



CARRERA DE  
LICENCIATURA  
EN HISTORIA

**San Bernardo y el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955:  
Los medios de comunicación y su rol fundamental en la creación  
de una opinión pública desde el accidente y su influencia en las  
decisiones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (1955-  
1956).**

Estudiante: Karina Ahumada Rojas.

Profesor guía: Rodrigo Araya Gómez.

Tesis para optar al grado de Licenciada en Historia con Mención en Estudios Culturales.

Santiago, 2024

## **Agradecimientos**

Primeramente, quiero agradecer a mis abuelos Oscar y Patricia, quienes me criaron, me enseñaron a leer y a escribir, sobre todo por regalarme el libro “Historia de Chile” a los 12 años dando inicio a mi curiosidad por la historia que sigue hasta el día hoy. También mencionar a mis padres Enrique y Ana Karina por darme los valores necesarios para desarrollarme como persona y próximamente en el ámbito profesional, gracias por estar ahí desde que firme el contrato para estudiar Licenciatura en Historia hasta el día de hoy.

También quiero agradecer al profesor guía Rodrigo Araya por darme palabras de aliento y enseñarme a ser fuerte frente a las críticas y a lo que depara la vida académica, incluyendo a las docentes que estuvieron en mi camino de formación universitaria que me han nutrido con conocimientos y valores, destacando a la docente Mariangela Cifuentes, Francisca Durán, Yanny Santa Cruz, Elías Sánchez y a Viviana Bravo. También quiero destacar a Juan Pablo Flores quien fue mi profesor de Historia y profesor jefe en la Enseñanza Media, que me hizo enamorarme de la historia y también tomar la decisión de estudiar la historia junto con su apoyo incondicional en mis 5 años de enseñanza media.

Agradecer a las amistades que forjé en el camino universitario y quienes han sido parte de este camino de escritura e investigación, siendo ellos compañeros de café, almuerzos o estudios, donde más de una vez me animaron a seguir adelante y nunca rendirme cuando han existido ocasiones de querer dejar este proceso, gracias Rode Labraña, Adán Diego Medina, Valentina Prieto, Yulissa Sepúlveda y Paloma Gallardo.

Quiero también agradecer a mi compañero de vida y pareja Juan Pablo Marabolí, quien me ha acompañado en los últimos años de carrera en mis victorias y derrotas, destacar su apoyo al momento de ir a bibliotecas y museos siendo parte la investigación -también testigo de los hallazgos encontrados-. Juan Pablo ha sido un apoyo fundamental en la escritura e investigación de la historia de San Bernardo, siempre estuvo escuchando mis ideas y leyendo lo que escribía, siempre ha mantenido un interés genuino en esta investigación. Gracias por acompañarme y apoyarme en cada momento que fue necesario, gracias por siempre estar ahí e incentivar me para mejorar cada día.

Es importante dedicarle unas palabras a las personas que me ayudaron en esta investigación, sea con su testimonio o sus historias de vida, nombrando a Enrique Valdivia, Adriana Arenas, Nelson Venegas, Oscar Rojas y el importante trabajo de Marcelo Mallea con la historia de San Bernardo y su memoria que se mantiene viva hasta hoy.

Quiero agradecer a mí misma por luchar, esforzarse, caerse y levantarse cada vez que era necesario, por siempre tener la frente en alto y sacar la carrera adelante cuando muchas personas dudaron o cuestionaron la decisión de estudiar Licenciatura en Historia y cuestionaron este tema de investigación que ha sido tan apasionante. Por último, quiero agradecerme por jamás desistir y siempre ser fuerte a cualquier adversidad que se nos presentó y se nos presentará en este camino académico que recién está empezando, no está demás decirle unas palabras a Karina Ahumada de 14 años: Lo logramos y vamos por más.

