

Tres presidentes en la Maestranza de San Bernardo.
Visitas Presidenciales y de Estado a la Maestranza Central de Ferrocarriles durante los gobiernos del Frente Popular, (1936-1952)
Felipe Delgado V.
Pp. 147 - 170

**TRES PRESIDENTES EN LA MAESTRANZA DE SAN
BERNARDO.
VISITAS PRESIDENCIALES Y DE ESTADO A LA
MAESTRANZA CENTRAL DE FERROCARRILES DURANTE LOS
GOBIERNOS DEL FRENTE POPULAR, (1936-1952)**

Three presidents in the Maestranza de San Bernardo. Presidential and State visits to the Maestranza Central de Ferrocarriles during the Radical Governments, (1936-1952)

RESUMEN

El siguiente artículo tiene por propósito estudiar las visitas e inspecciones realizadas por tres presidentes de la República, y sus respectivas comitivas, a la Maestranza Central de Ferrocarriles, ubicada en la ciudad de San Bernardo, durante los años de los gobiernos radicales. En estas visitas de Estado intentamos advertir el carácter de práctica política que hubo en ellas, proponiendo además que en aquellas realizadas a la Maestranza de San Bernardo, se escondieron las intenciones de palpar el sentir del gremio ferroviario frente al acontecer del país, fidelizar su apoyo y, en lo posible, situar a la Maestranza como un taller modelo a nivel nacional, en el cual se logró implementar con éxito las políticas desarrollistas llevadas a cabo desde el Estado.

Palabras claves: Maestranza de San Bernardo, Trabajadores ferroviarios, Visitas presidenciales, Modelo ISI, ferrocarriles chilenos, Frente Popular.

UNIVERSUM
Revista de Humanidades y Ciencias Sociales

FELIPE DELGADO V.

Profesor de Estado. Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Chile. Correo electrónico: fadelgado@uc.cl

Este trabajo se desprende de la tesis doctoral titulada Entre la aristocracia obrera y la vanguardia proletaria. Los ferroviarios de la Maestranza Central de San Bernardo. Acción y discurso en el gremio de trabajadores del riel. (1913-1958). Tesis para optar al grado de Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2017.

Artículo recibido el 6 de marzo de 2019.
Aceptado el 24 de septiembre de 2019.

ABSTRACT

The following article aims to study the visits and inspections carried out by three presidents of the Republic, and their respective committees, to the Maestranza Central de Ferrocarriles, located in the city of San Bernardo, during the years of Radical Governments. In these State visits we try to notice the character of political practice that was in them, also proposing that in those made to the San Bernardo Maestranza, the intentions of feeling the feeling of the railroad guild against the event of the country were hidden, to loyalty their support and, where possible, place the Maestranza as a model workshop at the national level, in which it was possible to successfully implement the developmental policies carried out from the State.

Keywords: Maestranza of San Bernardo, Railway workers, Presidential visits, ISI Model, Chilean railways, Popular Front.

INTRODUCCIÓN

Los viajes, giras y visitas presidenciales a lo largo del país han sido objeto de estudio principalmente para el siglo XIX, en donde estas prácticas se consagraron para acercar la figura del Presidente de la República y del poder que él encarnaba a los habitantes que por razones geográficas y de distancia se encontraban alejados de los centros en donde residía el poder, incorporando todo un boato y ceremonial republicano en cada visita que él su comitiva realizaron a distintos pueblos y ciudades (Sagredo, 2005: 111-138), (Sagredo, 2001), (Sagredo, 1998: 309-347) y (Sagredo, 2001). Es posible advertir que para el siglo XX estas prácticas adoptaron un nuevo modo frente a la irrupción de nuevos actores sociales, más activos políticamente y que se podían transformar en agentes de presión para los gobiernos, de ahí la importancia de escucharlos, captar sus demandas y cooptar sus apoyos.

En esto el peso electoral y político adquirido a lo largo del siglo XX por la clase obrera y trabajadora chilena en los asuntos de Estado fue un factor primordial para hacerlos parte de los programas de gobierno y cautivar

su apoyo, ya sea entregándoles mayor participación, haciendo eco de sus demandas o yendo a su encuentro.

Materia ampliamente abordada por la historiografía nacional fue precisamente el protagonismo político y electoral alcanzado por la clase trabajadora en el siglo XX (Angell, 1974), (Faúndez, 1992), (Pinto & Valdivia, 2001), (Pinto, 1999: 315-366), (Rojas, 2000: 47-117) y (Salazar & Pinto, 2002: 112-136). Para los propósitos de este trabajo, esta situación se comprueba específicamente en el caso de los trabajadores de la Maestranza Central de Ferrocarriles, recinto ubicado en la ciudad de San Bernardo, el cual, en sus momentos más boyantes, concentró una fuerza de trabajo cercana a dos mil operarios, que algo dijeron del acontecer nacional que les tocó vivir y del rumbo que tomó el país por esos años, más aun sí representaban a parte del gremio ferroviario, el que era considerado estratégico para los asuntos económicos y políticos del país, muy favorecido aparte con las políticas de gobierno implementadas bajo el período de los gobiernos del Frente Popular (Botey, 1986: 7) (Botey, 2003: 38). Por esto veremos, el interés de presidentes y personeros de Estado por visitar esta Maestranza e imponerse de su funcionamiento y del trabajo que desempeñaron sus trabajadores en esta época.

MAESTRANZA CENTRAL DE FERROCARRILES DE SAN BERNARDO EN 1950.



