

Número, tipos y singularidades del empleo ferroviario hacia fines del siglo XIX

Pamela Araya Ferrière* (1)

La introducción de los ferrocarriles al país marcó un hito en la historia nacional en una época, como fue la segunda mitad del siglo XIX, de transición hacia el capitalismo. En la cual, gran parte del desarrollo y cambios ocurridos en la estructura de la sociedad chilena, estuvieron interrelacionados con la construcción y posterior explotación de los ferrocarriles, los que crearon nuevas oportunidades para la producción en muchos sectores de la economía y nuevas oportunidades para el empleo.

El impacto de los ferrocarriles no sólo debe ser apreciado en su dimensión como medio de transporte tecnológicamente avanzado y todos los efectos acumulativos que ello conlleva, sino también en su dimensión organizativa y de gestión, dada por la constitución en 1884 de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Para la época, esta empresa puede ser considerada como una unidad productiva y de servicio moderna.

Unidades que en términos generales se caracterizaban por la implementación de una nueva forma de organización, única a la fecha y acorde con los patrones capitalistas imperantes en los países desarrollados del norte, un nuevo modo de producción, y nuevas relaciones laborales.

Desde un punto de vista material, lo anterior lleva a pensar en una serie de otras características que la definen: organización y división de la producción, especialización del trabajo, aplicación de tecnología y energía mecánica para suplementar v/o complementar el esfuerzo humano, y motivación basada en objetivos tales como la reducción de costos y la maximización de los retornos.(2)

(1) La autora agradece la lectura y sugerencias hechas por el profesor Luis Ortega M.

* Departamento de Historia, Universidad de Santiago de Chile

(2). J. Pinto y L. Ortega, *Expansión Minera y Desarrollo Industrial: un caso de crecimiento asociado (Chile 1850- 1914)* (Santiago, Universidad de Santiago de Chile, 1991)

Esta nueva forma de organización y de gestión empresarial implicó el desarrollo de tecnologías administrativas más modernas que las habitualmente ocupadas en la época por empresas de regular envergadura, tales como: haciendas, explotaciones mineras o pequeñas fábricas manufactureras.

Entre las nuevas técnicas administrativas implementadas para el logro de un manejo eficiente de recursos humanos y materiales de gran envergadura a fin de ajustarse a plazos y presupuestos, destaca la incorporación de un nuevo concepto en el ámbito empresarial referido al bienestar o beneficio de los trabajadores. Ya en 1886, la Dirección General de ferrocarriles en una carta dirigida al Ministro del Interior, expresaba lo siguiente:

«Uno de los medios más eficaces para mejorar el servicio de los ferrocarriles, es el de pagar a los empleados no sólo los sueldos correspondientes a la importancia de las labores que desempeñan, sino también de asegurarles algún recurso para atender a sus enfermedades, como también para los casos en que se inutilicen en el trabajo, o bien para darles alguna pensión o gratificación a las familias de los empleados muertos».(3)

Igualmente se constata la instauración de postas de atención primaria de salud en algunas estaciones importantes del servicio.

Hacia 1900 existían consultorios en las estaciones de La Serena, Valparaíso, Santiago, Talca y Concepción, las cuales no constituían gravámen para las arcas fiscales, pues eran mantenidas con las erogaciones obtenidas de los sueldos del personal. La estadística es claramente demostrativa del uso que de ellas se hacía:

(3). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1886)

Cuadro N°1

**ATENCION PRIMARIA DE SALUD EN CONSULTORIOS
DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO
AÑO 1900**

Secciones	N° Enfermos	Recetas	Heridos	Curaciones
Primera	3.892	7.093	374	3.776
Segunda	3.493	8.003	357	3.524
Tercera	1.521	1.447	187	225
Est. Talca	262	322	60	600
Total	9.168	16.685	978	8.125

FUENTE: Memoria de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, año 1900.

Otro aspecto importante de destacar como singular y distintivo de este tipo de empleo y, por ende, de concepción moderna de empresa, es el referente al tema de la vivienda. Existían a fines del siglo pasado viviendas para algunos tipos de empleados que requerían permanecer cerca del lugar de trabajo, o bien, para cobijar a los jornaleros por un tiempo determinado. La preocupación se hacía más latente en los tiempos en que la oferta laboral a jornal se tornaba escasa por la competencia que implicaba a el trabajo agrícola. Hacia 1886, la Dirección General se refería a la necesidad de casa de la siguiente manera:

«Esta Dirección hace lo posible porque a la mayor brevedad se dote toda la línea de las casas necesarias para que todos los empleados que residan fuera de las estaciones tengan donde vivir cómodamente con sus familias».(4)

Pero, también la idea de que los obreros permanecieran juntos y cercanos al lugar donde laboraban se materializó en la construcción de barrios residenciales. En 1888 se concluyó la construcción de 32 habitaciones en el cerro Los Placeres dándose en arriendo a los empleados de la Estación Barón. Se especificaban las ventajas de su construcción en términos de que eran de cal y ladrillo, bien aseados, abrigados, pintados, empapelados, con agua potable y desagües, buena ventilación y sol en abundancia.

(4) Ibid.

I. LA ORGANIZACION AL INTERIOR DE LA EMPRESA

La organización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado estaba dada por una orgánica basada en la compartimentación y división de sus diversas y complejas funciones donde la idea central era la racionalización del trabajo. A partir de la ley del 4 de enero de 1884 que dio origen a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, se entregó la tuición del servicio a un Director General quien asesorado por un Consejo y en directa relación con el Ejecutivo gestionaba la entidad ferroviaria. Su administración y operación se dividía en cuatro departamentos: Explotación o Conducción y Transporte, Vía y Edificios, Material de Tracción y Maestranzas, y Contabilidad.

Cada departamento desempeñaba labores determinadas dentro de la empresa, sin las cuales el proceso de servicio y productivo de ferrocarriles no hubiese sido posible. Se procuraba poner en práctica el nuevo concepto introducido al país relacionado con la idea de la compartimentación, división y especialización del trabajo, no sólo en lo que a tipo de empleo se refiere, sino también en cuanto a organización empresarial.

La organización de una empresa, de la envergadura e importancia de Ferrocarriles del Estado, no era tarea fácil al no existir en el país -al momento de su creación- otra con similares antecedentes en cuanto a área cubierta, valor de sus activos, uso de tecnología, y principalmente para este caso, número y diversidad de empleos que sirviese como modelo.

Por otra parte y a pesar de que los ferrocarriles operaban desde hacía varios años, lo hacían con sistemas administrativos diferentes, puesto que todo era distinto entre los del norte y del sur: las tarifas, la contabilidad, el método empleado para mover los trenes, la composición del equipo rodante, entre otros. El primer Director General que tuvo la empresa -Eulogio Altamirano-, al rendir la cuenta anual ante el Ministerio respectivo, señalaba que

«Crear la administración de un ferrocarril recientemente construido y que se entrega a la administración de dos líneas que no habían tenido punto de contacto con empleados apegados al sistema que habían practicado y que defendían con tesón, ha sido un trabajo que, en ocasiones, ha exigido energía y constantemente un excesivo gasto de prudencia y de paciencia»(5).

(5). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1884), p. 15.

Hacia 1891, cada departamento estaba dividido en tres secciones que correspondían a las antiguas Superintendencias existentes antes de 1884. Estas operaban en forma autónoma, asignándoseles recursos por medio de los presupuestos anuales destinados a cada departamento. En cuanto a contratación de empleados, cubrían sus requerimientos en forma independiente de las necesidades de otra sección, perteneciente a un mismo departamento.

A fin de dimensionar el tamaño de cada sección y su cobertura de servicio, se observa que hacia el año 1890 la extensión de la vía alcanzaba a 1.106 Kms., distribuidos de la siguiente forma:

Primera Sección:

- Valparaíso a Santiago, incluyendo ramal a los Andes.....228 Kms. (20.6%).

Segunda Sección:

- Santiago a Talca, incluyendo ramal del Mapocho y de La Palmilla.... 296 Kms. (26.7%).

Tercera Sección:

- Talca a Victoria, incluyendo líneas de San Rosendo a Talcahuano, de Renaico a Traiguén y de Santa Fe a Los Angeles..... 582 Kms. (52.6%).

Total.... 1.106 Kms.(6) (100%)

El número total de empleos que la empresa mantenía variaba según el sistema de contratos y/o tratos que se tenían respecto de los trabajadores. Estos eran de tres tipos. El primero correspondía a todos aquéllos que tenían un nombramiento o cargo definido dentro de la estructura orgánica de la empresa, lo que les permitía hacer uso de privilegios y beneficios laborales: eran los empleados de planta. Los segundos, eran contratados por un tiempo definido para el cumplimiento de una determinada labor, pero sin gozar de los beneficios: empleados a contrata. Y los últimos, los empleados a trato o jornaleros, que representaban el grueso de la masa laboral, a los cuales se les pagaba por día trabajado, sin tiempo convenido, sólo con el compromiso de realizar tareas concretas(7).

