



**Biblioteca** del Congreso Nacional de Chile

**Historia de la Ley**

**Nº 20.581**

**Día Nacional del Trabajador Ferroviario**

## Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

# Índice

<b>1. Primer Trámite Constitucional: Senado</b>	<b>4</b>
1.1. Moción Parlamentaria	4
1.2. Informe de Comisión de Trabajo	11
1.3. Discusión en Sala	16
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora	20
<b>2. Segundo Trámite Constitucional: Cámara de Diputados</b>	<b>21</b>
2.1. Informe de Comisión de Trabajo.	21
2.2. Discusión en Sala.	26
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen	37
<b>3. Trámite de Finalización: Senado.</b>	<b>38</b>
3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.	38
<b>4. Publicación de ley en Diario Oficial</b>	<b>39</b>
4.1. Ley N° 20.581	39

---

## MOCIÓN PARLAMENTARIA

## 1. Primer Trámite Constitucional: Senado

### 1.1. Moción Parlamentaria

Moción de los Senadores señores Carlos Bianchi Chelech, Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Pedro Muñoz Aburto, señoras Isabel Allende Bussi y Soledad Alvear Valenzuela. Fecha 04 de octubre, 2011. Cuenta en Sesión 59, Legislatura 359.

Boletín N° 7.974-13

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

#### FUNDAMENTOS

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

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

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

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

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

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

## MOCIÓN PARLAMENTARIA

**Antecedentes históricos**

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

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

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

**El tren y la cultura**

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

**El Padre**

Pablo Neruda (fragmento)

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

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

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

## MOCIÓN PARLAMENTARIA

**El trabajador y la red ferroviaria**

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

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

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

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

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

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

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

---

## MOCIÓN PARLAMENTARIA

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

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

### **Retroceso de los trenes**

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

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

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

### **El compromiso social de los trabajadores ferroviarios**

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

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

El año 1972, cuando se produce el paro de los camioneros, los trabajadores ferroviarios acordaron no plegarse a esa paralización, granjeándose el malestar de los transportistas. Tras el golpe militar del 11 de octubre de 1973 todas las

## MOCIÓN PARLAMENTARIA

dependencias ferroviarias fueron allanadas y, pese a que nada anormal se encontró, a las semanas siguientes se desató la represión existiendo fusilamientos de trabajadores San Bernardo, San Rosendo y San Antonio. Paralelamente, la administración a cargo de un interventor militar, eliminó derechos sindicales y laborales, incentivos remuneracionales, escalafones y carrera funcionaria etc., y, luego se inició un programa de exoneración que abarcó a miles de trabajadores.

**Mártires ferroviarios**

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

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

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

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

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



## MOCIÓN PARLAMENTARIA

**Maestranza de San Bernardo**

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

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

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

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

**Solicitudes y planteamiento del proyecto de ley**

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

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

La fecha que se propone es el día 6 de octubre de cada año. Éste corresponde al día que fueron fusilados los once ferroviarios de la Maestranza Central San Bernardo. Si bien corresponde a una fecha aciaga, se ha transformado en una

---

**MOCIÓN PARLAMENTARIA**

época de reencuentro de la familia ferroviaria y sus vecinos, reencuentro con su historia y su cultura, una demostración de que la convivencia es más sólida cuando está cimentada en el respeto a las ideas y las personas, y una constatación de que la paz, la libertad, la democracia, siempre triunfarán por sobre la intolerancia y la violencia.

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

Por las razones expuestas venimos en presentar el siguiente,

Proyecto de ley

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

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

**1.2. Informe de Comisión de Trabajo**

Senado. Fecha 13 de octubre, 2011. Cuenta en Sesión 65. Legislatura 359

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que instituye el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".**

**BOLETÍN N° 7.974-13**

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de informaros respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señoras Soledad Alvear Valenzuela e Isabel Allende Bussi, y señores Carlos Bianchi Chelech, Eduardo Frei Ruiz-Tagle y Pedro Muñoz Aburto.

Os hacemos presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto de artículo único y, acordó, unánimemente, proponer al Excelentísimo señor Presidente que en la Sala sea considerado del mismo modo.

A la sesión en que se analizó esta iniciativa legal asistió, además de los miembros de la Comisión, el asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social, señor Francisco Del Río Correa.

**OBJETIVO DEL PROYECTO**

Declarar el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

**ANTECEDENTES**

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

**I. ANTECEDENTES JURÍDICOS**

La Constitución Política de la República, especialmente su artículo 63, N° 5).

**II. ANTECEDENTES DE HECHO**

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

La Moción que da origen a este proyecto de ley fundamenta su propuesta en los siguientes términos:

En primer lugar, destaca que desde su invención y desarrollo el Ferrocarril se constituyó en uno de los logros más importantes de la humanidad, habida cuenta de su indiscutible aporte con miras a impulsar la economía, la producción, el transporte y las telecomunicaciones, mejorando, en suma, la calidad de vida de las personas.

En ese sentido, señala que dichos factores contribuyeron a consolidar la soberanía territorial de la República, el desarrollo de la economía y el progreso de sus habitantes. En tal contexto, el auge del sector ferroviario que se verificó en nuestro país generó el desarrollo de trabajadores especialistas en una serie de oficios y profesiones en dicho ámbito. Por otra parte, estos trabajadores fueron protagonistas, también, de los primeros movimientos sindicales que tuvieron lugar en nuestro país.

Enseguida, la Moción se refiere a la historia del ferrocarril en nuestro país. Al respecto, señala que este medio de transporte comenzó a funcionar en el año 1851, y muy pronto logró unir el territorio nacional con una misma línea férrea desde Iquique hasta Puerto Montt, sin perjuicio de los ferrocarriles que también operaron en Chiloé y Arica. Asimismo, este medio de transporte funcionó hacia el extranjero, con el ferrocarril Trasandino que unía Santiago con Buenos Aires, y el FCALP, que conectaba Arica con La Paz.

Luego, añade, el 6 de agosto de 1862 se promulgó la Ley de Ferrocarriles, la que rigió hasta el año 1925.

A nivel mundial, agrega, en la década de 1950 los trenes mostraron los primeros síntomas de declinación tras la masiva irrupción de otros vehículos de transporte –terrestre y aéreo–, los cuales alcanzaron un mayor desarrollo durante la Segunda Guerra Mundial.

En Chile, no obstante, hacia la década de 1960 aún continuaban los planes de inversión en ferrocarriles. Sin embargo, posteriormente, las políticas de autofinanciamiento generaron un menor aporte fiscal, a lo cual se sumó luego una competencia desleal motivada en la subvención estatal al transporte terrestre vial, todo lo cual derivó en una declinación progresiva de este medio de transporte en nuestro país.

Durante este desarrollo histórico, agrega la iniciativa, a medida que avanzaba el tendido ferroviario y surgían pueblos y ciudades en torno a las estaciones de ferrocarriles, sus trabajadores se integraron a la vida social, cultural, deportiva o política de esas localidades y, en ese contexto, no se mantuvieron ajenos al movimiento sindical chileno. De hecho, acota, participaron activamente en la

---

**INFORME COMISIÓN TRABAJO**

constitución de la Federación Obrera de Chile (FOCH), en el año 1909, la que se formó sobre la base de los sindicatos ferroviarios.

Con posterioridad, en 1972, cuando se verificó el paro de los camioneros, los trabajadores ferroviarios no se plegaron a dicha paralización, lo que les significó enfrentar el malestar de los transportistas.

Tras los acontecimientos registrados en Chile en 1973, además de la intervención militar a la administración de los ferrocarriles, se desató una represión contra estos trabajadores, lo que dio origen a masivas exoneraciones y fusilamientos.

En ese contexto, sostiene la Moción, el 6 de octubre de 1973 un grupo de trabajadores ferroviarios de la Maestranza de San Bernardo fueron detenidos en sus domicilios y sus lugares de trabajo, siendo luego fusilados por militares de la Escuela de Infantería, hechos que han sido consignados en el Informe de la Comisión de Verdad y Reconciliación, y en las investigaciones judiciales que se han verificado sobre el particular.