Fuente: (*Vías*, N°6, octubre de 1950)

Confrontar el caso de los ferroviarios chilenos con realidades de otros países resulta un ejercicio un tanto complejo, entendiendo que el grueso de los trabajadores del riel en Chile perteneció al sector estatal, situación que a nivel mundial solo fue comparable al caso de Alemania y Bélgica (*Herramienta*, 1939: 6). A nivel latinoamericano, salvo México, que hacia 1909 estatizó gran parte de sus líneas ferroviarias, el resto de los países del continente contó con una administración particular o mixta de sus ferrocarriles (Kuntz, 2015), convirtiendo a sus trabajadores en empleados de empresas privadas, con una orgánica y estructura laboral muy distinta a los ferroviarios chilenos que trabajaron en EFE.

En este escenario, la investigación que a continuación se presenta se aventura a proponer que las visitas oficiales de presidentes y otros personeros a la Maestranza Central de Ferrocarriles, tuvieron el propósito de, por un lado, fidelizar el apoyo y captar la adhesión de la fuerza de trabajo ferroviaria que allí se concentraba, en el entendido de que esta fuerza de trabajo eran

también trabajadores pertenecientes al aparato estatal, de ahí que su apoyo resultara fundamental al momento de impulsar, desde el Estado, cualquier política pública que implicara una mejora en el desarrollo del país. Por otro lado, también proponemos que las visitas presidenciales a este taller ferroviario tuvieron la intención de ocuparlo como una experiencia modelo en la implementación exitosa de las políticas industrializadoras que por esos años se llevaron a cabo en el país.

De estas premisas derivan las preguntas fundamentales que guiarán a esta investigación, las que son: ¿Por qué para el período 1938-1952 las visitas de Estado y presidenciales a la Maestranza de San Bernardo podríamos considerarlas como parte de una práctica política?, ¿Qué características reunió este taller para hacerse merecedor de la visita seguida de tres presidentes de la República en el período estudiado? y ¿Cómo se manifestaron los trabajadores de esta maestranza ante la visita de estos presidentes y de los funcionarios gubernamentales que los acompañaban?

Sobre estas preguntas se sostienen las directrices de esta investigación que se ha valido de los cuantiosos testimonios recogidos entre los mismos trabajadores y otras voces que actuaron en su momento como interlocutores del gremio ferroviario, entre ellas la abundante prensa emanada de este sector, repartida entre obreros y empleados, la que dio cuenta del amplio universo y de las distintas sensibilidades que circularon dentro de este sector laboral, las cuales también estuvieron presentes dentro la Maestranza de San Bernardo, expresando las fuertes impresiones, a veces de júbilo, que envolvieron a los maestrancinos cuando por los patios y pabellones del complejo veían pasearse junto a ellos al mismísimo presidente de la República y su comitiva, en una época en que las políticas de industrialización en Chile asumieron un fuerte impulso desde el Estado, producto del modelo ISI.

VISITAS PRESIDENCIALES A LA MAESTRANZA: FIDELIZANDO EL APOYO FERROVIARIO

En octubre de 1950, el presidente Gabriel González Videla visitó la

Maestranza de San Bernardo para inaugurar nuevas instalaciones en este taller. En dicho momento reconoció “...el esfuerzo gastado por los obreros del riel, para aumentar la producción y la lealtad con que el gremio colabora a [mi] gestión administrativa” (*Vías*, octubre de 1950 N° 6: 20).

En el período estudiado, el eventual apoyo que el mundo ferroviario pudo entregar a la coalición conformada por radicales, socialistas, comunistas y otros grupos de izquierda, bajo el alero del Frente Popular, resultaba un elemento a considerar tanto en términos electorales como en la implementación de nuevas políticas de Estado. Recordemos el auspicioso panorama que, en materia laboral y de participación, se les presentó a los ferroviarios chilenos a partir de los años treinta, ascenso de los gobiernos radicales mediante, lo que se tradujo salarialmente en un alza sostenida de los sueldos ferroviarios durante el período 1939-1946, esto como paliativo ante el aumento del costo de vida en dicha época, haciendo crecer en paralelo la importancia social, económica y política de estos trabajadores en dicho tiempo (Delgado, 2017: 167-177).

¿Cómo se vio reflejada dicha importancia en los asuntos de Estado y en la valoración política alcanzada por estos trabajadores? En años de gran turbulencia y politización, en donde la participación ciudadana se tradujo en muchos casos a términos electorales, la presencia de los ferroviarios en la escena política y sindical del país adquirió enorme relevancia, dado lo que se ha intentado denominar como la “tradición organizativa” de este gremio (Garcés, 2018: 60). Su posición estratégica dentro de la estructura económica del país, como agentes propiciadores de la circulación de bienes y servicios, y, por tanto, actores de relevancia en darle movimiento a la economía nacional, los hacía un sector apetecido tanto política como electoralmente, y muy sensible además a las decisiones adoptadas desde el Estado (Delgado, 2017: 273-299) ¿De qué forma los propios ferroviarios se explicaron esta competencia política por contar con su voto y adhesión? En simple, esto se lo lograron explicar mediante su pertenencia a lo que ellos consideraban

...la entidad productora más poderosa e importante del país —Ferrocarriles

del Estado—, tanto por su número como por lo imprescindible del trabajo que desempeñan [...] de ahí que ellos sean solicitados por distintas corrientes políticas y sociales [...] que desean empujar a los ferroviarios a los campos políticos...(*Revista Norte y Sur*, N° 91, Agosto de 1934: 11).