La primera planta de empleados que tuvo Ferrocarriles del Estado, publicada el 4 de enero de 1884, correspondiente tan sólo a aquellas personas que recibieron un nombramiento por ley, era la siguiente:

(6). Emilio Matus y Carlos Vasallo, Ferrocarriles de Chile Historia y Organización (Santiago, 1943), p.37.

(7). Omer Huet, Reglamento Orgánico de la Administración de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1899), p.44.

Dirección General :

- Un Director General
- Un Secretario y Abogado

Primer Departamento :

- Un Director de Explotación, Conducción y Transporte
- Cuatro Inspectores del servicio de conducción y Transporte
- Un inspector General de telégrafos de la vía

Segundo Departamento :

- Un Director Ingeniero en Jefe
- Cuatro Ingenieros distribuidos en la línea
- Un Ingeniero en la oficina central

Tercer Departamento :

- Un Director Jefe de Ingenieros del Material de Tracción y Maestranzas
- Tres Ingenieros en el servicio de la línea
- Un Ingeniero Jefe maestranza principal

Cuarto Departamento :

- Un Contador Director en Jefe
- Cuatro contadores para todo el servicio
- Un Cajero Central
- Dos Cajeros pagadores auxiliares del cajero central
- Un Guarda Almacén del depósito general.

Total Personal de Planta

- Veintinueve personas(8).

En la misma ley se especificaba que:

«los demás empleados que requieran las oficinas centrales, las estaciones, los trenes, la policía del material de tracción, prestarán sus servicios a virtud de contrata y no tendrán el carácter de empleados públicos. El término de estas contratas no podrá exceder de 5 años»(9).

En 1891, la Dirección General de Ferrocarriles dependiente del Ministerio de Industrias y Obras Públicas, publicó un boletín conteniendo la nómina de empleados de planta que hacia el año señalado tenía la empresa. Comprendía 963 personas, que se distribuían de la siguiente manera:

(8). Ley del 4 de enero de 1884 en Boletín de Leyes del año respectivo.

(9) Ibid.

Cuadro N° 2

**EMPLEADOS DE PLANTA DE LA EMPRESA DE
FERROCARRILES DEL ESTADO
AÑO 1891**

Departamento	Número	%
Explotación o Conducción y Transporte	716	74,3
Vía y Edificios	121	12,6
Contabilidad	73	7,6
Material, Tracción y Maestranzas	42	4,4
Dirección General	11	1,1
TOTAL	963	100

FUENTE: Anuario del Ministerio de Industrias y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Si se tomara el número de empleados como una variable indicadora de la importancia que tenía cada departamento en la estructura organizativa global de la empresa, el de Explotación, Conducción y Transporte estaba en el primer lugar. Su accionar y operación implicaba la presencia de un gran número de personal calificado, desempeñando labores delicadas y riesgosas.

No obstante, su importancia parecía sostenerse en algo más. En el Proyecto de ley del año 1884, que unificó las secciones en una sola empresa, -el que posteriormente fue modificado- se establecía que el Director General tendría la dirección superior de todos los departamentos, y que particularmente, tendría a su cargo el de Explotación. Al respecto se señalaba que:

«El H. Ministro del Interior Sr. Balmaceda, comprendió sin duda alguna, que el Departamento de Explotación, Conducción o Transporte, era el de mayor importancia y tomando en cuenta por otra parte, que el Director General por la gran labor que le correspondería desempeñar en las funciones propias de su cargo, no podría atender debidamente el ramo de explotación, insinuó la idea de suprimir la última parte del penúltimo inciso o sea la frase «Y particularmente a su cargo el de Explotación».

Al mismo tiempo hizo indicación para crear el puesto de Jefe de ese Departamento; ambas indicaciones merecieron la aprobación del Senado»(10).

Pese al importante número de empleados de planta que mantenía la empresa, laboraban también un gran número de contratados en base al sistema jornal, que como ya se ha dicho, constituían el mayor porcentaje de la masa laboral que tenían ferrocarriles. Como por ejemplo de la magnitud del empleo a jornal, existen datos para el Departamento del Material de Tracción y Maestranzas, que en términos de cantidad de personal de planta, era el de menor importancia. Estos datos indican lo siguiente:

Cuadro N° 3
**NUMERO DE JORNALEROS DEL DEPARTAMENTO
 DEL MATERIAL, TRACCION Y MAESTRANZAS**

AÑOS	EMPLEADOS	AÑOS	EMPLEADOS
1885	1.489	1893	3.970
1886	1.690	1894	4.311
1887	1.687	1895	s/i
1888	2.098	1896	4.051
1889	2.457	1897	4.008
1890	2.823	1898	s/i
1891	s/i	1899	4.100
1892	s/i	1900	4.353

FUENTE: Memoria de los Ferrocarriles del Estado de los años respectivos.

Una característica importante de señalar respecto de este tipo de trabajador es su gran movilidad, pues año a año su número variaba en razón de las necesidades específicas de la empresa. En 1886 un 57% de ellos, pertenecientes al Departamento del Material, Tracción y Maestranzas, son consignados en las Memorias Anuales de la Empresa como incorporados, y un 45% como salidos, mientras que para el año 1888 los porcentajes son de 76% y 56% respectivamente(11).

(10). Guillermo Pinto Viel, Organización de los Ferrocarriles de Chile (Santiago, 1916), p.32.

(11). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1886), p. 221.

El aumento de los empleados ocasionales en Tracción y Maestranzas, es posible de ser explicado por tratarse de un departamento que realizaba una diversidad de trabajos que requerían de un número variable de mano de obra, de acuerdo a las necesidades. Son los casos de trabajos de mantención, reparación y fabricación, principalmente de partes y piezas, los cuales aumentaban la demanda de trabajo jornal según los requerimientos propios de la empresa -material rodante accidentado, construcción de galpones, carpintería-, así como de particulares.

El Departamento de Explotación también registra aumentos en el número de empleados auxiliares. La razón de ello -afirma su Director- se refiere a que:

«La naturaleza de los servicios, es tal que no puede tener durante todo el año una dotación uniforme de empleados, por cuanto sus acarreos toman un extraordinario desarrollo durante los cinco primeros meses del año, para la conducción de las cosechas y en el resto del año el movimiento disminuye considerablemente. Esta circunstancia hace necesario distinguir entre la planta constante de empleados y la dotación accidental de auxiliares para períodos más o menos cortos»(12).

Por lo tanto, la empresa de ferrocarriles proveía al país de un gran espectro laboral, tanto para empleados de planta como a jornal. La diversidad de ocupaciones, requería de un contingente laboral estable para su funcionamiento operativo, aunque también, posibilitaba el acceso a un número importante de trabajadores en determinadas ocasiones cuando la cantidad de trabajo aumentaba.

De esta forma. La empresa calificaba en la práctica misma a considerable número de trabajadores, con lo cual reflejó un aporte cualitativo importante a un mercado laboral caracterizado por una oferta de baja calidad en cuanto a calificación.

Con el objeto de lograr una visión general del equilibrio administrativo y operativo existente entre una sección y otra -en cuanto a recursos humanos-, es posible distribuir el total de empleados de planta de cada departamento, en las diferentes secciones que componían la empresa.

(12). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1884), pp. XCV-XCVI.

Cuadro N° 4
NUMERO DE EMPLEADOS POR SECCION Y DEPARTAMENTO

DEPARTAMENTO	SECCIONES			Dirección de Departam.	Total por Depart
	Primera	Segunda	Tercera		
Explot. Conduc. y Transp.	200	284	222	10	716
Vía y Edificios	39	27	47	8	121
Contabilidad	22	26	18	18	73
Mat. Trac. y Maest.	12	11	11	8	42
Dirección General					11
TOTALES	273	348	298	44	963
PORCENTAJES	28,3%	36,1%	30,9%	4,5%	100%

FUENTE: Anuario del Ministerio de Industria y obras Públicas (Santiago, 1891).

Como puede apreciarse en el cuadro N° 4, las secciones contaban con una dotación similar de empleados. La razón de ello obedecía a que para una determinada área de explotación, se requería de una cantidad relativamente similar de empleos para entender los servicios de transporte, tanto en la planta administrativa, como en la operacional. A diferencia de lo ocurrido en las secciones, se puede observar que en los departamentos el número de empleados de planta variaba de acuerdo al tipo de trabajo desempeñado, siendo obviamente el de mayor personal aquel dedicado a la explotación de las vías.

En el caso del Departamento de Explotación, Conducción y Transporte -el de mayor importancia- se observan diferencias en la cantidad de empleados entre una sección y otra, presentando la segunda un mayor número de ellos. Esta situación se presenta por la gran demanda de tráfico que tenía en aquellos años la región cubierta -Santiago a Talca-, dada su intensa actividad agrícola y concentraciones relativamente elevadas de población, además de la cercanía a la ciudad de Santiago, implicando viajes constantes de pasajeros y grandes volúmenes de carga transportada.