Por ello, señala la Moción, existiendo consenso acerca de la contribución y relevancia económica, social, cultural y política que los trabajadores ferroviarios han significado para el país, es preciso reconocer explícitamente dichas circunstancias. Indica que la fecha propuesta para tales efectos -6 de octubre de cada año- corresponde al día en que fueron fusilados los once ferroviarios de la Maestranza Central San Bernardo. Agrega que, si bien se trata de una fecha aciaga, se ha transformado en una época de reencuentro de la familia ferroviaria y su historia, lo que contribuye a favorecer una convivencia sólida, reconociendo el aporte que, para ello, genera el respeto a las ideas y a las personas, y una constatación de que la paz, la libertad y la democracia triunfan por sobre la intolerancia y la violencia.

**DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR**

El texto del proyecto de ley en informe es el que sigue:

“Artículo único.- Institúyese el día 6 de octubre de cada año como el “Día Nacional del Trabajador Ferroviario”.”.

Al iniciar el estudio del proyecto de ley en informe, el señor asesor legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social sostuvo que el Ejecutivo valora tanto el contenido como la expresión de motivos de la Moción que da origen a la iniciativa legal en estudio, habida cuenta de la detallada relación que formula a propósito de la historia del ferrocarril en nuestro país. Asimismo, indicó que el Ejecutivo no se opone a la consagración de una fecha en que se reconozca el aporte de los trabajadores del sector ferroviario a la conectividad y al desarrollo de Chile.

---

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

Destacó que, no obstante ello, existen una serie de fechas en que podría verificarse dicho reconocimiento, teniendo presente, para tales efectos, la muy relevante participación de los trabajadores de dicho sector en los incipientes movimientos sindicales que tuvieron lugar durante las primeras décadas del siglo pasado.

El Honorable Senador Muñoz Aburto, en su calidad de coautor de la Moción en examen, expresó que efectivamente existen varias fechas en que podría tener lugar el reconocimiento que la iniciativa legal contempla. No obstante ello, destacó la relevancia de aprobar la referida propuesta de ley en los términos en que ella fue formulada, toda vez que los propios trabajadores del rubro ferroviario han sugerido el 6 de octubre como una fecha apropiada para rendir el homenaje que dicho sector merece, atendido el valor simbólico que para ellos representa.

Finalmente, la Comisión se pronunció en torno al proyecto de ley en informe y, por la mayoría de sus miembros presentes, aprobó la iniciativa en razón de compartir su objetivo y los fundamentos en que se sustenta.

- Por consiguiente, puesto en votación en general y en particular el proyecto de ley, fue aprobado por dos votos a favor, de los Honorables Senadores señores Bianchi y Muñoz Aburto, y una abstención, del Honorable Senador señor Kuschel.

**TEXTO DEL PROYECTO**

En conformidad con los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene a honra proponeros aprobar el proyecto de ley en informe, en los siguientes términos:

**PROYECTO DE LEY:**

“Artículo único.- Institúyese el día 6 de octubre de cada año como el “Día Nacional del Trabajador Ferroviario”.”.

Acordado en sesión celebrada el día 12 de octubre de 2011, con asistencia de los Honorables Senadores señores Pedro Muñoz Aburto (Presidente Accidental), y señores Carlos Bianchi Chelech y Carlos Ignacio Kuschel Silva.

Sala de la Comisión, a 13 de octubre de 2011.

MARIO LABBÉ ARANEDA  
Secretario de la Comisión

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

**RESUMEN EJECUTIVO**

---

**PRIMER INFORME DE LA COMISIÓN DE TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE INSTITUYE EL 6 DE OCTUBRE DE CADA AÑO COMO EL "DÍA NACIONAL DEL TRABAJADOR FERROVIARIO".****(Boletín N° 7.974-13)**

**I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** declarar el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

**II. ACUERDOS:** aprobado en general y en particular (dos votos a favor y una abstención).

**III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único.

**IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.

**V. URGENCIA:** no tiene.

**VI. ORIGEN INICIATIVA:** Senado. Moción de los Honorables Senadores señoras Soledad Alvear Valenzuela e Isabel Allende Bussi, y señores Carlos Bianchi Chelech, Eduardo Frei Ruiz-Tagle y Pedro Muñoz Aburto.

**VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.

**VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 4 de octubre de 2011.

**IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general y en particular.

**X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:** **la Constitución Política de la República, especialmente su artículo 63, N° 5).**

---

Valparaíso, 13 de octubre de 2011.

MARIO LABBÉ ARANEDA  
Secretario de la Comisión

## DISCUSIÓN SALA

### 1.3. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 359. Sesión 82. Fecha 20 de diciembre de 2011. Discusión general. Se aprueba en general y particular.

#### **INSTITUCIÓN DE 6 DE OCTUBRE COMO DÍA NACIONAL DEL TRABAJADOR FERROVIARIO**

El señor GIRARDI (Presidente).- Proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señoras Alvear y Allende y señores Bianchi, Frei y Muñoz Aburto, en primer trámite constitucional, que instituye el 6 de octubre de cada año Día Nacional del Trabajador Ferroviario, con informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (7974-13) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley (moción de los Senadores señoras Alvear y Allende y señores Bianchi, Frei (don Eduardo) y Muñoz Aburto):**

**En primer trámite, sesión 59ª, en 4 de octubre de 2011.**

**Informe de Comisión:**

**Trabajo y Previsión Social: sesión 65ª, en 2 de noviembre de 2011.**

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario General.

El señor LABBÉ (Secretario General).- El objetivo de esta iniciativa -como señaló el señor Presidente- es declarar el 6 de octubre de cada año Día Nacional del Trabajador Ferroviario.

La Comisión de Trabajo y Previsión Social la discutió en general y particular, por ser de artículo único, y la aprobó por dos votos a favor (Senadores señores Bianchi y Muñoz Aburto) y una abstención (Senador señor Kuschel).

La declaración en comento obedece a que el 6 de octubre de 1973 algunos trabajadores ferroviarios de la Maestranza de San Bernardo fueron detenidos en sus domicilios y lugares de trabajo, hechos consignados en el informe de la Comisión de Verdad y Reconciliación y en investigaciones judiciales sobre el particular.

El señor GIRARDI (Presidente).- En discusión general y particular.

Tiene la palabra la Honorable señora Alvear.

La señora ALVEAR.- Señor Presidente, en primer lugar, les agradezco a los Comités la posibilidad que abrieron para que viéramos hoy este proyecto de ley, que me parece de gran relevancia.

Con los Senadores señora Allende y señores Muñoz Aburto, Bianchi y Frei presentamos esta iniciativa como un pequeño



## DISCUSIÓN SALA

reconocimiento que queremos hacer, en cuanto Poder Legislativo, a los trabajadores ferroviarios (varios de ellos nos acompañan esta tarde desde las tribunas), quienes por generaciones han entregado muchísimo al país.

Hasta el siglo pasado, el progreso de Chile solo se entiende de la mano del desarrollo del ferrocarril.

Con 161 años de existencia, el ferrocarril ha contribuido a la consolidación de la soberanía nacional, a la integración de la república, a la formación de poblados y ciudades, al avance de la economía, al progreso de sus habitantes. Y el trabajador ferroviario formó parte de nuestra cultura, de nuestras urbes, de nuestra identidad.

Elegimos el 6 de octubre porque corresponde al día en que partieron de la Maestranza de San Bernardo 11 trabajadores ferroviarios que perecieron fusilados en los cerros de Chena en 1973.

Si bien corresponde a una fecha triste, se ha transformado en una época de reencuentro de la familia ferroviaria y sus vecinos, de reencuentro con su historia y su cultura; en una demostración de que la convivencia es más sólida cuando se cimenta en el respeto por las ideas y las personas, y en una constatación de que la paz, la libertad, la democracia, siempre triunfarán por sobre la intolerancia y la violencia.