Sobre todo, muy vívido en el período analizado, fueron las corrientes políticas e ideológicas que circularon e intentaron seducir al mundo del trabajo ferroviario, disputándose con mucha energía el favor de este gremio. Corrientes que por lo demás predominaron fuertemente en el mundo sindical chileno. En este sentido, la lucha interpuesta por la izquierda para disputarse el favor del mundo obrero se dio también de manera muy latente dentro del gremio ferroviario, el cual, por su composición, número y fuerza, fue un actor de primer orden en el apoyo que el Frente Popular obtuvo para llegar al poder en 1938 (Botey, 2003: 170-171) y (Garcés, 2018: 149). Lo demuestran las posiciones asumidas luego de este triunfo, en donde los sectores del gremio ferrocarrilero cercanos al Partido Comunista declaraban con firmeza que “Ahora es cuando a todos los trabajadores ferroviarios les corresponde preocuparse hondamente por todos los problemas de la Empresa [de Ferrocarriles], demostrando así su voluntad de fortalecer ampliamente las bases económicas del Gobierno del Frente Popular” (*Estrella Roja*, 12 de enero de 1940: 1).

En el caso de los ferroviarios de San Bernardo, estos mostraron abiertamente su apoyo al primer gobierno del Frente Popular en los sucesos acontecidos el 25 de agosto de 1939, a meses de haber asumido la presidencia Pedro Aguirre Cerda, cuando el general Ariosto Herrera encabezó una intentona de golpe de Estado contra este gobierno, llamando a la sublevación de los destacamentos militares que se encontraban en el Regimiento de Tacna.

A este alzamiento rápidamente intentaron sumarse otras reparticiones del ejército, entre ellas la Escuela de Infantería de San Bernardo, en donde algunos de sus soldados amotinados se encontraban ya prestos ese día en la plaza del pueblo para dirigirse a Santiago y tomarse el palacio de gobierno (Aylwin, 2003: 22). Conocido como el “Ariostazo”, este levantamiento militar movilizó no tan solo a algunos destacamentos del ejército, sino que también empujó al pueblo, alineado con el programa del Frente Popular, a salir a las

calles y repudiar esta intentona golpista. Particularmente los ferroviarios de la Maestranza Central fueron activos defensores del gobierno, instando a conjurar el peligro de esta sublevación militar en San Bernardo y celebrando con marchas por la ciudad, vítores y discursos cuando esta asonada terminó siendo sofocada por la misma Comandancia de la Escuela de Infantería de la ciudad (Aylwin, 2003: 22).

Los hechos relatados reflejaron el intenso e interesante movimiento social y político generado alrededor de la Maestranza durante los años del Frente Popular (Aylwin, 2003: 21). Diversas agrupaciones obreras se hicieron parte de esto al interior del taller, destacando las actividades emprendidas por radicales, comunistas y socialistas, a los que incluso se sumaron movimientos falangistas e ibañistas, todos ellos de fuerte raigambre popular y comprometidos con las instancias de cambio que se impulsaron desde el programa de esta coalición de gobierno. En este sentido, la importancia asumida por la Maestranza Central de Ferrocarriles bajo los primeros años de estos gobiernos se vio coronada precisamente con la visita de Pedro Aguirre Cerda a fines de 1938, quien, pocos meses antes, había alcanzado la Presidencia de la República, siendo de las primeras visitas presidenciales registradas bajo este gobierno (*La Opinión*, 10 de diciembre de 1938: 1), y lo que muestra la valoración política que el gremio de los ferroviarios tuvo de parte de las autoridades del país.

Luego, en el marco de una visita del presidente Gabriel González Videla a la Maestranza, el mismo mandatario destacó que "...los ferroviarios [...] demuestran su capacidad y cooperación al fomento de la industria nacional..." (*La Opinión*, 11 de septiembre de 1948: 1), reiterando la relevancia de este grupo laboral en el desarrollo económico del país y su compromiso con el progreso nacional, comprometiendo al mundo ferroviario con el modelo de desarrollo que el país adoptó, a lo que su masa laboral respondió con irrestricto compromiso y lealtad al mejoramiento de la producción y la industria nacional, expresando el grado de involucramiento y participación que los ferroviarios chilenos tuvieron con el desarrollo del país desde temprano (*Boletín de la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado*, Vol. II, N°

5-6, 1923: 88).

¿Cómo este grado de involucramiento y participación se verificó en la realidad del país y en la de los mismos ferroviarios? Estamos inclinados a pensar que el carácter estatal de los ferrocarriles chilenos fue lo que en gran medida confirió una dosis de involucramiento, participación y compromiso a los ferroviarios respecto a buena parte de los asuntos tocantes al Estado (Vásquez, 1950: 419). Fueron 24.339 empleados y obreros que en 1946 trabajaban para EFE, mientras que, para el mismo año, en los ferrocarriles particulares, esa cifra alcanzaba a los 6.300 operarios (Vásquez, 1950: 425-428), con una realidad salarial, gremial y sindical muy distinta y opuesta en algunos casos a la de los obreros de EFE, quienes, con este vasto universo laboral, y de acuerdo a la prensa, "...se han preocupado con interés patriótico por aumentar la capacidad productora de la industria de que forman parte" (*El Debate*, 7 de julio de 1945: 5).

Agregar a esto, el componente político ideológico presente para la época en donde parte de los ferroviarios declararon su ineludible compromiso para "...afianzar el Gobierno en vías de la realización integral del programa del Frente Popular" (*Estrella Roja*, 12 de enero de 1940: 1), que apuntó principalmente a representar los intereses de las clases más pobres del país.

La identificación y compromiso expresados por estos trabajadores con el proceso industrializador llevado a cabo desde el Estado a partir de los años treinta los llevó a ser considerados por las mismas autoridades como el grupo laboral más capacitado a nivel nacional, esto según lo expresado por el entonces ministro de Obras Públicas en su visita realizada a la Maestranza a mediados de 1945 (*El Debate*, 9 de junio de 1945: 4). Igualmente, cuando meses después el mismo ministro Frei Montalva llegó una vez más a la Maestranza, acompañando a la comitiva encabezada por el presidente Juan Antonio Ríos, calificó como "labor patriótica" el trabajo realizado por los operarios de este taller (*El Debate*, 18 de enero de 1945: 1), dejando en claro la importancia atribuida a los ferroviarios dentro del desarrollo económico del país en esa época.