En efecto, existía una fuerte ligazón entre lo ferrocarriles y la principal actividad de la sección Santiago-Talca: el agro. Desde comienzos de la década de 1860

hasta 1885, los productos agrícolas representaron casi el 45% del total de la carga transportada por el ferrocarril sur (13).

En el caso del Departamento de Vía y Edificios, la tercera sección también aparece con registros de empleados de planta más altos -47 personas- que las otras dos secciones. Ello, porque la extensión férrea de dicho tramo -582 Kms- era mayor que las dos secciones restantes, lo que generaba constantes trabajos de reparación y mantención. Además, se trataba de una sección en construcción que se prolongaba en dirección sur. En 1912, la línea llegó a la ciudad de Puerto Montt, fecha en la cual los ferrocarriles ya contaban con una cuarta sección que se extendía desde Angol hasta Puerto Montt.

1.1. Tipo y número de empleos

En cuanto a los tipos de empleos existentes en ferrocarriles hacia 1891, éstos eran numerosos, variados y complejos. Se agrupaban de acuerdo con la función y especialización que desempeñaba cada departamento.

Las funciones o responsabilidades que le correspondían a cada departamento, fueron establecidos desde la creación de la empresa, de manera que se cumpliera con los conceptos de la compartimentación y especialización del trabajo. Estos obedecían a que cada área desempeñara una labor, que de por sí, jugara un papel clave dentro del desenvolvimiento global de la empresa.

En el artículo N° 2 de la Reglamentación Administrativa de Ferrocarriles, se estipulaba que al Departamento de Explotación le correspondía todo lo relacionado con el transporte de pasajeros y conducción de carga. El Departamento de la Vía y Edificios, tenía a su cargo lo concerniente al cuidado, conservación, reparación, mejora de las líneas y edificios, y construcción de las obras necesarias para asegurar un tránsito expedito de los trenes. Por su parte, el Departamento de Materiales, Tracción y Maestranzas, tenía la responsabilidad de la mantención y reparación del material rodante y todo lo perteneciente al equipo de las vías, tales como locomotoras, carros de pasajeros y de carga. Finalmente, el Departamento de Contabilidad estaba a cargo de todo lo relativo a las entradas y gastos de la vía, enseres y materiales de consumo(14).

Por consiguiente, existía una estrecha correspondencia entre los tipos de empleos y las funciones realizadas por cada departamento. Así como además, en-

(13). Robert Oppenheimer, *Chilean Transportation Development: The Railroads and Socioeconomic Change in the Central Valley, 1840-1885* (University of California, 1976), p. 327.

(14). «Reglamento General de la Administración de los Ferrocarriles» del 4 de octubre de 1884 en Diario Oficial N° 2277 del 20.11.1884.

tre la cantidad de empleos y los requerimientos laborales de las diferentes secciones.

1.2.1. Departamento de Explotación, Conducción y Transporte.

En este departamento se observa una gran diversidad de empleos, situación que permite confirmar la idea de la especialización del trabajo. Si bien en líneas generales, todos sus empleos se relacionaban con la función propia del área -explotación-, se aprecian diferencias en el número de empleados por sección.

Este hecho adquiere significado dentro del contexto de eficiencia del empleo, para una empresa de la administración pública. En este sentido, es de interés señalar que durante esta etapa de formación de la empresa no se produjo duplicidad de funciones, costos fijos excesivos en la planta de personal, o simplemente cargos sin mayor necesidad dentro de las labores propias, que sólo hubiesen contribuído a fomentar la ineficiencia o burocracia del servicio.

De los diversos tipos de empleos que tuvo este departamento, se distinguen, por su alto número, aquéllos propios de un servicio de transporte. Son los casos de ayudantes de bodega, ayudantes de estación, jefes de estación, telegrafistas y conductores. Su cantidad dependía del tamaño de las secciones a las cuales servían.

En el caso de los ayudantes de estación, la mayoría de ellos se ubicaban en la segunda sección, la cual como ya se ha mencionado, tenía mayor movimiento y tráfico que las restantes -tanto de carga como de pasajeros- al ser una región de intensas actividad productiva y relacionada con las ciudades de Santiago y Valparaíso.

En cuanto a los jefes de estación, la cifra más elevada se registraba en la tercera sección. Ello obedecía a que la extensión de sus vías era mayor, luego el número de estaciones también, además debe considerarse la característica del territorio cubierto: «fronterizo», por lo tanto, se podría hablar de línea integradora incluyendo el rol que en ello le cabe a las estaciones. Para el año 1900, la tercera sección contaba con 69 estaciones, de un total de 171, correspondiéndoles a la primera y segunda 42 y 60 estaciones, respectivamente(15).

(15). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1900)

Cuadro N° 5
**NUMERO Y TIPOS DE EMPLEOS DEL DEPARTAMENTO
 DE EXPLOTACION CONDUCCION Y TRANSPORTE**

Tipos de Empleos de Planta	Secciones			Dirección	Total
	I	II	II		
Armadores de trenes			6		6
Auxiliares		1		1	
Ayudantes (bod, est)	66	117	77		260
Bodegueros	9	9	13		31
Boleteros	5	9	9		23
Conductores	26	23	23		72
Director Departament.				1	1
Entregadores material	1	1			2
Guarda de bodega		18			18
Guarda equipajes	19	16	14		49
Guardián mayor	1	1			2
Inspect. de sección	1	1	1		3
Inspect. trenes y est.				5	5
Inspect. gral. teleg.				1	1
Jefes de estación	28	39	45		112
Mayordomos	1	4	1		6
Oficiales	3	4	4	3	14
Prof. de telegrafía		1			1
Recaudadores	2				2
Subinsp. del teleg.	1	1	2		4
Telegrafistas	37	39	27		103
Total	200	284	222	10	716

FUENTE: Elaboración de la autora según información del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

El número total de telegrafistas dependía de la cantidad de oficinas existentes a lo largo de la vía, las que aumentaban año a año, al igual que su personal. Hacia 1888, eran 103 atendidas por 158 telegrafistas, y en 1890 existían 131 a cargo de 189 operadores. Cabe hacer notar que no todas tenían igual importancia, y, por ende, igual cantidad de trabajo. Unas eran centralizadoras de información, llamadas intermedias, y otras de traspaso, lo que a su vez explica la jerarquización por clases de los empleados del telégrafo(16).

A los conductores de trenes interesa destacarlos por la alta responsabilidad de su función. En el artículo N° 178 del Reglamento Administrativo se especificaba que: «la dirección de un tren, tan pronto como ha recibido sus pasajeros o carga y se ha puesto en movimiento, hasta llegar al punto de su destino, está confiada al conductor, y él será responsable de su seguridad. Así como también de la conducta observada por todos sus subalternos, de la limpieza de los coches y carros, de las señales, lámparas y herramientas que corren a su cuidado. Es de su obligación ver que todas las órdenes y reglas que afecten el movimiento de trenes sean fielmente cumplidas»(17).

Dado el tipo de trabajo que desempeñaban los conductores de ferrocarriles, es de suponer que su número en la planta debería tener alguna relación con la cantidad de trenes en servicio que mantenía cada sección. De la Memoria de 1887, se puede establecer que de un total de 119 trenes, un 40% pertenecía a la primera sección, mientras que para la segunda y tercera el porcentaje de trenes alcanzaban a 27% y 33% respectivamente. Como se sabe, en 1891 el número de conductores que servían en la primera sección alcanzaba al 36% del total de planta, mientras que las secciones segunda y tercera mantuvieron, cada una, el 32%.

Durante esta época prácticamente no existía experiencia en el país en este tipo de empleos, todo lo cual significó un aprendizaje en la práctica misma de las funciones que estos trabajadores debieron realizar. Especial mención merecen los mayordomos, tanto de locomotoras como de patios, tenían una labor de alta responsabilidad, cual era estar a cargo de los patios y desvíos de las estaciones, donde se guarda el material rodante y del movimiento de éstos y, de todo el personal de palanqueros, cambiadores, cabos, enganchadores, boyerizos. Así como, de la formación y despacho de los trenes, del pronto movimiento de los cambios, entre varias funciones más(18).

(16). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1888 y 1890), pp. 21-22 y 19, respectivamente.

(17). Diario Oficial N°2279 del 22.11.1884

(18). Ibid.

1.2.2. Departamento de la Vía y Edificios.

La actividad de este Departamento se relacionaba con labores tales como conservación de la vía, construcción y mantención de puentes, construcción de defensas de la vía, construcción, ampliación, reparación y mantención de estaciones, colocación de cercos, conservación del telégrafo, colocación de empedrados y realización de obras nuevas(19).

En cuanto a sus integrantes, el Reglamento Administrativo de los Ferrocarriles del Estado, establecía que estaba compuesto por: «los ingenieros de sección y sus ayudantes, el ingeniero de la oficina central y todos los demás ingenieros que el servicio del camino requiera, los cajeros pagadores, camineros mayores, cabos y peones de cuadrillas, carpinteros, policía de la línea, cambiadores y bomberos fuera de estaciones, y todos los trabajadores que se ocupan en la ejecución de obras de carácter ordinario o extraordinario en la línea»(20).