## **Dedicatoria**

*Dedicado a mis abuelos Oscar y Patricia,  
por enseñarme la historia para poder escribirla  
y para poder ser parte de ella...*

*San Bernardo entre rieles, ferrocarriles y hallazgos arqueológicos  
Historia olvidada que busca ser retomada para evitar el olvido,  
Ciudad de infinitas historias escondidas entre escombros  
esperando a ser reveladas y enseñadas...*

*Tu historia se mantendrá siempre conmigo.*

# Índice

Fundamentación.....	p. 7.
Identificación del objeto de estudio.....	p. 10.
Pregunta de investigación.....	p. 10.
Hipótesis.....	p. 10.
Objetivo general.....	p. 12.
Objetivos específicos.....	p. 12.
Marco teórico conceptual.....	p. 12.
Estado del arte.....	p. 27.
Diseño de metodología.....	p. 34.
Capítulo 1: 1950: la década de los cambios y búsqueda de equilibrios.....	p. 36.
1. Contexto histórico en Chile.....	p. 36.
1.1 La década de 1950 en Chile: Gobierno de Carlos Ibáñez del Campo.....	p. 37.
2. San Bernardo en la década de los 50.....	p. 43.
2.1 El complot de “Las patitas de chancho”.....	p. 46.
Capítulo 2: Medios de comunicación y el accidente: ¿informar o escandalizar?.....	p. 47.
1. “El Clarín” (1955).....	p. 47.
1.1 “18 de julio de 1955”.....	p. 47.
2. “La Tercera a la Hora” (1955).....	p. 48.
2.1 “18 de julio de 1955”.....	p. 48.
2.2 “20 de julio de 1955”.....	p. 49.
2.3 “21 de julio de 1955”.....	p. 50.
2.4 “22 de julio de 1955”.....	p. 50.
2.5 “23 de julio de 1955”.....	p. 52.

2.6 “24 de julio de 1955”.....	p. 53.
2.7 “25 de julio de 1955”.....	p. 55.
3. “Las Últimas Noticias” (1955).....	p. 56.
3.1 “17 de julio de 1955”.....	p. 56.
3.2 “18 de julio de 1955”.....	p. 57.
3.3 “19 de julio de 1955”.....	p. 58.
4. Accidente ferroviario de 1956: ¿Paso definitivo a la modernidad?.....	p. 60.
5. “La tercera a la hora” (1956).....	p. 60.
5.1 “15 de febrero de 1956”.....	p. 60.
6. “Las Ultimas Noticias” (1956).....	p. 62.
6.1 “15 de febrero de 1956”.....	p. 62.
Capítulo 3: “Accidente de San Bernardo: Un antes y un después”.....	p. 64.
1. Testimonio de Enrique Valdivia y Adriana Arenas.....	p. 65.
2. Testimonio de Nelson Venegas y Oscar Rojas.....	p. 71.
Conclusiones.....	p. 77.
Bibliografía.....	p. 80.

## Fundamentación

La problemática nace en torno a cómo el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 en la comuna de San Bernardo afectó a los locatarios y, por consiguiente, a la Empresa de Ferrocarriles del Estado en aspectos sociales, económicos y culturales. También se incluye mi historia familiar, Ana Olea Rubio fue herida del accidente ferroviario y su historia siempre ha estado presente con el pasar de los años, su nombre y vida deben permanecer en la historia.

Este trágico accidente dejó 38 muertos y más de 50 heridos (Besoain, 2023, p. 218)., en aquella época este accidente ferroviario fue el más grande de la historia de Chile, a tal punto que el presidente Carlos Ibáñez del Campo junto con autoridades llegó a la localidad a ver los destrozos que quedaron del choque de ambos trenes (Valdivia, 2021, p. 96), lo que podemos evidenciar en la siguiente imagen del diario “La Nación”:

Fotografía rescatada de la página Museo Digital:



Fuente: <https://memoriadigital.cl/cronica-accidente-ferroviario-en-san-bernardo/>