Presentamos el proyecto a instancia de diversas organizaciones ciudadanas que plantearon la idea, en especial el Centro de Desarrollo Social Amigos del Parque Ferroviario Mártires de la Maestranza, de la ciudad de San Bernardo, y la Agrupación Maipo Contigo.

No deseo ocupar más tiempo, señor Presidente. Creo que esta es una idea a la que todo el Senado puede concurrir y así valorar y reivindicar la actividad fundamental de este sector laboral por el país.

He dicho.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Allende.

La señora ALLENDE.- Señor Presidente, quiero saludar, en primer lugar, a los trabajadores o ex trabajadores ferroviarios que nos acompañan en las tribunas.

Felicito a la Senadora señora Alvear por su iniciativa, sencilla pero extraordinariamente relevante, y también le agradezco por invitarnos a patrocinarla. Ha sido realmente un gusto poder hacerlo junto a los Honorables señores Bianchi, Frei y Muñoz Aburto. Concurrimos a ello con satisfacción, ante la tradición exhibida por la familia ferroviaria y el muy importante rol que ha desempeñado. Aquí se expresó, en breves palabras, la significación que ha tenido el ferrocarril en Chile.

Cabe solo lamentar lo ocurrido ese 6 de octubre de 1973, cuando 11 ferroviarios fueron detenidos y fusilados, y convertir esa fecha -que conlleva dolor, por supuesto- en la que rememore y recuerde justamente el Día Nacional del Trabajador Ferroviario. Creo que es esencial mantener la memoria, pero, al mismo tiempo, manifestar la capacidad de

## DISCUSIÓN SALA

formular precisamente tal sugerencia, como lo hicieron todas las organizaciones que se pusieron de acuerdo.

Por lo tanto, espero que el Senado pueda apoyar - ojalá, unánimemente- una iniciativa de estas características, reconocimiento indispensable a la familia del trabajador ferroviario.

Igualmente deploramos que, a partir de 1973, Ferrocarriles perdiera su significación, su rentabilidad, su potencialidad. Ha representado un arduo trabajo el intento de que pueda seguir desempeñando un papel en el transporte de carga. Ojalá ello pueda extenderse algún día al transporte de pasajeros, como es posible observarlo en los países desarrollados, en Europa, donde juega un rol destacado y sirve cada vez más para conectar ciudades, con tecnologías evidentemente muy modernas. Sentimos que Chile haya quedado tan rezagado en ese plano y no haya podido diseñar un futuro para algo tan vital en su territorio, de larga extensión, y donde históricamente ha cumplido una función.

Como este es un proyecto de Fácil Despacho, solo declaro mi satisfacción por su contenido y espero que sea acogido. Quizás hemos tardado más de la cuenta en hacerlo, y, por eso, creo que hoy día, cuando nos acompañan trabajadores y ex trabajadores ferroviarios, corresponde aprobarlo y felicitar a mi Honorable colega Alvear por su iniciativa.

He dicho.

El señor GIRARDI (Presidente).- Hago presente que en las reuniones de Comités se ha considerado el criterio de que lo deseable es que en los asuntos de Fácil Despacho intervengan dos Senadores,...

El señor BIANCHI.- Eso es.

El señor GIRARDI (Presidente).- ...porque, si no, se pierde el sentido de tramitarlos en esa forma.

El señor BIANCHI.- Está bien.

El señor GIRARDI (Presidente).- De todas maneras, no puedo inhibir para usar de la palabra.

Una de las posiciones que se mantengan debe ser la de sostener la iniciativa, y otra, la de impugnarla, según el Reglamento.

Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

Pido brevedad, para poder pasar a las otras materias en tabla.

El señor BIANCHI.- Estamos listos. Votemos.

El señor GIRARDI (Presidente).- Va a intervenir el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, seré muy breve.

## DISCUSIÓN SALA

Deseo felicitar a los cinco colegas que han presentado el proyecto que establece el Día Nacional del Trabajador Ferroviario.

Me parece que a este último se le hace justicia, porque no he visto a otros trabajadores con la camiseta más puesta. Incluso los jubilados siguen pensando todos los días en cómo se podría ampliar su Empresa, en cómo se podría rehabilitar. ¡Sufren por lo que ha estado pasando en ella!

Por eso, creo que este es un gran reconocimiento que se le hace al sector, y con mucho agrado, por supuesto, votamos a favor de la iniciativa.

Y ojalá se cumplan sus aspiraciones -también son nuestras- de que se reponga la situación de los ferrocarriles. Estimo que no podemos seguir construyendo nuevas carreteras. Ferrocarriles está a lo largo de todo Chile y es el transporte natural para la carga y el más seguro para los pasajeros.

Felicito a todos los trabajadores ferroviarios.

El señor GIRARDI (Presidente).- En votación.

El señor LABBÉ (Secretario General).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor GIRARDI (Presidente).- Terminada la votación.

**--Se aprueba en general y en particular el proyecto (34 votos a favor).**

**Votaron** las señoras Allende, Alvear, Pérez (doña Lily), Rincón y Von Baer y los señores Bianchi, Cantero, Coloma, Escalona, Frei (don Eduardo), García, García-Huidobro, Girardi, Gómez, Horvath, Lagos, Larraín (don Hernán), Larraín (don Carlos), Letelier, Muñoz Aburto, Navarro, Orpis, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Quintana, Rossi, Ruiz-Esquide, Sabag, Tuma, Uriarte, Walker (don Ignacio), Walker (don Patricio) y Zaldívar (don Andrés).

**--(Aplausos en la Sala y en tribunas).**

## OFICIO LEY

**1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora**

Oficio de Ley a la Cámara de Diputados. Comunica texto aprobado. Fecha 20 de diciembre, 2011. Cuenta en Sesión 124. Legislatura 359. Cámara de Diputados.

A S.E. el Presidente de  
La Honorable Cámara  
de Diputados

N° 1.491/SEC/11  
Valparaíso, 20 de diciembre de 2011.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que, con motivo de la Moción, informe y antecedentes que se adjuntan, el Senado ha dado su aprobación a la siguiente iniciativa, correspondiente al Boletín N° 7.974-13:

**PROYECTO DE LEY:**

"Artículo único.- Institúyese el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".".

- - -

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

GUIDO GIRARDI LAVÍN  
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA  
Secretario General del Senado

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

## 2. Segundo Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

### 2.1. Informe de Comisión de Trabajo.

Cámara de Diputados. Fecha 17 de enero de 2012. Cuenta en Sesión 137. Legislatura 359.

**BOLETIN N° 7974-13-1-S**

**INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE INSTITUYE EL 6 DE OCTUBRE DE CADA AÑO COMO EL "DIA NACIONAL DEL TRABAJADOR FERROVIARIO".**

**HONORABLE CAMARA:**

Vuestra **Comisión de Trabajo y Seguridad Social** pasa a informar, en primer trámite reglamentario, sobre el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en Moción de las Senadoras señoras Alvear, doña Soledad, y Allende, doña Isabel, y de los señores Senadores Bianchi, don Carlos, Frei, don Eduardo y Muñoz, don Pedro, que instituye el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

A las sesiones que vuestra Comisión destinó al estudio de la referida iniciativa legal asistió el señor Francisco Del Río Correa, Asesor Legislativo del Ministerio del Trabajo y Previsión Social

#### **I.- CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.**

**1.- Idea matriz o fundamental del proyecto:** instituir el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

**2.- Normas de quórum especial:** no existen normas que revistan tal carácter.

**3.- Artículos de competencia de la Comisión de Hacienda:** no existen normas que deban ser conocidas por dicha Comisión.

**4.- Aprobación en general del proyecto:** fue aprobado por trece votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención.