Cuadro N° 6
**NUMERO Y TIPOS DE EMPLEO DEL DEPARTAMENTO
 DE LA VIA Y EDIFICIOS**

Empleos de Planta	Secciones			Dirección	Total
	I	II	III		
Administradores	3	1	3	1	7
Auxiliares	3	2	4		10
Ayudantes	8	6	9		23
Caminero mayor	7	6	9		24
Carpinteros	7	5	9		21
Contadores	1	1	1	1	4
Dibujantes	1	2	3	1	7
Encargado material	1	1			2
Herreros	2	3	1		6
Ingenieros	3	5	4		12
Jefe cel del teleg.			3		3
Jefe taller teleg.				1	1
Oficial auxiliar	1				1
Total	37	27	47	8	119

FUENTE: Elaboración de la autora según información del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Del cuadro N° 6 se desprende que la mayor cantidad de empleos para una misma función se concentraba en los oficios de ayudantes, camineros mayores y carpinteros. En relación con los dos primeros, estos se encontraban íntimamente vinculados, al tratarse de ayudantes de caminos cuya labor era auxiliar al caminero mayor. Este último era responsable de cada una de las divisiones en que se fraccionaban las diferentes secciones, que para el año 1900 eran 8 en la primera y segunda, y 12 en la tercera(21).

Entre sus principales deberes se contaban: el cuidado de la conservación de la vía, puentes, cambios, aljibes y demás accesorios en la división del camino confiada por el ingeniero bajo cuyas órdenes se desempeñaba. Así como también, la conservación y cuidado de la línea telegráfica(22).

Los carpinteros, junto con herreros, albañiles, pintores, y otros, se desempeñaban en las diferentes faenas, a cargo de un administrador, realizando labores propias de su oficio, y su número variaba de acuerdo con las demandas de trabajo.

Especial mención merecen los ingenieros al agruparse en este departamento el mayor porcentaje de ellos (46%). Sus funciones, número y jerarquía estaban claramente delimitadas. Primeramente, se encontraba el Director Ingeniero en jefe de la vía y Edificios que estaba particularmente encargado de mantener expedita y en buen estado la vía y sus dependencias. En segundo lugar se ubicaban los Ingenieros de sección, quienes debían cuidar la conservación, seguridad y buen estado del camino, edificios y telégrafo, y ejecutar las reparaciones y trabajos necesarios de su sección; por último, estaban los Ingenieros ayudantes bajo las órdenes del ingeniero de sección, colaborándole en lo que fuese necesario(23).

Cabe señalar, en cuanto a los empleos de Vía y Edificios, que por la magnitud y eventualidad de sus trabajos, era el Departamento que mayor cantidad de jornaleros contrataba durante el año. Sobre estos trabajadores no existen registros ni historial laboral, aunque sí son mencionados en forma constante en las Memorias Anuales de la empresa, ante la necesidad de explicar la incidencia de los jornales en el aumento de los gastos totales del departamento.

1.2.3. Departamento del Material, Tracción y Maestranzas.

De la gama de empleos existentes en este departamento, conviene destacar por la especialización de su labor, a los jefes de locomotoras, jefes de maestranzas, e inspectores de maquinistas.

(21). Memoria de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1900), p.19.

(22). Diario Oficial N°2280 del 24.11.1884

(23). Diario Oficial N°2279 del 24.11.1884

Los jefes de locomotoras estaban a cargo de mantener en buen estado las locomotoras. En dichas faenas se desempeñaban operarios tales como maquinistas, fogoneros, mecánicos, limpiadores y empaquetadores. Vinculado a este empleado se encontraba el inspector de maquinistas, cuya función era supervisar el desempeño de los maquinistas que cada sección disponía y todo lo que en su buen desempeño incidiera(24).

Cuadro N° 7
**NUMERO Y TIPOS DE EMPLEOS DEL DEPARTAMENTO
 DEL MATERIAL TRACCION Y MAESTRANZAS**

Empleos	Secciones			Dirección	Total
	I	II	III		
Dibujantes				2	2
Director dto.				1	1
Encargado mat.	1		1		2
Encargador mat.	1	1	1		3
Ingenieros	1	1	1		3
Inspectores	1	2	1		4
Jefe de locom.	3				3
Jefe de maest.		1			1
Mayordomos	1	2	2		5
Mecánicos dib.	1	1			2
Oficiales	5	4	3	4	16
Total	12	11	11	8	42

FUENTE: Elaboración de la autora según información del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

(24) Diagrama de la Administración de los Ferrocarriles del Estado correspondiente a 1901, en Santiago Martín Vicuña, «Estudio de los Ferrocarriles Chilenos» en Anales de la Universidad de Chile, vols. 94 y 95 (Santiago, 1900 y 1901, respectivamente).

El jefe de maestranzas, llamado también mayordomo general de maestranzas, era el responsable del adecuado funcionamiento de los diferentes talleres con que contaba cada una de las cuatro maestranzas que la empresa tenía a lo largo de la vía(25). En sus talleres trabajaban operarios de diversos oficios: mecánicos, herreros, caldereros, fundidores, pintores, carpinteros, entre otros.

El número total de operarios que trabajaban en las diferentes maestranzas era elevado. Hacia 1892 alcanzaban a 3.651 entre empleados a jornal, a contrata, y de planta, cifra indicativa de la gran cantidad de trabajos que en ella se realizaban(26). No dando estas abasto, hacia 1889, el Director del Departamento había hecho notar la necesidad de instalar una auxiliar en la ciudad de Chillán, al estilo de la de Talca.

En cuanto a los ingenieros, el artículo N° 31 de la ley del 4 de enero de 1884, establecía que: «para este departamento habrá tres ingenieros que se destinarán a auxiliar al ingeniero en jefe en el ejercicio de sus funciones, en la parte del camino que este les designare». Artículo que, como puede observarse en el cuadro N° 7, se cumplía cabalmente.

1.2.4. Departamento de Contabilidad.

Los empleos de este departamento requerían de una mayor especialización y particularmente confianza, por cuanto se relacionaban directamente con los capitales de operación de la empresa. Por el lado de los gastos, los empleos se encontraban en función de las compras de materiales y repuestos, incluyendo el material extranjero, y por el lado de los ingresos, sus funciones se encontraban relacionadas con las cajas de recaudación y de pagos.

Dado que este tipo de empleos no se encontraba en relación directa con el área cubierta, el número de empleados pertenecientes al Departamento de Contabilidad en todas las secciones era similar. En el cuadro siguiente se aprecia la variedad de funciones con que contaba hacia 1891,

25). Estas eran las de Valparaíso, Santiago y Concepción, más una auxiliar en Talca para atender las necesidades del sector.

(26). El tema ha sido tratado por Luis Ortega en «Acerca de los orígenes de la industrialización chilena, 1860-1879» en Nueva Historia N° 2, Londres, 1981. También, por el mismo autor, en La Historia de la Ingeniería en Chile, Santiago, 19.

Cuadro N° 8
**NUMERO Y TIPOS DE EMPLEOS DEL
 DEPARTAMENTO DE CONTABILIDAD**

Empleos	Secciones			Oficina Santiago	Total
	I	II	III		
Ayudantes	1	3	1		5
Cajeros	1	1	1		3
Compaginadores	2				2
Contadores	1	1	1	2	5
Director dto.				1	1
Entregadores	2	2	2		6
Guardaalmacén	1	2	2		5
Oficiales	16	15	11	2	44
Tenedores de libro			2		2
Total	22	26	18	7	73

FUENTE: Elaboración de la autora en base a listado del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Un caso especial era la Oficina de Santiago, la cual se constituía como la oficina central de contabilidad, directamente relacionada con la Dirección General, y a la que las oficinas de cada sección debían rendir cuenta de sus ingresos y egresos.

El contador en jefe, de la Oficina de Santiago, disponía de los siguientes empleados estables designados por ley: cuatro contadores de sección, un cajero central y dos cajeros pagadores para ayudar a aquél en el desempeño de su cargo, un guarda almacén general del material de repuesto y de los artículos de consumo, y los oficiales auxiliares que fuesen necesarios(27).

El guarda almacén general operaba en la oficina central de material importado, que se ubicaba en Valparaíso. Se debía encargar de la recepción, despacho de aduana, desembarque y guarda de todo artículo o material para los ferrocarriles del Estado; de la remisión por mayor de los artículos para los demás almacenes, y de la entrega al por menor de los insumos para los diversos departamentos de la sección(28).

(27). Ley del 4 de enero de 1884 en Boletín de Leyes del año respectivo.

(28). Diario Oficial N°2280 del 24.11.1884.