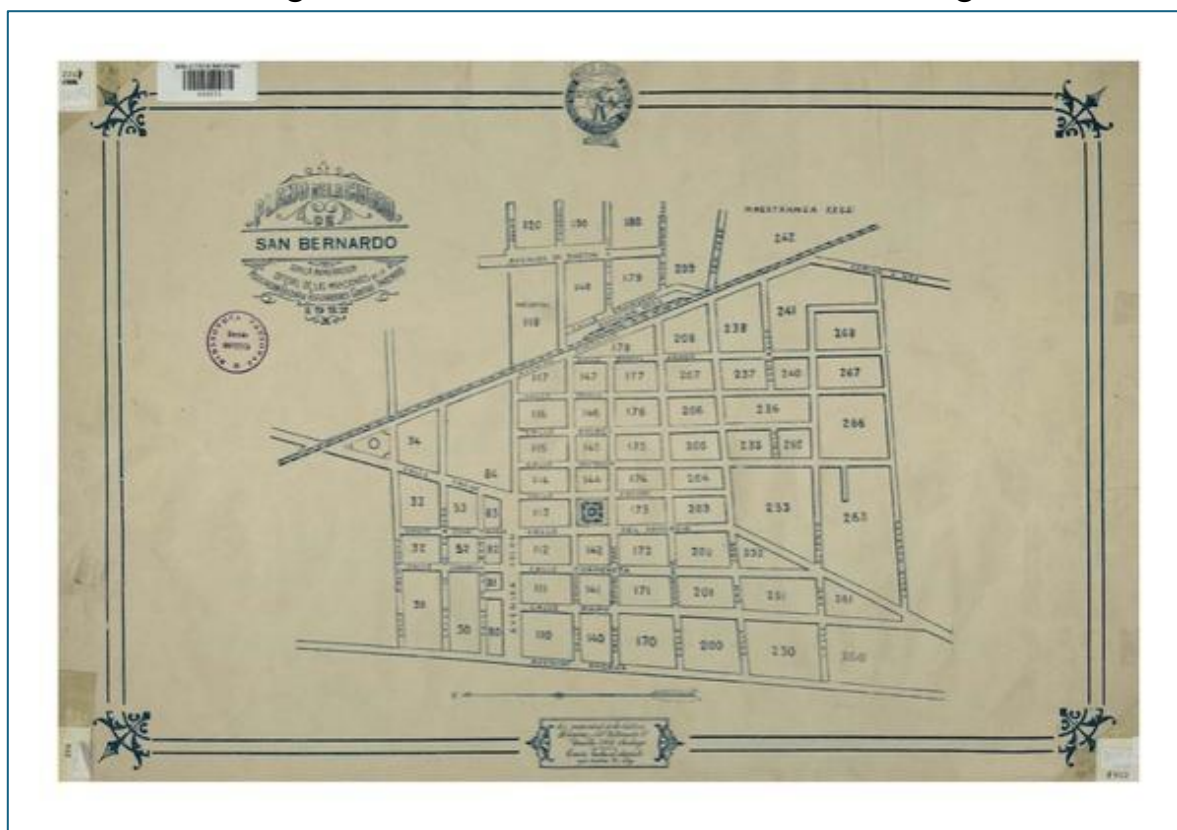
En términos económicos con respecto al accidente podemos observar que la Empresa de Ferrocarriles del Estado se hizo responsable del accidente indemnizando a víctimas de la tragedia y ayudando a agilizar la atención médica a los heridos quienes fueron trasladados en su mayoría al Hospital Parroquial de San Bernardo donde llegó un punto de colapso, porque la infraestructura no daba abasto para ayudar a todos los heridos, por lo que tuvieron que llegar ambulancias desde Santiago para llevarse a las personas en estado de gravedad al Hospital Barros Luco y a centros de Asistencia Pública (Besoain, 2023, p. 218).

Por consecuencia de este fatídico accidente y la magnitud que tuvo este la Empresa de Ferrocarriles del Estado determinó el retiro definitivo de los coches de madera, siendo

reemplazados por vagones metálicos con el objetivo de evitar un futuro accidente con este nivel de destrucción ocurrido en la Estación San Bernardo aquel domingo 17 de julio de 1955 rodeado de frío y neblina (Delgado, 2021, p. 97).

Si hablamos en términos culturales, netamente debemos hablar de cómo los habitantes de San Bernardo observaron este hecho histórico, y cómo antes de este accidente, tenían una visión de la línea ferroviaria y de las mismas máquinas a vapor. Se podría decir que la coexistencia de la línea del tren y los pobladores de la comuna era complicada, por ejemplo, el autor Felipe Delgado (2021) menciona algunos accidentes y “roces” que tuvieron los San Bernardinos con estas maravillas de la ingeniería para la época, el caso que podemos destacar es de Adela Venegas, quien estaba intentando cruzar la línea del tren para pasar del lado oriente al poniente de la comuna, quien al ver dificultado el paso por los ferrocarriles detenidos intento pasar por debajo de estos arrastrándose, sin percatar que de unos ferrocarriles a moverse y ella fue arrollada hasta encontrar una muerte inmediata, este accidente retrata firmemente el riesgo y las “diferencias” que existieron con el paso del ferrocarril en la localidad. Dentro de lo que fue la llegada de la línea férrea podemos analizar que la línea pasa por la zona comercial de la comuna lo que crea una conectividad económica y social al estar cerca de la Plaza de Armas de San Bernardo y su zona comercial, observemos la siguiente imagen