Fuente: (Disi, 2007: 95)

La importancia atribuida a los ferroviarios y la especial relación que el Estado mantuvo con ellos bajo los gobiernos radicales resultó poseer un efecto ambivalente en el trato laboral establecido entre las autoridades y este gremio. Si bien de parte de ellas se apreciaba el encomio con que los trabajadores del riel se entregaban a su trabajo y al progreso del país, por otra parte, su estratégica posición dentro del ámbito productivo nacional los hacía poseer un, a veces, inusitado poder de presión frente a las resoluciones adoptadas ya sea por la Empresa de Ferrocarriles o por el mismo Estado. En este caso, ¿quién se encargaría de la circulación de productos, bienes y personas a lo largo del territorio nacional cuando los ferrocarriles y sus operarios paralizaran actividades como forma de manifestar disconformidad frente a alguna de estas resoluciones?

En este caso, el mantenimiento de buenos salarios en Ferrocarriles fue la fórmula para evitar el desborde del descontento obrero, sobre todo en

aquellos que tenían más alta calificación, como ocurrió con los trabajadores de la Sección Maestranza y Tracción (Guajardo, 1990) y (Guajardo, 2009: 17-24), los que asumiendo su carácter de casi insustituibles dentro de EFE, precisamente por su mayor especialización, lograron un trato de guante blanco de parte de las autoridades, en donde la condescendencia y el aprecio mutuo eran parte de un discurso ya instalado y validado por ambas partes.

Al parecer, las relaciones fluidas y armoniosas que en muchos pasajes de su historia establecieron los ferroviarios con el mundo político, hizo que no sonara nada extraño las palabras que en su momento los ferroviarios de la Maestranza dirigieron al presidente Juan Antonio Ríos, con ocasión de sus demandas para la construcción de una nueva población obrera en San Bernardo, apreciando en el Primer Mandatario “...los sentimientos de justicia que animan vuestra gestión gubernativa” (*El Debate*, 31 de diciembre de 1945 : 1) —le dijeron—, probablemente en directa alusión al trato preferente que el presidente Ríos entregó a los ferroviarios de San Bernardo, con sus reiteradas visitas a la Maestranza, y la cual terminó convirtiéndose para las autoridades de ese gobierno en “...una colmena en la que se labora incesantemente y en cuyos pabellones las máquinas, manejadas por manos expertas, cantan un permanente himno al trabajo” (*Ferrocarriles del Estado*, 1945: 5). Similar impresión tuvo el ministro de Obras Públicas, quién en su visita al recinto, en junio de 1945, para imponerse respecto al infatigable proceso que significaba fabricar y montar locomotoras en dicho complejo “...tuvo frases espontáneas en las que reconoció que en la mtza [sic.], todo el personal es muy capacitado y lo principal el más culto de todos los establecimientos industriales del país” (*El Debate*, 9 de junio de 1945: 4).

En esto, un hecho significativo lo marcó la fabricación de las primeras locomotoras al interior del taller a lo largo de la década de 1940, las que tuvieron la particularidad de ser bautizadas con el nombre precisamente de dos de los tres presidentes radicales del período. Los nombres de Pedro Aguirre Cerda y de Juan Antonio Ríos quedaron plasmados en dos locomotoras construidas en los años 1942 y 1945 (*El Debate*, 18 de enero de 1945: 1) y (*El Debate*, 12 de octubre de 1946: 7), representando un acto de alta carga

simbólica que expresó la lealtad, aprecio y admiración que los ferroviarios de este recinto profesaron a los presidentes radicales y a sus gobiernos, hecho que indudablemente graficó las buenas relaciones que gremio mantuvo con las máximas autoridades de Estado.

Como se ve, las loas y adulaciones mutuas eran parte de la relación establecida entre autoridades y obreros ferroviarios, probablemente en los momentos de mayor prosperidad del proyecto industrializador en Chile, en donde buena parte de la fuerza de trabajo nacional sintió el llamado de hacerse parte de este proyecto, en especial los trabajadores del riel, quienes con su trabajo abrían "...un magnífico horizonte a la industria chilena" (*La Opinión*, 18 de agosto de 1945).

¿Pero qué pasaba cuando estas relaciones de cooperación y aprecio mutuo se veían tensionadas por conflictos y desavenencias que terminaron desembocando en el malestar obrero y en la huelga? Obviamente al ocurrir esto, rápidamente las autoridades trataban de reaccionar reduciendo lo más posible los efectos de las movilizaciones que se traducían, en el caso de los ferroviarios, en la paralización de buena parte del país y en la interrupción del tráfico comercial a nivel nacional.

Ante esto las autoridades de Estado se veían compelidos a acceder casi con inmediatez a gestionar un diálogo directo con los ferroviarios y así saber de sus demandas. Fue el caso del paro nacional de 1947 que por 24 horas paralizó las faenas del sector ferroviario y en donde los dirigentes del gremio se reunieron personalmente con el ministro de Obras Públicas para hacerle ver la problemática generada por el despido de 380 trabajadores ferroviarios (*El Mercurio*, 6 de diciembre de 1947: 25). Años antes algo parecido se dio con una audiencia convocada por el vicepresidente de la República para recibir a un grupo de representantes del sector ferroviario y abordar la difícil situación por la cual estaban pasando algunos de sus compañeros ya jubilados (*El Mercurio*, 28 de octubre de 1944: 13).

