempo también provocó un impacto en diferentes prestaciones en el beneficio de quienes trabajaban, tal es el caso de la promulgación del decreto 74 del ministerio de transportes el 7 de abril de 1976, el cual da la orden de suprimir diferentes cargos médicos de la empresa a lo largo del país. En la zona del Bio Bio afecta principalmente a un farmacéutico zonal en Concepción con 44 horas y a un médico regional en Lebu con 11 horas semanales de trabajo.¹⁸³

El Proceso de reorganización de la empresa apuntaba a la política de la no inversión en los gastos que esta requiere, práctica que significó un retroceso importante en la mantención de los equipos, debido a la intención de no invertir en la reparación si es que presentaban algún desperfecto, descomponiendo de esta manera la eficacia y profesionalismo de los trabajadores, para llevar a cabo la internalización del posterior discurso de inviabilidad de la empresa, donde la mayoría de los artefactos ferroviarios iban siendo apilados e inutilizados en las maestranzas. *“Ferrocarriles se mantuvo-logro acaparar para sí el transporte público, pero el transporte público fue solamente con automotores nuevos porque no se reparó ningún coche de los que había. Antes habían unos coches maravillosos fabricados en Alemania antes de la guerra estaban aquí estaban espectaculares para repararles, trajeron coches de Estados Unidos, unos tremendos carros, pero todo eso al no haber harto personal para hacerle mantención se quedaron, generalmente, en san Eugenio (maestranza ubicada en Santiago)”*¹⁸⁴.

¹⁸² Cofre, J. (31 de Julio de 2019). Op Cit.

¹⁸³ Ministerio De Transportes. (7, abril 1976). *Suprime Cargos Que Indica En La Empresa De Los Ferrocarriles Del Estado*. [74]. Recuperado en <http://bcn.cl/2dafv>

¹⁸⁴ Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Op Cit.

Se potencia la profundización del plan de racionalización en EFE, sumándose a la reducción de personal y material, el cese de funciones de recorridos. El fenómeno se ejecutaba sobre todo en la zona sur, debido a la crisis internacional del petróleo, producida por la restricción de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), a la exportación del recurso a los países que apoyaban a Israel en el conflicto bélico con Egipto y Siria¹⁸⁵, junto con la caída del precio del cobre se generó un estancamiento en la economía chilena. Estas manifestaciones económicas del comercio exterior repercuten de manera negativa en el país y por lo tanto en EFE, ya que en 1975 aún no estaba electrificado desde Laja hacia el sur, por lo tanto, los únicos combustibles para una mitad de la tercera zona y la cuarta completa es el Diesel y el Carbón. *“tales medidas se encuentran relacionadas con las notables reducciones hechas por la Dirección General de estos servicios ante la crisis de petróleo y combustibles que afecta al mundo y las diversas supresiones económicas propias de la empresa estatal que tiende a su autofinanciamiento (...) Según las cifras entregadas la disminución de bencina 81 octanos alcanza a un 72,5 por ciento, y el petróleo, a un 67,4 por ciento con respecto al año pasado”*¹⁸⁶. A pesar de la dura crisis del recurso casi indispensable para la economía nacional, solo se hace mención de medidas preventivas y de restricciones al sistema ferroviario, es más cada vez se hace más auge en la ampliación del transporte automovilístico y la única solución que se presenta es la reducción de la inversión y el gasto para su eficacia, mientras que una de las salidas a esta encrucijada estaba en la implementación de la electrificación en los puntos que aún permanecía ausente, *“por otra parte, la solución habría estado en la electrificación hasta Temuco, pero no sabemos si se dispone del capital para realizar tales obras”*¹⁸⁷.

Esta práctica se realizó preferentemente en el área de transporte de pasajeros, mediante el levantamiento de vías férreas en distintos lugares del país donde la empresa no observa ganancias en lógicas de mercado, acentuando la

¹⁸⁵ Daher, A., & Moreno, D. (2016). Crisis Financiera y Sustentabilidad Socioeconomica Subnacional. *Lecturas de Economía* , 211-242.

¹⁸⁶ Diario El Sur. (1, marzo 1975). Concepción, portada.

¹⁸⁷ Diario El Sur. (1, marzo 1975). Concepción, p. 6.

paralización del trabajo en distintas estaciones, e itinerarios en los diferentes ramales que se desviaban de la vía troncal hacia las diferentes localidades, principalmente de las zonas rurales y costeras, con el objetivo de instalar medios de locomoción y carga privados por una vía carretera. De esta forma el ferrocarril comienza un nuevo período en el cual empieza a disminuir su presencia en el territorio nacional cortando lazos identitarios no tan solo de las personas que abandonaban una fuente de ingresos y una formación educacional en ascenso, sino que también la población que era beneficiaria de este medio de transporte comienza a verse desconectada del resto del país, perjudicando las diferentes actividades económicas, ligadas al comercio minoritario de productos agrícolas que eran trasladados a las grandes ciudades para generar fuentes de ingreso más cómodos. De igual forma, diferentes localidades comienzan a evidenciar paulatinamente un retroceso en cuanto a las actividades turísticas que generaban un grado de sustento a las personas que se dedicaban a esta área, debido a que se caracterizaban por ser zonas de paso donde su fuerte se generaba a partir del recorrido de los trenes.

En mayo de 1975 mediante la prensa se hacen conocer diferentes rutas que serán disminuidas en sus trayectos según los planes de ahorro y autofinanciamiento de la empresa. Para esto en la red sur, específicamente en la tercera zona se decide modificar los tramos de Talcahuano y Temuco, los cuales a partir del día 19 de dicho mes el recorrido solo llegaría hasta Victoria. En la zona de Parral también se decide por suprimir uno de los dos servicios que llegaba a la localidad de Cauquenes, de igual forma se reducen de cuatro viajes a sólo uno el tramo entre Carahue y Temuco. El motivo de estas medidas según las autoridades de la entidad recae en *“Un mejor aprovechamiento de los actuales recursos que dispone la empresa en la Red Sur y poniendo en práctica, en la medida de sus posibilidades, la política de reducción del gasto público (...) donde tendremos ahorros en combustible y viáticos para el personal”*¹⁸⁸

La zona del Gran Concepción como polo industrial de importancia para el desarrollo nacional era uno de los sectores que recibía una atención mayor, de esta manera se comenzaron a planificar diferentes proyecciones que se darían

¹⁸⁸ Diario El Sur. (20, mayo 1975). Concepción, p. 12.

en materia de transporte, para agilizar más el movimiento de recursos naturales y productos industriales elaborados para su distribución, por lo que existía una preocupación en aumentar la demanda del sistema de transportes en general y de los ferrocarriles (o eso se deba a entender en los medios de comunicación), aprovechando el fenómeno de la electrificación que se había implementado a esta red ferroviaria regional. Esta nueva designación rompe con la asignación establecida para EFE, debido a que se ordena modificar su rol designado en su ley orgánica, al instaurarse nuevamente una lógica de mercado empresarial, de carácter autorregulador, Manifestando el Ministro de Transportes, general el retiro del ejército Enrique Garín Cea *“Ferrocarriles debe ser considerada como una empresa comercial capaz de autoadministrarse y autofinanciarse por sí misma. La empresa está saliendo de sus pérdidas con una visión más clara de negocio”*.¹⁸⁹ Para esto era necesario estudiar nuevas rutas que unieran a Concepción teniendo especial cuidado en las rutas carreteras y pavimentación nuevas autopistas, delegando nuevas responsabilidades al sector vial catalogado como el nuevo promotor del desarrollo nacional, desplazando así al ferrocarril y la importancia centenaria para el progreso del país. De esta manera se planteaba en los planes de las autoridades regionales en materias de planificación, que para el año 1975 se visualizaría un aumento de la carga en 30% más respecto al año 1970, donde las nuevas cifras serían las siguientes: un 48% destinado para el transporte por vía marítima un 27% para el ferroviario y un 25% en el caminero¹⁹⁰. Para estas eventualidades la prensa destacaba la participación de FF.CC en la actividad económica, estableciendo récords de carga y buenos augurios para el impulso a la economía con el trabajo de productos no tradicionales, sobre todo en la zona sur. Pero esta visión de progreso y crecimiento sería igualmente bajo una política de reestructuración, así lo dieron a conocer planes y estudios que analizaron las vías y las condiciones de trabajo, poniendo gran énfasis en la Zona Sur, especialmente la ciudad de Concepción buscando *“la racionalización más completa de los*

¹⁸⁹ Diario El Sur. (15, octubre 1974). Concepción, p. 16.

¹⁹⁰ Diario El Sur. (15, noviembre 1973). Concepción, p. 9.

servicios para hacerlos estrictamente funcionales, en forma que cumplan absolutamente el objetivo para el cual fueron creados”¹⁹¹.

Las relaciones de los servicios en cuanto a la carga en los primeros años de la dictadura militar se vieron modificadas en cuanto a un aumento de sus trabajos, incluso en varias oportunidades quedando saturados, debido a las nuevas políticas de expansión comercial y la inversión extranjera con la región del pacto andino y los diferentes países del mundo, dando a entender que se quería realizar una optimización de la empresa, en el caso de la carga se realizó porque era una sección que cumplía un rol económico, no así con el transporte de pasajeros que correspondía al área social que se había legalizado en la década de los '60. A esto se le suma el tiempo de trabajo que va aumentando debido a la ausencia de personal en áreas importantes como en las vías férreas, obras que generalmente demoraban más y generaban una carga laboral extra a los colaboradores que se veían en la obligación de llevarlas a cabo. Ejemplos demuestran que en muchas ocasiones la empresa ferroviaria no daba abasto en exigencias que se le demandaban, otros donde no contemplaban con los equipos suficientes para cargar los recursos en exportación o la descargar en distintos puntos del país. También se destaca el caso en dificultades para realizar descargas en el puerto de Talcahuano donde se hace presente las molestias por la tardanza de los trabajos que retrasaban a una embarcación que debía recibir 8.500 toneladas de carbón, problemas surgidos por la falta de carros provenientes de EFE¹⁹². Otras eventualidades daban a conocer diferentes disputas entre las autoridades de la empresa por las falencias que tenían en conjunto con el puerto de San Vicente, en cuanto a las tecnologías para realizar descargas y/o cargas de materiales. Lo que se explica a través de la sobre exigencia llevada a cabo por las políticas económicas y complicaciones con el proceso de racionalización con el que deben lidiar de 1973 en adelante.

Las transformaciones en cuanto a cómo se llevaría a cabo el funcionar de la empresa de ferrocarriles trajo desde los últimos tres meses y medio del año 1973 una confusión y un disgusto ciudadano, debido a que se presentaban

¹⁹¹ Diario El Sur. (19, octubre 1973). Concepción, p. 14.

¹⁹² Diario El Sur. (23, marzo 1976). Concepción, p. 9.

dificultades en la entrega de un buen servicio a la población. Tal malestar se hacía notar mediante diferentes quejas en cartas a los diarios manifestando retrasos notorios en los horarios de los trenes, los cuales a veces simplemente no pasaban y ya no se podía hacer nada más por causa del toque de queda¹⁹³. En esta nueva forma de actuar dentro de la política estatal, y a pesar de la opinión sobre la participación del Estado en la productividad y los servicios que cumplía, se mantenía una actitud que expresaba una vigencia del sistema ferroviario, haciéndolo ver como un medio de transporte de importancia para el desarrollo de la región.

Estas políticas intervencionistas son el puntapié inicial para terminar con el Estado De Bienestar chileno frenando el avance de las empresas estatales, incluyendo las que tenían carácter estratégico dentro del país, abandonando por completo la responsabilidad social y frenando la modernización industrial que se había logrado durante el siglo XX hasta el gobierno de la Unidad Popular. Fuera de los aspectos económicos también se pretende generar una ruptura en la identidad forjada en el bastión obrero de Ferrocarriles, donde su trabajo no vuelve a ser el mismo desde que cambia la administración pública en septiembre de 1973, disminuyendo la dotación de personal, los recorridos de servicio, prestaciones sociales, congelamiento de los sueldos, censura en la participación política y vigilancia permanente de las acciones diarias que se realizaban en las dependencias de EFE, lo que comienza a quebrajar una identidad centenaria encargada de integrar, reverdecer al país y generar una cultura nacional a partir de la cohesión territorial. Pero que sin embargo un gran número de ferroviarios mantienen en sus recuerdos y en las reuniones semanales que albergan a los viudos penquistas de una institución tan grande, compleja y pública que viera el país. Hasta el día de hoy.

¹⁹³ Diario El Sur. (23 enero 1974). Concepción, p. 10.

5. Conclusiones

El trabajo realizado tiene la intención de ser una carta de navegación en el estudio y profundización del proceso de racionalización permanente de las empresas catalogadas como estratégicas por quienes gobernaron Chile desde el 11 de septiembre de 1973 y marzo de 1990, hasta sus posteriores procesos de privatización. Nosotros hemos puesto en la mesa una de las tantas áreas estatales que se vieron debilitadas para introducir nuevos funcionamientos de carácter privado y que posteriormente fueran proyectándose bajo lógicas de mercado, dejando de lado la importancia que cumplían para la sociedad chilena.

La consolidación del sistema ferroviario en Chile causó un importante impacto tanto para el impulso económico y la conectividad del país, siendo durante 150 años la columna vertebral que logró unificar el territorio nacional de norte a sur. Fue promotor de la industrialización y el progreso, como también una fuente laboral casi única en la historia nacional, que brindó un sistema educativo propio y un alto grado de conocimiento, ejerciendo una carrera funcionaria cualificada. De forma progresiva y paralela se heredó un amplio patrimonio arquitectónico e industrial a lo largo de todo el país, desarrollando un área industrial difícil de olvidar a la retina del imaginario social, que durante mucho tiempo se benefició de los diferentes lugares que recorría el tren y que ahora producto de las intenciones estatales de evitar intervenir en la economía, sumado al discurso de inviabilidad elaborado por el régimen dictatorial, se deteriora. El periodo que estudiamos en profundidad a EFE (1970-1976) fue el punto de partida para el proceso de desarticulación de su injerencia considerando la presencia política y económica en el país, los primeros años en que toman el poder las Fuerzas Armadas del país encabezadas por Augusto Pinochet, se diseñaron distintos mecanismos para excluir al Estado del desarrollo industrial y empresarial del país. Esta estrategia fue aplicada con distintas velocidades y profundidades en cada una de las empresas fiscales, donde la intervención, ocupación y posterior privatización se dieron en base a las mismas necesidades del régimen, que usufructuaba de aquellas empresas que tenían carácter estratégico, punto del que fue parte fundamental EFE, prolongando su estancia

como propiedad fiscal, pero que vio considerablemente reducida sus facultades y capacidad operativa durante estos años. A pesar de los múltiples beneficios que otorgaba la empresa al mundo civil y empresarial no queda marginada de la privatización que comienza a tomar fuerza durante la década de los '80 y en los '90. Dentro de este proceso en la Empresa de Ferrocarriles del Estado, se puede apreciar la desmesurada reducción de su personal, que nunca logró ser revertida pero que si en situaciones excepcionales se ven obligados a contratar nuevamente a trabajadores debido a que las funciones se estaban llevando a cabo muy por debajo de la capacidad operativa de la empresa y con personal que no contaba necesariamente con las aptitudes para cumplir dichas labores.

Se suprimen los servicios y beneficios que habían adquirido a lo largo de su centenaria historia, pero no significó que su peso como gremio lo hubieran destruido por completo, es más, el paro nacional de 1988, por mantener la estatalidad fue un duro mensaje a la identidad y a la importancia del gremio en el país, que finalmente se rompe debido a que en plena democracia, durante el gobierno del Presidente Patricio Aylwin se concreta la privatización de la carga, entregándose esta responsabilidad a entidades privadas, siendo comunes empresas ferroviarias que transitan hoy en día como FEPASA y TRANSAP. Tras estas aseveraciones planteamos una serie de dudas relacionadas con el proceso de privatización de EFE en el Gran Concepción, tomando en consideración la importancia que tuvo en el pasado industrial, y que pueden servir para posteriores investigaciones, las cuales tienen relación a de qué forma se pierde el patrimonio arquitectónico e industrial de la maestranza de Concepción y Como se ejecutan las políticas de privatización de la empresa en la zona del gran Concepción ya en la transición a la democracia, teniendo como referencia el cierre del consultorio ferroviario penquista, la misma maestranza y la supresión de ramas deportivas como basquetbol y boxeo.

La amplitud que trajo consigo nuestra investigación nos permitió observar diferentes formas en que se desarrollaron las relaciones sociales dentro de la empresa, demostrando una increíble versatilidad en los servicios prestados a la población y las distintas actividades productivas que fueron necesarias internamente para el buen funcionamiento de la empresa. Fue así como nuestra

atención recayó en el grueso de las actividades de los trabajadores, no concentramos la atención de algún departamento en particular de la empresa y como este sufre el proceso de racionalización, sino que buscamos relatos y experiencias globales, que nos internaran en la cotidianidad de sus labores. Actividad que no estuvo exenta de dificultades, debido a las condiciones de salud y disponibilidad que se encontraban los testigos capaces de entregar su testimonio, considerando que en la actualidad la gran mayoría son adultos mayores y algunos de ya muy avanzada edad y de género masculino. Esto último fue otro problema durante el registro de testimonios y que comprende un nuevo campo de estudio para esta rama investigativa, si bien logramos contactar a dos mujeres que se desempeñaron en la empresa no se lograron concretar las entrevistas, se pueden abrir líneas de investigación que observen la mujer como fuerza de trabajo y aún más el partícipe de las funciones de EFE dentro de un ambiente de trabajo mayoritariamente masculino. Encontramos respuesta a esta realidad en la base estructural de la sociedad que se arrastraba desde el siglo decimonónico y que predominó hasta bien avanzado el siglo XX, donde la mujer se encuentra sometida a una labor doméstica-reproductiva avalada y sostenida por el catolicismo y una fuerte estructura familiar que imperaba en el país, insertándose en un mundo laboral desleal que las margina a actividades secundarias y a salarios inferiores a los de los hombres.

Se nos hace imposible concluir nuestra investigación sin mencionar los nuevos procesos que está llevando la sociedad chilena en cuanto al descontento que se ha generalizado por la negligente acción del Estado en la entrega garantizada y eficaz de las necesidades básicas de la población sumado a un carácter lucrativo de estas, como también la notable desigualdad que se ha profundizado en el país desde el golpe de Estado al día de hoy. Sin lugar a dudas el estallido social iniciado el 18 de octubre del 2019 es el punto de partida para adentrarse en nuevas problemáticas historiográficas y cuestionarse cuál ha sido el rol de la administración pública durante los primeros veinte años de democracia pactada que caracteriza el fin del siglo XX y el inicio del siglo XXI. También es importante reflexionar de qué forma aún perdura la herencia de la dictadura cívico militar en sus aspectos políticos y económicos encasillados en

la constitución de 1980, y de qué forma se realizan acciones para una desarticulación de la organización en las distintas esferas de la vida cotidiana de la ciudadanía en su conjunto, sean estas juntas de vecinos, sindicatos de trabajadores y trabajadoras, junto con la población secundaria y universitaria, quienes exigen durante estas últimas décadas una mayor participación e injerencia en el ejercicio democrático, comenzando nuevamente a verse las asambleas autoconvocadas en los diferentes territorios. Estas expresiones de malestar social y de dignidad nacional, han puesto en alerta a una clase política acostumbrada a ejercer bajo sus propias lógicas en beneficio propio sin atender a las verdaderas demandas de chilenos y chilenas, a tal punto de iniciar nuevamente (bajo sus parámetros) un proceso constituyente de forma casi obligada tras una jornada de paro nacional.

Impacta de forma notoria en nuestra tesis el hecho de que las manifestaciones iniciadas por alumnas de diferentes liceos de la región Metropolitana hayan tenido su punto de partida evadiendo el sistema del Metro de Santiago debido al alza de este servicio y las declaraciones del ex Ministro de Economía Juan Andrés Fontaine expresando que quien madruga se le ayudaría con descuentos, hiciera que explotara la ira de la población quien imprescindiblemente utiliza este medio de transporte en la zona. El hecho de que se haya levantado un movimiento a lo largo y ancho de país, demandando mejores condiciones de vida, siendo el detonante de este el abandono del sistema de transporte público para quienes vivimos en Chile, da a entender la necesidad de retornar a un Estado que vuelva a involucrarse y asumir la responsabilidad en temáticas de bienestar social en todas sus aristas, sean estas viviendas, salud, pensiones, transporte, electricidad, agua, etc.