II. EVOLUCION DEL EMPLEO EN EL TIEMPO

Como ya ha sido mencionado, hacia 1891 un total de 963 personas constituían la planta de empleados de la Empresa de Ferrocarriles del Estado caracterizada fundamentalmente por la diversidad y especialización en los tipos de empleos.

Otra característica distintiva del trabajo ferroviario, lo constituía la permanencia o antigüedad laboral y la dirección u orientación en el cambio del tipo de empleo.

Teniendo en consideración aquellos empleados con más años de trabajo en la empresa, cabe señalar que el cambio en el tipo de empleo, a través del tiempo al interior de ferrocarriles, tuvo varias connotaciones. Por una parte, fue siempre ascendente, consolidando la idea del ejercicio de la carrera funcionaria. Por otra, se validó la experiencia práctica acumulada por los trabajadores, la cual tuvo el reconocimiento de su empleador, estableciendo así, un rango ascendente en el status social mediante el trabajo desarrollado.

Lo anterior, puede ser considerado como una manifestación más del cambio en las relaciones de producción al interior de la empresa, las cuales también se vieron reflejadas en la diferenciación de los tipos de contratos, pago en salario, instancias de capacitación, beneficios laborales, y otros.

Todo ello se puede apreciar en el análisis de la planilla de 1891, considerando tanto el registro de su primer nombramiento, como la última función que al año indicado los trabajadores desempeñaban. La variable tiempo a utilizar, y que logrará establecer aquellos empleados más antiguos, será por sobre 10 años de permanencia en la empresa, al considerar este tiempo como expresión de estabilidad laboral. El manejo de ella, permitirá la obtención de grupos de empleados según años de servicio, casos a los cuales se les hará un seguimiento de su trayectoria laboral, enfatizando a los de mayor antigüedad.

De los 963 empleados de planta contenidos en la planilla 1891, solamente 759 personas se les señala la fecha de su primer nombramiento. Con la finalidad de realizar un seguimiento de la evolución del empleo, se estudiarán 142 personas, por estar registrados con más de 10 años de permanencia en ferrocarriles. La muestra a trabajar, es posible agruparlas según años de servicio, de la siguiente manera:

Cuadro N° 9
GRUPOS DE EMPLEADOS POR AÑOS DE SERVICIO

N°	Años	Cantidad	%
1°	10 a 15	70	49
2°	15 a 20	34	24
3°	20 a 25	14	10
4°	25 a 30	13	9
5°	30 y más	11	8
Total		142	100

FUENTE: Elaboración de la autora según listado del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Del primer grupo del cuadro N° 9 -de 10 a 15 años de antigüedad laboral-, se puede decir que el mayor porcentaje de los tipos de empleos, correspondientes al primer nombramiento, era de auxiliares (45,7%), principalmente de bodega. Le seguían, con un 14% los ayudantes, sea de estaciones, de telegrafista, o de trenes. Con menores porcentajes, se situaban los empleos de carpinteros y maquinistas. Y finalmente, se distribuía en funciones, tales como: bodegueros, jefes de estación, guarda equipajes, palanqueros, ingenieros ayudantes, mayordomos, cajeros, mecánicos y tenedores de libros.

De esos casos se destacarán para este análisis aquellos cuya trayectoria laboral era ascendente. Entre éstos se encuentra un número significativo de auxiliares que hacia 1891 habían ascendido a labores tales como conductores de trenes, jefes de estación, bodegueros y camineros mayores. En el mismo rango, se encontraban ayudantes ejerciendo funciones de guarda almacén, bodegueros y conductores.

En un rango superior de ascenso, se ubicaban los maquinistas, que llegaron a ocupar cargos de inspectores de maquinistas y de mayordomos de maquinarias de las maestranzas. Así como palanqueros ascendieron a conductores de trenes, e ingenieros ayudantes a ingenieros de sección.

Respecto del grupo de 15 a 20 años de antigüedad laboral sobresalen los casos de: un cabo de cuadrilla que llegó a desempeñarse como caminero mayor de la 5° división, guarda equipajes que ascendieron a jefes de estación, un oficial auxiliar que ascendió a contador de sección, un maquinista y un mecánico que llegaron a ser respectivamente mayordomo general de talleres de la mastranza de la 2° sección y jefe de la mastranza auxiliar de Talca. Y por sobre todo, cabe destacar el caso del inspector del tráfico, que luego de 15 años, alcanzó el cargo de Director del Departamento de Explotación, área de la mayor importancia dentro de ferrocarriles.

En los grupos restantes, es decir, de personas con sobre 20 años de permanencia en ferrocarriles, se ubican aquellos en puestos o cargos de mayor jerarquía o que implicaban mayor grado de preparación para el desarrollo de su función.

Hacia 1891, se encontraban en el tercer grupo -de 20 a 25 años de antigüedad laboral- los siguientes empleos de importancia o responsabilidad: el ingeniero interino de la Dirección, un inspector de locomotoras y maestranzas, un ingeniero de tracción y maestranzas, y un mayordomo general de talleres de la 1ª sección. Todos ellos llegaron a estos altos puestos a partir de: ingeniero ayudante de la 1ª sección, maquinista mecánico y dos mecánicos, respectivamente.

De los 13 casos representativos del 4º grupo -de 25 a 30 años de antigüedad-, sobresalen hacia 1891 por su trayectoria laboral ascendente, dos jefes de locomotoras -uno en Santiago y el otro en Valparaíso-, cuyos primeros nombramientos habían sido fogonero y mecánico ajustador. Del mismo modo, un ingeniero de tracción y maestranzas de la segunda sección, y un administrador de talleres cuyos primeros nombramientos habían sido mecánico aprendiz, y auxiliar de la oficina de ingenieros, respectivamente.

El quinto grupo -con 30 años de antigüedad laboral- sobresale en forma notoria en relación a los grupos anteriores. En primer lugar, obviamente, por su larga permanencia en ferrocarriles, y en segundo, porque en él se visualiza totalmente la configuración de la «carrera funcionaria», razones que hacen necesario presentar la diagramación íntegra de su detalle:

Cuadro N° 10
ANTIGÜEDAD LABORAL POR SOBRE 30 AÑOS DE SERVICIO

Años de Antig.	Primer Nombramiento	Ultimo
38.5	Cabo de cuadrilla	Caminero mayor 5º div.
38.0	Minero	Administ. de albañiles
35.0	Contador Valp/Stgo.	Director de contab.
35.0	Inspector de trab.	Caminero mayor 2º div.
34.8	Mayordomo en Stgo.	Ayud. de cam. 1º div.
34.0	Maquinista 2º sec.	Caminero mayor 2º div.
34.0	Tornero	Ing. de T y M, 3º div
33.6	Inspector de teleg.	Inspect. gral. de teleg.
32.8	Of. Contador	Tenedor libro sec. nort.
31.0	Mecánico	Jefe loc. en Llaillay
30.8	Superint. loc.Fc. Sur	Director de Trac. y M.

FUENTE: Elaboración de la autora según información del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

De los 11 casos incluidos en el cuadro N° 10, destacan por su trayectoria en el empleo ferroviario y por el alto rango de su último nombramiento, los casos de dos Directores de Departamento: de Tracción y Maestranzas y de Contabilidad, los cuales en su primer nombramiento habían sido Superintendente de Locomotoras del Ferrocarril del Sur, y contador en la sección Santiago-Valparaíso, respectivamente.

Es importante señalar en relación al tema de la permanencia y trayectoria laboral, que ésta no se realizaba sólo en dirección vertical sino además, horizontal dentro del organigrama administrativo y jerárquico de ferrocarriles. Es así como un empleado con una determinada función o cargo, podía ascender hacia otra de mayor especialización o rango que se ofrecía en un departamento o sección distinto al cual pertenecía.

Como ha podido observarse del desglose y seguimiento de los casos expuestos, la mayoría de los tipos de empleos, siguieron una trayectoria similar en su ascenso. Lo cual, confirma la idea de la especialización y capacitación a través del desarrollo de una labor determinada en el tiempo y del reconocimiento a ese desempeño.

III. PRESENCIA EXTRANJERA EN FERROCARRILES

Con anterioridad a la construcción del Ferrocarril Valparaíso-Santiago existen antecedentes de la presencia de extranjeros relacionados con el tema de ferrocarriles en el país(29).

La dirección y mando de las diferentes etapas de ejecución de dicha obra fueron ejercidas de manera mayoritaria por extranjeros. Su primer tramo Valparaíso-Quillota, estuvo a cargo del ingeniero inglés William Lloyd y sus ayudantes George Lyon, John Higgins, Thomas Eastman, William Henderson, N. Camerer y Eugene Poisson. Y el segundo tramo, Quillota-Santiago, a cargo del norteamericano Henry Meiggs(30).

Hacia 1862, del total de operarios que trabajaron en la construcción del Ferrocarril Valparaíso-Santiago, el 1,5% correspondían a extranjeros. Sin embargo, al considerar únicamente aquellos empleos de mayor responsabilidad, como labores de ingeniería y administración de faenas, este porcentaje se elevaba a un 24,5%. Cabe señalar, que el 44% de los extranjeros procedían de Estados Unidos, siguiéndole a continuación los ingleses con 27%, alemanes con 16%, y franceses e italianos con 6% cada uno.