Se presume como algo táctico de parte del Estado el trato preferencial otorgado al gremio de los trabajadores del riel, esto si pensamos la capacidad de movilización mostrada por estos trabajadores, los cuales fácilmente podían

poner en jaque el normal desenvolvimiento del país y arrastrar a otros sectores laborales a sumarse a sus causas, demandas y movilizaciones. Debido a esto, y junto al amplio universo laboral conformado por los ferroviarios, y a su estatus de empleados públicos, es que representantes del Estado estuvieron siempre atentos a cooptar el apoyo de este gremio en aras de preservar la estabilidad y orden del país, y de generar apoyos dentro de un sector laboral tan cuantioso y fuerte como el de los ferroviarios.

Las décadas de 1930 y 1950 fueron años de grandes movilizaciones y paros ferroviarios que reunieron todos los ingredientes necesarios para poner en alerta a las autoridades frente a las consecuencias que podían acarrear estos movimientos. La huelga de 1936 por ejemplo, resultó ser una consecuencia de los difíciles años que se vivieron en el país luego de la Gran Crisis de 1930, en donde ferrocarriles y sus trabajadores experimentaron el desempleo y una ostensible baja de salarios que afectó a gran parte de los sectores productivos a nivel nacional. El fuerte malestar expresado por los ferroviarios ante esta situación desembocó en el paro ferroviario declarado en enero de 1936, al cual le siguió una reacción altamente represiva por parte del gobierno de Arturo Alessandri, y que, según algunos, terminó pavimentado el camino para el ascenso de los gobiernos del Frente Popular (Garcés & Milos, 1988: 58), (Fernández, 1996: 37-125) y (Garcés, 2018: 49). Luego los paros de los años 1951 y 1955 igualmente despertaron la adhesión de un número importante de trabajadores ferroviarios, quiénes, en cada uno de estos, recibieron una respuesta favorable de otros sectores del proletariado nacional, los cuales se plegaron y apoyaron cada una de estas paralizaciones, las que por varios días detuvieron buena parte del transporte del país (*El Riel*, julio de 1955: 7). De hecho, el paro de 1951 fue un movimiento iniciado en el Taller de Armaduría de la Maestranza de San Bernardo (*Vías*, N° 10, febrero de 1951: 1).

Advirtiendo el detalle de las principales movilizaciones ferroviarias, queda la impresión de que este gremio se mostró fiel partidario y activo participante de las políticas de Estado e iniciativas emprendidas desde los gobiernos radicales, bajo los cuales las relaciones ferroviarios-Estado mantuvieron concordia y un cierto clima de acuerdos. Más esto parece haber

cambiado radicalmente cuando esta coalición de centro izquierda dejó el poder. Ahí los conflictos laborales en Ferrocarriles aumentaron, perdiendo el nivel de entendimiento que reinó bajo el período anterior, lo cual puede explicarse a nivel más general producto, primero, del contexto de Guerra Fría y de la entrada en vigor de la “Ley Maldita” (Ley de Defensa Permanente de la Democracia) en 1948, que junto con proscribir al Partido Comunista chileno, creó un fuerte antisindicalismo dentro del gobierno de González Videla, interfiriendo fuertemente en el diálogo Estado-clase trabajadora (Huneus, 2009).

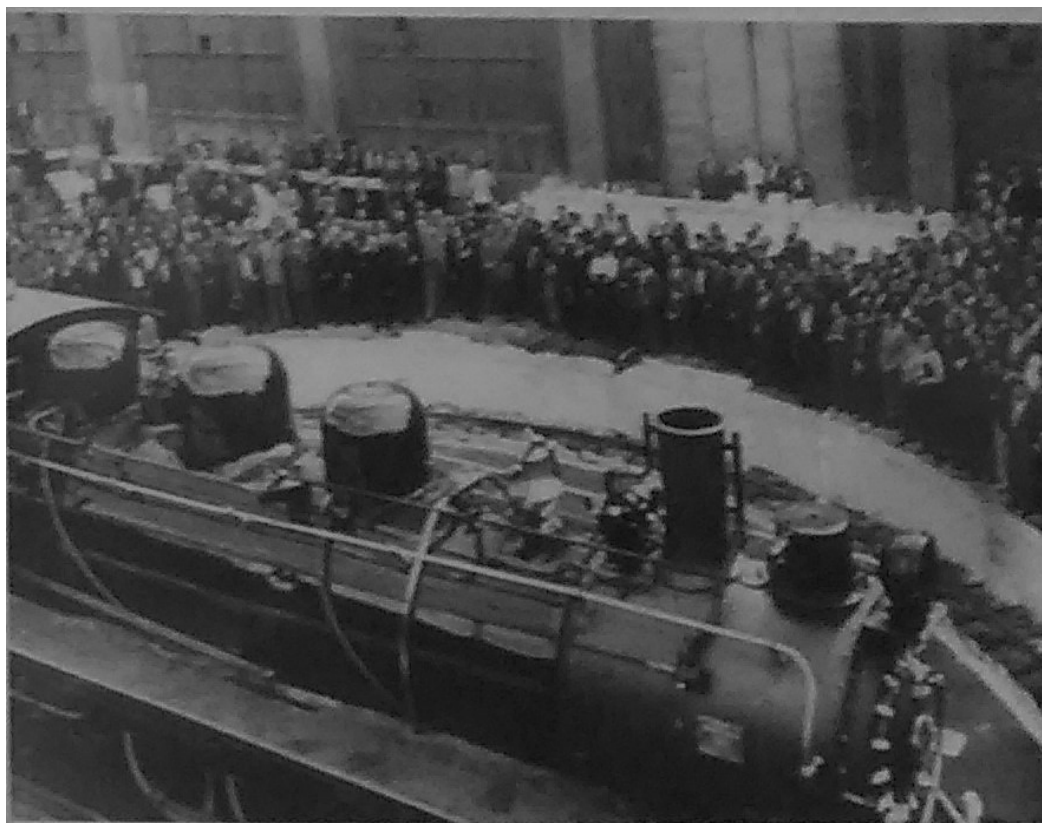
En segundo lugar, las difíciles condiciones económicas por las cuales tuvo que atravesar la clase obrera durante la década de 1950, con un aumento en el costo de vida y una creciente inflación, agudizaron las tensiones y las posiciones extremas dentro del proletariado, alejándose de posturas conciliadoras y dialogantes (Barrera, 1980: 1275-1288). Esto parece haber incidido también en la situación del gremio ferroviario.