Es por esto, que al analizar nuestro estudio con los acontecimientos que están ocurriendo actualmente nos planteamos diferentes interrogantes ¿se puede volver a priorizar el rol social de la empresa de ferrocarriles, y reintegrar el territorio nacional mediante una nueva constitución? y ¿Puede el Estado nuevamente tomar atribuciones en cuanto al transporte de carga ferroviario?

Cuando se realiza una investigación histórica como docentes tenemos la responsabilidad de aplicar este conocimiento científico a las aulas escolares

mediante la transposición didáctica teniendo como objetivo *“Para que la enseñanza de un determinado elemento de saber sea meramente posible, ese elemento deberá haber sufrido ciertas deformaciones, que lo harán apto para ser enseñado. El saber -tal-como-es-enseñado, el saber enseñado, es necesariamente distinto del saber-inicialmente-designado-como-el-que-debe-ser-enseñado, el saber enseñar.”*¹⁹⁴ De esta forma se acercan y se adhieren estos contenidos dentro del currículum nacional, donde el presente año muestra modificaciones estructurales en la disciplina de Historia. Pasando a ser en el 2020 asignatura obligatoria solo en primero y segundo medio. En los otros dos niveles superiores se presentan módulos electivos, donde nuestra investigación encuentra sentido dentro de los planes de formación común de tercero y cuarto medio, como también en el curso de formación ciudadana de estos mismos niveles. Según el Programa de Estudio Educación Ciudadana 3° Medio Para Formación Común, en su unidad 4, llamada “Relaciones entre Estado y mercado” y su objetivo de aprendizaje, que es “Evaluar las relaciones entre el Estado y el mercado, considerando temas como sueldos justos, productividad, carga tributaria, comercio justo, probidad, desarrollo sustentable, riqueza y pobreza.”, se puede aplicar nuestra tesis debido a que con ella se puede explicar cómo se modifica la participación estatal en la economía chilena a partir de 1973, considerándolo como punto de inflexión tanto para estudiar los procesos anteriores a la coyuntura y también analizar los años venideros, analizando en rol que cumplía el Estado en diferentes períodos de la historia del país, contemplando nuestro presente y al mismo tiempo realizar proyecciones hacia el futuro, de modo que los estudiantes A partir de esto, *“serán capaces de analizar el actual sistema económico de Chile y evaluar la forma en que el Estado y el mercado interactúan en nuestro país”*.¹⁹⁵

Dentro del Programa De Estudio Historia, Geografía y Ciencias Sociales Chile y la Región Latinoamericana Para Formación Común Electiva 3° Y 4° Medio, en su primera unidad que lleva por nombre “Evaluación crítica de los

¹⁹⁴ Chevallard, Y. (1997). *La transposición Didáctica Del saber Sabio al Saber Enseñado*. Buenos Aires: AIQUE Grupo Editor. p. 9

¹⁹⁵ Ministerio de Educación, Programa de Estudio Educación Ciudadana 3° Medio Para Formación Común, enero 2020 p.136

procesos políticos de la historia reciente latinoamericana” se logra apreciar que en uno de sus objetivos de aprendizaje, el cual nos invita a *“Explicar procesos comunes de los Estados latinoamericanos en la historia política reciente, incluyendo la relación entre el poder civil y las fuerzas armadas, transiciones, la defensa y promoción de los derechos humanos y el fortalecimiento de las democracias”*¹⁹⁶, pretende que los y las estudiantes interioricen cómo los procesos políticos recientes dentro de América Latina, se van entrelazando en su historia reciente, sumándose a la herencia de los distintos acontecimientos vividos en el pasado, se genera la configuración de una identidad en muchos aspectos similares, dentro de ellos la identidad que se forja producto de la introducción del ferrocarril en Chile, que también es compartida por otros países de la región, quienes ven en este sistema de transporte el mecanismo para mejorar la conectividad entre sus territorios y al mismo tiempo ir escalando hacia un progreso desarrollista en América Latina. Además, con el aumento progresivo de las fuerzas políticas de izquierda a nivel continental, en el contexto de Guerra Fría y como consecuencia de esto, se fueron organizando diferentes golpes de Estado y por lo tanto prolongadas dictaduras militares a lo largo del territorio latinoamericano, que apartaron las responsabilidades fiscales de las inversiones económicas y delegaron estas acciones a privados y capitales extranjeros a distintos ritmos y con distintas intensidades, siendo nuestro país el ejemplar que vivió con mayor profundidad el proceso de liberalización de la economía, mediante métodos violentos de violación sistemática a los derechos humanos. En este sentido nuestra investigación puede aportar debido a que hace énfasis en cómo el Estado cambia su rol empresarial y social al reducir su participación en diferentes áreas de la sociedad, tomando el caso de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, la intervención militar de sus instalaciones y la lucha por la resistencia y la permanencia de su identidad.

¹⁹⁶ Ministerio de Educación, Programa De Estudio Historia, Geografía y Ciencias Sociales Chile y la Región Latinoamericana Para Formación Común Electiva 3° Y 4° Medio, febrero 2020 p.31

6. Anexos

Entrevista Rene Rojas

Entrevistador: - Su nombre.

Entrevistado: - Rene Rojas.

Entrevistador: - Su edad.

Entrevistado: - 75 nomas, jajajaja.

Entrevistador: - ¿Cuál era el cargo que usted ejercía en la empresa y los años de servicio que trabajó en EFE?

Entrevistado: - Mecánico de mantención, esa era un área que se aprendía ahí mismo. No había escuela afuera, ósea cuando uno entraba a ferrocarriles ahí aprendían a ser ferroviario, entonces ahí mismo tenían a gente que enseñaban, bueno los que iban enseñando eran los que iban aprendiendo más y que tenían un curriculum de más años en cada sección.

Entonces el mecánico de mantención se encargaba de que, por ejemplo, nosotros despachábamos un tren a Santiago, ese tren tenía que llegar a Santiago en buenas condiciones, a no ser que hubiera una cosa difícil. Entonces cuál era nuestra misión, cuando revisamos un tren para prepararlo para su salida, por ejemplo, en los turnos de noche llegaban los de turnos en la mañana, un equipo en la mañana nos revisaba, entregaban turno las tres de la tarde y decían los turnos que llevaban madera se le hizo tanto. Nosotros cuando entrábamos al turno, como era tren de pasajeros debíamos que volver a chequearlo y si encontrábamos un detalle, solucionarlo no por eso íbamos a pegarle el palo al primer turno.

Entrevistador: - Por ejemplo, si quedaban a medio camino, los mandaban y ustedes tenían que ir arreglar la falla.

Entrevistado: - No, es que por ejemplo de aquí Concepción hasta san Rosendo, en san Rosendo había otro equipo de mecánica.

Entrevistador: - Ese era por ejemplo el área en donde se manejaba, Concepción a san Rosendo nomas.

Entrevistado: - No, lo que pasa es que había un área donde nosotros podíamos salir a terreno, o sea, donde un carro malo por ejemplo a ver lo que pasaba por ejemplo de aquí a hualqui que era nuestra jurisdicción y desde Quilacoya para allá a San Rosendo. Entonces ellos mandaban a otras personas, nosotros no llegábamos a san Rosendo, nosotros llegábamos hasta la mitad del trayecto, entonces ahí era nuestra jurisdicción. En la eventualidad de que algo quedara malo ahí nosotros teníamos que ir a verlo todos nos transportamos.

Entrevistador: - Eso igual es interesante, bueno para seguir con nuestra conversación, ¿Cuál era el radio de accesibilidad que tenía el Gran Concepción?

Entrevistado: - La responsabilidad de Concepción era hasta hualqui, todo lo que sucedía en ese tramo con los carros y los coches era responsabilidad de Concepción. Entonces eso hacía de que hubiera una coordinación en los distintos depósitos, Concepción era depósito, San Rosendo depósito, se llaman depósitos y Chillán y todos hasta llegar a Alameda, entonces uno era responsable de las tareas del tren en buenas condiciones.

Entrevistador: - Esa era la misión que tenía el encargado de mantención o el trabajador que estaban en mantención.

Entrevistado: - Claro, entonces formábamos equipos, yo fui ayudante primero, después fui maestro, después jefe del turno, entonces ahí trabajaba con otros, pero a mí me tocaba, por ejemplo, por responsabilidad a mí me designaban a

tren de pasajeros entonces ahí había dos personales en cada turno, uno se encargaba de los carros de carga trenes de carga que salían y llegaban y yo me encargaba de pasajeros.

Entrevistador: - Y eso era alternativo, podía tocar de carga o de pasajeros.

Entrevistado: - Claro, era alternativo, pero normalmente a los que teníamos mejores posibilidades de dar seguridad éramos nosotros, nos tocaba generalmente pasajeros entonces yo elegía a mis ayudantes entonces cuando me venía un ayudante medio chanta. Me decían: -" Puta pídemme"- porque cada dos meses se hacían los gráficos del trabajo, - "Putá pídemme"-, - ¡No! Mientras yo no vea que tú te responsabilices en la pega no-, - "Como me vas a dejar"- . El trabajo es exigente, entonces como yo llegué enseñando a los cabros, bueno a mí me enseñaron y aprendí y aparte que me gustaba, como hay otros que llegan por la pega nomas, bueno a mí me gustaba y me gustaba enseñarles.

Entrevistador: - Don René, ¿Y cómo llega usted a la empresa?

Entrevistado: - Por examen, yo soy hijo de ferroviario, entonces los ferroviarios por ejemplo los exámenes se evaluaba con las preguntas que uno podía responder, eso sumaban 15 puntos y además por el hecho de ser hijo de ferroviario yo tenía por ejemplo 3 puntos de bono.

Entrevistador: - O sea, se les daba una cierta preferencia a hijos de padres ferroviarios, su papá era ferroviario.

Entrevistado: - Claro, esas preferencias están por el hecho de en los puntajes de ser ferroviario padre cierto, y porque se supone eso fue una regalía conquistada por los trabajadores si al final del cuento todo son regalías en el tiempo producto la historia, y eso sucede en todos los rangos de la actividad y bueno ahí ya empieza a aprender depende a mí no me alcanzo para manejar máquinas.

Entrevistador: - Dependiendo del puntaje lo iban derivando a la sección.

Entrevistado: - Claro, ahí se hacían categorías. A mí me faltaron 2-3 puntos, pero yo quede bien porque resulta que obviamente el otro cargo es más codiciado (maquinistas) pero también empezaban de abajo, limpiadores, carboneros, aseadores hasta llegar a fogonero, el fogonero era el que echaba el carbón al fogón, con el tiempo se hacían, bueno se iba estudiando, todas las secciones se estudiaba igual desde el área que les tocaban, a mí me toco mantención de equipo, que a mí me gusto, en todo caso tuve el privilegio de andar 3 años del tiempo del golpe militar, anduve tres años en ese periodo de san Rosendo-Chillán- Concepción-Puerto Montt, y una semana al mes que estábamos en san Bernardo, entonces recogíamos todos los materiales que eran dignos de llevar a san Bernardo y reciclarlos y traíamos materiales nuevos, e íbamos sujeto a la casa de máquinas, en las casa de máquinas se entregaba todo ese material.

Entrevistador: - ¿Cuántos años usted estuvo trabajando en efe?

Entrevistado: - 17 años

Entrevistador: - ¿En qué años estuvo trabajando?

Entrevistado: - Del '62 al '78 parece, son 16 años. Yo cuando llego la dictadura y empezó el problema de ferrocarriles dije -yo me voy-, pero me voy castigado no tengo idea, pero no quise quedarme en ferrocarriles en la dictadura porque estaban echando a gente, a mí por ser socialista a mí no me echaron, no me tocaron, llegué a la conclusión con eso de que fue por ser buen funcionario entonces como funcionario no tenían ninguna razón para desestimar mis servicios. Pero con eso tomo la mitad de la jubilación, pero la mitad de jubilación la gane por lo siguiente, porque si yo renunciaba me daban un bono compensatorio y me echaban entonces yo dije no yo voy a pelear mi jubilación y hable con un amigo que trabajaba en la administración: -

para eso tenía que faltar, faltar 7 días hábiles y te hacen un sumario y te echan la patá en la raja-, opte por eso. Bueno Sali como el ajo, pero me gané la pensión.

Entrevistador: - ¿Y su grupo familiar?, ¿cuál era su grupo familiar que tenía durante el tiempo que trabajo?

Entrevistado: - Esposa y dos hijos, yo me casé estando en ferrocarriles.

Entrevistador: - Queremos abordar distintos puntos que usted igual ha mencionado, queremos ver cómo era la relación afectiva, o sea la relación con sus colegas, también sobre el tema educativo, como una carrera ferroviaria. porque como usted nos había mencionado anteriormente uno entraba y podía hacer una carrera y llegar a subir cargo. Lo disciplinar, que tiene que ver con el reglamento interno, medidas de seguridad, y la visión de la empresa para la sociedad, Qué significaba ferrocarriles para la sociedad en general y que significaba para uno ser trabajador ferroviario, porque igual se forma un tema de identidad con ferrocarriles.

Entrevistado: - Y era un orgullo. El sentirse ferroviario era la empresa de chile, y está ese asunto de que hoy día toda la gente quiere que vuelva ferrocarriles, hoy la cosa estaba más fuerte pero antes no, como digo yo, vino la dictadura de estos malditos, el miedo quedó. El ferrocarril copaba no se si la otra vez se lo dije, pero el ferrocarril unió el país y el próximo paso era llegar hasta Arica. Salía desde caldera el tren y era todo una odisea por lo atractivo, porque el desierto tiene su atractivo, entonces la gente iba en esos trenes de pasajeros y carga porque eran mixtos, y llegaba a pueblos allá en placeres y hacían sus trámites porque demoran más de un día en llegar, entonces para almorzar tomaban mate y lo otro (...) había una hermandad ferroviaria, bastaba que uno dijera que uno era ferroviario -Y de dónde viene coleguita-, -Vengo de Concepción acá a Temuco, -Venga pa acá-. Entonces el ser ferroviario era un orgullo porque era la empresa más grande de país, y además que uno conocía gente, y la gente en todas partes donde iba uno los veía alegres con el ferrocarril, y en Puerto Montt Osorno hasta llegar a Antilhue y de Antilhue hasta Temuco, toda la gente se

conocía era como todos conocidos porque tenían ese vínculo de viajar juntos a veces, entonces ferrocarriles fue una empresa que permitió que la sociedad se conociera más, compartiera distintos climas por ejemplo, entonces el orgullo de ser ferroviario lo mantiene hasta ahora, yo fui ferroviario (...) yo mañana voy a la reunión de la Santiago Watt porque después de que termina la reunión...Claro que lo único latoso a estas alturas es que de repente dicen un minuto de silencio porque murió un viejo (...) entonces ser ferroviario es un reconocimiento del público en general en que confiaba en ferrocarriles. Era rara vez cuando se caía un tren y era porque había un personal no tan solo el personal de nosotros que despachaba trenes, había el personal de vías y obras, que se encargaba de la mantención de la línea, que estuviera parejita y esos viejos sí que eran sufridos (...) ahora los puentes que hay en Chile son fantásticos, este mismo puente que hay aquí se mira en menos pero tiene más de 100 años, como cresta aguanta tanto y se ve enclenque, entonces cuando empezaron a pasar estos de las papeleras que se olvidaron de todo, había en esos entonces una norma: tanto tonelaje por pasar el puente, y resulta que ahora veo los trenes que ocupan las papeleras pero unos trenes cargados hasta el tope con tronco con chip con todo, yo digo si antes se cuidaba de repente se va a caer uno, lo único que no quiero que caiga un biotrén po si viene con gente (...)

Entrevistador: - Es el sentido comercial que dieron.

Entrevistado: - Pero que ese sentido comercial es una irresponsabilidad de ellos y del Estado, porque aquí en Chile falta norma para todo, pero eso es un puente, ahora tienen proyectado construir el puente industrial allá que ojalá lo hagan luego y este otro que quede como monumento nacional, como el Malleco, porque el Malleco tiene 100 metros de altura lo tengo en una revista por ahí donde fue uno de los primeros puentes de altura en Latinoamérica (...). Entonces esa es la parte social de lo que fue el ser ferroviario, es sentirse orgulloso de la pega. Porque además como digo, recorría todo el país prácticamente. lo malo que hizo la dictadura, borró del mapa todos los ramales que habían todos el único que queda ahora y me da pena de constitución a Talca hay un par de carriles de busecitos, pero son los únicos, si debieran andar a 30 km por hora, y si antes

este era la altura entre durmiente y durmiente y resulta que ahora así un tramo (más distanciado) claro, como un ferrocarril chiquitito no pesa mucho. Pero por el hecho de estar la vía así de mala, no puede estar más de 30 km de hora, claro un patrimonio que está, pero, está ahí sobreviviendo ¿Pero el resto? Nosotros teníamos ramales de aquí a Curanilahue, de aquí a Tomé, a Chillán después Los Ángeles, desde Santa Fe, entonces todo eso se lo robaron, porque es la verdad que se lo robaron, si todos esos rieles, toda esa maestranza de Concepción, de San Bernardo que ya no existe y ahora hay una población, ahora todo lo que estaba ahí se lo robaron y a mí me consta que se lo robaron. Precisamente en ese periodo en el primer periodo de la dictadura yo estaba trabajando en San Bernardo, yo estuve una semana ahí, me hice varios amigos allá y decían: -Hola coleguita, ¿Cómo está la cosa pal sur en lo social?- y me decían: -aquí se están robando la maestranza-, ¿Y cómo decía yo?, -después de las 12 de la noche llega un contingente con sus camiones y se llevan y visualizaban lo que se va a llevar, unos tornos...

Había otra cualidad, todos sus materiales, mantenciones, partiendo de las limas para arriba todo era alemán o norteamericano todo, trabajamos con lo mejor (...) había unos tornos, esos eran suizos, pero una precisión para las ruedas que pesaba tres toneladas (...) y todo eso se lo robaron.

Entrevistador: - Mucha plata igual en materiales.

Entrevistado: - Claro, entonces esos equipos eran fabulosos, nos tocaba traer esas herramientas de san Bernardo al sur. Ferrocarriles era como "LA EMPRESA" y era como LAN Chile cuando igual era estatal, fabuloso, si los viajes en avión eran escasos, pero eran absolutamente seguro, porque había una disciplina en la mantención de los equipos.

Entrevistador: - Y ahora en un aspecto educativo, ¿Cómo se daba la carrera ferroviaria que usted mencionaba, los estudios, los periodos de exámenes?

Entrevistado: - Era optativo, el que quería estudiaba, ahí funcionaba el hecho del interés por aprender y aprender bien, no solo por lo que el maestro le estuviera diciendo.

Entrevistador: - Y cuando uno se metía a estudiar de lleno al ambiente para ascender, ¿Para la toma de exámenes quiénes eran los maestros?

Entrevistado:- Habían instructores, instructores designados por ingenieros, a ver todas las secciones estaban en realidad compuestas de ingenieros todos se reunían para hacer una evaluación de lo que sucedía en el depósito de Concepción, entonces decían necesitábamos mecánicos más instruidos, entonces designaban a un monitor un instructor dentro de la misma empresa para que les enseñara, entonces quedaban abiertas las matrículas, entonces el que quería iba, estábamos freno, mantención mecánica y calefacción, porque a los coches había que calefaccionarlos, y gasfitería, que había que arreglar los baños, entonces ahí se aprendía y por eso había se vivía la instrucción de cómo funcionaba y por qué y uno tenía que aprenderse eso de la cartilla, y el profesor le preguntaba, iban a terreno mire esto es la válvula (...)

Entrevistador: - Pero todo eso era gratuito.

Entrevistado: - Si, era optativo el que quiera estudiar y el que quería no, pero el que estudiaba resulta que al otro año daba examen y de acuerdo a eso subía un grado, subía dos entonces ese era la diferencia del que iba a estudiar no se quedaba e iba ascendiendo los escalafones.

Entrevistador: - ¿Era constantemente, por ejemplo, Uno se quedaba Y daba examen cuando quería?

Entrevistado: - Sí, pero lo lógico era ascender todos los años, y para eso debía tener el puntaje requerido que se necesitaba porque a la medida que uno iba

ascendiendo en grado, le iban subiendo responsabilidades como de tener un ayudante.

Entrevistador- Ahí trabajaban ingenieros supongo.

Entrevistado: - Claro, por ejemplo, había un ingeniero, y después los que habían sido revisadores, que estaban en el último grado del escalafón, que esos eran inspectores, entonces había un grupo de jerarquía en el cuento del conocimiento para hacer trabajar al personal.