(Votaron a favor las señoras Goic, doña Carolina; Muñoz, doña Adriana; Nogueira, doña Claudia, y Vidal, doña Ximena, y los señores Andrade, Baltolu,

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

Bertolino, Jiménez, Kort, Saffirio, Salaberry, Verdugo y Vilches).

**5.- Artículos e indicaciones rechazadas por la Comisión:** no existen disposiciones rechazadas o declaradas inadmisibles.

**6.- Diputado Informante:** se designó al señor Diputado Felipe Salaberry Soto.

**II.- MINUTA DE LOS FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.**

El objetivo central del proyecto aprobado por el H. Senado, es instituir el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

Entre los fundamentos de la Moción que le da origen, destaca que desde su invención y desarrollo el Ferrocarril se constituyó en uno de los logros más importantes de la humanidad, habida cuenta de su indiscutible aporte con miras a impulsar la economía, la producción, el transporte y las telecomunicaciones, mejorando, en suma, la calidad de vida de las personas.

En ese sentido, señala que dichos factores contribuyeron a consolidar la soberanía territorial de la República, el desarrollo de la economía y el progreso de sus habitantes. En tal contexto, el auge del sector ferroviario que se verificó en nuestro país generó el desarrollo de trabajadores especialistas en una serie de oficios y profesiones en dicho ámbito. Por otra parte, estos trabajadores fueron protagonistas, también, de los primeros movimientos sindicales que tuvieron lugar en nuestro país.

Enseguida, la Moción se refiere a la historia del ferrocarril en nuestro país. Al respecto, señala que este medio de transporte comenzó a funcionar en el año 1851, y muy pronto logró unir el territorio nacional con una misma línea férrea desde Iquique hasta Puerto Montt, sin perjuicio de los ferrocarriles que también operaron en Chiloé y Arica. Asimismo, este medio de transporte funcionó hacia el extranjero, con el ferrocarril Trasandino que unía Santiago con Buenos Aires, y el FCALP, que conectaba Arica con La Paz.

Luego, añade, el 6 de agosto de 1862 se promulgó la Ley de Ferrocarriles, la que rigió hasta el año 1925.

A nivel mundial, agrega, en la década de 1950 los trenes mostraron los primeros síntomas de declinación tras la masiva irrupción de otros vehículos de transporte –terrestre y aéreo-, los cuales alcanzaron un mayor desarrollo durante la Segunda Guerra Mundial.

En Chile, no obstante, hacia la década de 1960 aún continuaban los planes de inversión en ferrocarriles. Sin embargo, posteriormente, las políticas de autofinanciamiento generaron un menor aporte fiscal, a lo cual se sumó luego

---

**INFORME COMISIÓN TRABAJO**

una competencia desleal motivada en la subvención estatal al transporte terrestre vial, todo lo cual derivó en una declinación progresiva de este medio de transporte en nuestro país.

Durante este desarrollo histórico, agrega la iniciativa, a medida que avanzaba el tendido ferroviario y surgían pueblos y ciudades en torno a las estaciones de ferrocarriles, sus trabajadores se integraron a la vida social, cultural, deportiva o política de esas localidades y, en ese contexto, no se mantuvieron ajenos al movimiento sindical chileno. De hecho, acota, participaron activamente en la constitución de la Federación Obrera de Chile (FOCH), en el año 1909, la que se formó sobre la base de los sindicatos ferroviarios.

Con posterioridad, en 1972, cuando se verificó el paro de los camioneros, los trabajadores ferroviarios no se plegaron a dicha paralización, lo que les significó enfrentar el malestar de los transportistas.

Tras los acontecimientos registrados en Chile en 1973, además de la intervención militar a la administración de los ferrocarriles, se desató una represión contra estos trabajadores, lo que dio origen a masivas exoneraciones y fusilamientos.

En ese contexto, sostiene la Moción, el 6 de octubre de 1973 un grupo de trabajadores ferroviarios de la Maestranza de San Bernardo fueron detenidos en sus domicilios y sus lugares de trabajo, siendo luego fusilados por militares de la Escuela de Infantería, hechos que han sido consignados en el Informe de la Comisión de Verdad y Reconciliación, y en las investigaciones judiciales que se han verificado sobre el particular.

Por ello, señala la Moción, existiendo consenso acerca de la contribución y relevancia económica, social, cultural y política que los trabajadores ferroviarios han significado para el país, es preciso reconocer explícitamente dichas circunstancias. Indica que la fecha propuesta para tales efectos -6 de octubre de cada año- corresponde al día en que fueron fusilados los once ferroviarios de la Maestranza Central San Bernardo. Agrega que, si bien se trata de una fecha aciaga, se ha transformado en una época de reencuentro de la familia ferroviaria y su historia, lo que contribuye a favorecer una convivencia sólida, reconociendo el aporte que, para ello, genera el respeto a las ideas y a las personas, y una constatación de que la paz, la libertad y la democracia triunfan por sobre la intolerancia y la violencia.

### **III.- CONTENIDO DEL PROYECTO APROBADO POR EL SENADO**

La propuesta y contenido esencial del proyecto aprobado por el H. Senado, consiste en un artículo único que instituye el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

---

## INFORME COMISIÓN TRABAJO

**IV.- DISCUSIÓN EN GENERAL**

El proyecto en informe fue aprobado, en general y particular, por vuestra Comisión en su sesión ordinaria de 17 de enero del año en curso, por **trece** votos a favor, ninguno en contra y ninguna abstención, con los votos de las Diputadas señoras Goic, doña Carolina; Muñoz, doña Adriana, Nogueira, doña Claudia, y Vidal, doña Ximena, y de los Diputados señores Andrade; Baltolu; Bertolino; Jiménez; Kort; Saffirio, Salaberry, Verdugo y Vilches.

Durante su discusión general, la Comisión recibió al señor Claudio Quintanilla Campos, trabajador ferroviario, el que manifestó que una serie de organizaciones cuentan con un día nacional y que los trabajadores ferroviarios merecen un reconocimiento en la medida de que son parte importante en el desarrollo histórico, político, cultural y económico de nuestro país.

Agregó, asimismo, que el día 6 de octubre se conmemora la ejecución de 11 trabajadores ferroviarios en la comuna de San Bernardo, por lo que se ha propuesto por los gremios ferroviarios determinar esa fecha como su día nacional, haciendo presente que esta iniciativa fue aprobada en forma unánime por la Sala del Senado.

Por su parte, las señoras y señores Diputados integrantes de esta instancia concordaron unánimemente en la pertinencia de esta iniciativa legal, manifestando que ella representaba un justo reconocimiento a un sector de trabajadores que han sido muy importantes en el desarrollo del país.

**V.- ARTÍCULOS QUE EL SENADO CALIFICÓ COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO O DE QUORUM CALIFICADO, Y ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO TALES EN ESTE TRÁMITE**

Cabe hacer presente que, a juicio del H. Senado, no existen normas que revistan tal carácter.

**VI.- ARTICULOS DEL PROYECTO DESPACHADO POR LA COMISION QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISION DE HACIENDA.**

No existen disposiciones que deban ser conocidas por dicha Comisión.

**VII.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADAS O DECLARADAS INADMISIBLES POR LA COMISIÓN.**

No existen disposiciones en tal calidad.

**VIII.- MENCIÓN DE LAS ADICIONES Y ENMIENDAS QUE LA COMISIÓN APROBÓ EN LA DISCUSIÓN EN PARTICULAR**



## INFORME COMISIÓN TRABAJO

No hubo en el seno de vuestra Comisión opiniones disidentes al acuerdo adoptado en la votación en general.