(29). Dicho status fue asignado basándose en la presencia del estadounidense William Wheelwright, quien en 1842, concibió la idea de poner en marcha el proyecto de unir el puerto con la capital por medio de las vías férreas.

(30). Samuel Núñez, *Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Estado* (Santiago, 1910), pp. 29-34

Cuadro N° 11
**OPERARIOS EN LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL
 SANTIAGO-VALPARAISO POR NACIONALIDAD, 1862**

OCUPACIONES	PAIS DE PROCEDENCIA						Total
	Chile	U.S.A.	Inglaterra	Alemania	Francia	Italia	
Contabilidad	1	3		1			5
Ingenieros	2	5		1			7
Adm faenas	12	23	7	8	4	1	55
Mayordomos	119	2	6	5	1	2	125
Herreros	96	1	6	2	1		106
Carpinteros	64	10	10	1			85
Albañiles	112	4	1	2	2	3	124
Mineros	669						669
Carretoneros	28						28
Peones	7877						7877
Varios	33	14	8	2	1	2	60
TOTAL	9012	62	38	22	9	8	9151

FUENTE: Emilio Matus y Carlos Vasallo, Ferrocarriles de Chile, Historia y Organización (Santiago, 1943).

No en vano, Benjamín Vicuña Mackenna, quien visitó las faenas los días 19 y 20 de enero de 1863, tuvo las siguientes impresiones:

«Mr. Pearce es el decano de los contratistas y directores de obras de camino, y su faena se cita como modelo en toda línea. Hace más de 30 años que se ocupa de trabajos de este género, y en Estados Unidos, su patria, ha dirigido no pocas de estas empresas, particularmente en la famosa línea del errocarril de Erie, que une a Nueva York con los lagos del norte. Por esta razón ha sido colocado aquí junto con Mr. Braniff, para vencer las grandes dificultades del camino, horadando montañas y salvando con inmensos viaductos los abismos. Le acompañan tres de sus hijos, Félix, Waldo y Carlos, que tienen a su cargo las faenas de Las Chilcas y Montenegro»(31).

(31). Benjamín Vicuña Mackenna, Viaje por la República Carrilana (Santiago, 1875).

Por su parte, la construcción del Ferrocarril al Sur fue confiada al ingeniero Emill Chevalier, de nacionalidad francesa. Le sucedió el norteamericano Walton Evans, con el cargo de ingeniero en jefe, sirviéndole de ayudantes los ingenieros A. Vigneaux y F. Blune y Murray(32).

Posteriormente en 1857, fueron contratados en Nueva York, por el plazo de tres años, cinco ingenieros con práctica en construcción de ferrocarriles Joseph A. Barnard, Eduard Du Bois, George Maynadier, Charles Hillman y Ernest Thomas(33).

Dichos extranjeros realizaron diversas labores; por ejemplo, entre los jefes de estación se encuentran los nombres de George Gaskil a cargo de la de Santiago, entre los años 1857 y 1882; Edward Johnston a cargo de la de San Bernardo, entre 1857 y 1859; Manuel Eastman en la de Rancagua, entre 1859 y 1861. También, se les encontraba en los puestos de jefes de maestranza y locomotoras, maquinistas, fogoneros, caldereros, herreros, caminero mayor, mecánico y carpinteros(34).

Cabe señalar que muchos de éstos extranjeros presentes en ferrocarriles cumplieron un papel clave en la formación y entrenamiento del numeroso personal nacional, que se encontraba sin preparación y calificación para asumir determinadas funciones ligadas a la tecnología incorporada. Hacia 1858, el fogonero Robert Anderson, ascendido rápidamente a maquinista, se ofreció, al Directorio de la Empresa del Ferrocarril Sur, para enseñar a fogoneros hijos del país, lo que le fue aceptado, y se le mandó pagar por este servicio diez pesos mensuales de gratificación(35).

Ya en la etapa correspondiente a la Empresa de Ferrocarriles del Estado propiamente tal, encontramos un mayor número de empleados de nacionalidad chilena en puesto claves y/o ligados a la tecnología.

A la fecha de 1891, los cargos de Directores de Departamento los ocupaban personas tales como: Benjamín Videla, Director de Explotación; Francisco Sayago, Director de la Vía y Edificios; Diego Hall, Director de Tracción y Maestranzas; Juan de la Fuente, Director de Contabilidad, y Hermógenes Pérez Arce como Director General desde el año 1886.

Sin embargo, y a pesar de los años transcurridos, igualmente es posible encontrar extranjeros o descendientes de tal condición trabajando para la empresa. Esta situación respondía a varias razones.

La primera y más obvia, dice relación con el hecho de que los ferrocarriles chilenos -como ya se ha señalado- fueron construídos por ingenieros y otro perso-

(32). Samuel Núñez, op. cit., pp. 59-60 y 460-500

(33). Ibid., p. 60.

(34). Ibid., pp. 61-64.

(35). Ibid., p. 63.

nal especializado de procedencia extranjera, muchos de los cuales, y su descendencia, permanecieron en Chile ligados a labores ferrocarrileras. En el listado de 1891, hay claros ejemplos que resaltan esta situación, dada la gran cantidad de años de permanencia en el trabajo ferroviario.

Para el Departamento de la Vía y Edificios, está el caso de William Parker, cuyo primer nombramiento, en 1856, le asignaba la función de inspector de trabajos y, en 1891, era el caminero mayor de la 2° división. Para el Departamento del Material de Tracción y Maestranzas, el caso de Santiago Downie, quien en 1858 era tornero y, en 1891, aparece como ingeniero de Tracción y Maestranzas de la 3° sección. Y en el Departamento de Contabilidad, el caso de John N. Greek, quien en 1859 se desempeñaba como oficial contador entre Valparaíso y Santiago, y en 1891 era el tenedor de libro de la sección norte(36).

La segunda, se refiere a la estrecha ligazón y dependencia existente entre la empresa y la tecnología. Esta que procedía de los países pioneros en materias ferroviarias, no sólo se incorporó a la empresa en términos de bienes de capital, sino también a través del personal extranjero preparado y entrenado para el uso de esos bienes. Sabido es que en los primeros años de construcción ferroviaria, junto con la llegada de la maquinaria, arribaron sus respectivos técnicos.

Posteriormente éstos se siguieron requiriendo para nuevos proyectos y para darle mantención al equipo existente, así como también para adaptarla a las características locales, incorporando variaciones a la tecnología existente. Por tales motivos, hacia 1891, la mayor parte de los extranjeros y/o descendientes de ellos, se encontraban ubicados en el Departamento de la Vía y Edificios, y en el Departamento de Tracción y Maestranzas.

En relación con Vía y Edificios, se contabilizaban, hacia 1891, un total de 32 extranjeros, en las más diversas funciones, representando un 26,4% del total de empleados en este departamento. De éstos, un 31% tenía una permanencia laboral en ferrocarriles superior a los 10 años. Por su parte, en el Departamento de Tracción y Maestranzas alcanzaban a 21 los extranjeros empleados, representando un 50% del total de empleados que laboraban en este departamento. A su vez, aumenta notoriamente el porcentaje con antigüedad laboral por sobre los 10 años, un 62%, indicando el mayor grado de especialización que estos empleos requerían(37).

(36). Anuario del Ministerio de Industrias y Obras Públicas Santiago, 1981), pp. 73-113.

(37). Ibid.

Cuadro N° 12
EXTRANJEROS EN FERROCARRILES HACIA 1891

Años antig.	Nombre	Primer Nombramiento	Ultimo Nombramiento
31,0	G. Wilson	Mecánico ajustador	Jefe de loc. Llayllay
26,7	C. Didier	Mecánico aprendiz	Ing. T. y M., 2° Sec.
26,1	E. Styler	Fogonero	Jefe de loc. en Stgo
26,5	V. Blanchard	Aux. oficina de ing.	Administ de talleres
26,1	T. Sinclair	Mecánico ajustador	Jefe de loc. en Valp.
23,9	S. Bruce	Of. contaduría, 1° Sec.	Contador pagador
23,6	J. Brunton	Maquinista-mecánico	Inspect. de loc. y M.
21,0	E. Garnham	Of. ayud. maest. Valp.	Oficial 1° M, 1° Sec
20,0	C. Leimbach	Ing. ayudante, 1° S.	Ing. inter de la Dir.
20,0	E. Stuart	Cam. mayor, 3° div.	Cam. mayor central
17,0	T. Williams	Mecánico	Jefe M. aux. de Talca
13,9	C. Reeves	Maquinista	Mayord. de máquinas, maest. 3° Sección.
13,7	T. Smythe	Ing. ayudante, 3° Sec.	Ing. interino, 1° Sec
11,8	S. Gibson	Maquinista	Mayordomo general de talleres, 2° Sección
11,7	B. Bates	Mecánico	Mayordomo general de talleres, 2° Sección
11,7	A. Harrison	Maquinista	Inspect de maquinistas, 3° Sección.