Entrevistador: - Me contaban que había personas que eran los más sabios que los mandaban a la Universidad de Chile a estudiar pedagogía...

Entrevistado: Yo creo que si, no se aquí en Concepción pero en Santiago que era grande tenía ramales a varias partes por ejemplo Mapocho, Valparaíso, necesitaban un personal que tuviera que ver con el asunto de la relación social, porque una buena relación social en una empresa significa que el personal está apto para asignarle tareas mayores, pero eso hay que conocerlo, por eso también habían unos teniendo unos estudios buenos faltaba esa continuidad de poder manifestar bien su conocimiento y sacarle provecho a eso con el personal que existía.

Entrevistador: - Don René, ahora abordando con el aspecto laboral, ¿Qué tal era la cobertura que otorgaba la empresa en salud?, ¿Cómo se pensionaba un trabajador ferroviario y en relación con la época que tan bueno eran los sueldos? ¿Eran equivalentes a uno actual?

Entrevistado: - Los sueldos eran buenos, pero por eso estaba el hecho de que el poder estudiar significaba un grado más, más dinero, era un incentivo. En cuanto a la salud, había hospitales ferroviarios, aquí había un consultorio parece que todavía está, no lo han botado. O'Higgins -Prat, al fondo hay un edificio grande que ese era un cesfam ahora, pero era exclusivamente ferroviarios, (...) era para familia porque los niños míos los llevábamos ahí, había de todo y había

un hospital. Normalmente en ferrocarriles había accidentes, de repente lo apretaba un carro entonces había un hospital en Valparaíso, el hospital Barón que recibía de aquí mandaban a los más graves, si tenían un accidente los mandaban allá.

Entrevistado: - Y el sistema de pensiones, ¿Cómo se pensionaban los trabajadores?

Entrevistado: - Por tiempo servido, jubilaban con un determinado tiempo o si estaban demasiado enfermos.

Entrevistador: - ¿De cuánto era la carrera ferroviaria?

Entrevistado:- Normalmente era por sobre 25-30 años que esa era una norma en el Estado, que la persona trabajaba 30 años en una empresa pública pero parece que era general (...) Nosotros teníamos una caja no era de compensación todas las empresas del Estado tenían una como una caja de retiro, por actividad, entonces esa caja de retiro a nosotros nos descontaba todos los meses, si ese descuento ha estado siempre (...) Entonces como era plata de los trabajadores y del Estado ellos no se quedaba con ningún peso, la administración era interna de ferrocarriles no era un anexo como son las AFP ahora.

Entrevistador: - Los capitales los financiaban y los mantuvo Ferrocarriles.

Entrevistado:- Exacto, entonces ellos manejaban esa plata y cuando jubilaban habían algunas cosas que se hacían que era bueno pero el que terminaba la carrera con 30 años de servicio, no le descontaban le aumentaban el sueldo los últimos 6 meses para que, con eso significaba que salían con una renta mayor, esa era una modalidad de ferrocarriles y todas las secciones de ferrocarriles, entonces yo no me iba con 200 mil pesos para afuera, me iba con 280 270 (...) Bueno con la dictadura se devaluó todo, bueno se congelaron los sueldos yo viví esa parte que se congelaron los sueldo si por eso yo no quise seguir.

Entrevistador: - Para que seguir trabajando si no había aspiración.

Entrevistado: - Claro, si en cuanto a tiempo no había proyección de un tiempo limitado más allá bueno no se sabía nada.

Entrevistador: Ahora, yendo más con las relaciones jerárquicas de la empresa, ¿Sabía usted cómo funcionaba jerárquicamente, como estaba compuesto el directorio?

Entrevistado:- Había un director general de Ferrocarriles, era ingeniero, hay ingeniería en ferrocarriles, y él tenía su staff su equipo de trabajo, yo fui dirigente de una huelga que hicimos en los tiempo que se podía hacer y fuimos a Santiago, en la calle Serrano en Santiago al frente de alameda hay un edificio redondo que es San Diego al otro lado estaba un edificio de la dirección general de Ferrocarriles, con cualquier cantidad de oficinas, porque la empresa había que administrarla desde Iquique hasta puerto Montt (...) Y territorialmente cada localidad grande bueno los jefes de maestranza generales san Bernardo, Concepción. También la jerarquía en la administración de cada estación con cada jefe de estación, esos que mandaban a todos los que son de transporte y también había un jefe de mecánica que nos mandaba a nosotros que nos encargábamos del patio para allá pero la jerarquía que empezaba por el jefe de estación que no nos mandaba a nosotros pero mandaba a todo su personal que tenía que ver con la llegada de los trenes que la gente en el equipaje en la boletería. Nosotros también teníamos un jefe que era un jefe mayor de nosotros que igual era un ingeniero pero en el asunto de los andenes del trabajo mismo teníamos inspectores, que esos inspectores nacieron de nosotros esos que lograron llegar a la categoría máxima que teníamos en el taller que era ser inspector, entonces ellos fiscalizaban, existía una jerarquía, estaba todo bien estructurado en realidad, si funcionaba (...) El jefe casa de máquinas se entendía con todos los maquinistas y con todos los fogoneros, entonces el dictaminaba si habían las locomotoras que estaban a cargo (...) es que todo por sección jefe taller jefe materiales, a veces jefe de materiales involucraba dos secciones distintas.

Entrevistado: - Una pregunta que no le dijimos al comienzo y ahora que usted lo dice igual es importante saber, ¿Cuáles son las secciones que tuvo ferrocarriles?

Entrevistado:- Hay varias secciones: administrativo, y todo lo que era ferrocarril, toda su orgánica estaba todo regido por alguien a cargo administración, la estación como les digo, la maestranza y dentro de eso los mandos medios de acuerdo con el taller, porque maestranza involucraba a todo lo que era mantenimiento de equipo de carga, pasajeros, de pintura de todo, entonces cada uno de esas secciones tenían un jefe y un jefe general de maestranza, el jefe de estación era el jefe que mandaba a todos, pero dentro de eso igual había transporte, entonces había alguien que se encargaba de transporte, que significaba transporte, de que había alguien en el patio moviendo las palancas de cambio para que el tren se metiera por esta línea y otra por acá y todo eso estaba regido por una norma general, que era hacer el buen servicio y seguro en eso se basaba toda esa orgánica. Era con ese propósito, el buen servicio y seguro, todas las tareas. Entonces como les digo, todas las secciones sería difícil enumerarlas todas pero todas tenían un jefe de cada cual era lo que tenía que hacer el jefe de bodega por ejemplo, el jefe de bodega ahora donde esta Salazar Israel era todo bodega, entonces había un jefe de bodega que pertenecía a transporte en la administración y ahí llegaban los carros a descargarse con todos los insumos que podía traer o llevar a otro lado, entonces ese era un trabajo de trenes de carros de arrastre con materiales por ejemplo para llevar a Temuco, particulares ese era un servicio particular, ósea de la empresa particular, particulares pagaban como no habían tantas carreteras se transportaba por trenes, entonces todas las secciones tenían un jefe a cargo, (...) Por eso como era tanta las funciones que cumplía Ferrocarriles en lo interno y en lo externo que en cada lugar tenía un jefe que se hacía a cargo (...) Claro si por eso funcionaba bien si Ferrocarriles era una joyita.

Entrevistador: - Llegando a un nuevo punto, que son las funciones que tenía la empresa en su orgánica, ya con todo lo que hemos hablado nos queda más que

claro cuál era su función social ahora vamos a ver el tema económico, ¿Cuál era la relación que tenía la empresa de ferrocarriles con las empresas que le trabajaba? Por ejemplo, se desempeñaba en su mayoría con otras empresas estatales, generaba servicios con privados, porque el transporte con las materias primas con las mineras o el tema del transporte de lo que es forestal eso lo hacían con empresas privadas.

Entrevistado: Para hacer una respuesta más clara, todo lo que era privado pagaba un ítem a Ferrocarriles por transporte a todos, entonces Ferrocarriles ponía el transporte, ponía todo lo que es conversado pero la empresa Laja por ejemplo, la papelera necesitaba de allá de Victoria traer pino para acá, bueno por tanto la empresa les cobraba tanto, por tren y todo, si había un carro de equipaje especiales para la bodega que le digo yo, que habían unas cosas más chicas que se llevaban en carros especiales de más libre tránsito, que no necesario de llevarlo un tren que tuviera 20 carros lleno de troncos, eran trenes de más corto recorrido pero que iban con varios carros pero con distintos materiales.

Entrevistador: - ¿Y con las empresas estatales había el mismo sistema de cobranza?

Entrevistado: Independiente a que fuera del estado, la empresa era una sola, cobraba por los ítems de carga y por el tonelaje, entonces tenían que pagar, o sea, es así entonces todo funcionaba si la administración del estado siempre fue buena lo que pasa es que siempre hubieron malditos que echaban a perder las cosas.

Entrevistador: - **Ahora** ya tomando un tema más delicado, la organización política dentro de ferrocarriles, lo que quiere decir de cómo se componía la actividad sindical, cómo se dividía en porque con otra persona que conversé me decía que ellos pertenecían al sindicato de maestranza, pero ellos estaban afiliados a Federación de Sindicatos Ferroviarios a nivel nacional, que era lo que tomaba las decisiones. Entonces, ¿Cómo se componía la actividad sindical?,

¿Cómo se dividía y cómo esta actividad igual se relacionaba igual con la mismas personas de la administración?, en el directorio, ¿Cómo era la comunicación?, ¿Cómo se daba o no solución a las peticiones a los trabajadores? y en relación a las fuerzas políticas que existían dentro de la institución, porque como usted nos dice y se nos declaró delante que igual que es de izquierda tenía que haber igual gente que era de igual era de derecha y por lo tanto tenían otro pensamiento, tenían otra forma de ver las cosas.

Entrevistado:- Lo que pasa es que el sector del centro y la izquierda siempre fue mayoría en Ferrocarriles, porque siempre hubieron movimientos que proponían un mejor sueldo por trabajador una mejor atención de salud, siempre previendo que lo social tenía que estar por sobre incluso de lo que era el trabajo, y como empresa del Estado tenía que preocuparse de sus trabajadores, entonces todos los talleres tenían su grupo entonces maestranza tenía su grupo, nosotros pertenecemos a maestranza y generalmente era del Partido Socialista, Partido Comunista, Radical, Democracia Cristiana, era muy raro ver a uno de la derecha. Entonces ese era el nivel nacional, entonces nosotros teníamos, bueno desde siempre se respetó el derecho a huelga nosotros nos sentíamos mal y hacíamos una huelga una vez hicimos una huelga porque no me acuerdo, no nos estaban pagando un incentivo que se había peleado en un asunto anterior (...) entonces, pero fuera de eso no había nada más, no era una lucha que hiciera que parte en Ferrocarriles no funcionara, no siempre se funcionaba y siempre había personal en la misma huelga, había personal que se quedaba de mantención, entonces nosotros teníamos muy claro que nuestros intereses si eran importantes, pero no por eso no iba a funcionar Ferrocarriles, cuando era la que nos daba el pan a final de cuenta (...) Entonces nosotros hacíamos todo ese cuento, nosotros estuvimos en Santiago nos encadenamos.

Entrevistado: - Y en ese sentido, la relación en este caso del cuerpo directivo o que tomaba las decisiones de la empresa con el mecanismo sindical pero ya a nivel nacional, ¿Eran buenas las relaciones, en cuanto a término de conflicto?

Entrevistado:- Claro, casi siempre, si siempre eso de encadenarse era una manera de como dijera yo entonces pero más allá no pasaba, terminaba la huelga nos seguían pagando entonces a final de cuenta en cada uno de los ferroviarios lo primero era cuidar la empresa, si ese era el alma de todo ferroviario, entonces existía siempre y además porque Ferrocarriles siempre fue mandado por un civil, el director general que tenía que ver mucho con quien estaba gobernando, si eso siempre ha sido así, y el que estaba gobernando no quería tener problemas con los trabajadores y era una empresa enorme, entonces paralizar Ferrocarriles era como quitarle los aviones a la gente, entonces existía ese rol social o más bien ese compromiso social de pelear ciertas regalías pero cuidando de que la cosa no fuera más allá de eso, o sea las conversaciones lo primero era, nos recibía el director general. Ahora, la organización de nosotros era sectorial, era aquí en Concepción nos unimos a Santiago porque Santiago decían -vengan pa acá, los apoyamos-, porque allá estaba San Bernardo.

Entrevistador: - Una consulta ¿Usted cuántos años militó en el Partido Socialista?

Entrevistado: - Yo estuve de militante en el PS como 10 años ya después que ganó la concertación ya me retiré.

Entrevistador: - Pero en el marco cronológico.

Entrevistado: - No me acuerdo, si, pero 10 años del año 70 hasta el 80, yo siendo militante si escondí todo lo que tenía que esconder nomas.

Entrevistador: - ¿Cuándo ingresó a Ferrocarriles ya era militante?

Entrevistado: - No, después me hice militante, era simpatizante pero después me hice militante.

Entrevistador: - Ahora vamos a pasar a otro plano de la conversación, que es la relación que tuvo la empresa de Ferrocarriles con la unidad popular antes de que ganara las elecciones del '70.

Entrevistado: - Lo que pasa es que por ser mayoritaria la concentración de funcionarios ferrocarriles que eran de izquierda, entonces hasta mientras no llegaba la dictadura se mantenía bien. La dictadura todo lo que olió a izquierda o centro izquierda la hizo desaparecer, ese fue el destino de la cosa porque a todo se le echó la culpa a la UP y no es así, si la Unidad Popular siempre dijo que necesitaba gente privada pero no como ahora, que sean privados pero que había un reglamento que decía mire, esto es lo que pueden ganar, no sobrepasarse y no hacer colusiones para subir el papel de baño, eso no po, entonces en los países desarrollados eso no sucede, por eso es que están en el nivel que están y la gente toda contenta, (...)

Entrevistador: - ¿Usted sabe cómo el programa de gobierno que tenía la UP tenía proyecciones hacia Ferrocarriles?

Entrevistado:- Modernizarlo, mejores trenes de alta velocidad como este que está aquí, y cubrir otros espacios, aumentar más ramales de acuerdo a la densidad poblacional que pudieran tener y eso, mejorar las maestranza, aunque ya las maestranzas tenían cosas de primera pero también estaba el hecho de hacer eléctrico el ferrocarril, porque en ese entonces el ferrocarril llegó hasta Concepción llegó la electricidad, no, parece que Allende lo hizo llegar hasta Victoria con eso, tenía amigos para allá y yo también iba a trabajar para allá, no me acuerdo bien de esa parte pero el asunto era electrificar hasta Puerto Montt y traer nuevos trenes eléctricos, entonces la UP en ese sentido se preocupó del país, entonces no fue un tramo nomás como de electrificado desde Alameda a Talca.

Entrevistador: - Un gran porcentaje de trabajadores de Ferrocarriles tuvieron que haber votado por Allende.

Entrevistado: - Yo creo que sí.

Entrevistador: - ¿Cuál era la imagen que tenían los trabajadores de la empresa de Salvador Allende?, ¿Cómo veían a Allende antes de que saliera electo?

Entrevistado:- Las propuestas de una organización socialista siempre será de acuerdo con lo que pensaba, porque es lo que decía, que el cuento de los trabajadores tiene que ser bien pagado, tiene que haber un buen sistema de salud público porque está todo calculado de esa forma y crear las condiciones para que otros fueran teniendo los beneficios de un Estado preocupado de la sociedad, entonces los eslogan no eran malos pensamientos, no eran malos, y por eso fue de que empezaron a hacer la guerra porque eso significaba de que los privados tenían que preocuparse más del trabajador y eso significaba planta y por eso si fue muy simple, el paro de los camioneros don Villarin que fue un dirigente si eso no fue en vano, fue para quebrar el abastecimiento del país, entonces en la medida que aquí no llegue ni café empezamos a protestar y como no tenemos conocimiento de las cosas le echamos la culpa al gobierno (...)

Entrevistador: - Entonces la gente creía en Allende, creía en el proyecto.

Entrevistado: - Claro, y los proyectos eran todos buenos, era mejorar lo que había.

Entrevistador: - Y pasando al otro lado de la vereda, cuando llegó ¿Fue cumpliendo las promesas?

Entrevistado:- Yo no me acuerdo bien pero cumplió bien, lo que pasa es que sucedió de que la derecha se dio cuenta de que como iba Allende la cosa iba a ser para largo iba a terminar el su gobierno e iban a elegir a otro más, entonces la derecha en el país siempre ha sido atraída por lo económico nomas, no por el bien social, y esto viene de la colonia si por eso es una herencia de la colonia maldita, entonces cuando se dan cuenta de esta situación dicen no po, vamos a

hacer de que esta cosa no funcione, esconden los alimentos (...) Entonces ese acaparamiento lo hacían ellos, entonces la gente que no veía más allá de lo que tiene que ver nomas, jamás indagó, jamás escuchó las noticias del porqué de la cosa, entonces León Villarín hace el paro de camioneros en una parte de Santiago todos los camiones ahí. Es lógico que si les corto la frecuencia de los envíos a Concepción por ejemplo no va a llegar aquí po, no va a llegar el azúcar, no van a llegar las papas de Curanilahue, de Cañete, entonces claro la gente protestó pero había otros que no protestamos que salimos a la calle a defender, entonces mi hermano fue preso político, le sacaron la cresta y ahora está enfermo (...) Entonces como les digo eso sucedió con Allende, era un peligro no para el país, era un peligro para la clase, pero cada cual defiende sus interés, pero si lo importante es cuanta pasada le doy yo para que el tipo defienda los intereses, pero si el dueño del fundo va tratar de ganar más nomas entonces ese es el cuento.

Entrevistador: - Y cuando ya ganó la UP ¿Cómo era la relación tanto de los trabajadores de Ferrocarriles con el gobierno? Primero con la CUT y después con el gobierno.

Entrevistado:- Fue buena lo que pasa es que después se empiezan a distorsionar las cosas, por ejemplo tan buena era que yo trabajando en los carros de materiales, los dirigentes en Santiago descubrieron de que a nosotros no se nos estaban pagando los viáticos, no a mi sino a todos los que estábamos trabajando en la línea, por lo tanto esas horas extraordinarias tienen que pagárselas, fueron a hablar con el director de la empresa, entonces, efectivamente aquí hay plata que no se han pagado y a fin de mes a mí me llevo una ficha adición y era el tremendo billete sin saber, si nadie sabía nada, tal es así que con eso me ayudé a completar un ahorro SERVIU CORVI para tener un departamento en LAN C (...) era el retroactivo de un año.

Entrevistador: - Entonces igual se puso más atención al trabajador.

Entrevistado: - Claro, en que solo en la parte de Ferrocarriles que yo conozco y que yo fui beneficiario de eso, entonces hubo una preocupación de la gente y con el beneplácito de la plana mayor allá arriba es que ellos habían sido así, si se les debía algo había que pagarlo, entonces no hubo conversación no hubo ninguna dilatación.

Entrevistador: - Usted En el sindicato tenía un cargo muy importante.

Entrevistado: - No, fue del taller, fui delegado del sindicato de Concepción, no a Santiago, las reuniones eran aquí los dirigentes eran los que venían a Santiago ellos traían la información ahora los dirigentes de la maestranza eran todos socialistas, entonces a mí me decían -Un ratito más te vamos a tener en Santiago de dirigente nacional-, pero no alcancé.

Entrevistador: - Entonces efectivamente el PS tenía influencia en el partido dentro de la empresa.

Entrevistado: - Claro, era el partido mayoritario de la empresa (...)

Entrevistador: - ¿Cómo se relacionaba Ferrocarriles con el gremio camionero?

Entrevistado: - Lo que pasas es que con la dictadura bueno de antes bueno empieza el boicot a ferrocarriles (...) si eso lo hicieron con pequeñas huelgas a camioneros, hacíamos relaciones de antes a los productos que no llegaba a determinados pueblos.

Entrevistador: - Ustedes trabajaron durante el paro de camioneros.