**IX.- TEXTO DEL PROYECTO**

Como consecuencia de todo lo expuesto y por las consideraciones que dará a conocer oportunamente el señor Diputado Informante, vuestra Comisión de Trabajo y Seguridad Social recomienda la aprobación del siguiente:

**PROYECTO DE LEY:**

**"Artículo único.-** Institúyese el día 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".".

-----

**SE DESIGNO DIPUTADO INFORMANTE, A DON FELIPE SALABERRY SOTO.**

**SALA DE LA COMISION, a 17 de enero de 2012.**

Acordado en sesión de fecha 17 enero del presente año, con asistencia de las Diputadas señoras Goic, doña Carolina; Muñoz, doña Adriana, Nogueira, doña Claudia, y Vidal, doña Ximena, y de los Diputados señores Andrade; Baltolu; Bertolino; Jiménez; Kort; Saffirio; Salaberry; Verdugo (en reemplazo del señor Monckeberg, don Nicolás) y Vilches.

**Pedro N. Muga Ramírez,**  
Abogado Secretario de la Comisión.

## DISCUSIÓN SALA

**2.2. Discusión en Sala.**

Cámara de Diputados. Legislatura 359, Sesión 142. Fecha 08 de marzo, 2012. Discusión general. Se aprueba en general y en particular.

**ESTABLECIMIENTO DEL "DÍA NACIONAL DEL TRABAJADOR FERROVIARIO". Segundo trámite constitucional.**

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Corresponde tratar el proyecto de ley, iniciado en moción, que instituye el 6 de octubre de cada año como el Día Nacional del Trabajador Ferroviario.

Diputado informante de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social es el señor Felipe Salaberry.

*Antecedentes:*

*-Proyecto del Senado, boletín N° 7974-13, sesión 124ª, en 21 de diciembre de 2011. Documentos de la Cuenta N° 4.*

*-Informe de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, sesión 137ª, en 23 de enero de 2012. Documentos de la Cuenta N° 15.*

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **SAFFIRIO** (de pie).- Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social, paso a informar el proyecto de ley, iniciado en moción de las senadoras señoras Alvear, doña Soledad, y Allende, doña Isabel, y de los senadores señores Bianchi, don Carlos, Frei, don Eduardo, y Muñoz, don Pedro, que instituye el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

El objetivo central del proyecto aprobado por el honorable Senado es instituir el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

Entre los fundamentos de la moción que le da origen, se destaca que, desde su invención y desarrollo, el ferrocarril se constituyó en uno de los logros más importantes de la humanidad, habida cuenta de su indiscutible aporte con miras a impulsar la economía, la producción, el transporte y las telecomunicaciones, lo que ha mejorado la calidad de vida de las personas.

Dichos factores contribuyeron a consolidar la soberanía territorial de la República, el desarrollo de la economía y el progreso de sus habitantes.

En ese contexto, el auge del sector ferroviario que se verificó en nuestro país generó el desarrollo de trabajadores especialistas en una serie de oficios y profesiones en dicho ámbito.

Por otra parte, esos trabajadores también fueron protagonistas de los primeros movimientos sindicales que tuvieron lugar en nuestro país.

Durante su discusión general, la Comisión recibió al señor Claudio Quintanilla Campos, trabajador ferroviario, quien manifestó que una serie de organizaciones cuentan con un día nacional y que los trabajadores ferroviarios

## DISCUSIÓN SALA

merecen un reconocimiento en la medida en que son parte importante del desarrollo histórico, político, cultural y económico de nuestro país.

Agregó que el 6 de octubre se conmemora la ejecución de once trabajadores ferroviarios en la comuna de San Bernardo, por lo que los gremios ferroviarios proponen esa fecha como su día nacional, haciendo presente que esta iniciativa fue aprobada en forma unánime por la Sala del Senado.

Por su parte, las señoras y señores diputados integrantes de esta instancia concordaron unánimemente en la pertinencia de esta iniciativa legal, manifestando que ella representaba un justo reconocimiento a un sector de trabajadores que ha sido muy importante en el desarrollo del país.

A juicio del honorable Senado y de esta Comisión, el proyecto no contiene normas que revistan el carácter de orgánicas constitucionales ni de quórum calificado.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Alfonso de Urresti.

El señor **DE URRESTI**.- Señor Presidente, en primer lugar, felicito a los autores del proyecto, porque el establecimiento del Día Nacional del Trabajador Ferroviario hace justicia respecto de miles y miles de trabajadores que, a lo largo de Chile y de su historia, dieron vida a esa empresa, que también dio origen a buena cantidad de pueblos, convertidos hoy en ciudades, del sur de Chile particularmente.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado formó verdaderas generaciones y familias, y arraigó gente en determinados territorios. Además, el origen de muchas ciudades está vinculado intrínsecamente con la historia de Ferrocarriles, como sucede con San Rosendo y el ramal que iba a la costa, a Concepción y a Talcahuano; con Antilhue y el ramal que va a Valdivia; con Chillán, Temuco, Renaico, Victoria, Chiguayante y tantas ciudades. Asimismo, el avance, desarrollo y consolidación del país hacia el sur se debió a la línea férrea que llegaba hasta Puerto Montt, lo que se amplió con la línea férrea de la isla grande de Chiloé. A su vez, los distintos ramales generaron una cultura y una formación. La Empresa de Ferrocarriles del Estado también generó una escuela que educó a mucha gente para realizar el trabajo que necesita esa organización, la que permitía el ingreso del abuelo, del padre, del hijo y del nieto.

En síntesis, la Empresa de Ferrocarriles del Estado fue una verdadera escuela de oficios, a través de la cual se educó y se formó a mucha gente, hizo soberanía y conectó el país.

Quiero recordar un testimonio que consigna muy bien el informe, cual es la actitud digna, patriótica y consecuente de los ferroviarios en el año 1972 ante un paro de los camioneros para doblegar al gobierno de la Unidad Popular. Fueron los trabajadores ferroviarios, de Ferrocarriles del Estado, quienes mantuvieron conectado al país.

## DISCUSIÓN SALA

Esa es la dignidad de los trabajadores ferroviarios.

Por eso, a pocos meses de instalada la dictadura, se produjo el asesinato de 11 ferroviarios en la Maestranza de San Bernardo, precisamente el día que hoy se propone conmemorar y fijar como referente para el reconocimiento de dichos trabajadores.

¡Cómo explicar el origen de San Bernardo y sus poblaciones ferroviarias; o la formación de San Eugenio y tantos otros lugares!

Por ello, considero importante que se reconozca a los miles y miles de ferroviarios, a las miles y miles de viudas y montepiadas que hoy día se estructuran en muchas organizaciones a lo largo de Chile.

¡Cómo no reconocer esa cultura ferroviaria, la cual, quienes sentimos pasión por ese mundo, llevamos en el alma!

La llevamos también a través del Club Deportivo Ferroviario Almirante Arturo Fernández Vial, del cual soy socio -lo respaldamos- junto con el diputado José Miguel Ortiz.

Asimismo, quiero reconocer en esta Sala a quien en ese tiempo fuera alcalde de la ciudad de Temuco -hoy es diputado-, el colega René Saffirio. Juntos -yo tuve la oportunidad de ir en la Locomotora 620 de Valdivia- asistimos a la inauguración del Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda, un reconocimiento histórico-patrimonial a lo que significa, por un lado, el poeta más grande de habla hispana, Pablo Neruda, cuyo origen y raíces se hallan íntimamente ligadas a Temuco, y, por otro, la Casa de Máquinas, que podría haberse perdido con la construcción de una aberración inmobiliaria que habría arrasado con el patrimonio histórico de Temuco.

Ahí se hizo un gran aporte para reconocer la cultura ferroviaria. Porque ese museo reivindicó la historia, los viejos ferroviarios, los viejos tiznados, los viejos que se formaron en las salas de máquinas, en los fogones, caldeando la locomotora para comenzar la tracción a vapor.

Ésa es la historia que quienes no la conocen, no la valoran. Ferrocarriles fue quien vertebró en gran medida este país en lo económico, lo productivo, lo territorial, pero también en su identidad. Y permítanme como socialista sentirme orgulloso de que Ferrocarriles también fue una cantera de formación de dirigentes sindicales a lo largo de su historia de más de 100 años. Esa empresa hizo al país y, en gran parte también, la formación profesional, y generó la condición y la conciencia de clase obrera de los trabajadores.