## Fotografía rescatada de la Biblioteca Nacional Digital:



Fuente: <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/635/w3-article-330837.html>

Si observamos la imagen más detenidamente se puede ver claramente el paso de la línea férrea que divide parte de la comuna y, al mismo tiempo, se encuentra a pocas cuadras de lo que sería la Plaza de San Bernardo y sus edificios públicos. La imagen señala y enumera las manzanas que tenía San Bernardo en 1927, donde serían 4 manzanas o “cuadras” de distancia de la Plaza de San Bernardo a lo que es la Plazuela de la Estación San Bernardo y la Estación misma.

Hablando desde la cultura, el accidente ferroviario de 1955 dejó una huella en la población desarrollando una “ferrofobia” y una “siderodromofobia”, el autor Mardones (2020) lo define ante la experiencia de observar como un peligro a la modernidad de aquellas máquinas a vapor y al mismo tiempo, tomando como ejemplo el accidente de Adela Venegas ocurrido en 1937 y el accidente ferroviario de 1955 podemos observar un cambio de percepción de la población y con ello, de los medios de comunicación con respecto al ferrocarril, ¿El tren que trajo conectividad económica y social también trajo consigo desconfianza y peligro?

## **Identificación del objeto de estudio**

El objeto de estudio será el papel que tomaron los medios de comunicación para construir una opinión pública del accidente ocurrido el 17 de julio de 1955, y al mismo tiempo, observar si la opinión pública y/o los medios de comunicación tomaron un papel fundamental en las medidas humanas, materiales y/o económicas tomadas por la Empresa de Ferrocarriles del Estado ocurrido el accidente en la Estación San Bernardo.

## **Elaboración de una pregunta de investigación**

¿Qué rol habrían tenido los medios de comunicación con la construcción de una interpretación de los hechos referidos al accidente por parte de la población de San Bernardo y la propia Empresa de Ferrocarriles del Estado?

## **Hipótesis**

En los días siguientes del accidente se llevó a cabo un juicio para buscar responsables del accidente, la Empresa de Ferrocarriles del Estado por su lado declaró que el sistema de señales para cambiar la dirección de las vías era automático y no existía posibilidad de falla y hace alusión a que el maquinista debió actuar y frenar el tren como medida preventiva, tal y como estaba escrito en el reglamento del trabajo. Al final del juicio se declaró al maquinista culpable (Besoain, 2023, p. 219).

Sin embargo, se acusó a la Empresa de Ferrocarriles del Estado por el material con el que estaban contruidos los vagones de transporte de pasajeros: madera. Pero antes del mismo accidente de 1955, hubo otros accidentes, no solo ferroviarios, sino también en otros lugares, como en la misma Estación San Bernardo y en la Maestranza que se encontraba a los pies del Cerro Negro en la misma comuna.

Este accidente pudo dar paso a un cambio en el material y en la seguridad en los trabajos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y pudo poner este alfiler en el mapa la situación precaria y la inexistencia material de la Estación y de la Maestranza de San Bernardo. Pero lo más interesante de esta situación es como el accidente es un pretexto para generar un cambio que era demandado hace tanto tiempo (Delgado, 2021, p. 96).

La relevancia histórica que tuvo este accidente es que puso en discusión el uso de materiales ligeros en los vagones de tercera clase y puso en discusión la seguridad misma de este medio de transporte, llegando a cuestionar su funcionamiento y administración, incluyendo como los medios de comunicación incentivaron esta discusión en la población, en el gobierno de aquella época y en los usuarios de los ferrocarriles en aquellos años, llevando a la orden de los vagones de madera a un material mucho más resistente y seguro para los usuarios.

## **Objetivo general**

Analizar el rol que tomaron los medios de comunicación en la interpretación que alcanzó la opinión pública sobre el accidente ferroviario y como ayudaron a la interpretación de una opinión pública frente al accionar de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

## **Objetivos específicos**

1. Contextualizar la inserción del medio de transporte ferroviario en Chile y como este es parte de la comuna de San Bernardo, junto con la construcción de la Estación San Bernardo.
2. Analizar los circulantes noticiosos sobre el accidente desde la perspectiva periodística y como estos pudieron influir en la opinión pública de la época, y al mismo tiempo, en las decisiones técnicas y humanas que tomaría Empresa de Ferrocarriles del Estado después del accidente.
3. Estudiar la opinión pública sobre accidente a partir de relatos de las personas afectadas y/o testigos del accidente, incluyendo su interpretación de los medios de comunicación que señalaban el accidente de ferroviario.