Entrevistado:- Ferrocarriles no paralizó, de repente habían atentados contra la línea(...) Entonces es que hacer un atentado re poco es que lo que pasa es que camuflarse bien y no lo conoce nadie, entonces pero eso fue así ósea como dicen ustedes y llegó Allende al país y llegó al tiro la fiesta (...) Claro, lo que pasas es que ahí se metió Estados Unidos, Nixon mandó no sé cuántos millones de

dólares a través del mercurio, este viejo que murió, eso fue así ahora por qué, porque estaba la Guerra Fría en su apogeo, entonces que lo que sucedía pero yo creo que eso es lógico si están jugando con mi ideología (...) El gran problema que está acá en Chile, la oligarquía fue siempre latifundista (...) yo vi varias casas patronales a lo largo de la línea de Ferrocarriles, por Paine por todas esas partes, o los palacios por y que lo que hacían después del palacio una iglesia, no hacían una escuela hacían una iglesia por qué porque el concepto de esos bandidos mientras más ignorante el pobre más le pongo la pata encima y no alegan y eso fue desde la colonia así (...)

Entrevistador: Don René ahora ¿Cómo fue el proceso de disolución de la empresa a partir de la llegada de la dictadura?, por ejemplo, la intervención a la empresa, cambios de dirección, porque como decía usted quien, asumió la empresa era obviamente un simpatizante del presidente, entonces si hubo el golpe de Estado obviamente el presidente de la empresa tenía que estar acorde con los lineamientos que quería implementar la dictadura.

Entrevistado:- Bueno, es que la empresa esté en la situación que está fue porque una era en el transporte era un baluarte político enemigo, entonces se obtuvo la empresa con cierto rencor, con odio, entonces lo que lo primero que empezaron a hacer fue a hacer listas aquí en Concepción cuanto son los funcionarios del taller de coches, de carga de carpintería en la maestranza, de los que están aquí cuales son los que no merecen estar, porque son borrachos, porque faltan, porque andan enfermos que se yo, empezaron a llegar listas, estas listas le indicaban ahí con pelo y señales cuáles son los que tenían que irse de la empresa, me acuerdo de que un día yo vivía allá en LAN C, pase a ver a mi familia aquí y cuando me encuentro con un viejito que era ese se llamaba mayordomo de coche, eran los que le hacían aseo en los coches con un personal, limpiar vidrio, las butacas para que se fueran limpiecitos, de todos los trenes, y veo que va bien urgido porque vivía más allá muy lejos, -Hola qué te pasó- -Buta Rojas- me dijo casi llorando -Están llegando las listas, están echando a la gente para afuera-.

Entrevistador: - ¿Y eso cuándo fue?

Entrevistado: - Bueno el 73, pero fue el 11 de septiembre por ahí por noviembre enero empezó al tiro la cosa, no si estaba estudiado ya.

Entrevistador: - Antes del golpe ya en los momentos antes del 11 de septiembre, ¿Cómo era el ambiente?

Entrevistado:- Estaba revuelto, o sea lo que yo escuchaba era que buta había que salir a la calle a defender el gobierno ese era la como la orden social más que de partido, pero el problema que cuando salieron los milicos a la calle olvidémonos de las consignas porque un balazo si empieza así, entonces claro de primer era como todo un asunto de voluntad de querer hacer las cosas por el gobierno pero nos encontramos con que la historia indica que cuando salen los milicos a la calle no salen a saludarnos salen a balearnos y la prueba quedó muy clara, entonces hubieron unos pocos mitting y para de contar por parte de Ferrocarriles, entonces esa situación se dio en todo el país y en Ferrocarriles en los primeros días estuvo todo paralizado y ahí hubieron algunos mártires más bien decir que llegaron a las maestranza a protestar y todo. Por ejemplo, ustedes han escuchado oír de San Rosendo y Laja, yo fui amigo en el colegio juntos allá en san Rosendo yo me acuerdo de Choti Acuña y esos cabros eran como yo pu, soñadores en cuanto a la política, tener un país mejor más allá de que uno pudiera estar equivocado si eso puede darse y esos cabros eran igual si allá no iba a haber ningún terrorista en San Rosendo, si a final de cuenta son casi todos familiares con apellidos distintos nomas, entonces pensaron que eran terroristas, pensaron que estaban haciendo sabotaje a los trenes de a donde eso pasa en ciudades grandes como Concepción.

Entrevistador: - ¿Usted estaba en concepción el 11 de septiembre de 1973?

Entrevistado: - Si, entonces por ejemplo Hualpén que hubo unos poco puede conocer bueno allá había compadres más pasado para el punto y andaban con cartuchos de dinamita para tirárselo a los compadres, en San Rosendo no pu,

los que los diferenciaba era el apellido. Cuando dicen los de la derecha son hipócritas y ahí han fallado la defensa como digo de los socialistas de echar en cara todo eso, entonces ni se preocupan por el miedo yo creo que hubo miedo también, mientras no se reforme una constitución que diga claramente que los militares van a estar no bajo el pie de los civiles sino que van a tener que darle a los civiles la misión que tienen los militares son los que aportamos con el máximo de plata.

Entrevistador: - ¿En qué momento se disuelven los sindicatos?, ¿Cómo la participación obrera deja de tomar relevancia en la empresa?

Entrevistado:- Yo creo que se disuelven al otro día del golpe militar, si nadie iba a querer aparecer como dirigente socialista, si todos tenían las direcciones donde ir y así los cazaban, si todos tenían un Domicilio fijo en una tarjeta porque eran ordenados por que se supone que fuese donde vivía ese trabajador así se producen esas cosas yo creo que la Unidad Popular tenía el buen propósito de ayudar al país pero se complicó el asunto porque había una guerra ideológica con Estados Unidos y Rusia por un lado, yo entiendo a los Estados Unidos porque nadie quiere tener el patio trasero con el enemigo con un poquito de terreno si es natural, claro que en política eso cuenta claro.

Entrevistador: - ¿Y en su experiencia personal como se vivió el día?

Entrevistado: - Con pena con preocupación.

Entrevistador: ¿Hubieron personas que fueron detenidas?

Entrevistado: - Si hubieron, pero fueron que habían varios que habían como decirlo a tomar las armas, pero que todo eso después bajó de un tiro

Entrevistador: - ¿Cuál era la participación que tuvo el MIR, MAPU, habían militantes miristas dentro de la empresa?

Entrevistado: - No, no que yo sepa, eso fue más de juventud de universitarios, entonces yo aquí conocí acá en Lorenzo arenas, (...) entonces el asunto de golpe miliar en Ferrocarriles repercutió al tiro, porque era una agrupación grande de trabajadores.

Entrevistador: - Entonces todo eso se silenció inmediatamente.

Entrevistado: - Si claro, apenas empezaron estos y se empezó a saber que habían baleado nadie se quiso exponer, yo creo que los militantes del MIR que se sacrificaron fueron valientes, porque sabían que los iban a matar y los cocinaron, ellos estaban por hacer todo entonces claro cuando hay una derecha que tiene el poder militar a la espalda para protegerlo que se puede hacer nada, ese es el cuento.

Entrevistador: - Y a partir de eso después del golpe de Estado, todo eso que habíamos hablado los aspectos de salud, de educación sabemos que no se mantuvo, pero fue un decaimiento constante usted nos comentaba que el hospital, el cesfam se fue cerrando (...)

Entrevistado:- Claro, lo que era el consultorio de Ferrocarriles en la medida de que fue mermando la cantidad de personas no se justificaba, entonces si yo mato a tres o cuatro que están comiendo bueno me ahorro esa comida si fue muy simple y así pu, pero por ejemplo en vivienda el año 70 empezó la construcción de LAN C por Colón el año 72 cuando me pagan ese retroactivo yo fui al SERVIU-CORVI y dije bueno yo necesito un departamento acá está mi libreta y yo antes le había colocado lo que me faltaba (...)

Entrevistador: - ¿En resumen, con qué es lo que se queda como experiencia personal en su paso por Ferrocarriles?

Entrevistado:- Me gustaba la mecánica a mí, los fierros aprendí a soldar, a mi como me gustaba Ferrocarriles y como nací de hijo de ferroviario, en un pueblo ferroviario San Rosendo eran los pillos de ferrocarriles, entonces ser ferroviario

donde todo funcionaba alrededor de Ferrocarriles el 90% eran ferroviario el 10% eran comerciantes habían banco, había impuesto internos, era una ciudad chiquita pero grande, entonces para mí fue beneficioso entrar a Ferrocarriles, aprendí, conocí gente, me case estando en Ferrocarriles, 2 hijos espectaculares, entonces yo agradecido de Ferrocarriles más allá de que me hayan pagado mi fuerza y mi trabajo pero yo soy un agradecido (...) si uno se identifica como ferroviario, la carga se la adueñaron las papeleras gracias a pinocho que es lo que pasa, con eso el transporte de carga ya no se hace para acarrear trigo o alimento está exclusivamente para las papeleras y eso tiene el Ferrocarriles de Valparaíso a Valdivia, la plata está en la carga.

Yo creo que Ferrocarriles, no sé cuáles fueron los ítems, el gobierno le corto toda la ayuda posible a EFE y se mantuvo logro acaparar para si el transporte público pero el transporte público fue solamente con automotores nuevos, porque no se reparó ningún coche de los que habían antes, habían unos coches maravillosos fabricados en Alemania antes de la guerra estaban aquí, estaban espectaculares para repararles trajeron coches de Estados Unidos, unos tremendos carros pero todo eso al no haber hartos personal para hacerle mantención se quedaron generalmente están en San Eugenio y yo creo que logró sobrevivir EFE porque harta gente lo siguió prefiriendo acá en la región. Desmantelaron todos los ramales Chillán- Concepción vía Tomé, de Concepción a Curanilahue, Laraquete, Santa Fe-Los Ángeles, Coigüe-Nacimiento. Ahora el gran problema con esto es recuperar los espacios que tenía Ferrocarriles, no hay rieles, no hay durmientes, entonces ese es el problema que tiene de que cuesta muy caro, porque hay que recomponer las vías para una velocidad de 200 km/hr. La empresa la ocuparon para cualquier cosa, ahora cuando hubo el conflicto para el '78 todavía yo estaba ahí en Ferrocarriles y veníamos aquí donde está Salazar Israel a la bodega atrás, harta líneas que habían ahí nosotros llegábamos a armar trenes carros rejas que se llamaban una parte bloqueaban arriba traía rejas para los caballos, porque el regimiento llevó todos los caballos que tenía aquí a Puerto Montt 30 carros nosotros los dejábamos listos en la tarde y después en la tarde venía hacerse cargo el regimiento del tren que estaba listo ahí y nosotros los hacíamos -está listo- -no nos vamos a caer-, entonces porque

en la noche llegaban, nos contaban a mí los otros cabros que estaba en la noche a cargar los caballos los militares, ese era un problema que había en argentina entonces que lo que hacían en Pto Montt descargaban los caballos y en barcos los llevaban a la Patagonia para la Isla Beagle y los otros carros cargaban tanques en la noche si no los veía nadie (...) y de aquí llevaban otros elementos, los llevaban a Puerto Montt los otros tanques más pesados los llevaban directo a Talcahuano y cargaban los barcos.

Entrevistador: - Con esto damos por terminada nuestra entrevista. Muchas gracias por su tiempo y disposición para conversar sobre su experiencia.

Entrevista José Cofré

Entrevistador: - ¿Su nombre cuál es?

Entrevistado: - José Cofré.

Entrevistador: - ¿Su edad?

Entrevistado: - 74 años.

Entrevistador: - ¿En qué año usted entró a la Empresa de Ferrocarriles del Estado?

Entrevistado: - 1972.

Entrevistador: - ¿Y qué cargo desempeñaba usted?

Entrevistado: - Yo era caldeador palanqueo, armador de trenes en todo ese periodo.

Entrevistador: - ¿Y esa función que tenía usted correspondía a un área de la empresa?

Entrevistado: - Tráfico, todo el tráfico de la empresa.

Entrevistador: - ¿Cuántos años usted trabajó en la empresa?

Entrevistado: - 23 años.

Entrevistador: - ¿Usted cómo entró a la empresa? ¿Por qué entró a la empresa primero que todo?

Entrevistado:- Bueno entre porque yo estaba casado, quería asegurar mi bienestar a mi hijo a mi familia, y en esos años la empresa me decían que estaba buena, que era buena y bueno yo estuve un año y en el año que estuve me di cuenta que sí que era buena la empresa hasta que llegó el golpe de Estado y ahí se echó a perder, porque ahí se le quitaron beneficios nos quitaron la asignación de riego a nosotros, trabajábamos yo trabajaba en tráfico y peligrosísimo el trabajo, había que andar entre medio de los carros, arriba de los carros, cortando, armando trenes, es una pega muy difícil, o sea es complicada hay que andar con mucha cautela porque muchos compañeros, un accidente laboral significaba una pierna menos un brazo menos o la muerte lo que varios compañeros sufrieron, pasaron por eso.

Entrevistador: - ¿Usted cómo entra a la empresa, tuvo que dar alguna prueba?

Entrevistado: - Si, un psicotécnico y tener en ese tiempo se necesitaba el certificado de preparatoria yo lo tenía, y ahí me metieron a tráfico al tiro a trabajar.

Entrevistador: - ¿Usted no tenía estudios superiores al momento de entrar?

Entrevistado: - No, solo tenía curso de capacidades de lo esto en mueblista en construcción, en la Universidad obrera en esos años que fue, tenía 16 años 17 años.

Entrevistador: - Y una vez que usted entra a la empresa, ¿Cómo lo reciben, ¿cómo era la relación entre los pares?

Entrevistado: - Buena, hartito compañerismo era buena, nos cuidábamos, o sea, por el hecho que nosotros trabajábamos donde trabajábamos, como el trabajo era peligroso, tenía que cuidarnos ambos trabajábamos 3-4 en maniobra y teníamos que cuidarnos unos con otros, teníamos que andar protegiéndonos y a las finales uno queda como familia cuando uno sale, todavía tengo contacto

con mis compañeros y nos saludábamos para mi cumpleaños como cinco compañeros.

Entrevistador: - ¿Y en cuanto a la educación?, porque una de las cosas que estamos investigando de la empresa es como se preparaban los trabajadores porque no tan solamente era una cosa trabajar y trabajar nomás, sino que había una preparación educativa dentro de la empresa.

Entrevistado:- Para nosotros para trabajar en tráfico nos mandaban a curso, que esos tenían un curso de para poder trabajar en tráfico, teníamos un curso y el que no tenía el curso no podía trabajar, porque lo que se pretendía que la empresa era lo más seguro darle seguridad a los pasajeros , a los trenes, así que cada dos años nos mandaban a cursos y todo firmado por los gerentes, así que era bueno porque uno sabía lo que estaba haciendo porque nos especializaban para esto.

Entrevistador: - ¿Y usted sentía que las personas que se iban especializando más les tenían más confianza por ejemplo los jefes?

Si pu porque los jefes, nosotros trabajábamos en el patio y ellos trabajan en la oficina, todo lo comunicaba por teléfono, viene un tren de Concepción por ejemplo línea tanto y nada más, de ahí dependía de uno, uno tenía que ir a arreglar los cambios, preparar la ruta y darle la entrada hasta que entraba el tren y obviamente cuando salía allá era igual. Esa era la especialidad del cambiador y todos los que trabajábamos en tráfico teníamos esa responsabilidad, por eso que el ferrocarril era seguro para todo. Como se trabajaba con el mismo maquinista para darle la salida al tren, tenía que ir con un día libre un papelito amarillo que lo veía libre, el con precaución era naranja y cuando era con peligro era rojo y todas esas cosas y todos nos involucramos. Para el curso habían maquinistas, iban empleados, los que trabajaban con nosotros, la jefatura, todos iban al curso, éramos uno, un curso así que a todos nos enseñaban lo que se tenía que hacer, por ejemplo que venía un tren de concepción a Talcahuano, qué es lo que tenía que hacer ahí, ahí éramos una autoridad nosotros y algunos paraban las maniobras, se paraban las maniobras hasta que el tren entrara y entró el tren, la última casita uno le tenía que dar el número al movilizador, ya

casita tanto, número 50 por decir, y ahí se siguen las maniobras, esa era la actividad del cambiador, era muy bonito el trabajo de primera me costó porque yo tenía siempre este rubro (mueblería) entré tenía como 17 años cuando entre a la empresa, entonces habían viejitos, me costó pero después ya me encariñe con ella y hasta que Salí para los 23 años, ahí nos indemnizaron porque la empresa la vendieron y quedamos los que nos ofrecieron para irnos para afuera y ahí yo ya tenía 25 de servicio y en esos 25 años de servicio yo tenía 23 años pero como yo ingrese a tráfico de un principio y que trabajaban en tráfico le abonaban un año, entonces yo salí con 27 años.

Entrevistador: - Usted me decía que cuando entró a la empresa, decía que la empresa era buena, que era bien catalogada por la estabilidad económica, ¿Qué decía la gente, a sociedad por ejemplo de un trabajador ferroviario o de la misma empresa?

Entrevistado:- Eran bien considerados, estábamos bien remunerados, tanto la gente decía él que era ferroviario era una persona estabilizada, tenía crédito en todas partes, el que no tenía pega en esos año tenía que tener como dos tres avales, ahí año después uno iba, presentaba la ficha de pago nomas, entonces tenía chipe libre donde iba, yo lo pase bien, trabajé como buen compañero que todavía estamos porque tenemos una mutual ferroviaria y ahí nos encontramos, yo hace tiempo no me veo con ellos porque como me vine el año pasado aquí nomas porque estaba en Quilpué.

Entrevistador: - ¿Y allí también habían trabajadores ferroviarios?

Entrevistado: - En Valparaíso había, pero a mí no me quedaba tiempo porque yo siempre he trabajado en esto (muebles). Ahora estoy aquí reducido chiquitito, pero allá tenía tremendo taller...

Entrevistador: - En cuanto a los beneficios que usted tenía como trabajador porque ¿Usted entró siendo parte de la empresa o entro como contratista?

Entrevistado: - No, trabajé como obrero nomas.

Entrevistador: - ¿Para la empresa o para otra empresa?

Entrevistado: - Bueno, estuve ocasional como 6 meses y de ahí me contrataron.

Entrevistador: - ¿Pero eso fue por política de Estado que contrataron a las personas?

Entrevistado: - No, fue por política, porque en el gobierno de Allende todos los ocasionales que estaban anteriormente no los contratan, había compañeros que tenían 14-12 años y después los contrataban, en el año 72 por ahí por fines del 72 por ahí nos contrataron a toda esa gente.

Entrevistador: - ¿Y cómo alrededor de cuántas personas fueron, tiene una cifra?

Entrevistador:- Yo creo que serían entre Talcahuano y Concepción seríamos 300, porque había harta gente, toda la gente estaba a contrata y yo estuve felizmente 6 meses cuando me contrataron y contento, porque imagínese ya los aguilandos todas esas cosas nos la pagaba la empresa y antes no nos pagaban los contratistas y si querían nos pagaban o sino no, así estaba la cosa, felizmente como estuve 23 años trabajando, estuve bien y tenía que aguantarlo por la familia, tenía cuatro niños chicos entonces tenía que aguantarme no más.

Entrevistador: - Entonces ahí pasó a tener beneficios.

Entrevistado: - En salud, en los pases para viajar libre, pase libre mis hijos también todos y eso no tenía cuando estaba ocasional todos ocasionales cuando trabajaron 12 años esos no tenían pase, después les dieron todos los pases, todos los beneficios.

Entrevistador: - ¿Y usted en qué parte trabajo físicamente?

Entrevistado: - Talcahuano, empecé ahí y terminé ahí.

Entrevistador: - ¿Pero en distintos tramos de Talcahuano?

Entrevistado: - No, Talcahuano es uno solo y el Arenal.

Entrevistador: - ¿En la estación Arenal?

Entrevistado: - Estación Arenal, porque ahí trabajábamos nosotros. Lo que hacíamos nosotros íbamos a la empresa al puerto por ejemplo, íbamos a armar el tren que en esos años llegaban nocturnos el Valdiviano que salía, se armaban en la noche y nosotros en el turno de la noche iba a armarlo y hacíamos las

maniobras, íbamos a dejar equipos a Huachipato, carros que le decimos equipo nosotros, carros, sacamos carros, cargábamos carros, armábamos trenes el Arenal, porque ahí se acabó también la estación del puerto, en ese periodo y eliminaron la estación del puerto.

Entrevistador: - ¿Eso en qué año fue?

Entrevistador: - No recuerdo fíjese, pero tuvo que haber sido fue después del gobierno, por el 75-76 no recuerdo bien la fecha, pero ahí se acabó y ahí mandaron a todos los de Talcahuano, la gente que estaba en Talcahuano a Arenal y ese era el terminal el punto del terminal.

Entrevistador: - ¿Antes el terminal era el puerto?