Por eso, reconozco y felicito el que se haya fijado el 6 de octubre como Día Nacional del Trabajador Ferroviario.

De igual modo, hago un reconocimiento a los wattinos, a la Federación Santiago Watt, donde se reúne principalmente la gente de tracción; a la Confederación de Ferroviarios que agrupa a todas las organizaciones ferroviarias; a la Asociación de Jubilados y a los indemnizados de la ley N° 19.170, quienes en su gran mayoría, desde 1995 hasta la fecha, han pasado a retiro.

Creo que, desgraciadamente -es mi última reflexión-, Chile no le ha respondido a Ferrocarriles como debiera, a pesar de todo lo que ha significado no sólo para su historia, sino también para su futuro. Los países modernos han

## DISCUSIÓN SALA

invertido en ferrocarriles como sistema de transporte de pasajeros y de carga, y para vincularse y desarrollarse.

En nuestro país existe una cultura: la cultura inmaterial de los viejos ferroviarios, de la familia ferroviaria, de las poblaciones ferroviarias que uno recorre.

Ahí está la gente con su conciencia y su recuerdo.

Ojalá que el establecimiento de este día también nos permita, al menos, poner en discusión la importancia de volver a contar con un ferrocarril en Chile, moderno, profesional, que reconozca a su gente. Espero que los poco más de mil trabajadores que hoy laboran en Ferrocarriles se sientan orgullosos con este día, pero principalmente lo espero de los miles y miles de trabajadores ferroviarios y sus familias, que se formaron en esta escuela, al amparo de Ferrocarriles del Estado.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Orlando Vargas.

El señor **VARGAS**.- Señor Presidente, "El día de Navidad de 1851 fue inolvidable para Copiapó. Al ritmo de campanas y silbatos el primer tren que hacía un trayecto completo desde Caldera hizo su entrada a la llamada capital de la plata, arrastrado por una locomotora bautizada con el nombre de la ciudad.". De esa manera retrata el autor Richard García los orígenes del ferrocarril en Chile.

En cuanto a mi región, una vibrante historia de esfuerzos, constancia y abnegación resumen las paralelas de acero, la línea ferroviaria que conecta las ciudades de Arica y La Paz que, tras un acuerdo entre Chile y Bolivia en 1904, comienza su construcción en 1906 y es inaugurada el 13 de mayo de 1913.

Dado lo complicado de los terrenos para su despliegue, la estructura del gran sector del Valle de Lluta, por donde mayoritariamente pasaba el ferrocarril hacia Bolivia, y las condiciones laborales reinantes en la época, más de cien trabajadores murieron durante su construcción. Hasta la fecha, es uno de los ferrocarriles con cadenas más altos del mundo y que trasladaba toda la materia prima que exportaba Bolivia a través de los puertos de Chile, específicamente por el de Arica.

Arica posee la característica de tener dos ferrocarriles internacionales: el Arica-Tacna, inaugurado en 1856 -se dice que es el tercero más antiguo del mundo-, y el Arica-La Paz.

Quiero hacer llegar un tremendo saludo a los funcionarios ferroviarios -en la actualidad muchos de ellos son jubilados-, a los palanqueros, a los carrilanos, a los carboneros, a los maquinistas, etcétera.

La Asociación de Jubilados Ferroviarios de Arica muestra a diario el orgullo de haber pertenecido a la familia ferroviaria.

Hoy no solo deseo referirme al operario, al que conduce el ferrocarril, sino a

## DISCUSIÓN SALA

todos quienes de distinta manera colaboraron, y aún lo hacen, con la construcción, mantención y funcionamiento de Ferrocarriles a lo largo de Chile. ¡Cómo no recordar el tremendo el "Longino", un ferrocarril que comenzaba en la pampa salitrera, en la estación de Pintados, y terminaba en Calera, desde donde partía otro tren hacia Santiago y que llegaba hasta Puerto Montt! Es decir, unía todo el territorio del país.

En la historia de Chile, los ferroviarios han contribuido a conectar a nuestro país y por más de un siglo no han sido reconocidos. Por eso, aprobar este proyecto e instituir el 6 de octubre de cada año como un día de homenaje a esos hombres y mujeres, en consideración a los importantes sucesos ocurridos en esa fecha, significa establecer un reencuentro de la familia ferroviaria y sus vecinos con su historia y su cultura, como bien señala el propio proyecto.

El establecimiento del 6 de octubre como Día Nacional del Trabajador Ferroviario viene a otorgar un merecido y anhelado reconocimiento a aquellos que han contribuido al desarrollo de nuestro país y le han dado conexión y comercio. Por lo tanto, aprobar esta iniciativa significa saldar la deuda pendiente que tenemos con nuestro trabajador ferroviario.

Por último, reitero mi gran saludo a todos los ferroviarios de Chile, por lo que pido a los diputados que aprobemos este proyecto, que claramente dignificará la labor de esos trabajadores.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Víctor Torres.

El señor **TORRES**.- Señor Presidente, no puedo estar más de acuerdo con lo señalado por quienes me han antecedido en el uso de la palabra.

Instaurar el 6 de octubre de cada año como el Día Nacional del Trabajador Ferroviario es un acto de justicia, sobre todo por las razones que aquí se han expuesto.

Ferrocarriles ha sido parte importante de la historia del desarrollo productivo de Chile y de las comunicaciones en términos del flujo de pasajeros de un lugar a otro mucho antes de que existiesen otros medios de transporte, como los que hoy existen.

Este hecho se transforma en un acto de justicia y, además, para quienes somos hijos o -en mi caso- nietos de trabajadores ferroviarios, significa un motivo de orgullo, porque, como se ha dicho, mucha gente ha dejado parte de la historia de su vida en cada riel y en cada remache que se aprecia en las rutas ferroviarias de Chile y porque muchas personas dejaron su vida arriba de las máquinas para cumplir con el deber que significaba colaborar y contribuir al desarrollo de una nación que era muy próspera, en la que este medio de transporte tuvo gran relevancia.

Sin embargo, este acto de justicia se puede transformar en un hito simplemente para recordar la nostalgia de lo que significaron los años dorados de esta empresa o puede convertirse, inevitablemente, en una forma de poner sobre el tapete de discusión nuevamente los destinos y el futuro de un medio

## DISCUSIÓN SALA

de transporte que no sólo debiera ser parte de nuestra historia, sino también parte de nuestro desarrollo futuro.

Es muy simple, porque hoy, cuando vemos que existen medios de transporte que, de manera casi hegemónica, trasladan a los pasajeros por el territorio nacional con las conocidas condiciones de seguridad que entregan a los pasajeros, es el momento oportuno para no sólo reconocer la labor de los trabajadores ferroviarios, sino también para hacernos la pregunta sobre qué queremos para el futuro de esta empresa que dio grandes satisfacciones a la patria.

Me parece importante que, a partir de este proyecto, aparentemente tan simple, la Cámara de Diputados piense en cómo podemos traer al país nuevamente la historia del pasado hacia el futuro y convertirla en una realidad tan auspiciosa.

Entrego mis saludos y respeto a toda la familia ferroviaria, por lo que significó en ese tiempo el efecto de los trabajadores, que con sus manos permitieron construir el país que heredamos. Reitero nuestro compromiso con esa misma familia para reivindicar la labor de Ferrocarriles en Chile y ser parte de nuestro desarrollo futuro.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Lautaro Carmona.

El señor **CARMONA**.- Señor Presidente, los fundamentos para solicitar que el 6 de octubre de cada año sea reconocido como el Día Nacional del Trabajador Ferroviario tiene en sí mismo una fuerza y emotividad que entregan a esta iniciativa la legitimidad para que se haga realidad. Por lo tanto, vamos a votar a favor de este proyecto.