UN RECORRIDO POR EL TALLER: IMPONIÉNDOSE DE LA BUENA MARCHA DE LA INDUSTRIA NACIONAL

Para el período en cuestión fue posible ver continuamente el desfile de diversas autoridades que recorrían las instalaciones de la Maestranza de San Bernardo para imponerse de sus actividades, inspeccionar su funcionamiento cotidiano, e incluso, como en el caso del mismísimo presidente Gabriel González Videla, involucrarse en fiestas y celebraciones, mezclándose entusiastamente con los trabajadores y sus festejos (Cruces, 2016). El carácter de industria a la vanguardia de la eficiencia productiva en tiempos del modelo ISI convirtió a la Maestranza de San Bernardo en parada obligada para presidentes y autoridades nacionales, preocupadas permanentemente por el trajín de actividades que se realizaban en este taller, a consecuencia de su incesante trabajo en el armado y reparación de máquinas, coches y locomotoras. Tal fue la eficiencia y magnitud de dicho trajín, que hacia la década de 1940 la Maestranza era reconocida como el “...establecimiento más importante en su género en la

América del Sur” (*Ferrocarriles del Estado*, 1945: 25), recibiendo, como tal, la visita permanente de los presidentes de la República de la época, los cuales se pasearon por sus patios y pabellones para ver en terreno el funcionamiento de esta industria modelo para el país.

Visita del presidente Juan Antonio Ríos a la maestranza en 1943.



Fuente: (Disi, 2007: 95)

La visita presidencial hecha por Juan Antonio Ríos y su comitiva fue la que acaparó más atención de parte de la prensa local, pues se realizó con motivo de los 25 años de la Maestranza (*La Opinión*, 18 de agosto de 1945) y (*El Debate*, 18 de enero de 1945), marcando la pauta para que luego este complejo se convirtiera en parada obligada para las máximas autoridades, las que, imponiéndose del trabajo realizado en la Maestranza, pudieran apreciar también el estado en que se encontraban las políticas económicas implementadas. Fue lo que hizo Gabriel González Videla que en 1948

concurrió a este lugar para inaugurar dos nuevas locomotoras (*La Opinión*, 11 de septiembre de 1948: 1).

Desde temprano, el funcionamiento de la Maestranza Central de San Bernardo estuvo alineado a las políticas económicas impulsadas desde el modelo industrializador. Conscientes de la relevancia que este taller tomó durante los años del modelo ISI, y aprovechando una visita del ministro de Obras Públicas a sus instalaciones, es que el personal de la Maestranza se esmeró en solicitar, a través de esta autoridad, que se adoptara la decisión definitiva de convertir a este recinto, ya no solo en un complejo para la reparación y mantenimiento del material ferroviario, sino que también en el lugar exclusivo para fabricar las locomotoras y el equipo rodante que los ferrocarriles chilenos precisaban (*El Debate*, 9 de junio de 1945: 4), denotando el sitio y el papel clave que este complejo asumió dentro del sector ferroviario en tiempos del modelo ISI.

A lo largo del período estudiado, a lo menos se advirtió que en un momento la Maestranza de San Bernardo recibió una fuerte inversión para poder ampliar y mejorar sus instalaciones. Fue en 1944 en donde el gobierno de la época —a través de una ley— destinó 25 millones de pesos para construir nuevos pabellones en la Maestranza, que significaron no solo mejorar el funcionamiento de este complejo, sino también un “...adelanto de enormes proyecciones para el país, en el camino de su independencia económica...” (*La Opinión*, 24 de enero de 1944: 1).

Las iniciativas de mejora implementadas al interior de la Maestranza de San Bernardo fueron vistas también como parte de una política económica nacional que buscó estimular la industria local, fomentando la independencia productiva del país a través del aumento de su capacidad industrial. En esto la Maestranza se insertó adecuadamente con su constante labor de conservación y reparación del material ferroviario de gran parte del país, labor que en 1949 rompió un récord al reparar 245 locomotoras, y todo gracias a la implementación del llamado sistema de reparación en cadena (*Vías*, diciembre de 1950: 4).

Pero sin duda el hito que al interior de la Maestranza constituyó la construcción de a lo menos nueve locomotoras durante la década de 1940,

significó toda una proeza para la industria nacional y un gran aporte en la búsqueda de la independencia económica. Una locomotora construida en 1942 (*La Opinión*, 28 de noviembre de 1942: 2), seis construidas entre los años 1943 y 1945 (*La Opinión*, 9 de octubre de 1943: 2), y otras dos en 1948 (*La Opinión*, 11 de septiembre de 1948: 1), demuestran cuan inmersa se encontraba la Maestranza en las políticas industrializadoras impulsadas desde el Estado. En una de estas ocasiones, la prensa local de San Bernardo informó con mucho entusiasmo que se encontraban en:

...construcción 6 locomotoras tipo W hechas enteramente con materiales nacionales. Para comprender el progreso que significan para el país y el incremento de nuestras finanzas debemos pensar que cada una de esas locomotoras cuestan en los Estados Unidos \$2.600.000 y que en nuestra Maestranza tienen un costo aproximado de \$1.600.000, dándose el trabajo a ingenieros, empleados y obreros chilenos, lo que significa que el dinero de ese trabajo va a incrementar íntegramente la riqueza de Chile (*El Debate*, 11 de febrero de 1945: 12).