Entrevistado: - Antes el terminal era el puerto y ahí quedó el terminal después el Arenal, y ahí íbamos a hacer maniobras al puerto, a hacer maniobras en ese tiempo en ese tiempo estaba la aduana, el frigorífico que había que entrarle carros sacarle carros con mercadería, Huachipato, INCHALAM, san Vicente, todo eso se vendía todavía lo atienden.

Entrevistador: - Pero ya no es la empresa de Ferrocarriles.

Entrevistado:- No, ahora es particular, claro porque toda la carga la vendieron quedó una parte, la parte pasajero quedó para la empresa que no se vendió, lo demás todo lo que es carga lo vendieron y ahí a nosotros de la noche a la mañana nos sacaron de Talcahuano y nos mandaron a todos a Concepción a esperar los que tenían el tiempo y los que no ahí se les dio se empezó a darle facilidades a los que querían renunciar se le pagaban 6 meses con goce de sueldo el que quería y renunciaba se le pagaba el desahucio más los 6 meses sin trabajar pasaron como tres meses le ofrecieron un año, le ofrecían a todos nosotros el que quería irse le pagaban el desahucio más un año sin trabajar goce de sueldo y ahí gente que agarró y otros no, y después le ofrecieron un año... 18 meses ósea 18 meses, año y medio los que querían irse sin trabajar se les pagaba mensualmente un mes hasta llegar al año y medio y se les cortaba, yo me quede hasta el final porque no sabíamos que iba a pasar con nosotros yo dije total lo que sea nomás y ahí después dijeron que los que tenían 25 años de servicio se podían ir indemnizados y yo tenía 23 años y después salió que los

que trabajaban en tráfico se les reconocía un año cada cinco años y yo tenía 23 años, me reconocieron cuatro años de los 23 hice 27 y ahí me fui indemnizado a los 50 años. hasta que pasó, pero ahí deje de ser ferroviario, porque si me hubiese quedado ahí hubiese ido jubilado por ferrocarriles entonces ahí uno pierde todo pierde los pases, todas las regalías que tenía la empresa uno la pierde, porque uno renuncia.

Entrevistador: - Pero si uno sale jubilado mantenía los beneficios.

Entrevistado: - Los jubilados si, ahora no se si bueno ahora no hay ni tren así que no y ahora están entrando son particulares.

Entrevistador: - Bueno, usted me decía que entró en el año 1972, y bueno usted en esa época en ese entonces ya había una crisis marcada dentro del país, ¿Y cómo usted veía esa crisis dentro de la empresa? Por ejemplo, en cuanto a las conversaciones con los trabajadores, con los mismos maquinistas

Entrevistado: - ¿Después o antes?

Entrevistador: - En el mismo año 1972

Entrevistado:- No, es que nadie se esperaba el golpe, y después que hubo el golpe de Estado ya hubieron varios compañeros que desaparecieron, y de ahí no se hablaba más porque nosotros no podíamos hablar nada y comentar que lo agarraban, se lo llevaban y lo torturaban no se o que yo tuve o sea después tuve compañeros que los torturaron, a dos compañeros y a uno que lo tenían en el Estadio Regional si lo habían dado por muerto, por eso lo tiraron para afuera y sobrevivió.

Entrevistador: - Una consulta. ¿Usted no tiene contacto con ellos hoy en día?

Entrevistado: - No, ya como ocho años que me fui.

Entrevistador: - ¿Y no se acuerda de los nombres tampoco?

Entrevistado: - Si me acuerdo.

Entrevistador: - ¿Me los puede decir por favor?

Entrevistado: - De uno si... Clifford era uno, no me acuerdo el otro apellido

Entrevistador: - ¿Y el nombre no se acuerda?

Entrevistado:- No, Clifford nomás le decíamos, del otro no me acuerdo del nombre de mi otro compañero que con él trabajé yo y no se podía comentar nada sobre el gobierno, porque andábamos con un milico que lo que era marino en las máquinas en cada locomotora, nosotros andábamos habían dos tres locomotoras en Talcahuano, una a vapor y otra que se trabajaba petrolera y en cada locomotora o máquina estaba el maquinista, el ayudante y nosotros que era el armador y el palanquero éramos cuatro en cada máquina, antes éramos más pero después los eliminaron esos antes andábamos en cada maniobra andábamos como andaba un palanquero, un armador y lo otro que le llamamos lorito, andaban tres o cuatro y después quedaron dos nomás y ahí no se podía comentar nada porque en la locomotora arriba andaba ahí andaba un milico con su metralleta parada las ocho horas, no podíamos comentar nada y eso harto tiempo duró por años.

Entrevistador: - ¿Usted cuando entro a la empresa cómo era la organización política? ¿Cómo la veía siendo que usted nunca participó políticamente hablando dentro de la empresa? ¿Pero cómo veía usted la organización política en ese periodo 1972-1973 antes del golpe?

Entrevistado:- Si, habían buenos dirigentes políticos y todavía lo hay, incluso por eso los dirigentes ganaron la que nos fuéramos indemnizados, como nos estaban echando a todos entonces llegaron a Santiago a un congreso incluso venían a la sede social a pedir los votos los candidatos, los senadores nos decían ustedes no sé cómo no les sacan la ley, porque la ley no se si ando trayendo una ficha de ley yo en esos años, siempre me guardo una, debe estar hecha tira ahí y como los pillaron dicen ustedes porque eran buenos dirigentes. Ferrocarriles se destacaba por eso, tal como lo dice usted el gobierno no nos quería a nosotros porque todo los trataban como comunistas, nosotros éramos eran todos los ferroviarios los tenían considerados como comunista, porque como yo entre en el año 1972 pensaba que los ferroviarios eran comunistas, pero yo no, el gobierno era el que era socialista en ese periodo. Esa es la ley de indemnización ve 19170 y ese era de mayo y me duro hasta, esta era la última ya termino de beneficio hasta el 30 de junio de 2010 ese fue el último. Esa fue la ley que

sacaron que favoreció que salimos indemnizados y eso lo han querido sacar esa ley los portuarios, bueno en varias empresas, pero nadie ha logrado sacar esta ley.

Entrevistador: - Usted trabajaba en Talcahuano cierto y me decía que existía una buena comunicación, un buen trabajo en cuanto a la preparación que tenían ustedes sobre si venía un tren con pasajeros.

Entrevistado:- Nos preparaban para eso, igual que uno, a usted para conducir un vehículo tiene que sacar un carnet cada 5 año 6 años depende, lo mismo nos servía a nosotros ese carnet nos sirve como digamos, es como la licencia para trabajar porque los que no tenían eso no trabajaban, era obligación para dar vuelta un cambio, nadie por ejemplo usted ven donde la está estación ahí hay varios cambios, las paletas las conoce esas que se dan vuelta, hay 20-30 paletas para distintos cambios pero nadie da vuelta el cambio si no está autorizado el cambiador, tiene un sector y nadie le da vuelta el cambio ni el que está trabajando el que yo tengo ese momento, yo no puedo venir a concepción por ejemplo, bajarme dar vuelta el cambio.

Entrevistador: - Cada palanquero tenía su territorio.

Entrevistado: - Su territorio, todo esto aquí manejo yo nomas, así que el cambiador puede dar vuelta el cambio y si él me dice si ya o sino no, menos los particulares.

Entrevistador: - Bueno, ahora vamos a entrar en los detalles, porque la investigación que estamos haciendo tiene relación con los primeros 3 años de la dictadura, 1973-1976 y a partir del mismo 11 de septiembre que se empiezan a apreciar cambios, ¿Usted trabajó para ese día?

Entrevistado:- No, yo estaba con feriado en esa fecha pero lo que me contaron mis compañeros, ellos trabajaron y llegaron ese día en la mañana y llegaron los milicos, los marinos no se, habían marinos en Talcahuano ya, dijeron este es un golpe de Estado, así que aquí todos al pared, manos arriba -y aquí pasó esto- esto golpe de estado el que no está de acuerdo que levante la manos nomas y quién le iba a decir yo no estoy de acuerdo así que de aquí para adelante va a gobernar este caballero y se hace lo que él dicta nomás. Y como le digo, bueno

nosotros estuvimos tranquilos porque incluso en el toque de queda nosotros trabajábamos en la noche íbamos armar tren teníamos que andar a la intemperie íbamos a armar al puerto por ejemplo estábamos autorizados pero dentro del radio de la estación nomas, más allá no podíamos salir y trabajábamos de amanecida y ahí veíamos montón de calamidades por ahí los milicos como apaleaban a compadres que pasaban no respetaban el toque de queda y uno mismo iba de repente iba a dar vuelta un cambio me agachaba sacar un pasador para sacar un candado y sacaba el pasador para el cambio y me daba vuelta y el milico estaba al frente mío y chuta en esas condiciones trabajábamos.

Entrevistador: - ¿Usted cuando llega qué día llegó a trabajar?

Entrevistado: - Yo llegue septiembre, yo creo que llegue en octubre a trabajar.

Entrevistador: - ¿Y cómo vio usted la empresa, el cambio en los trabajadores?

Entrevistado:- Todos asustados, todos trabajábamos asustados porque todos ya no era nadie podía hablar de política y además andaba un militar arriba controlando el otro estaba en la esquina en la estación a 50 metros por allá había uno por allá había otro, entonces uno se sentía presionado ahí porque nadie donde miraba andaban militares con metralleta hasta que nos acostumbramos y pasaron los años y ya se fue eliminando de a poco, pero como se dice que había que obedecer nomas y el que no era el toque de queda decía que era a las 12 de la noche y no lo cumple está cometiendo infracción por eso andaban los militares con camionetas en las calles, cuidando.

Entrevistador: - ¿Y bueno allá en el área, principalmente los militares o los marinos allá en Talcahuano en su zona de trabajo?

Entrevistado: - Allá son marinos, son infantes de marina los que llegaron allá, pero es que uno les dice milicos a todos.

Entrevistador: - ¿Usted cómo experiencia personal nunca tuvo un altercado con algún militar que estuviera en su zona de trabajo?

Entrevistado: - No, porque había que respetarlos nomas esa era la orden, había que respetar incluso yo tenía hijos tenía un hijo que él era también infante de marina en ese tiempo...

Entrevistador: - Bueno, esas son cosas que ocurrieron en cuanto a lo político, en este caso en relación a la dictadura que afectó a trabajadores, pero en cuanto a la organización de la empresa, como y las funciones que tenía la empresa también, porque tenemos sabido que cumple un rol social y un rol económico, usted más que nada veía o en su experiencia en fue en su trabajo de transporte de carga eso es lo que más veía usted.

Entrevistado: - Si, ese era mi rubro.

Entrevistador: - ¿Qué cambios tuvieron después del once de septiembre hasta la fecha 1976? ¿Cuáles fueron los primeros cambios que se hicieron en la empresa y cómo lo notó usted en cuanto al trabajo con las diferentes industrias si es que se fue disminuyendo el trabajo?

Entrevistado: - No, había movimiento, es que ahí en Talcahuano la empresa seguía continuaba igual nomás, se le hacía por ejemplo que había que sacar 40 carros a Huachipato todos los días, se sacaban los 40 carros 20 carros INCHALAM si había que sacarle carros había que sacarle 4 o 5 vagones se le sacaban entonces, pero era continuo era de todo el periodo yo no vi bajar eso.

Entrevistador: - Hasta que después se metieron las empresas privadas.

Entrevistado: - Claro, pero después nosotros no se notó mucho porque uno nosotros íbamos a recolectar equipos nomas a dejar carros a buscar no nos metíamos en cuanto a venta en esas cosas, no teníamos personal.

Entrevistador: - Entonces a escala de trabajo si usted sacaba una cantidad de carros eso siempre se mantuvo constante.

Entrevistado: - Siempre se mantuvo constante, ahora veo que ha bajado, que ha bajado más.

Entrevistador: - Una cosa que se me olvido preguntarle, antes del golpe de Estado usted entró en septiembre y justo empezó el paro de camioneros, ¿Usted cómo veía que trabajaban en vías y obras? Porque nosotros vimos que existían tensiones en la empresa para desabastecer al país.

Entrevistado: - Eso fue antes del golpe.

Entrevistador: ¿Usted nunca le tocó experimentar algo parecido?

Entrevistado: - No, nosotros como le digo trabajábamos normal pero no hubieron atentados contra allá en Talcahuano. Lo que escuchábamos los camioneros se pararon nomás y ahí, pero o sea nosotros teníamos más carga nomas, más trabajo.

Entrevistador: - Se notaba.

Entrevistado: - Claro, si no habían camiones teníamos que Ferrocarriles apechugar como se dice.

Entrevistador: - ¿Cómo era la comunicación, ahí los jefes les decían que tenía que tener más trabajo?

Entrevistado: - No nada, ellos nos daban una pauta nomas, a cada turno al armador le dar una pauta y en la pauta de trabajo tienen que buscar ellos los empleados que se manejan en todo eso. A usted le entregan una pauta y tiene que ir a buscar a Huachipato 30 carro y la pauta con los números de los carros, dentro de las ocho horas que trabajaba uno le daba primero la planta, había que llevarle 16 carros, hay que cargar la planta entonces todo hay que sacar a INCHALAM dos tres carros, el único contacto que teníamos nosotros era con ni a veces ni lo entregaba los papeles hay un interventor y otro empleado o los mandaban a dejar a la oficina a nosotros nos daban los números de los carros a retirar y nada.

Entrevistador: - ¿Pero para esa época usted recuerda que subió la cantidad de trabajo?

Entrevistado:- Si, obviamente porque no habían y estuvo harto tiempo, yo creo que ellos prácticamente provocaron el golpe de Estado porque pararon todo chile, y eso fue una estrategia de los, que los empresarios chicos ósea los empresarios grandes de los camioneros llamaron a paro y todos los grandes empresarios dijeron y aquí nos vamos a reunir en este punto de Santiago y ahí se reunieron los camioneros y después se reunieron todos estos y los empresarios grandes que tenían 40 30 camiones, y dejan enterrados a todos los pequeños empresarios que tenían dos o tres camiones, por eso no podían

trabajar pero no porque ellos no estaban contentos con el paro querían salir a puro trabajar nomas pero por donde iban a salir si los encerraron esa fue los camioneros hicieron esa gracia, todo caso los ferrocarriles le favoreció como le digo más trabajo nomas , más carga fue como haber estado uno trabajaba.

Entrevistador: - Y en esa época bueno igual había un sentimiento de trabajar por el proyecto político del país, no se si usted escucharía ese discurso dentro de la empresa tanto políticamente porque había un proyecto político que era trabajar por el estado por el socialismo que se quería implementar no se si escucharía o más discursos de esa índole.

Entrevistado.- No, yo no me metí nunca en cosas políticas hubo siempre reuniones, porque era peligroso andar en reunión, no se podía hacer reuniones entonces uno piensa en la familia yo tenía 5 hijos si por eso me metí en la empresa a trabajar porque yo trabajaba de forma particular, tenía mi tallercito está patentado y todo pero no había pega porque en ese tiempo el que trabajaba apatronado en el periodo de Allende ganaban plata, los obreros, por decir yo tenía mi taller este era mi taller y tenía dos tres tenía un ayudante, dos maestros y había una fábrica grande en san Carlos unas tremendas fábricas entonces los maestros se fueron allá a trabajar porque, bueno ahí le pagaban tenían sindicato y yo todo los trabajos los recibía la empresa grande y yo no me llegaba nada prácticamente después me daba ganas hasta de pedirle pega allá a los compadres porque daban beneficios los trabajadores tenían sus sindicatos y todos y acá después se acabó ósea nadie hablaba de los sindicatos no había reunión nadie hablaba nada lo que decían ellos nomas.

Entrevistador:- Igual en los primeros años usted me decía que durante toda la dictadura estuvieron custodiados por militares en la empresa y empezó el proceso de racionalización de la empresa, porque por lo que he investigado dentro de lo que es prensa se hablaba de racionalizar las empresas del Estado que era el cambio económico que iba a haber en la época, y ahí se manifestaba en cuanto a la reducción de recorridos cierto, del personal también y de material de la empresa, se empieza a perder material como vio usted esos cambios

Entrevistado: - Vino una cortada de gente que fue me parece el 75 y ahí echaron a varios compañeros.

Entrevistador: - ¿No se acuerda en qué mes o fue durante el año?

Entrevistador: - Pero el 75 fue el año que echaron a varia gente.

Entrevistador: - ¿No tiene alguna cifra?

Entrevistado: - Porque todos decían que era demócratacristiano cosas así por política y ahí en ese año me acuerdo que echaron gente que despidieron.

Entrevistador: - ¿No tiene alguna cifra aproximada?

Entrevistado: - No, ahí en Talcahuano donde trabajaba yo echaron como a diez más o menos.

Entrevistador: - En su sección por lo menos en tránsito.

Entrevistado:- En tráfico ahí echaron como a 10 que trabajaban conmigo, yo me escape porque había un compañero que decía que iban viendo por abecedario y uno que era Concha lo echaron y dice que yo estaba abajito, a él lo despidieron en esa fecha el salió el 75, pero él se fue porque él era soltero, echaron a todos los solteros, supuestamente a los que pertenecían a los partidos y a los solteros.

Entrevistador: - Y desde ahí empezaron a echar gente ¿Y no cambiaba la forma del trabajo? porque cada vez fueron menos.

Entrevistado: - Éramos menos nomas, nos obligaban la pega la teníamos que hacer con menos gente nomás, éramos antes trabajábamos en las maniobras de una locomotora trabajábamos cuatro hasta cinco andábamos en esas maniobras y después al final quedamos dos nomas y había tiempo donde si no estaba la otra persona trabajaba solo, hacia toda la pega que hacían cuatro o cinco y había que hacerla nomas.

Entrevistador: - ¿Y ahí no corría riesgo de que las maniobras quedaran mal hechas?

Entrevistado:- No, porque andaban más lenta nomas, porque era lo mismo si yo iba a demorar en una maniobra nos demoramos 3 cuartos de hora,

echábamos una hora y media, trabajaba menos gente una hora y media andaba más lenta porque uno tenía que ir para allá para acá ir hacer la señal ya a veces curvas son así las líneas así en las curvas y uno tiene que ir a hacer la señal al maquinista para que lo vea y no es así ahora que trabajan el ayudante, con el maquinista y nada más. Hay que andar con el teléfono nomas oye mueve un poquito para adelante un poquito para atrás antes no andábamos con faroles con las linternas hacíamos las señales y ahí hacíamos para adelante imagínese cuarenta carros son dos cuadras más o menos y para que el maquinista lo vea por eso es que a veinte metros diez metro se ponía uno para hacer las señales y el último repetía por eso le decían el lorito, porque repetía todo lo que pasaba, porque venía de allá la señal el otro el otro hasta que para hacer un corte, cortar un carro que están enganchados lo hacía por ejemplo los carros quedan tirante así no se puede levantar porque hay que pasar un asador entonces para que el pasador está apretado y para que se suelte el pasador tenía que juntar ahí se junta y ahí queda suelto el pasador y para eso ya para atrás, uno había que ir para atrás para atrás, hasta que llegaba al maquinistas entonces el maquinista iba movía la máquina echaba marcha atrás le ponía el rojo entonces ahí el compadre se metía ahí adentro levantaba el pasador y pasaba y ahí marcha adelante entonces en ese movimiento si uno anda solo demoraba más porque si no lo veía el maquinista tenía que correrse entonces son minutos y obviamente se va a demorar más con menos gente ahora no, porque ahora échate un poquito más para atrás si un poquito para adelante (celular) otro poquito para atrás si ahora andan dos nomas y en los trenes de carga antes andaba una casita atrás y ahora anda un no sé cómo se llama un como una máquina ahí a la muela y ahí va apegado al último carro, no se ha fijado usted es como un cómo le dijera yo es una máquina así cuadrado que se pone al último acá ¿para qué va eso? porque si el tren se llega a cortar en la vía ese va a avisar altiro, va a avisar que se cortó el tren y se aplica también ahí. Entonces antes no, porque tenía que venir de la casita se cortaba el tren y obviamente el tren se aplica porque cuando se corta queda por chuchunco, queda harto lejos y ahí uno tiene que ir a levantar a buscar la muela si se cayó la muela si le robaron los pasadores para venderlos por kilos un poquito más largo y ese va ahí en el hoyo de fierro, eso se lo robaban

los locos los sacan y se desengancho el carro esa eran las maniobras que hacíamos nosotros.

Entrevistador: - ¿Y en cuanto a lo material? Usted decía que igual durante la dictadura se fue acortando todo el tema del material, los materiales de trabajo

Entrevistado: - No, si eso fue después que empezaron que eliminaran que el tren no podía pasar el tren para Santiago no podía salir de Talcahuano.