Lo hago también con la debida conciencia y consideración de que el primer ferrocarril en Chile y en Sudamérica fue el que hizo el recorrido Caldera-Copiapó, que ha tenido un impacto hasta hoy, reivindicado en la cultura atacameña y en el desarrollo de la región, en su momento.

Pero debo llamar la atención, con vista a que se supere en nuestra historia la destrucción que se hizo de esta rama del transporte público y de carga: el ferrocarril. Llamo la atención, porque Chile -como dicen nuestros geógrafos- es una larga y angosta faja de tierra y la posibilidad de contar con una arteria de comunicación a lo largo del país, con una carretera terrestre alternativa, no está en una nueva Carretera Panamericana. La única posibilidad que tendríamos de comunicación para efectos del funcionamiento del país es tener y cuidar una línea de ferrocarril que permita unir a Chile en forma paralela a la carretera que recorre todo nuestro país.

Por ello, tiene directa vinculación con el desarrollo el plantearse la recuperación del ferrocarril en la actividad y el crecimiento económico de Chile. Incluso, existen posibilidades de racionalizar el uso de un recurso escaso, que forma parte de la actual crisis energética, la de los combustibles, que se usa en el transporte terrestre de mercaderías y de pasajeros. Esto aconsejaría una

## DISCUSIÓN SALA

mirada con sentido de país y de futuro.

Por ello, quiero vincular esta relación que reivindica y rinde homenaje al trabajador ferroviario con la posibilidad de actualizar nuevas incorporaciones y nuevos trabajadores ferroviarios en la perspectiva de contar nuevamente con el ferrocarril.

Esta reflexión ha sido planteada por cada uno de mis colegas, pero también ha estado presente en el desarrollo de Europa, Estados Unidos y de otros puntos del mundo que ven su propio desarrollo, sin contradicción con la existencia del ferrocarril.

La destrucción del sistema ferroviario en Chile es la evidencia viva de lo que sucede en un país cuando se actúa con apego a un dogma, como en este caso, en que todo queda reducido a políticas de mercado en todos los planos de la vida, sin que exista un proyecto de Estado dirigido a planificar y garantizar la comunicación y el transporte, en primer lugar, de las personas, pero también de la carga, por vía ferroviaria.

Ferrocarriles constituye un patrimonio histórico y una parte de la lógica social. Desde el siglo XIX en adelante, han sido los pioneros en el desarrollo chileno. Por lo tanto, apoyarse en tecnología ferroviaria y animar nuestra economía con un ferrocarril que haga soberanía y fomente nuestra riqueza a través de todo el territorio nacional debería ser una opción que también se plantee a raíz de la coincidencia en nominar el 6 de octubre de cada año como el Día Nacional del Trabajador Ferroviario.

Chile no tiene más alternativas de transporte terrestre que unan a todo el país si no es por la vía de una línea de ferrocarril. Entonces, debe ser incorporado nuevamente, en la perspectiva del desarrollo futuro de Chile.

Reivindico y respaldo esta iniciativa. En este homenaje tengo presente a cada uno de los trabajadores ferroviarios de la maestranza de San Bernardo que fueron fusilados luego de ocurrido el golpe de Estado. Lo hago con la consideración de que son héroes y mártires que han aportado los trabajadores ferroviarios en la larga lucha democrática de Chile y no sólo pensando en una fecha que sea referencial, épica, nostálgica, que tiene valor, pero que tendría mucho más si la vinculamos a lo que son las tareas que hoy tiene planteadas nuestro país.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Osvaldo Andrade.

El señor **ANDRADE**.- Señor Presidente, en primer lugar, anuncio que respaldaré al proyecto, porque lo entiendo como un homenaje al trabajador ferroviario. De Ferrocarriles discutiremos a su tiempo y haremos lo que sea necesario, pero la centralidad del proyecto tiene que ver con el trabajador ferroviario.

Por eso, quiero aprovechar la oportunidad para rendir un homenaje a los once trabajadores ferroviarios que fueron asesinados, fusilados, por fuerzas militares el 6 de octubre, en el cerro Chena. Lo hago con mucha propiedad



## DISCUSIÓN SALA

porque, además, uno de ellos era un gran amigo de mi juventud. Por lo tanto, bien se merecen que la Cámara de Diputados haga, por la vía de este proyecto de ley, un homenaje a esos hombres que dieron mucho por Chile.

También quiero aprovechar de formalizar un homenaje que corresponde hacer. El último director de Ferrocarriles del Estado fue el ingeniero, militante del Partido Socialista, Alfredo Rojas Castañeda, el negro Rojas, un detenido desaparecido. Fue detenido y hasta el día de hoy no se conoce su paradero ni su destino.

El negro Rojas era un tipo joven, un socialista de toda la vida. Algunos de sus antecedentes aparecieron en Buenos Aires, como resultado de la denominada Operación Colombo llevada a cabo por la Dina; pero todos sabemos que Alfredo fue detenido en Chile.

Quiero aprovechar esta oportunidad para expresar que la discusión de este proyecto de ley -entiendo que será aprobado- es propicia para rendir un homenaje al negro Rojas, a Alfredo Rojas, al compañero Rojas, el último director de Ferrocarriles del Estado que, hasta hoy, sigue siendo un detenido desaparecido.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Mario Venegas.

El señor **VENEGAS**.- Señor Presidente, comparto en toda su profundidad y valor las intervenciones anteriores, porque dieron cuenta de la importancia que reviste este proyecto de ley y de lo que han significado el ferrocarril y, por supuesto, sus trabajadores para nuestra historia y para la construcción de nuestro país.

Como la mayoría de las personas, conocí muy de cerca lo que significó el ferrocarril, en particular para la zona que represento: La Araucanía. Allí hay una obra grandiosa, que se ha transformado en una maravilla ingeniería, el viaducto de Malleco, en la comuna de Collipulli, que se construyó a fines del siglo XIX precisamente para unir nuestra zona central con el sur, a través de este importante medio de movilización e instrumento de desarrollo para todo el país.

Como muchos, tuve oportunidad de viajar a la universidad por los ramales que existían desde Traiguén hasta Angol, de Angol a Renaico y de Renaico a Concepción, pasando por Laja y San Rosendo. Recuerdo que había un ferrocarril de trocha angosta que unía Saboya con Capitán Pastene, localidad de la comuna de Lumaco, que hoy vive un desarrollo extraordinario. Algunas personas han ido a probar la exquisitez de la comida italiana que se prepara allí.

Recuerdo también que en Traiguén existió el primer tren privado de Latinoamérica, que se utilizaba para sacar la producción agrícola de la época. Aún está en la estación la pequeña locomotora y el busto de José Bunster, frente a la antigua estación de Traiguén. Conocí compañeros e hijos de ferroviarios y supe lo maravilloso que resultaba concurrir a ver la pasada del

## DISCUSIÓN SALA

tren en la estación de Angol y en otros lugares.

Por eso, adhiero al homenaje y al recuerdo de los trabajadores mencionados aquí que fueron víctimas del hecho ocurrido el 6 de octubre en la maestranza de San Bernardo.

Estimados colegas, el mejor homenaje que podemos rendir a los trabajadores de Ferrocarriles es, precisamente, que todos los chilenos, en particular nosotros, los parlamentarios, unamos fuerzas para que los próximos gobiernos, cualesquiera que sean, reconozcan que fue un error histórico haber permitido la destrucción de Ferrocarriles del Estado. Los países inteligentes y modernos tienen ferrocarriles espectaculares. ¡Qué envidia sentimos quienes hemos tenido la suerte de haber conocido esos sistemas ferroviarios!

En consecuencia, debiéramos propender a implementar una política de Estado que restablezca el ferrocarril, por lo menos, como decía el colega René Saffirio, la línea troncal que va de norte a sur. Para qué pensar en los ramales que mencioné; pero, por lo menos, se debería cumplir un compromiso que todos compartimos: que el ferrocarril llegue efectivamente al sur y que se hagan esfuerzos en este sentido.