Por lo anterior, la Maestranza Central de San Bernardo logró mantener una correspondencia con los principales lineamientos del modelo industrializador, vale decir, sustituir con producción nacional las locomotoras que antes provenían del extranjero, principalmente de Estados Unidos y Europa. Esto sobretodo se vio de un modo aún más acuciante dentro del contexto de la Segunda Guerra Mundial, momento en el cual, y ante la interrupción de buena parte del comercio mundial, la Maestranza registró la fabricación de sus primeras locomotoras, las cuales intentaron sustituir a las que se importaban (*Ferrocarriles del Estado*, 1945: 5-19).

En el mismo sentido, el por entonces diputado por San Bernardo Raúl Brañes expresaba que las inversiones y la permanente modernización a la que se involucró a la Maestranza de esta ciudad no solo beneficiaría

...al Distrito al que pertenece, sino al país entero, ya que la ampliación de los Talleres de la Maestranza Central de San Bernardo traerá como una consecuencia lógica, la economía de varios millones que salen a la fecha al extranjero para la adquisición de materias primas que son de vital importancia para Ferrocarriles, y que, al ser hechas en la Maestranza, [...] evitarán la salida de ese capital... (*La Idea*, 8 de enero de 1944: 3).

CONCLUSIÓN

Hacia fines de 1974 la Maestranza nuevamente es visitada ahora por el director de Deportes del Estado Comandante (R) Guido Ossandón, quien, junto con autoridades y representantes del gremio ferroviario, recorre las instalaciones deportivas del recinto, inspeccionando las remodelaciones hechas al remozado estadio del “Maestranza Central”, en una visita que tenía por objeto comprometer ayuda del gobierno para mejorar estas instalaciones que estaban al servicio de la comuna y de los mismos ferroviarios (*El Ferroviario*, N° 33, octubre de 1974: 26-27).

Sin duda el tenor de esta visita no fue el mismo que el de años anteriores en donde específicamente, como vimos, las visitas de este tipo iban dirigidas al encuentro con los trabajadores ferroviarios y con el trabajo que realizaban dentro de la Maestranza, además de ver como se desarrollaban los avances tecnológicos implementados en este taller.

Es que esto nos lleva a entender que, pasados los gobiernos del Frente Popular en Chile, las visitas a la Maestranza Central de Ferrocarriles de San Bernardo cambiaron de propósito y carácter ¿Por qué ocurrió esto? Creemos que la presencia de Presidentes, ministros y otras autoridades al interior de la Maestranza durante el período de los gobiernos del Frente Popular, muestra que este recinto contó a lo menos con dos elementos fundamentales para hacerse merecedor de tales visitas y recorridos en esa época. Primero fue el potencial electoral y la base de apoyo que ofrecían sus numerosos trabajadores, fuertemente sindicalizados, con un alto nivel de movilización y, por estar asociados al sector ferroviario, con una capacidad real de desestabilizar gobiernos y paralizar el país, como sucedió con las más importantes huelgas ocurridas dentro del mundo laboral de los ferroviarios, y el otro, su carácter de industria modelo dentro del proceso de industrialización que Chile experimentó a partir de los años treinta.

El grado de movilización y organización de los trabajadores ferroviarios fue un rasgo que contuvo un carácter dual, al, por un lado, llamar la atención

e interés de los gobiernos y otros actores de la escena política nacional frente al potencial electoral que estos representaban, el cual podía expresarse en una fuerte base de apoyo a todas las iniciativas y propuestas lanzadas desde el Estado, como efectivamente ocurrió en el caso de la Maestranza de San Bernardo y su trabajadores, la cual, a lo menos en la era de los gobiernos radicales, entregó un activo y entusiasta apoyo a muchas de las políticas emanadas desde el Estado. Su condición también de funcionarios del aparato público hizo de los trabajadores ferroviarios agentes muy inmiscuidos con la elaboración e implementación de las políticas de Estado, y en muchos casos fervorosos promotores de ellas.

Por otro lado, el carácter dual de la movilización y orgánica ferroviaria hizo que las autoridades, por momentos, vieran en este sector laboral un elemento desestabilizador para el normal desenvolvimiento del país, al cual era necesario cooptar y con el cual había que llegar a rápidos entendimientos, ante el riesgo y la amenaza seria de producir una paralización del transporte de carga y pasajeros en el país, a consecuencia de alguna huelga o paro ferroviario. De ahí que también creemos, el nivel de condescendencia y cercanía con que el Estado y sus representantes abordaron las relaciones con los ferroviarios, con los cuales había deferencia en el trato y en tratar de superar rápidamente los conflictos. De cierta forma, las visitas a la Maestranza de San Bernardo permitieron a las autoridades de la época medir el apoyo y captar las impresiones de los obreros ferroviarios frente al actuar de los gobiernos, y frente a lo que acontecía en el país sobre diversas materias. Por ende, las visitas a la Maestranza pueden ser consideradas como una práctica política que tuvo por finalidad hacerse una idea sobre la sensación ambiente que rodeó al mundo de los trabajadores del riel respecto a la conducción del país.