Entrevistador: - ¿Y eso en qué año fue?

Entrevistado:- Chuta, tuvo que haber sido en el 85 por ahí, y ahí tenían buses del tren de Santiago llegaba a Cabrero y ahí tenía que bajarse la gente de Cabrero y subirse al bus y el bus lo traía a la estación acá a Concepción y la gente que viajaba a Santiago tenían que tomar el bus en la estación de Concepción y hasta Cabrero eso fue porque según ellos la línea estaban malas no podían pasar trenes de pasajeros, y como si como van carros con 40 carros de fierro de Huachipato que salen todos los días y las líneas no les pasó nada y el tren de pasajeros es más liviano.

Entrevistador: - Entonces hubo una campaña o un discurso de que la calidad de ferrocarriles era mala.

Entrevistado: - Según ellos, porque para poder poner esos buses.

Entrevistado: - ¿Pero eso empezó al tiro desde el golpe de Estado?

Entrevistado:- No, si eso fue me parece que fue el 80 el 82, es un negocio que hicieron nomas pero no porque las líneas estaban malas ni nada de eso eso fue lo que paso que incluso gente toda protestaban porque antes llegaban subían en Santiago y llegaban a Concepción calentita ahí no tenían que desembarcar ahí en Cabrero y del tren y de acá viceversa de Concepción a Cabrero gente venía con guagua, es molesto cambiarse salir acá a las 10 de la noche allá en Cabrero pasaba las 12 y a esa hora mucha gente estaba calentita y bajarte a una micro y subirse al tren era molestia para el público, pero eso lo hicieron el gobierno y lo que sufrimos nosotros fue lo que nos quitó la asignación de riego, las horas que trabajaron mis compañeros también, los que tenían casa no pagaban arriendo y bueno les dijeron bueno ustedes no pagan arriendo aquí entonces

ahora -tu tení casa empresa aquí- si- vas a trabajar 12 horas cuatro horas para que pagues el arriendo.

Entrevistador: - ¿Y eso empezó después del golpe de Estado?

Entrevistado: - No eso empezó después, posteriormente se fue viendo eso

Entrevistador: - Entonces los primeros diez años no hubieron grandes cambios según usted.

Entrevistado:- Los primeros 10 años sí fue, porque estos compadres estuvieron 20 años, como de los siete años, el 75 el 78 empezaron no ve que empezaron esta cosa igual los guardias también ustedes van a trabaja trabajaban 8 horas ahora van trabajar 12 horas porque según ellos no hacían nada, según los que los guardias estaban parados nomas o sea no hacían nada no producían cosa absurda porque ellos los guardias y todos los milicos no hacen guardia igual dirían que no hacen nada, un guardia aunque diga que no hacen nada pero estar 8 horas parado o cuidando arriesgando la vida porque a muchos allá en Talcahuano sobre todo los perreros iban a robar trigo, carbón, madera, todo lo que pillaban usted sabe que todo sirve y a un compadre un pato malo agarro una tosca y le pone a un guardia en la cabeza y ahí quedo... a otro que para allá camino a Coronel para Lota allá, un guaria los patos malos ahí paraban el tren y robaban era increíble yo viaje tuve la oportunidad cuando daba reemplazo no había gente y me decía ya Cofré, tení que ir a dejar el tren allá pero es que yo trabajo acá en el patio, no es que falta gente y partía y ahí pelua la cosa por allá allá en Lota, hay una subida compadre se meten dentro entre el tren donde va la muela las uniones ahí se meten y ahí lleva dos llaves una llave de paso que pasa el aire ese aire para el freno y para el otro lado y hay unas manguera y qué pasa aquí, los compare cerraban las manguera y qué pasa ahí, el tren se apega a la rueda se aplica el tren y ahí se paraba la locomotora no es capaz de arrastrar el equipo y ahí los compadres robaban, abajo palos madera lo que fuera y ahí en unas de esas claro nosotros lo que hacíamos empezaba, teníamos que esperar que el compadre botaba todo lo que tenía que robar y después sacaban lo que tenía que sacar y ahí nosotros podíamos abrir la llave otra vez para que el tren empezaba a cargar para que hicieran y en una yo me aniñe, también con un

compadre porque puta nos estaban esperando a la vuelta para dármela y a un compañero, Cofré el mismo apellido mío a ese lo tenían sentenciado tuvieron que sacarlo de allá de guardia después estuvo trabajando de chofer del intendente de aquí del Concepción y había un guardia de Talcahuano que mató a un pato malo, puta lo querían lincharlo y después no pudo trabajar más en Talcahuano, los mismos de la libertar atrás. No si es cosa seria entonces que y así dicen que los guardias no hacían nada si es estresante la pega de guardia, pero ellos según ellos ya cuatro horas no hacen nada va a trabajar cuatro horas más.

Entrevistador: - Bueno y de su paso por la empresa ¿Con qué se queda? ¿Qué es lo que más guarda para sí del trabajo?

Entrevistado:- Bonitos recuerdos, harto compañerismo tuve la suerte que digo yo que me vine indemnizado sino hubiese que tenido que trabajar hasta los 65 años, era pesada la pega si expuesto a que uno se accidentara, si uno salía de la casa y no sabía si iba a volver o no o llegar cortado porque varios compañeros había uno que le cortó una pierna y el brazo a Manríquez y estaba yo en mi turno, otro Molina una pierna otro también no me acuerdo cual es el apellido también cortado, hay otro Molina que lo atropelló el tren salió a hacer maniobra no se fijó que el otro del equipo venia lo pescó y lo mató. La pega era muy peligrosa y por eso se nos pagaban asignación de riesgo, pero después ya se nos cortó yo estuve un par de meses agarrando eso.

Entrevistador: ¿Y eso en que año que se le cortó la asignación?

Entrevistado: - Ya que después ellos decían que estábamos en guerra se nos cortó todo eso el mismo 73-74 póngale 74 no se pagaba eso.

Entrevistador: - ¿Qué otras cosas no se empezaron a pagar?

Entrevistado:- La asignación de riego era lo más echaba de menos, que era un 40% y las cuatro horas que tenían que trabajar los que tengan casa, yo felizmente ya tenía casa así que no tuve que trabajar 12 horas y los guardias lo demás no más beneficios no teníamos así que eso es todo lo que uno puede contarle... Ahí en Concepción habían dos en el patio que eran de la DINA camuflados andaban un empleado nomas con uniforme llegaban a tomar el

desayuno todos tomábamos en el grupo esperando que uno se le saliera soltara la lengua, durante el 73, eso fue al tiro después del 73 pusieron aquí en Concepción.

Entrevistador: - ¿Hubieron varios infiltrados?

Entrevistado: me parece que hubieron cuatro los que habían porque cuando salió después el si o el no, ahí los compadres los pillaron que estaban infiltrados ahí y salieron para afuera o sea muchos sabían pero nadie decía nada no podía decir oye este es de la DINA y el que sabía callaba nomas pero en ese tiempo a quién le iban a reclamar, entonces después cuando salió el SI y el NO ahí empezaron sacar la voz aquí hay de la DINA y ahí los compadres los sacaron.

Entrevistador: ¿En Talcahuano?

Entrevistado: - No, en Talcahuano no llegó ninguno, yo estuve todos los años ahí yo salí de ahí, después nadie trabajó hasta el periodo el 90 ahí el 95 recibieron más personas

Entrevistador: - Muchas gracias don José por su tiempo y disposición.

Entrevista a Jorge Concha

Entrevistador: - Primero que todo don Jorge muchas gracias por acceder a esta entrevista, es de mucha importancia para nuestra investigación.

Entrevistado: - Todo lo que sea para ayudar a la educación yo voy a estar presente ayudando.

Entrevistador: - ¿Su nombre?

Entrevistado: - Jorge Segundo Concha Garrido

Entrevistador: - ¿Su edad?

Entrevistado: - 70 años hoy en día.

Entrevistador: - ¿Años en la institución en la que trabajo y cargo que ocupó?

Entrevistado: - 5 años, partí como palanquero y llegué a armador.

Entrevistador: - ¿En qué consistía?

Entrevistado: - Palanquero tiene que estar enganchando y desenganchando los carros para los diferentes destinos y el armador es quien define que carros van a cierto destino, con una pauta que tiene los números de los carros todas las siglas que traen y él se encarga de decir esto va para acá y el palanquero hace eso y el ayudante también.

Entrevistador: - ¿Grupo familiar durante el periodo que trabajó en la empresa?

Entrevistado: - Bueno yo era soltero y vivía con mi papá y 3 hermanas y hermanos.

Entrevistador: - Bueno, esta parte tiene que ver con las relaciones internas dentro de la empresa, de lo que usted recuerda ¿Cómo era la relación afectiva de usted dentro de la empresa con sus pares colegas?

Entrevistado: - Muy buenas, no tenía problema con nadie porque independientemente de eso yo tenía un título profesional que digamos, me permitía estar bien estar haciendo trabajos a todos los colegas particularmente, por lo tanto, me llevaba muy bien y también por el tema del deporte que ha sido siempre mi pasión el box que en ese tiempo lo practicaba.

Entrevistado: - ¿Había ramas deportivas dentro de la empresa?

Entrevistado: Si, pero es como por ejemplo, estaba el Fernández Vial y estaba por el lado del box estaba Jorge Porter, que en ese tiempo entrenábamos donde estaba el antiguo teatro, que estaba al lado de la donde teníamos atención médica, el servicio sanitario que teníamos ahí, ahí estaba entonces mejor dicho frente a O'Higgins entre O'Higgins y la calle que sigue San Martín, posteriormente se trasladó el gimnasio de Jorge Porter de box, al frente de la calle entre freire y Maipú ahí estaba, y antes de ir al estadio antes de ir al teatro Prat había un ring dentro de la mastranza de Ferrocarriles cuando existía la mastranza de Ferrocarriles yo lo recuerdo que iba ahí porque yo peleaba ahí y veía para afuera.

Entrevistador: - ¿A qué edad entró usted don Jorge a Ferrocarriles?, Porque usted por lo que había mencionado anteriormente había estudiado una carrera antes de entrar.

Entrevistado: - Así es, a los 15 años fui radiotécnico yo a los 15 años estudien en la nacional school, yo fui radiotécnico a los 15 años, después obviamente tuve más cursos, llaves después cursos de diferentes preparaciones Acá en Concepción, también servicio técnico Sony diferentes instituciones, diferentes tipos para curso en ese tiempo estaba solo las caseteras, doble casetera (...) en televisión todo tipo de televisión, me lo sé de memoria, cambio de norma (...)

Entrevistador: - Y hablando justamente de ese tema, en lo que respecta a la educación que se brindaba dentro de Ferrocarriles, porque usted decía que había una parte que no eran muy letrados no eran muy educados dentro de ciertas áreas en la empresa.

Entrevistado:- Había mucha gente que por lo menos a mí me toco en Talcahuano que venía de provincia, de los campos por así decirlo y obviamente en esos tiempos no había mucha preparación, pero si daban la oportunidad de estudiar y por surgir muchos de ellos lo consiguieron, por ejemplo se estudiaba para maquinista, estudiaban se le daban esa posibilidad, teníamos también muy buen servicio médico, en Talcahuano y todos los días había un médico a las 12 y media por si había una emergencia una enfermedad, acá en Concepción con mayor razón porque aquí estaba el servicio sanitario, había atención médica y había muchos más.

Entrevistador: - En cuanto a la disciplina en el sentido de la rigurosidad de la empresa en cuanto al reglamento interno ¿Era estricto era más bien permisivo o cómo se relacionaba la empresa en ese sentido con los trabajadores? ¿Si veía una irregularidad era severo, ameritaba despido de un funcionario o trataban de tomar las cosas con mayor cautela?, ¿Cómo era en ese sentido Ferrocarriles?

Entrevistado:- De hecho a mí me tocó asistir y estar en varios accidentes que se produjeron entre Ferrocarriles y vehículos particulares, como así también atropellos así también como conductas que no eran las más apropiadas de algunos trabajadores, pero si era bien estricto y creo que se manejaba mejor el

tema, porque nosotros nos mandaban a estudiar los reglamentos internos de la empresa, cuando había un accidente venía una maquina con accidente venía con cuatro pitidos continuos esperábamos un lapsus de segundos, cuatro pitos más y todos sabíamos que había un accidente, sabíamos cuando la máquina iba a partir sabíamos todos cuando iba sucediendo.

Entrevistador: - O sea la empresa se encargaba de que manejaran muy bien el reglamento.

Entrevistado: - Y nos mandaba a Santiago a rendir exámenes, allá nos mandaban a rendir exámenes, así que era bien riguroso y realmente pienso que no tenía los adelantos que hoy en día tiene Ferrocarriles, pero se manejaba muy bien.

Entrevistador: - En cuanto a los beneficios que tenían ustedes, ¿Por trabajar en la empresa qué beneficios tenían?

Entrevistado: - Teníamos cooperativa, teníamos servicio médico, incluso casa, convenio con casa la casa de Hualpén de mi papa que esta mi hermana es un proyecto que se ganó en ese tiempo lo ganó la empresa, son pabellones y en distintas partes. Aquí atrás de la estación perales. Ferrocarriles estaba siempre se preocupada de sus funcionarios así es que tenía muy buena y de buena calidad excelente calidad porque tenía inspectores propios que si era muy buenos profesionales de todo tipo de orden porque por ejemplo en maestranza había desde el último carpintero hasta el carpintero más fino también tenía clase A1 A2 y A3, o sea podría ser de primera, pero era clase A clase B depende iban subiendo.

Entrevistador: - tenía un variopinto de funcionarios.

Entrevistado: - Claro claro, si podía llegar un profesional con un título, pero puede que el hombre no sepa nada mucho, entonces antes se manejaba de esa forma era riguroso, pero ahí están las pruebas, no fallaban las cosas. Hoy en día cambia la cosa, me da pena verlo como esta, también está por ejemplo en Ferrocarriles antes la mantención era más buena era más en los puentes no como hoy en día se caen solos, los de vía y obra se encontraban ellos y manejando encargado de mantener la vía siempre expedita cambiando ese

durmiente, cambiando rieles que se veían en mal estado, ellos se preocupan de hacer su trabajo bien, permanente gente trabajando todos los días, hoy en día no, van a la falla antes se iba a la prevención entonces se evitaban las fallas, antes era muy difícil una falla en ferrocarriles con que estaba el personal trabajando continuamente viendo eso.

Entrevistador: - Y bueno, hilando lo último lo que dijo ¿Cuál era la visión de la sociedad para la empresa, ¿cómo la veía la gente común a un trabajador ferroviario?

Entrevistado:- El trabajador ferroviario era muy respetado, así como lo fue también el huachipatino, si se veía ya en uno iba a pedir un crédito, trabajaba en Ferrocarriles y le daban crédito en todas partes, como lo es hoy en día un miembro de la armada así o de la ENAP a la cual yo soy jubilado de ahí, jubilado como profesional entonces en este momento todavía digo soy ex funcionario de la ENAP y me abrían todas las puertas, así lo era antes de Ferrocarriles, no le pedían más recomendaciones, tráigame la ficha de pago nada más que eso, así era el status que tenía Ferrocarriles era respetado.

Entrevistador: - Y desde su punto de vista ¿Cómo era la empresa? mirándola ya no como trabajador sino como un ciudadano más, ¿Cómo veía usted la empresa?

Entrevistado:- Yo la veía muy bien y también la veía con mucho futuro hoy en día puedo ver que lamentablemente como pasó ya a manos privadas, curiosamente me ha llamado siempre la atención que pasar a manos privadas lo que más dinero daba, nunca ha estado a pérdida entonces ahora y que le ha ido bien digamos o tan bien porque pasó a manos privadas completamente donde no se ha hecho mayores arreglos, andan a lo justo yo eso lo veo, yo tuve una muy buena preparación, aproveche todos los cursos que se hicieron por lo tanto puedo decir fehacientemente como se encuentran y en qué condiciones, yo veo la línea media tensión que tienen y veo que como están las mantenciones veo el tipo de máquina, conozco desde la máquina vapor que aprendí a manejarla también como también las diesel y también las eléctricas, entonces aproveche todas esas instancias afortunadamente me tocó vivir el tiempo donde ya estaba

por desaparecer las máquinas a vapor, tengo el orgullo y el honor de poder decir manejé una obviamente dentro del patio porque yo no era maquinista, pero tenía que a veces necesitábamos no habían maquinistas ahí había que mover la máquina porque había que hacer maniobra, llegaba me subía pescaba la máquina la corría unos cien metros era muy frecuente, no era el maquinista pero lo hacíamos, todos aprendimos estábamos a ese nivel aprendíamos de todo y ahora veo que esto ya cada día lo veo que va en picada para abajo e incluso los no había tanto camión y recuerdo que en ese tiempo de acuerdo a los estudios que se hacían que los mismos fletes por ejemplo había un tren que salía todos los días con fierro, el 6307 y el 7322 que en dos trenes de inmensamente largos cargados con fierros todos los días de Huachipato y después cambió llegó el otro gobierno, llegó el Señor Pinochet y no se si para pagar favores o no, pero metió camiones que salía un 15% más caro pero aun así todo hizo ese cambio perjudicando a Ferrocarriles, perjudicando directamente a Ferrocarriles.

Entrevistador: - Don Jorge, ya saliendo un poco de las relaciones internas que tenían los trabajadores con la empresa ahora nos vamos a las relaciones de la empresa con los servicios que prestaba, a que me refiero con esto, ¿Cómo eran la relación de EFE con los servicios que prestaba tanto privados, prestaba servicio a otras empresas estatales como también a particulares como con los ramales qué nos puede decir usted?

Entrevistado: - Bueno, había para cada empresa por ejemplo se le prestaba servicio a Cementos Bío Bío, otra empresa la que hacía las bolas de acero para el cobre, y San Vicente, Petrodow etc. Entonces para cada empresa tenía un interventor, porque era bastante lo que se movía en cuanto a material, tanto había que estar nosotros teníamos turno 3 turnos entrábamos 10 tardes, 10 mañana, y 10 noches y hacíamos la corta, estábamos de tarde salíamos al tiro en la mañana y en la mañana salíamos en la noche al tiro y así eran 3, entrábamos a las 11 de la noche al tiro de 11 a 7, entonces 10 tarde 10 mañana y 10 noche y eso era así sucesivamente.

Ahora sí efectivamente pero es que en ese tiempo habían ramales en donde se movía mucho la gente con sus cositas de los diferentes campos traían sus materiales que sus cosechas todo sus animalitos los vendían especialmente en

una feria que se hacía el día sábado que llegaba todo ahí, se juntaba todo eso todo desapareció tengo entendido que se hicieron levantar las líneas se terminó si se debía por el afán de terminar con esto, no sé con qué sería la finalidad pero con ese fue muriendo Ferrocarriles, que hoy en día ni siquiera le compite a las empresas de buses.

Entrevistador: - O sea la relación era buena con en tanto con la todas las empresas y había un trabajador designado.

Entrevistado: - Se llamaba interventor, esa persona estaba encargada de la relación entre la empresa y empresa privada.

Entrevistador: - Y ahora con respecto al rol social, que tenía que ver con el transporte de pasajeros, con los beneficios que traía para la población en cuanto a transporte, como para llevar cosas, ¿Cómo actuaba la empresa en cuanto a ese tema?

Entrevistado: - Era muy eficiente, porque tenía que detrás de las máquinas tenía el coche de donde traía equipaje, entonces ahí usted podría trasladar desde un piano que se yo cualquier cosa un living etc. etc., entonces llegaba usted, viajaba en primera, segunda, tercera, había tercera también, después se eliminó la tercera y quedó segunda, se eliminó por el 72.

Entrevistador: - ¿Entonces había coches de mejor calidad y eran más caros?

Entrevistado: - Claro, habían de cuero que eran primera clase y doble cierre de los vidrios, después venía segunda, también de cuero también no tan esponjoso, pero era cuero también cómodo y ya lo otro era de palo y tenía algunos ligeramente arriba una cosa más blanda de cuero, pero la pura parte, y otro tenían solamente cuero, entraba más viento se pasaba mucho.

Entrevistador: - Había diferencia entre primera clase y tercera clase.

Entrevistado: - Porque en primera y segunda había calefacción, eso era se notaba la diferencia, pero cuando se eliminó ya después en realidad primera y segunda tenía calefacción generalmente, no siempre.