## **Marco teórico**

Como se mencionó anteriormente, se van a estudiar los periódicos de aquella época, no sin antes explicar una teoría que se puede estudiar en el campo del periodismo que tiene relación con la opinión pública y como las personas pueden observar desde la lectura de estas noticias circulantes, en otras palabras, estas teorías que serán explicadas a continuación dará una base para entender como los medios utilizaron y difundieron el accidente para crear una opinión pública hacia la Empresa de Ferrocarriles del Estado y hacia sus trabajadores.

Para poder escribir y detallar esta teoría se va a centrar en una bibliografía principal o, en otras palabras una “bibliografía de cabecera”, este texto toma las teorías y los conceptos que utilizaremos en esta investigación, comenzaremos estudiando “la teoría de la agenda-setting” desde su origen y contexto histórico, explicando cómo se desenvuelve en el campo de estudio del periodismo y los medios de comunicación en masas (MCM desde ahora), también se explicará “la teoría de la bala loca” desde su origen, contexto histórico y como esta teoría

señala el poder de los MCM en las mentes de las personas para generar una opinión que no es propia como tal, sino que es parte de los MCM. Dentro de este marco teórico se estudiarán estas teorías desde el texto “de cabecera” que se utilizará es el siguiente: “Teorías de la comunicación de masas” escrito por M. L. De Fleur y S. J. Ball-Rokeach (1993).

Los autores M. L. De Fleur y S. J. Ball-Rokeach comienzan hablando sobre la alegoría de la caverna de Platón, donde en la cueva las personas encadenadas ven las sombras de figuras como la verdad absoluta y visión del mundo, mientras que aquellos que escapan de la caverna pueden ver la verdad, ¿Qué quiere decir con esto? Que la verdad o el mundo puede ser manipulado como se estime conveniente por quien tenga el poder, en este caso, los medios de comunicación.

La agenda setting comenzó con un estudio elaborado por Maxwell E. McCombs y Donald L. Shaw “Maxwell E. McCombs y Donald L. Shaw, <<*The agenda-setting function of the Mass Media*>>, *Public Opinion Quarterly* 1972, págs. 176-187” a finales de los sesenta, su objetivo fue estudiar a pequeña escala las noticias sobre la campaña presidencial de 1968 en Estados Unidos y como la población percibía esta carrera política por la presidencia en comparación con otras problemáticas y su importancia. M. L. De Fleur y S. J. Ball-Rokeach lo explican de a siguiente forma:

“Se hizo un análisis del contenido para ver la forma de la televisión, los periódicos y los seminarios informativos exponían las noticias políticas sobre los candidatos y las cuestiones tratadas en la campaña, a lo largo de un extenso período, y también un pequeño análisis de muestras para valorar las opiniones de los encuestados sobre la importancia diferencial de las cuestiones de las que los medios habían informado” (De Fleur & Ball-Rokeach, 1993, p. 342).

Los resultados de este estudio señalaron que la prensa en sí no influye en la opinión pública de la población, sino que influye en la importancia de algunas informaciones que son dadas en estos medios de comunicación, es decir, ciertos temas toman más importancia que otros por la forma en la que son presentados.

Después los mismos autores Donald L. Shaw y Maxwell E. McCombs que presentaron la agenda setting hicieron un nuevo estudio llamado: *The emergence of American Political*

*Issues: The agenda-setting function of the press*, St. Paul, Minn., West Publishing Company, 1977” donde los autores señalan que el orden de los temas (y el nivel de atención prestada a la información presentada) planteado por los medios estaba estrechamente relacionado con la clasificación de importancia asignada a los temas por el público y se estudiaba como el “poder de la prensa” puede moldear las ideas de las personas en relación con el proceso político -tomando el contexto histórico de la teoría de la agenda setting- y los autores De Fleur y Ball-Rokeach (1993) lo mencionan en su obra. La agenda setting no solo la vemos en las noticias de carácter político, sino en el ámbito social, cultural y económico, esta teoría se menciona por el poder que pueden tener los medios de comunicación para “exaltar” y “escandalizar” un tema en concreto llevando a las personas a tener una opinión de estas y tomar esta noticia con mayor importancia que otras, siempre dependiendo en cómo se presenta la noticia o el suceso en los medios de comunicación.