No quiero ahondar en las razones -creo que todos las conocemos- que condujeron a que se cometiera el tremendo error histórico -así lo califico- de haber dejado morir el ferrocarril, sobre todo en un país como el nuestro, con una larga y angosta geografía. Considero que debe ser un punto de reflexión para todos que exista una política de Estado destinada a reconstruir el ferrocarril en nuestro país.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alberto Robles.

El señor **ROBLES**.- Señor Presidente, no cabe duda de que los trabajadores ferroviarios han sido un aporte fundamental para el desarrollo de nuestro país. Desde julio de 1851, cuando se inaugura el primer ferrocarril, de Caldera a Monte Amargo, gracias a la iniciativa de hombres visionarios de la época, de la Región de Atacama -que represento-, con el aporte fundamental del ingeniero norteamericano William Wheelwright, Ferrocarriles del Estado ha sido una empresa señera en nuestro país.

Soy hijo de ferroviario y, como tal, en mi niñez y en mi juventud me tocó acompañar a mi padre a distintas ciudades a las cuales era trasladado para que desarrollara sus labores. Por cierto, también tuve la ocasión de acompañarlo cuando, en su calidad de ingeniero, verificaba el transporte ferroviario realizado con algunas locomotoras de la época.

Los ferroviarios siempre han sido personas que se han puesto la camiseta de la empresa, porque entienden que está al servicio de todos los chilenos. Es justo que se instituya el Día Nacional del Trabajador Ferroviario, razón por la cual la bancada del Partido Radical va a aprobar el proyecto. Nuestro partido ha estado vinculado al trabajador ferroviario desde su creación. De hecho, una de sus principales organizaciones del partido, la Organización Ferroviaria Radical

## DISCUSIÓN SALA

(Orfera), estaba formada por trabajadores ferroviarios.

Me parece muy importante esta iniciativa, que está suscrita por diversos colegas parlamentarios, sobre todo hoy, cuando el ferrocarril, dadas las políticas de Estado existentes, está bastante dejado de la mano de Dios.

Los países desarrollados protegen sus inversiones y sus medios de transporte; incluso, invierten en tecnología para mejorar el transporte ferroviario, porque entienden que éste es y seguirá siendo una de las principales alternativas de transporte. Sin embargo, las políticas implementadas durante la dictadura y las actuales no han permitido que la institución recupere lo que tuvo antaño, debido a esa mirada tan obtusa de dejar entregado al mercado todo lo relacionado con la economía.

Es cierto que Ferrocarriles del Estado no tiene posibilidades de autofinanciarse sin el apoyo estatal, lo que significa que en materia de transporte hay que tomar decisiones de Estado, tal como lo hacen todos los países. Por ejemplo, hoy podemos ver cómo ese gigante en que se está transformando China invierte en líneas ferroviarias, al punto de que gran parte del hierro que se produce en el norte de nuestro país se convierte en nuevas líneas para los "caballos de hierro" de China.

Me llama la atención que, a pesar de que tenemos una historia ferroviaria, no seamos capaces de mirar el futuro con una visión de Estado, sin el ideologismo de algunos que creen que el Estado ya pasó de moda y que hay que entregar todo al mercado.

Por eso, en honor a tantos ferroviarios que conocí desde niño, a todos aquellos que perdieron la vida, como lo señaló el diputado Andrade, un funesto día en que los militares actuaron en contra de muchos chilenos, simplemente porque pensaban distinto, aprobar un proyecto como éste implica honrar la memoria de aquellos que trabajaron en Ferrocarriles del Estado y que siguen trabajando por engrandecer a Chile, desde aquel julio de 1851 hasta la fecha.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Cerrado el debate.

*-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:*

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Corresponde votar en general el proyecto de ley, iniciado en moción, que instituye el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".

Hago presente a la Sala que todas las normas del proyecto son propias de ley simple o común.

En votación.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 67 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.*

## DISCUSIÓN SALA

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- **Aprobado.**

*-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Accorsi Opazo Enrique; Aguiló Melo Sergio; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hódar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Carmona Soto Lautaro; Cerda García Eduardo; Ceroni Fuentes Guillermo; Cornejo González Aldo; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Espinosa Monardes Marcos; Estay Peñaloza Enrique; Kort Garriga Issa; Gutiérrez Gálvez Hugo; Hales Dib Patricio; Harboe Bascuñán Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Macaya Danús Javier; Martínez Labbé Rosauero; Meza Moncada Fernando; Molina Oliva Andrea; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Rincón González Ricardo; Robles Pantoja Alberto; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Schilling Rodríguez Marcelo; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Tarud Daccarett Jorge; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Ulloa Aguillón Jorge; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vilches Guzmán Carlos; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Por no haber sido objeto de indicación, también queda aprobado en particular.

**Despachado el proyecto.**

---

OFICIO APROBACIÓN SIN MODIFICACIONES

### 2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio de aprobación de Proyecto sin modificaciones. Fecha 08 de marzo, 2012.  
Cuenta en Sesión 01. Legislatura 360. Senado.

A S. E. EL  
PRESIDENTE  
DEL  
H. SENADO

Oficio N° 9973

VALPARAISO, 8 de marzo de 2012

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha tenido a bien prestar su aprobación, en los mismos términos en que lo hiciera ese H. Senado, al proyecto que instituye el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario" (boletín N° 7974-13).

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio N° 1.491/SEC/11, de 20 de diciembre de 2011.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

PEDRO ARAYA GUERRERO  
Presidente en Ejercicio de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ  
Secretario General de la Cámara de Diputados

---

OFICIO AL EJECUTIVO

### **3. Trámite de Finalización: Senado.**

#### **3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.**

Oficio de Ley a S.E. El Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 13 de marzo, 2012.

A S.E. El  
Presidente de la  
República

N° 230/SEC/12

Valparaíso, 13 de marzo de 2012.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

#### **PROYECTO DE LEY:**

"Artículo único.- Institúyese el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".".

Hago presente a Vuestra Excelencia que esta iniciativa de ley tuvo su origen en una Moción de los Honorables Senadores señoras Soledad Alvear Valenzuela e Isabel Allende Bussi, y señores Carlos Bianchi Chelech, Eduardo Frei Ruiz-Tagle y Pedro Muñoz Aburto.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

GUIDO GIRARDI LAVÍN  
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA  
Secretario General del Senado

---

## LEY

## 4. Publicación de ley en Diario Oficial

### 4.1. Ley N° 20.581

Tipo Norma	: Ley 20581
Fecha Publicación	: 04-04-2012
Fecha Promulgación	: 28-03-2012
Organismo	: MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA; SUBSECRETARÍA DEL INTERIOR
Título	: DÍA NACIONAL DEL TRABAJADOR FERROVIARIO
Tipo Versión	: Única De: 04-04-2012
URL	: <a href="http://www.leychile.cl">http://www.leychile.cl</a>

#### DÍA NACIONAL DEL TRABAJADOR FERROVIARIO

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley que tuvo su origen en una Moción de los Honorables Senadores señoras Soledad Alvear Valenzuela e Isabel Allende Bussi, y señores Carlos Bianchi Chelech, Eduardo Frei Ruiz-Tagle y Pedro Muñoz Aburto.

#### Proyecto de ley:

"Artículo único.- Institúyese el 6 de octubre de cada año como el "Día Nacional del Trabajador Ferroviario".".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

Santiago, 28 de marzo de 2012.- RODRIGO HINZPETER KIRBERG, Vicepresidente de la República.- Rodrigo Ubilla Mackenney, Ministro del Interior y Seguridad Pública (S).- Evelyn Matthei Fornet, Ministra del Trabajo y Previsión Social.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atte. a Ud., María Claudia Alemparte Rodríguez, Subsecretaria del Interior Subrogante.