Entrevistador: - Don Jorge una pregunta que se nos fue de lo de los datos de su participación ¿En donde trabajó usted en qué parte específica trabajó usted?

Entrevistado: - En transporte eso fue aquí en Talcahuano en el Arenal, en la estación Arenal.

Entrevistador: - Ahora vamos a pasar a otro bloque que tiene que ver con la relación y la organización política que tenía la empresa, cómo se organizaba políticamente con directiva, con los trabajadores, primero que todo ¿Cómo se componía la actividad sindical o como se organizaban los trabajadores?

Entrevistado:- Bueno, en Talcahuano había un sindicato digamos los representantes del sindicato ante el sindicato que estaba en Concepción digamos, habían delegados etc. etc., era bien bueno, porque hacían bastantes gestión entre eso también gestión de casa y varias cosas, todo ese tipo de gestiones la hacían Ferrocarriles en ese tiempo, estaba muy bien organizado y así que yo pienso que no se no podría hablar de las otras empresas pero sí puedo decir fehacientemente que Ferrocarriles tenía una muy buena organización.

Entrevistador: - ¿Y usted personalmente tuvo alguna participación sindical?

Entrevistado: - Así es, participé yo fui activo participante en el sindicato.

Entrevistador: - ¿Cuál era la influencia del sindicato dentro de la empresa, tenía peso, no tenía peso, eran eficientes atendían, eran atingentes a las necesidades de los trabajadores?

Entrevistado:- Si, el sindicato tenía el tremendo peso, es que antes los sindicatos todos tenían peso hoy en día no, antes si los sindicatos conseguían las cosas se movían como todo dirigente unos se movían más otros menos, pero si un dirigente era malo después no salía y a la siguiente elección tenían que correr los otros, personalmente tuve un accidente en Ferrocarriles y fui muy bien atendido, los dirigentes me atendieron muy bien e incluso me iban a trasladar a después por el pie a Cerro Barón cuando ocurrió este asunto de Pinochet pero me arregle por cuenta propia después.

Entrevistador: - Don Jorge, y la relación que tenían los trabajadores con la dirección de la empresa ¿Era algo también cercano o era algo más bien cortante? ¿Había mucha burocracia?

Entrevistado:- No había problema, cualquiera podía pedir ir a Concepción y hablar con el jefe de personal y lo atendía al tiro si estaba no había burocracia, iba andaba una hora nos conocíamos todos que éramos ene, pero nos conocíamos todos llegábamos allá jefe puedo hablar, adelante y después de ese había otro jefe más no me acuerdo como eran los cargos, entonces que tengo grabado los cargos de acá de la ENAP no sé cómo categorizarlo, pero el jefe de ese jefe de personal que había otro más que cuando uno iba y estaba desocupado lo entendía al tiro, no le decía ven mañana pasado, ellos atendían inmediatamente también, me tocó ir a Santiago muy bien atendido no tengo nada que decir, será porque yo siempre fui frontal, respetando todo mundo pero sin bajar la voz, haciéndome valer siempre fui muy bien atendido.

Entrevistador: - ¿Los trabajadores y la organización que tenían los trabajadores tenían alguna relación con la CUT en ese entonces?

Entrevistado: - Si, digamos en forma independiente si, pero cuando había que unirse para algún logro, alguna petición en apoyo si en ese aspecto, pero eran totalmente independiente, Ferrocarriles tenía su organización netamente independiente, porque era digamos un sindicato grande porque aparte ser acá Concepción tenía también Santiago.

Entrevistador: - Era una empresa nacional.

Entrevistado: - Claro, era terrible de grande y si se paraba Ferrocarriles paraba todo el país en ese tiempo, el transporte era todo por Ferrocarril, entonces paralizar era terrible peor que el paro de camioneros, desde el combustible hasta la harina trigo azúcar todo todo.

Entrevistador: - Don Jorge y con respecto a las fuerzas políticas ¿Cómo se daba? ¿Más bien hacia la izquierda, DC o igual había fuerzas de derecha dentro de la empresa?

Entrevistado: - No, si había alguna fuerza de derecha, pero en esos tiempos la democracia cristiana, yo no soy demócratacristiano, no me gusta, pero llegó a representar el 53% del electorado en esos tiempos, estaba recién naciendo la democracia cristiana por eso nació bien y después fue desperfilándose y si, el partido socialista fue siempre un partido tal vez no tan grande pero digamos tenía

una relación de su gente que la mantenía y sabía que contaba con esa gente para todos lados.

Entrevistador: - Una relación estable.

Entrevistado:- Estable, por otro lado el Partido Comunista que son muy ordenados, yo no soy comunista, ellos siempre se caracterizaban por ser muy obedientes, son muy pocos ellos pero son muy disciplinados puede que no comparta muchas cosas con ellos pero hay otras cosas que me gustan, porque entiendo que el partido comunista no tiene nada que ver con el Partido Comunista ruso ni China ni con el de Uruguay, porque cada país es diferente entonces pero eso, tampoco concuerdo con ellos que yo entiendo que las formas hay que hacerlas de a poco.

Entrevistador: - ¿Pero ¿quién tenía más peso en la empresa?

Entrevistado:- La izquierda fuertemente mucho más, porque en ese tiempo no había tanto partido como por ejemplo no estaba el PPD pero estaba la Izquierda Cristiana y él no sé qué partidos chicos, estaba el MAPU y el MAPU tenía un brazo armado que era el Lautaro y así una serie de cosas, había una serie de partidos más que después se enojaron un tipo salió un partido su partido aparte como ya conocemos algunos personajes, especialmente algunos demócratacristianos que formaban sus propios partidos como también los radicales, como también del MAPU que hicieron formaron sus propios partidos siguiendo otras líneas, en consecuencia que el hombre sabe unirse y no desunirse la unión hace la fuerza. Pero si, la izquierda era grande y por eso que después el año 75 en forma totalmente digamos violenta se dio la orden en donde había hacer expulsar dijeron cese sus funciones 12 mil, personas ni siquiera vieron hoja de vida si este era bueno o era malo, dijeron de aquí para allá y esa hoja la vi yo no el último que estaba en Talcahuano que fue para Santiago, era don José Cofré Vásquez compañero mío, yo también estaba en esa lista y yo estaba en los primeros que salían después de la lista podía haber cortado abajo no importa, quizás fue para bien porque si no no hubiese entrado a ENAP, bueno y fue así fue cortaron dos mil de un viaje. Y aquí la lista rayaron de aquí, le pusieron un como una especie de rayón rojo medio pálido estaba

rayado ahí todo para debajo de ahí para abajo nada más. Entre ellos había muchos participantes de derecha, recuerdo claramente que había un señor de las subestaciones de estaciones chicas de uno de estos pueblos que están cerca antes de llegar a Temuco un señor demasiado de derecha. pucha alegaba por todo, arreglo una plaza con fondos propios y apareció cortado, ese era el pago Claro después alegó la derecha y lo restituyeron, pero fue histórico digamos salió en el diario el VEA página abierta. Entonces no midieron nada, sino que dijeron debían eliminar de aquí para afuera y claro, indudablemente Ferrocarriles después con menos personal tuvieron que cerrar maestranzas, porque el personal se fueron paz afuera empezaron a sacar las líneas y con eso no había donde se iba a entrar si no había líneas claro, la idea era entregarle todo a los camiones, no se si para pagar favores o no pero el tema es que con mayores costos lo hicieron.

Entrevistador: - Entrando ya en materia fuertemente de la década del '70, en la elección que dieron la victoria a Allende y la UP, ¿Cuáles eran las relaciones de la empresa con la UP? Considerando tenía una fuerte masa del PS y de la izquierda en la empresa. ¿Y cuáles eran los intereses que se proyectaban hacia la empresa tomando el programa de la UP?

Entrevistado: - Primero quiero aclarar que yo no estuve en la empresa en esa fecha (...) yo llegué el '71, pero sí estaba muy relacionado porque entrenaba en ferrocarriles, mi papá fue ex funcionario, trabaja en ese tiempo en Ferrocarriles, estaba relacionado y vivía en la población ferroviaria, todos ferroviarios, no había nada que no se supiera. Entonces estábamos viviendo la realidad que estaba viviendo Ferrocarriles, entonces era como si estuviera trabajando en Ferrocarriles, pero claro yo veía todo lo que se venía.

Entrevistador: - ¿La UP como acogió a la empresa?, ¿Tenía proyecciones con la empresa, ¿cómo en su programa de gobierno estaba considerada?

Entrevistado: - Bueno Salvador Allende era socialista (...) De lo que yo conocí acá en Talcahuano y parte Concepción socialista. Era mucho, y también había fuertemente partido DC que en ese tiempo nos uníamos para algunas cosas, no había nada siempre como maneja la DC hasta hoy en día entonces pero si

también pasaba más uno parecido a lo que pasaba con el Partido Radical, entonces pero sí, como Unidad Popular donde estábamos todos íbamos todos, ahí había que hacer un paro parábamos todos, había que hacer esto se hacía, había más organización en ese tiempo, tengo que reconocer que había mucha ignorancia también porque habían algunos perdón (...) es que no se si decirlo, porque la verdad es que cuando personas que no tenían idea a qué iban, uno tiene que saber a qué va. Entiendo que el trabajador creo que fue un error darle atribuciones que se manejara solo, el trabajador está acostumbrado a que debe tener un jefe porque solo no avanza, lo comprobé también cuando en mi rubro en ENAP me tocó dirigir personas, y a confiar en ellos me pagaron mal, estuve que estar encima de ellos y picaneando, entonces me di cuenta de que fue el error de Salvador Allende, a mi modo de ver las cosas darle que se manejaran solos porque osino “no es que voy a ir yo, este no va a trabajar tampoco va a trabajar este otro” y claro de todos los errores se pagan caros y pero eso pasó, hubo un desorden en ese aspecto, no estábamos preparados quizás ahí fallamos llegamos, la parte organizativa de los partidos políticos se me ocurre no se pero como empresa se manejaba bien.

Entrevistador: - ¿Uno se reconocía militante dentro de la empresa?

Entrevistado: - Si, es que no había miedo de nada no había miedo en la gente, hoy en día está más reacia porque, o sea, si mañana o pasado puede haber cualquier cosa y eso le puede costar la vida, entonces hoy en día, aunque este viejo ya no es lo mismo, hoy en día uno puede esperar cualquier cosa.

Entrevistador: - ¿La figura de Allende don Jorge dentro de la empresa como se veía?

Entrevistado: - Muy bien muy bien.

Entrevistador: - ¿Con la llegada de la UP en este caso la empresa se veía más beneficiada?

Entrevistado: - Más beneficiada totalmente más beneficiada, yo personalmente tuve ene cantidad de cosas, se preocupaban no puedo decir los jefes se arreglaron eso sería falso.

Entrevistador: - ¿Y personalmente la figura de Salvador Allende para usted?

Entrevistado: - Para mí lo comparo con los mayores estadistas del mundo, porque tenemos algo que ver, no se si ustedes supieron que lo aplaudieron 15 minutos de pie en las Naciones Unidas, yo tengo ese disco donde lo aplaudieron 15 minutos y nadie le preparó el discurso, él lo improvisó como improvisaba todos los discursos, no tenía la persona atrás que le preparaba los discursos. Es que veía la realidad el hombre, estudiaba mucho, entonces decía malamente podrían decir no lo he escuchado nunca que este robo esto se sabe hoy en que esto hizo esto no, porque Salvador Allende tenía plata, el no necesitaba plata y era médico, no necesitaba plata entonces a lo mejor se equivocó en una cosas pero si no es dios, cuando uno se equivoca los amigos tienen la obligación de corregirte pero en buena forma, la crítica tiene que ser constructiva y no destructiva. También hubo algunos personajes que se arrancaron con los carros y eso hizo que se desorganiza más el sistema que estaba llevando Salvador Allende, que lo trataban de luchar contra la plata, que por un lado estaban pagando para desorganizar todo.

Entrevistador: - ¿Cuál era la relación que se tenía con la oposición en ese entonces? ya como empresa teniendo en cuenta que hubo un boicot hacia Ferrocarriles

Entrevistado: - Se veía directamente, porque cualquier cosa que se hiciese se iba a notar, porque había una muy buena organización en todo sentido, no política sino como trabajadores, entonces cualquier cosa que se hiciera se iba a saber inmediatamente, pero si se sabía que se estaba tramando algo y por eso fue tramado desde mucho tiempo. Esto lo empezaron a trabajar desde que asumió Allende, la historia lo dice, desde que asumió Allende desde que le entregaron la banda y la CIA empezó a contactar con algunas personas de ese entonces y empezaron a socavar y lograr lo que querían.

Entrevistador: - ¿Atentados dentro de la empresa no se vieron durante esos años?

Entrevistado: Si, lo que pasa es que están consciente que un atentado ocasionaba perdida esa pérdida iba a recaer en nosotros porque nosotros cuidamos la empresa porque la que nos daba el pan diario y eso a todo nivel.

Entrevistador: Había un resguardo del trabajador hacia la empresa.

Entrevistado: - Claro, entonces ellos hacían otra cosa porque todos ganábamos plata porque teníamos nuestro prestigio no era como hoy en día además que noto que la gente cambió mucho después del golpe, antes la gente no era así como ahora antes, había más amabilidad se preocupaba de que la gente estuviera bien, se saludaba cordialmente ahora se ha ido a la cresta, antes no.

Entrevistador: - Un cambio de personalidad.

Entrevistado: - En todo sentido, porque la gente ya mira todo con desconfianza, como hubieron muchas traiciones cualquiera acusaba le ponía la chapa de comunista o de marista, le botaban papeles ahí mismo venía otro y lo llevaban nomas, otros aparecían otros no, todavía hay unos que no aparecen, entonces siguieron unos tiempos de terrible terror por lo tanto cambió todo.

Entrevistador: - ¿Y de qué manera se perjudicó la empresa, hubo actos en donde se perjudicaba la empresa de Ferrocarriles?

Entrevistado: - Bueno, los actos que considero yo que cuando por ejemplo no empezaron a prestar los servicios de Ferrocarriles, empezaron a meter camiones para Huachipato, empezaron a meter camiones para INCHALAM, pero eso fue después al golpe de Estado y previo no, había algunos de repente, pero, el sindicato era fuerte, pararon muchas cosas, pero el sindicato era fuerte. Entonces cuando no había más que en ese tiempo le voy a contar que los sindicatos en sí eran muy fuertes muy fuerte.

Tengo que reconocer que Pinochet era muy buen militar, porque lo que hizo fue en todas las empresas a las 6 de la mañana atacar oficinas de las empresas con sus sindicatos, no los dejó salir a ninguna parte ya que la gente lograra salir a las calles hubiera sido otro cuento, entonces él fue bien estratega y nos pilló a

todos en los trabajos y en las casas a las seis de la mañana estaban en las empresas, ya tenía todo el agente detenido y los otros que estaban arrancando de aquí para allá los estaban vigilando, en las casa lo pillaban, en la calle los baleaban, entonces fue algo bien estratégico, porque porque tenía que cortarle las alas, partir por los sindicatos que tenían el poder, si logran salir los sindicatos a la calle quedaba la crema, la matanza habría sido terrible eso que habían armas eso es mentira yo lo he visto personalmente (...)

Entrevistador: - Dentro del año 1973 previo al golpe de Estado ¿Cómo era el ambiente dentro de la empresa se, rumoreaba, se sabía que se iba a hacer un golpe de Estado?

Entrevistado:- Antes que eso, nos puso sobre aviso pero claro eso fue un pre atentado cierto el “Tacnazo” y claro ellos no cometieron los errores por eso digo son buenos estrategias entonces qué es lo que hicieron, porque el que salvó la situación fue el general Prats, salió para la calle y abolió todo lo demás y le puso cierre, otro tipo de equipo salieron, ellos andaban con una cuestión aquí y ellos salieron con otro asunto, entonces todos se reconocían para no matarse entre sí entonces salían a la calle y empezaron en tres tiempos paro el tacnazo, pero después días antes la guardia personal de Allende dijo en ese tiempo cuando fue el tacnazo dijo en ese tiempo fue histórico “la guardia muere pero no se rinde mierda”, fue famoso eso fue famoso, en todas partes del mundo se escuchó eso, que es lo que hicieron para el 73 los que estaban encargados de proteger al presidente se dieron vuelta, recibieron la orden de darse vuelta entonces (...) ellos estaban siempre con carabineros cuidando al presidente ellos en esa oportunidad protegieron la moneda y se enfrentaron con los tanques y también tenían armas pesadas, entonces y ahí fue cuando dijeron “la guardia muere pero no se rinde mierda”, eso no pasó nada después para el 73 la guardia no, unos que conocían sabían cómo era se empezaron a retirar solitos y otros se fueron en contra, mucha muerte entre ellos mismos también muchas muertes que no obedecían mataban altiro.

Entrevistador: - ¿Y en la empresa como se vivió ese año?

Entrevistador: - Bueno, yo había tenido un accidente en junio y ya estaba trabajando, cojeaba, pero trabajando. La noche antes de eso llegaron los milicos los marinos en fin yo andaba con mi farola buscando viendo los estaba como cambiador, entonces recibía la llamada del tren ya la máquina va allá para acá, para todas partes, -desocúpame esas líneas que voy a traer un tren de carga-, de pasajeros tenía que andar moviendo todo eso, entonces de repente venían ellos muchas veces me decían -¡Pare!-yo no los pescaba, porque nosotros a amen de eso teníamos una protección-mando, que cualquier cosa llamábamos allá, llamábamos a comando -nos están molestando-

En un tiempo entre ellos se pateaban y estaban siempre curaos, tenían un desorden, un caos total. Andaban siempre curaos por ahí, nos confidenciaban, algunos carabineros con los cuales pude tener acceso que en las noches cuando iban a salir a casas, a hacer daños en las casas, algunos como humanos estaban obligados, tomaban cacharras de aguardiente, llegaban a las casas pateaban a la gente, los pateaban los mataban.

Entrevistador: - ¿Hubieron acciones, manifestaciones por parte de los trabajadores de Ferrocarriles forma de protesta? Porque nosotros tenemos entendido que en san Rosendo murieron dos trabajadores

Entrevistado: - Si no iban a trabajar lo iban a buscar, si se negaba tenía dos cosas o iba o no iba a ninguna parte más, así era la cosa si no bala. Entonces fue tal la represión que no hubo tiempo para nada, porque la gente como le decía anteriormente, la sacaron en la mañana, pescaron a los dirigentes y después acorralaron en todas partes. Por ejemplo, me acuerdo que la Arenal estaba reemplazando don Vega, apellido Vega, Luis Vega creo que era, entonces llegaban a la casa, acorralaron toda la casa frente a la estación, acorralaron todas las casas, llegaron a la casa. Estaba la señora, los cabros chicos ¡Qué empezaron! Diciéndole que era un extremista, que era mirista -¡No! como se le ocurre, yo no puedo ver a esos desgraciados, mira aquí tengo a mi tata Frei- Y cuando vieron a Eduardo Frei Montalva, no olvidemos que él también fue militar, entonces me parece que fue capitán, -entonces usted es demócratacristiano- - sí, soy demócratacristiano- No perseguían mucho a DC, pero si hubieron muchos mártires, pero en general a la DC ¡Dios me libre! Si hubiese sido socialista lo

matan, pudo haber sido comunista olvídate, entonces radical también lo hubieran muerto, pero era demócratacristiano, porque la Democracia Cristiana tenía como cinco fracciones y una de ellas era bien derechista, entonces no había como saber de cual era él por eso se salvó.

Entrevistador: - Ahora entrando ya directamente en lo que fue la dictadura para la empresa ¿Cómo fue la intervención que se hizo en la empresa?