Por otra parte, la inversión y modernización a la que se sometió la Maestranza durante los años de los gobiernos radicales refleja la posición de referencia que este centro de reparación tuvo dentro de los criterios orientadores emanados desde las políticas industrializadoras implementadas en el país durante la primera mitad del siglo XX. El carácter modelo de este taller lo hizo merecedor de ser referenciado como un ejemplo de la eficiencia y del

aporte tecnológico que la Industrialización por Sustitución de Importaciones ofreció al país, lo cual le valió ser en muchas oportunidades destino obligado de comitivas presidenciales que se impusieron de la buena marcha de la industria nacional a través de sus visitas y recorridos a la Maestranza. De acuerdo con las autoridades de la época, la permanente inversión e inyección de capitales rindió sus frutos en la década de 1940, cuando la Maestranza logró estar preparada para construir las primeras locomotoras, todo un hito en la industria ferroviaria, que, de este modo, se puso al día con la política sustitutiva de importaciones impulsada por el Estado. Fue así como entonces, la posición de vanguardia que la Maestranza de San Bernardo logró alcanzar dentro del orden impuesto por el modelo industrializador supusiera el desfile, por sus patios y pabellones, de los presidentes que encabezaron los gobiernos radicales, que vieron en este taller ferroviario un ejemplo de las bondades que las políticas desarrollistas implementadas desde el Estado podían ofrecer al país.

BIBLIOGRAFÍA

Entrevistas

Cruces, Guillermo. Extrabajador y jefe del Taller de Calderería y Herrería de la Maestranza de San Bernardo.

Diarios y revistas

Boletín de la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles el Estado, Santiago, 1922-1937.

Boletín de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, 1912-1925.

El Debate, San Bernardo, 1944-1946.

El Ferroviario, Santiago, 1974.

El Mercurio, Santiago, 1920-1955.

El Riel, Santiago, 1953-1963.

Estrella Roja, San Bernardo, 1939-1940.

Herramienta, San Bernardo, 1937-1940.

La Idea, San Bernardo, 1944-1946.

La Opinión, San Bernardo, 1913-1955.

Lucha Sindical, San Bernardo, 1939-1941.

Revista Norte y Sur, Santiago, 1927-1943.

Vías. Revista Mensual para Ferroviarios, Santiago, 1950-1952.

Libros, artículos y tesis

Angell, A. (1974). *Partidos políticos y movimiento obrero en Chile*. México D.F.: Ediciones ERA.

Aylwin, A. (2003). *Simplemente lo que vi (1973-1990). Y los imperativos que surgen del dolor*. Santiago: LOM Ediciones.

Barrera, M. (1980). Desarrollo chileno y sindicalismo en Chile: 1938-1970. *Revista Mexicana de Sociología*, 42(3), 1269-1296.

Bergquist, C. (1988). *Los trabajadores en la historia latinoamericana. Estudios comparativos de Chile, Argentina, Venezuela y Colombia*. Bogotá: Siglo XXI Editores.

Botey, A. M. (1986). *La proyección social y laboral de la Empresa de Ferrocarriles del Estado 1932-1941*. Tesis para optar al Grado de Magíster con mención en Historia de América, Universidad de Chile, Santiago.

Botey, A. M. (2003). El universo ocupacional de los ferroviarios chilenos en el contexto de la depresión de 1930. *Revista de Historia de América*, 137-171.

Delgado, F. (2017). *Entre la aristocracia obrera y la vanguardia proletaria. Los ferroviarios de la Maestranza Central de San Bernardo. Acción y discurso en el gremio de trabajadores del riel (1913-1958)*. Tesis para optar al grado de doctor en historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.

Disi, C. (2007). *Imágenes en contrapunto. San Bernardo 1850-2007*. San Bernardo: Grafika Marmor.

Faúndez, J. (1992). *Izquierdas y democracia en Chile, 1932-1973*. Santiago: Ediciones BAT.

- Fernández, M. A. (1996). *La huelga de Ferrocarriles del Estado de 1936*. Tesis para optar al Grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.
- Ferrocarriles del Estado. (1945). *La Maestranza Central de San Bernardo: 25 años 1920-1945*. Santiago: Talleres gráficos de los Ferrocarriles del Estado.
- Garcés, M. (2018). *El movimiento obrero y el Frente Popular (1936-1939)*. Santiago: LOM Ediciones.
- Garcés, M., & Milos, P. (1988). *FOCH, CTCh y CUT. Las centrales unitarias en la historia del sindicalismo chileno*. Santiago: ECO.
- Guajardo, G. (1990). La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914). *Proposiciones*(19), 173-199.
- Guajardo, G. (2009). *Between the workshop and the state: training human capital in railroad companies in Mexico and Chile, 1850-1930*. México D. F.: UNAM-CIICH.
- Huneus, C. (2009). *La Guerra Fría chilena: Gabriel González Videla y la Ley Maldita*. Santiago: Debate.
- Kuntz, S. (. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México D.F.: Colegio de México.
- Pinto, J. (1999). Socialismo y salitre: Recabarren, Tarapacá y la formación del Partido Obrero Socialista. *Historia*, 32, 315-366.
- Pinto, J., & Valdivia, V. (2001). *¿Revolución proletaria o chusma querida? Socialismo y alessandrismo en la pugna por la politización pampina (1911-1973)*. Santiago: LOM Ediciones.
- Rojas, J. (2000). Los trabajadores en la historiografía chilena: balances y proyecciones. *Revista de Trabajo y Economía*(10), 47-117.
- Sagredo, R. (1998). Las visitas gubernamentales en Chile, 1788-1861. *Historia*(31), 309-347.
- Sagredo, R. (2001). *La gira del presidente Balmaceda al norte. El inicio del crudo y riguroso invierno de su quinquenio (verano de 1889)*. Santiago: LOM ediciones.
- Sagredo, R. (2001). *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como*

práctica política en Chile. Siglo XIX. Santiago: DIBAM.

Sagredo, R. (2005). El viaje presidencial como práctica política en el Chile decimonónico. *Revista Política*, 44, 111-138.

Salazar, G., & Pinto, J. (2002). *Historia contemporánea de Chile* (Vol. Tomo II). Santiago: LOM Ediciones.

Vásquez, R. (1950). *Situación económico social del personal ferroviario.* Memoria de prueba para optar al Grado de Licenciado, Universidad de Chile, Santiago.