FUENTE: Elaboración de la autora en base a Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Por otra parte, los extranjeros también se encontraban entre los empleados a jornal. Para el caso del Departamento de Tracción y Maestranzas, el porcentaje de éstos -entre 1886 y 1890- alcanzó, en promedio, al 15% anual, en ocupaciones diversas como mecánicos, maquinistas y herreros, entre otros.

Cuadro N° 13
**EXTRANJEROS A JORNAL DEPARTAMENTO DE TRACCION Y
 MAESTRANZA**

Años	Total Jornaleros	Extranjeros	
		número	porcentaje
1886	1.690	254	15%
1887	1.687	270	16%
1888	2.098	309	15%
1889	2.457	356	14%
1890	2.823	453	16%

FUENTE: Memorias de los Ferrocarriles del Estado, 1886-1890

IV. ESTRUCTURA SALARIAL

Como ya se ha indicado, al interior de la empresa, las relaciones sociales de producción se basaban en métodos modernos de organización empresarial. El pago en moneda era el hecho más destacable, marcando una gran diferencia con lo ocurrido en gran parte del resto de la masa laboral del país de aquellos años, especialmente en el sector agrario. Para asignar remuneraciones a un número elevado de empleados, que ejercían diversas y diferentes funciones, se debían contemplar determinados criterios a fin de conseguir buen desempeño laboral en lo particular, y eficiencia en la gestión y operación de ferrocarriles, en lo general.

En la variable salario, se ha podido comprobar que dos fueron los criterios más influyentes contemplados en su asignación: el tipo de función ejercida y la antigüedad laboral.

En relación con los distintos tipos de funciones, se han agrupado en categorías jerárquicas, analizando la incidencia que tenían en el salario variables como, niveles de complejidad, grados de especialización y ligazón con la tecnología.

Por su parte, la antigüedad será tomada como patrón de referencia, a fin de determinar el grado de influencia que ésta tenía en el monto salarial. Asociadas a esta variable, especial énfasis se dará a aquellas funciones de mayor responsabilidad, y en las que reflejen con mayor nitidez las labores propias de una empresa ferrocarrilera.

Es posible dividir los diferentes tipos de empleos en grupos o categorías, de acuerdo con la similitud de la función, en cuanto a niveles de responsabilidad y labor desarrollada.

Cuadro N° 14
**RANGOS SALARIALES POR GRUPOS O
 CATEGORIAS DE EMPLEOS**

N°	CATEGORIAS DE EMPLEOS	Rango salariales anuales medios (\$)
I	Cuerpo Directivo	8.000 a 4.000
II	Profesionales Especializados	5.000 a 1.100
III	Cargos de Resp.Asoc. a la Tecnología	4.000 a 1.320
IV	Puestos Técnicos y Adm.de Mediana Resp.	1.638 a 1.516
V	Puestos Operativos Asoc.a la Explotación	1.197 a 637
VI	Oficios con Instrucción Técnica	1.320 a 587
VII	Varios Menores	968 a 621

FUENTE: Elaboración de la autora en base al Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

El Cuerpo Directivo, se componía del Director General más los cuatro Jefes de Departamentos. Sus salarios indican que existía una diferenciación entre los distintos cargos, aunque todos ellos de alta responsabilidad. El Director General, obviamente tenía asignado el mayor salario de la empresa, que alcanzaba a \$ 8.000 al año (moneda corriente). Por su parte, el salario de los Directores de Departamento se diferenciaba según la función que desarrollaba su servicio. El Director de la Vía y Edificios obtenía \$ 7.500 al año, y el Director de Explotación \$ 6.000 anuales. A los directores de Tracción y Maestranzas y de Contabilidad, les correspondían salarios de \$ 5.000 y \$ 4.000 al año, respectivamente.

Cabe mencionar que la antigüedad o permanencia laboral en ferrocarriles de estos altos funcionarios no guardaba relación con la escala de salarios anteriormente especificada. Es así como los Directores de los Departamentos de Tracción y Maestranzas y de Contabilidad, tenían asignados los menores salarios, aunque detentaban la mayor antigüedad en el servicio, 30,8 y 35 años respectivamente.

Por otra parte, existía algún grado de distinción entre las funciones de cada servicio y los salarios indicados a sus directores. El Director de la Vía y Edificios, teniendo 3,5 años de antigüedad, obtenía una renumeración superior al Director de Explotación con 15,1 años en la empresa. Esta situación, se podría explicar por el grado de responsabilidad financiera que tenía el Director de la Vía y Edificios, ya que por sus manos pasaba la mayor parte de la inversión que realizaba la empresa

de ferrocarriles, materializada en la construcción de la línea e infraestructura.

El segundo grupo señalado en el cuadro N° 13, correspondiente a los profesionales especializados, estaba compuesto por: ingenieros, contadores, cajeros, dibujantes, y el profesor de telegrafía.

En cuanto a los ingenieros, su número alcanzaba a 17, de los cuales la mayor parte -82%- se encontraba en el Departamento de la Vía y Edificios. También un elevado porcentaje -76%-, correspondía a personas cuyos apellidos eran extranjeros. Al respecto es interesante observar su distribución salarial:

Cuadro N° 15
**SALARIOS DE INGENIEROS
DE FERROCARRILES DEL ESTADO EN 1891**

Ingenieros	Salario anual (pesos)
Ingenieros de sección	5.000
Ingenieros de T y M por sección	3.500
Ingenieros 1° ayudantes	3.300
Ingenieros de puentes	3.300
Ingeniero central	3.000
Ingenieros 2° ayudantes	2.640
Ingeniero dibujante	1.650

FUENTE: Elaboración de la autora según listado del Anuario del Ministerio de Industria y obras Públicas (Santiago, 1891).

Los ingenieros de mayor antigüedad con 23,0, 26,0 y 34,0 años de permanencia laboral en la empresa. Correspondían a los de Tracción y Maestranzas, su antigüedad de alguna manera, les permitió ocupar dichos puestos, al realizar una verdadera carrera funcionaria basada en la experiencia, más no por ello, su salario fue más elevado en relación a sus pares.

En cuanto a los contadores, que eran 9 distribuidos en las capitales de sección, su rango salarial medio fluctuaba entre \$ 2.200 y los \$ 3.900 anuales. La cifra menor correspondía a uno de los contadores de la oficina central en Santiago con 9,8 años de antigüedad. El salario mayor, correspondía al contador central, con alto grado de responsabilidad, también de la oficina en Santiago y con 10,5 años de antigüedad.

La persona de mayor antigüedad para este tipo de empleo, era el contador pagador del Departamento de la Vía y Edificios de la primera sección, con 24,0

años de permanencia en la empresa y con un salario de \$ 2.640 anuales.

Otros integrantes de este segundo grupo de empleos eran los cajeros, que a pesar de ser una labor eminentemente técnica, han sido incorporados a los profesionales especializados. Ello obedece a que para poder desempeñarse en dicha función se requería de una serie de conocimientos y técnicas numérico-administrativas, que para la época y en relación a la envergadura e importancia del trabajo, eran bastante difíciles de adquirir. Por lo mismo, sus salarios eran elevados al corresponderles \$ 2.600 anuales como promedio, sobresaliendo el cajero central ubicado en Santiago con un 15% sobre la media, y siendo a la vez, el de mayor antigüedad.

Finalmente, en este grupo de empleados, se ubicaban los dibujantes y el profesor de telegrafía. Sus salarios eran notoriamente más bajos que los de los demás profesionales, puesto que sus funciones no implicaban altos grados de responsabilidad, a pesar de su especialización e instrucción técnica.

El tercer grupo de empleados, correspondiente a los cargos de responsabilidad asociados a la tecnología, estaba integrado por una serie de personas que tenían por obligación cuidar del buen desempeño de partes importantes dentro del engranaje general de ferrocarriles, como eran las secciones, los talleres, las maestranzas, las máquinas locomotoras, entre otros. Por ellos sus salarios eran bastante elevados en relación al de otros funcionarios igualmente ligados a la tecnología.

Cuadro N° 16
SALARIOS DE EMPLEOS DE RESPONSABILIDAD
ASOCIADOS A LA TECNOLOGIA

Tipo de empleo	Salario anual (pesos)
Inspectores de sección	4.000
Insp. de loc. y maest.	3.960
Jefe maest. auxiliar	3.300
Jefes de locomotoras	2.841 *
Jefe de taller telegráfico	2.640
Mayordomos (loc,talleres,maq)	2.592 *
Insp. Gral. del telégrafo	2.400
Insp. de maquinistas	2.400
Insp. de trenes y estaciones	1.650

* Corresponden a salarios medios anuales.