Entrevistado: - Bueno, a mí me tocó yo estaba saliente noche, yo descansaba ese día. Me tocaba al otro día fui a trabajar, me costó llegar, pero fui a trabajar y andaban los milicos para todos lados y me decían, -tienes que dejar pasar vienen los militares- Yo lo siento, siempre fue así yo fui entrenado para detener un tren, si no se para dónde va, porque si lo detengo puede chocar con otro, no se para dónde va. Si me dicen va el tren va a para ASMAR. yo le abro la línea del tren y se va derecho, si va a San Vicente le abro la línea 6 y no se para dónde va y tengo un tipo en ambas líneas entonces lo saco de aquí para allá, entonces yo lo siento y le pongo la bandera. Muchas veces llegaban y yo le ponía la bandera y como el reglamento dice que, si el hombre no me hace caso, como para demostrarle que me atropelló la señalética, voy y le pongo la bandera en la línea. Entonces estos tipos venían que me ponía en el tremendo auto carril (...) Unos tremendos, con asientos reclinados, macanudos, venían siempre a mariscar a San Vicente y en Talcahuano, entonces cuando no respetaban nada y llegaban y pasaban nomás, entonces venían con metralleta ahí colgando y cuestiones, llegan y yo le pongo ahí despacito y me piteaban, yo le pongo la bandera roja, no me la pescan y yo sigo y nada, sigue y ¡Bum! Le pongo la bandera en la línea y se bajan, ¿qué significa eso?, que venga él, él es ferroviario, él sabe que significa, yo estoy aquí con una finalidad, porque si usted choca para allá se topan con un tren que viene para acá ¿quién es el culpable? Yo, yo soy el que le voy a dar la entrada, pero tiene que decirme dónde va, porque no es al lote aquí perdóneme. usted mande en su regimiento yo mando aquí porque esto no es al lote, y si no quédese aquí y me voy para la casa no si está bien, esto significa que si me atropella la bandera yo me quejo con un superior de usted y sabe lo que pasa, en estos tiempos, claro, no me puede atropellar la bandera, -Ya mire, vamos a San Vicente-, -me espera un segundito-, ¡Alo estación! oye

tengo un buscarril modelo tanto va para san Vicente, avísale la cruzada allá y avisa a San Vicente -Ya OK-, -tamos, avísame cuando estén listo para ir preparando la línea, hay equipos entre medio, entonces lo mando para, acá hay una máquina que está haciendo maniobra, entonces se pueden encontrar con la máquina y muere, eso es velar por la seguridad tanto de lo material como de la persona, -No, tan bien negrito, buena negrito ¿copetito?- -Gracias no tomo-, Pero yo fui enfático, fui enfático en ese aspecto siempre lo he sido, no se si el boxeo me ha puesto así me ha endurecido pero fui enfático siempre he sido así.

Entrevistador: - ¿Hubo reducción en cuanto al sindicato, en cuanto a los poderes que tenían o a la vitrina que tenía?

Entrevistador: - Los sindicatos desaparecieron todos, no quedó ninguno, si no se respetaron nada, volvimos todo a cero, todavía no se recuperan los beneficios a los trabajadores y si no pregúntele al hermano de Piñera nomas.

Entrevistador: - ¿Se intervino desde el primer día la empresa?

Entrevistado: - Claro, inmediatamente.

Entrevistador: - ¿Desde el once que quedó intervenida?

Entrevistado: - Así es, con militares por todos lados.

Entrevistador: - ¿Y en cuanto a la directiva cómo fue ese cambio, quien tomó el mando después de Ferrocarriles, un civil o un militar?

Entrevistado: - Había un militar, pero también había civiles, pero en realidad él siempre tenía que preguntarle al militar.

Entrevistado: - O sea, dentro de la jerarquía quedó a cargo un militar.

Entrevistado:- Así es, lo mismo pasó en la universidad, que el más porro era el milico, que mandaba la universidad y después venía el rector, el más porro de los alumnos, era un zángano del militar que mandaba la universidad, eso lo saben todos, en la universidad había un militar aquí también el militar tenía que estar protegido, tenía sus militares, andaban para arriba y abajo con él (...) era grave la cosa me entiende.

Entrevistador: - Y en cuanto a las primera semanas o primer periodo de tiempo dentro de la empresa ¿Qué cambios vio usted?

Entrevistado:- A ver, es que en el caso mío yo tenía que salir porque yo hacía la pega de cambiador, es el que está a cargo de todos los cambios, y también salía como armador, llegaba -Oye, le hacemos un torno Contreras-, -Ya por, te hago una doble entonces- salía de mi turno y seguía trabajando, después tenía dos días libres, entonces yo veía como ellos de repente muchas acciones, nos paraban el carro a nosotros, a veces nos reíamos de ellos -¡Dispara a la ruedas tal por tall!- salíamos con la máquina corriendo, ¿Qué nos iban a hacer si esta todo de fierro? Así que nos íbamos a Talcahuano a armar porque el Valdiviano que salía a las 6-6:20 de la mañana, armarlo se dice porque el tren llega en una posición entonces el último carro había que tomarlo y dejarlo al lado, después el que viene para al lado y así se queda en la misma posición, pero sacarlo uno por uno (...)

Entrevistador: - ¿Y la relación que tenían trabajadores y militares dentro de la empresa como era?

Entrevistado: - No era buena, porque ellos no le podías decir nada, había que aplaudirlos nomas. Lo que ellos decían era la ley, llegaban ahí - ¡A ver! ¿Qué están haciendo aquí ustedes? -Estamos trabajando mi oficial- -Si, ¿Y por qué está la máquina detenida? -Estamos esperando que nos den línea a tal parte porque vamos a ir a buscar allá algo- Y es verdad, estábamos esperando. Se sentaban un rato a tomar café, entonces tomaban cafecito, un tecito y ellos llegaban ahí - ¿Un tecito, un cafecito? - Muchas veces tomaban café con nosotros, compartían, pero no podíamos confiar nada, podían estar tomando café y a veces decían -Ah y ustedes son comunistas- Por cualquier cosa, una pequeña idea era comunista.

Entrevistador: - Tenía que ser muy cuidadoso con lo que se decía frente a los milicos.

Entrevistado: - Mucho cuidado, porque ellos andaban buscando, entonces tenía que atenderlos, eran así, tiempos muy difíciles, una impotencia tremenda de ver

especialmente a mi cuando yo estuve el año 72, estuve entrenando en los marinos en la armada me tocó ir a entrenar (...)

Entrevistador: - Ahora vamos a la última parte de la entrevista que son las transformaciones que sufrió la empresa, por ejemplo, el vínculo que hablamos durante, ese vínculo de los colegas como era el compartir post golpe de estado ¿Cómo se vivía ahí el ambiente laboral en dictadura?

Entrevistado: - Por lo menos acá nos protegíamos, nosotros nos protegíamos bastante. En una oportunidad me tocó a mí llegar antes por el tema del golpe del toque de queda, entrábamos a las 8 y llegábamos a las 6 de la tarde iba llegando y un colega se había quedado dormido no se, podría ser por la traspasada y viene entrando un tren lleno de pasajeros y el cambio estaba derecho para que chocara con un montón de fierros y voy rápidamente corriendo no me había cambiado de ropa, sin casco sin nada, voy corriendo y doy vuelta el cambio, el chofer quedó ¡plop! Yo cien metros más allá (...) No me alcanzo ni a dar las gracias, venía rajado y esa línea ahí combinaba con la dos, aquella principal (...) Pero en cosas así nosotros nos protegíamos, a mí también me ayudaron bastante, así llegaban equipos por aquí por acá, los marinos andaban venían con sus cuestiones, no daba para tanto. A veces ni siquiera avisaban, de repente veía para allá venía una máquina por acá y no pueden frenar al tiro, tenía que correr metiéndome a otra línea haciéndolos pasar a otro lado y andar así, andar aguja.

Entrevistador: - Don Jorge, ¿Entonces hubo un decaimiento de la empresa a partir del golpe de Estado?

Entrevistado: - Indudablemente.

Entrevistador: - ¿Y cómo se materializa eso, como se visualiza eso dentro de la empresa?

Entrevistado: - Bueno, de partida se suprimieron los trenes que salían de aquí con mucho equipo para afuera, porque como esto fue a nivel industrial, entonces ya en Huachipato no preparaban equipos, tampoco hacían las ventas para las entregas respectivas a Santiago. Entonces lo mismo pasó, fue intervenida también Cementos Bío Bío, todas las empresas fueron intervenidas, muchas

veces no estaban los interventores, muchas veces ya los interventores no estaban, ¿Quién iba a hacer los cambios? Nadie. Entonces ahí quedó la crema, entonces en traer personal que realmente supiera hacer el trabajo.

Entrevistador: - El despido de la gente.

Entrevistado:- También, no si empezó a quedar la crema, porque si detienen a los cabecillas por ejemplo, los interventores que tenían todo claro cuánto equipo tenían que entregar a tal y en tal parte, entonces hacían dos carros a San Fernando por darle un ejemplo, con qué materiales, eso no estaba señalado eso no estaba, eso lo hacia una persona encargada con el estadístico, la persona de la estadística tiene que ver eso con el interventor, y el jefe de estación tenía que ver con las diferentes estaciones donde se va a meter, entonces esa era la forma y eso no estaba, desapareció, estaba todo, el jefe de estación decía el tren va para allá o acá.

Entrevistador: - Don Jorge y en cuanto a los militares ¿Cómo se aprovecharon ellos de la empresa, hubo un aprovechamiento de ellos y si fue así como se dio?

Entrevistado: - A ver, aprovechamiento en el sentido dictatorial claro, en ese aspecto no sé si se han aprovechado de otras cosas, porque uno lo que veía ahí, no miraba nada. Si entraba un milico entraba para allá ellos eran la ley, así que ni siquiera lo podían ni mirar ni espiarlo, así que ellos hacerles reverencia y si no estábamos mal, por eso estoy vivo, entonces es así de simple, a usted le caían mal lo mataban nomas y punto y vayan a reclamar si todavía no aparece la gente muerta, entonces si se mataban entre ellos tengo, me hice amigo de un niño, un papá carabinero lo mataron en Antofagasta lo acribillaron(...)

Entrevistador: - ¿Entonces cómo ve usted que los militares aprovechan la empresa a su favor?

Entrevistado: - Aprovecharon, digamos en esos primeros días ellos salían a hacer pasaban completitos los jefes a hacer sus tomateras, tomaban ahí incluso, una vez se habían agarrado los milicos con los marinos. Estábamos en el puerto y yo había salido de la pega ya estábamos tomándonos un traguito, nos encontramos con unos marinos y que conocíamos ya tanto que iban para allá, un trago nos aceptaron, nos pusimos a conversar y de repente llegan carabineros

todos a la pared y voh también a los marinos, y los marinos nos sacan y nos dijeron arranquen cabros y nosotros arrancamos no se en que quedaría parece que no hubo balazo pero tuvo que haber llegado algo porque la potestad la tenían los marinos más que carabineros. Era así, entre ellos mismo eran así, que podía esperar uno si uno no valía nada, nada a usted le mandaban un balazo y listo murió y murió nomás y también llorando mucho también te vas a ir con él si era grave (...)

Entrevistador: - Muchas gracias don Jorge por su tiempo y disposición.

7. Bibliografía

Libros:

- Allende, M. (1993). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Pehuen, editores.
- Aróstegui, J. (1996). La Especificación De Lo Genérico: La Violencia Política En La Perspectiva Histórica . *Sistema. Revista De Ciencias Sociales* , 9-39.
- Biblioteca del Congreso Nacional. (2012). *Historia de la Ley 20.581*. Valparaiso: Editorial Biblioteca del Congreso Nacional.
- Bitar, S. (1980). *Liberalismo Económico y Dictadura Política*. Lima: Instituto de Estudios Perunos.
- Bustamante, C., & Echeverría, M. (1989). *El Trabajo Ferroviario*. Santiago: Equipo Sindical Pet.
- Cartes, A. (2014). *Bio Bio Bibliografía Histórica Regional*. Concepcion: Editorial Universidad De Concepción
- Caceres, J. (2017). Nuevos Problemas Y Nuevos Desafíos, La nueva Historia Política y La Historia Regional. En L. Benedetti, & M. Danny, *Historias Recientes del Gran Concepción 1960-1990* (pág. 17). Concepción : Ediciones Escapate.
- Centro de Estudios Públicos . (1992). *El Ladrillo, Bases De La Politca Económica Del Gobierno Militar Chileno*. Santiago: CEP.
- Chevallard, Y. (1997). *La transposición Didáctica Del saber Sabio al Saber Enseñado*. Buenos Aires: AIQUE Grupo Editor.
- Comisión Chilena De Derechos Humanos. (1999). *Síntesis Corregida y Actualizada del Informe Rettig*. Santiago: LOM Ediciones.
- Corvalán, L. (2001). *Del Anticapitalismo al Neoliberalismo en Chile*. Santiago: Editorial Sudamericana.
- Delano, M., & Traslaviña, H. (1989). *La Herencia de los Chicago Boys*. Santiago: Ediciones Ornitorrincos.
- Fontaine, A. (1988). *Los Economistas Y El Presidente Pinochet*. Santiago: Zig-Zag.
- Figueroa, C., & Iñigo, N. (2010). Reflexiones para una definición de Historia Reciente . En M. López, C. Figueroa, & R. Beatriz, *Temas y Procesos de la Historia Reciente de America Latina* (págs. 13-34). Santiago: ARCIS.

- Fuentes C, J., & Fuentes, H. (2014). *Líneas Férreas: Identidad Ente Durmientes La Historia del Ferrocarril en la región del Bio Bio* . Concepción: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.
- Larrain, J. (2001). *Identidad Chilena*. Santiago: LOM Ediciones.
- Magasich, J. (2013). *Allende La UP y el Golpe* . Santiago: Editorial Aun creemos en los Sueños.
- Marin, S. (2013). *Los Ferrocarriles de Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Mazzei, L. (2015). *Historia Económica Regional De Concepción 1800-1920*. Concepcion : Ediciones del Archivo Historico de Concepción .
- Mönckeberg, M. (2001). *El Saqueo de los Grupos Económicos al Estado Chileno*. Santiago: Debolsillo.
- Monsálvez, D. (2017). *El golpe de Estado de 1973 en Concepción: Violencia Política y control social*. Concepción : Universidad de Concepción .
- Moyano, C. (2009). *El MAPU durante la dictadura. Saberes y prácticas políticas para una microhistoria de la renovación socialista en Chile 1973-1989*. Santiago,. Santiago: Ediciones Universidad ALberto Hurtado.
- Pacheco, A. (2012). *Historia de Chiguayante (Vol. II)*. Concepción: Editotial Universidad de Concepcion .
- Ramírez, A. (1993). *Empresa De FFCCDel Estado: Un Caso De Privatización En Democracia*. Santiago: Ediciones Janequeo.
- Soto, A. (1995). *El Mercurio y la difusión del pensamiento político económico liberal: 1955-1970*. Santiago: Instituto Libertad.
- Thomson, I., & Dietrich, A. (2000). *Historia Del Ferrocarril En Chile* . Santiago : Ediciones De Bibliotecas, Archivos y Museos.

Artículos de Revistas:

- Alonso, L. (2007). Sobre la existencia de la historia reciente como disciplina académica. . *Prohistoria*, 191-204.
- Arostegui, J. (1994). Violencia, sociedad y política: La definicion de la violencia. *Revista Ayer*, 17-55.

- Aróstegui, J. (1996). La violencia Política En La Perspectiva Histórica. *Sistema. Revista de ciencias sociales*, 9-39.
- Brito, A., & Vivallos, C. (2011). Configuración y Estructura del Espacio Urbano del Gran Concepción. *Revista de Humanidades*, 119-133.
- Campero, G. (1985). El Sindicalismo en Chile en el Régimen Militar (1973-1984): *Revista Nórdica de Estudios Latinoamericanos*, 175-188.
- Daher, A., & Moreno, D. (2016). Crisis Financiera y Sustentabilidad Socioeconómica Subnacional. *Lecturas de Economía*, 211-242.
- De Vylder, S. (1985). Chile 1973-84 Auge, Consolidación Y Crisis Del Modelo Neoliberal. *Revista Nórdica De Estudios Latinoamericanos*, 5-49.
- García, C., Carreón, J., Hernández, J., & Méndez, A. (2013). Sistemas de la violencia sociopolítica. *Polis*, 343-365.
- González, E. (2012). La Represión Estatal Como Proceso de Violencia Política. *Revista de Historia Contemporánea*, 313-335
- Molina, M. (2006). Historia Regional y Microhistoria. Una Necesidad Grancaldense. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos (Colombia)*, 149-166.
- Monsálvez, D. (2013). El debate historiográfico y político sobre los orígenes de la violencia política en la historia reciente de Chile. *Sociedad y Discurso*, 104-125.
- Monsalvez, D. (2016). La Historia Reciente en Chile: Un Balance desde la nueva Historia Política. *Historia* 396, 111-139.
- Muñoz, H. (1985). Las Relaciones Internacionales del Gobierno Militar. *Ibero-Americana, Nordic Journal of America Studies*, 155-174.
- Olmos, C., & Silva, R. (2010). El Rol Del Estado Chileno En El Desarrollo De Las Políticas De Bienestar. *Revista Nemesi*, 89-101.
- Ruiz, R. (2005). Los Fundamentos Económicos Del Programa de Gobierno De La Unidad Popular: A 35 Años De Su Declaración. *Revista Universum*, 152-167.
- Valdés, M. (2012). El Golpe De Estado Del 11 De Septiembre En Concepción (Chile). *Cuadernos De Historia*, 159-191.

Entrevistas:

- Acuña, A. (10 de Mayo de 2019). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)
- Bizama, R. (20 de Mayo de 2019). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)
- Cofre, J. (31 de Julio de 2019). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)
- Concha, J. (8 de Mayo de 2018). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)
- Picero, J. (13 de Septiembre de 2017). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)
- Rojas, R. (20 de Octubre de 2017). Trabajador Ferroviario . (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)
- Veloso, L. (10 de junio de 2018). Trabajador Ferroviario. (E. Contreras, & S. Gutierrez, Entrevistadores)

Documentos Legales:

- Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación. (1996). *Informe de la Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación, Volumen I, Tomo I*. Santiago: Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación.
- Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación. (1996). *Informe de la Comisión Nacional de la Verdad y Reconciliación, Volumen I, Tomo II*. Santiago: Corporación Nacional de Reparación y Reconciliación.
- Ministerio de Educación, Programa de Estudio Educación Ciudadana 3° Medio Para Formación Común, enero 2020
- Ministerio de Educación, Programa De Estudio Historia, Geografía y Ciencias Sociales Chile y la Región Latinoamericana Para Formación Común Electiva 3° Y 4° Medio, febrero 2020

- Ministerio De Hacienda. (22, junio 1974). *Establece Disposiciones Sobre Reducción Del Gasto Público, Y Para Tales Efectos, Modifica O Complementa Los Preceptos Legales Que, En Su Caso, Menciona*. [534]. Recuperado de <http://bcn.cl/28s7l>
- Ministerio Del Interior Y Seguridad Pública; Subsecretaría Del Interior. (4, abril 2012). *Día Nacional Del Trabajador Ferroviario*. [20581]. Recuperado de <http://bcn.cl/2db7o>, Historia de la ley
- Ministerio De Obras Públicas Y Transportes; Subsecretaria De Trasportes. (17, octubre 1973). *Declara En Reorganización La Empresa De Los Ferrocarriles Del Estado*. [64]. Recuperado de <http://bcn.cl/2dao0>
- Ministerio De Justicia. (26, octubre 1973). *Declara En Reorganización Todos Los Servicios De La Administración Pública, Organismos E Instituciones Que Indica*. [98]. Recuperado en <http://bcn.cl/268nb>
- Ministerio De Transportes. (7, abril 1976). *Suprime Cargos Que Indica En La Empresa De Los Ferrocarriles Del Estado*. [74]. Recuperado en <http://bcn.cl/2dafv>

Tesis:

- Aravena, Y. (2013). La articulación de la violencia política en el Chile dictatorial: Violencia, poder y la construcción del nuevo orden social en Tomé, 1973-1976. (*Tesis de pregrado*). Universidad De Concepción, Concepción.
- Ortega, A. (2013). Rieles que unen Patrimonio Ferroviario y Configuración del Paisaje Urbano del Ferrocarril al sur entre estación Central y San Bernardo (1905-2013). (*Tesis De Magíster*). Estudios Urbanos Y Territoriales Pontificia Universidad Católica De Chile, Santiago.
- Polanco, K. (2015). Trabajadores Ferroviarios de la comuna de Valdivia y la construcción de su identidad en torno a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), 1973-1993. (*Tesis De Pregrado*). Universidad Austral De Chile, Valdivia.
- Vaccaro, J. (2013). *El Patrimonio Ferroviario En La Identidad Cultural De San Rosendo*. Concepcion: Facultad De Ciencias Sociales, Universidad De Concepción.

Prensa:

- Adprensa. (8 de Enero de 2020). *Adprensa Agencia de prensa*. Obtenido de <https://www.adprensa.cl/tribunales/masacre-laja-san-rosendo-ministro-carlos-aldana-condena-a-9-carabineros-r-por-homicidios-calificados-de-19-personas/>
- El Diario Color, Concepción. 1971-1975.
- El Sur, Concepción. 1970-1976.