FUENTE: Elaboración de la autora según información del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

En relación a los casos incluidos en el cuadro anterior, cabe analizar el factor antigüedad, dado que la mayoría eran empleados que llevaban varios años de permanencia en ferrocarriles, hecho que tenían directa vinculación con el puesto o cargo que desempeñaban hacia 1891, y por lo tanto con sus respectivos salarios. Sobresalen el inspector general del telégrafo con 33,6 años; el inspector de la tercera sección con 30,6 años; el inspector de la tercera sección con 30,6 años; los tres jefes de locomotoras con 31,0, 26,1 y 25,1 años, respectivamente; el inspector de locomotoras y maestranzas con 23,6 años y el jefe de la maestranza auxiliar de Talca con una permanencia en ferrocarriles de 17,0 años.

No obstante lo anterior, en este grupo igualmente se presenta la escasa correspondencia entre años de servicio y remuneración recibida, para individuos que ocupaban un mismo puesto y desempeñaban igual función. Tal es lo sucedido entre los inspectores de sección, donde el de la tercera -que siendo el de mayor antigüedad- con 30,6 años, obtenía idéntico salario al de la primera sección, que sólo llevaba 7,6 años en la empresa.

El cuarto grupo, relacionado con los puestos técnicos y administrativos de mediana responsabilidad, estaba integrado por los siguientes tipos de funciones: guarda almacenes, administradores de trabajos y camineros mayores.

Respecto de los guarda almacenes, su salario medio anual alcanzaba a \$ 1.638. El rango mayor era de \$ 3.000, que correspondía al guarda almacén general, con asiento en la primera sección. Como puede observarse, el salario de este funcionario era mucho más elevado que la media anual para este tipo de empleo, en lo cual influía el alto grado de responsabilidad de su función. Nuevamente la antigüedad laboral no tenía mayor incidencia en su salario.

Los administradores de trabajos, pertenecían al Departamento de la Vía y Edificios y tenían a su cargo talleres como carpintería y albañilería. Su salario medio era de \$ 1.619 anuales, obtenido de un total de cinco empleados existentes a la fecha de la muestra. En relación con la antigüedad, tres de ellos tenían una permanencia laboral por sobre los 20 años, hecho que no incidía en el monto de sus remuneraciones.

En cuanto a los camineros mayores, el salario medio anual alcanzaba a \$ 1.516 con un rango de fluctuación que iba de los \$ 1.100 a los \$ 1.980. Esta última cantidad le correspondía al caminero mayor central con 20 años de antigüedad laboral.

Cabe señalar que en este tipo de empleo, también se daba una relación negativa entre años de servicio y salario. El empleado más antiguo (38,5 años), obtenía un salario 20% menos que la media; mientras que el de menor tiempo de permanencia (5,0 años) recibía un salario de \$ 1.650, mayor que el promedio.

El quinto de los puestos operativos asociados a la explotación, estaba inte-

grado por funciones que tenían estrecha relación con los dos componentes más importantes del Departamento de Explotación, Conducción y Transporte: estaciones y trenes. El Cuadro N° 17 se detalla las clases de empleos de este grupo, con sus correspondientes salarios:

Cuadro N° 17
**SALARIOS DE EMPLEOS OPERATIVOS
ASOCIADOS A LA EXPLOTACION**

Tipos de empleos	Salario medio anual (pesos)
Jefes de estación	1.197
Conductores	1.185
Bodegueros	1.093
Boleteros	899
Telegrafistas	643

FUENTE: Elaboración de la autora según información del Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Los sueldos de los jefes de estación estaban en estrecha correspondencia con la importancia de cada una de ellas. Estas tenían graduaciones que iban de 1 al 5, según cantidad de tráfico y movimiento en general. La media anual de sus salarios era de \$ 1.197, con un rango de fluctuación entre los \$ 690 a los \$ 3.520.

Los menores salarios correspondían a empleados a cargo de estaciones pequeñas como Camarico, Lontué, Lo Espejo, Paradero Miramar, entre muchas otras. El salario mayor lo obtenía el jefe de estación de Santiago con un 194% sobre la media, siguiéndolo el de El Barón con un 175% por sobre el promedio.

Los años de servicio no necesariamente coincidían con las remuneraciones más altas, con excepción del jefe de estación de Santiago, quien poseía 38,4 años de permanencia en ferrocarriles. No se da la misma situación en los siguientes casos:

Cuadro N° 18
SALARIO Y ANTIGUEDAD DE JEFES DE ESTACION

Jefes de estación de	Años antigüedad	Salario en (pesos)
Chimbarongo	33,0	990
Quillota	32,0	1.320
Las Vegas	32,0	990
Linderos	32,0	990
Hospital	29,6	990
Placilla	28,3	990
Lontué	25,0	690
Batuco	24,7	1.100
Quilpué	20,0	1.100

FUENTE: Elaboración de la autora según información el Anuario del Ministerio de Industria y Obras Públicas (Santiago, 1891).

Por su parte, los conductores de trenes alcanzaban un salario medio de \$ 1.185 anuales en un rango de \$ 552 a \$ 1.870. Le correspondía la cifra más baja al conductor del tren al Matadero, con 5,5 años de permanencia laboral, mientras que en las más altas, se ubicaban conductores con 27 y 28 años de antigüedad en ferrocarriles los bodegueros tenían un salario medio anual de \$ 1.093, con un rango que fluctuaba entre los \$ 690, correspondiente a personal de estaciones pequeñas como San Carlos, San Rosendo, Rengo, y otras, y los \$ 2.640 anuales, para el de El Barón. En este tipo de empleo se da una relación positiva entre los años de servicio y el salario. Tal es el caso del bodeguero de la estación de Santiago con 29,3 años de antigüedad laboral, recibía un salario que se encontraba un 101% sobre la media.

Los boleteros y telegrafistas presentaban una situación más o menos similar. Los primeros, alcanzaban un salario medio anual de \$ 899, y los segundos, de \$ 643. En ambos tipos de funciones, los más altos sueldos coincidían con las mayores antigüedades y con trabajos realizados en estaciones importantes como Santiago, Barón y Concepción.

El sexto grupo de los oficios con instrucción técnica, estaba integrado por: herreros, con una media salarial anual de \$ 880, carpinteros con \$ 818, y armadores de trenes con \$ 587. En relación con la permanencia laboral, sobresalían los salarios de carpinteros y herreros, coincidiendo las más altas remuneraciones con las mayores antigüedades.

Finalmente, en el séptimo grupo, se consideraron todo tipo de empleo sin especialización ni instrucción técnica y sin mayor grado de responsabilidad. Estos funcionarios eran los ayudantes, oficiales, guarda equipajes, guarda bodegas, encargados de materiales y auxiliares.

Cabe señalar también, que este grupo representaba el mayor porcentaje del total de empleados que hacia 1891 constituían la planta de ferrocarriles, aproximadamente un 48%, distribuyéndose a través de todos los departamentos y secciones. De estos funcionarios, un 62% se componía de ayudantes, sea de bodega, de estaciones, de caja, de caminos, y otros.

Dada las características anteriores, en lo que a salario y antigüedad respecta, este grupo no sobresalía en forma notoria, sus remuneraciones eran las más bajas, y generalmente, su permanencia en la empresa era de pocos años.

El estudio y análisis de la estructura del empleo de los Ferrocarriles del Estado existente hacia 1891, permite afirmar por sus características y componentes, que éste era claramente diferenciable del resto de la masa laboral del país de aquellos años.

En términos salariales, la relación trabajo-capital se realizaba por medio del pago efectivo en moneda, sin entrar a mediar otro tipo de remuneraciones. a su vez, por el alto número y variedad de empleos, el salario respondía a conceptos modernos de organización, al considerar en su asignación variables como especialización y capacitación, niveles de complejidad de una determinada función, y grados de responsabilidad. Todo esto permitía la jerarquización de la estructura del empleo y la obtención de un organigrama administrativo claramente definido. Los años de servicio no influían mayormente en el salario, especialmente en los cargos más altos. Esta variable incidía directamente en la trayectoria laboral ascendente del empleado, lo que implicaba según el rango de la función, un monto remunerativo más elevado.

Cabe señalar también, que existieron otras variables de incidencia en el tema del empleo, que en esta oportunidad no han sido consideradas, pues tienen grados de subjetividad que son imposibles de analizar y medir en términos objetivos. Estas se relacionan con las características y destrezas personales de cada funcionario, en 1913 la Comisión Inspector de los Ferrocarriles del Estado, comentaba que:

«el escalafón marca los años de servicio de un empleado; pero la competencia, los datos de carácter, la cultura, los conoce únicamente el jefe que los ha visto nacer al servicio del tráfico, ascender o subir, guardando la disciplina, respetando los derechos, no atropellándolo todo»(38).

En consecuencia, se creó una forma de vida vinculada a una forma de empleo caracterizada por su diversidad, especialización y singularidad, vínculo permanente que, a la larga, daría origen a una cultura, la ferroviaria.

(38). Comisión Inspectora de los Ferrocarriles del Estado (Santiago, 1913), p.107.