Para poder explicar “la teoría de la bala mágica” o también llamada “la teoría de la aguja hipodérmica” debemos insertarnos en su contexto histórico, el cual es “La Gran Guerra” (1914-1918), esta también llamada “primera guerra mundial” fue caracterizada por el rol que tomó la población, en este caso, la población norteamericana. Las personas estaban activas y dispuestas a organizarse para enfrentar al enemigo en común en este conflicto bélico. Esta guerra también se caracterizaba por su esfuerzo industrial que requirieron la cooperación de la población norteamericana, no era “el pueblo versus el pueblo”, era “una nación contra otra nación”, y este contexto histórico llevó a las poblaciones a unirse para poder enfrentar este enemigo en común, M. L. De Fleur y S. J. Ball-Rokeach lo explican:

“La guerra total suponía un compromiso total de todos los recursos de la nación. Las comodidades materiales debieron ser sacrificadas; la moral debió ser mantenida; las personas debieron ser persuadidas para que dejaran a sus familias y se alistaran; el trabajo de las fábricas debió hacerse con un vigor sin flaquezas. Y, lo que no era menos importante, debía obtenerse dinero para financiar la guerra” (De Fleur & Ball Rokeach, 1993, p. 212).

Podemos inferir que la guerra incentivó a la población a unirse, sin embargo, las naciones tenían la necesidad de afianzar aún más estos lazos entre las personas y la sociedad, así fue como existió la necesidad de hablar de los sentimientos y las lealtades de la población,

introducir en las personas un discurso de odio y miedo al enemigo, mantener fuerte la moral aun existiendo privaciones como se mencionó anteriormente, también capturar toda la energía de la población para hacer más fuerte la nación para combatir al enemigo que todos tenían en común en este contexto histórico.

Es este contexto bélico donde los gobiernos utilizan la propaganda para llegar a las personas y para sembrar ideas del gobierno haciendo que la población sienta estas ideas como propias, los autores De Fleur & Ball-Rokeach (1993) lo explican de la siguiente forma:

La propaganda fue el medio para lograr los objetivos urgentes. Mensajes de propaganda, cuidadosamente diseñados, cubrieron a la nación en relatos noticiosos, fotografías, películas, discos, discursos, libros, sermones, posters, despachos del telégrafo sin hilos, rumores, publicidad en muros y folletos.

Y es así como De Fleur y Ball-Rokeach (1993) explican cómo estas propagandas y formas de compartir información que estas semillas sembradas y regadas por el gobierno brotaron en ideas de odio hacia el enemigo, el amor a su país y patria y el compromiso al esfuerzo bélico que su nación debía hacer en este conflicto. Los MCM se convirtieron en los principales instrumentos de persuasión de aquel entonces.

Después de la Gran Guerra existieron numerosos conflictos por la fabricación de la propaganda que velaba por un bando o por el otro, cada bando difundió información falsa o verdadera, la mayoría eran falsas y estas fueron creídas y aceptadas por la población. Estos medios tuvieron la capacidad de moldear la opinión pública y de volcar a las masas hacia cualquier punto de vista que fuese deseado por la persona comunicante. Los autores De Fleur & Ball-Rokeach (1993) explican que durante la época de la posguerra se hicieron estudios de estos medios de comunicación junto con las informaciones que se presentaban a la población y sus reacciones, a esto se le denominó como “la teoría de la bala mágica”. Posteriormente se le llamó “teoría de la aguja hipodérmica” y “teoría de la transmisión en cadena”. La idea de estos nombres es porque los mensajes de los medios son recibidos de manera uniforme por todo miembro público y que las reacciones inmediatas y directas son disparadas por estos estímulos, es decir, la idea es sembrada por los MCM a una persona, esta semilla se fue desarrollando, permitiendo el actuar de forma inmediata para después crecer la opinión del individuo tomando la información presentada en el medio de

comunicación. Esta teoría estará presente en esta investigación para demostrar como los medios de comunicación de la época formaron y crearon una opinión pública hacia las personas implicadas en el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 en la comuna de San Bernardo.

Algo sumamente importante a recalcar en esta investigación es la evolución de los ferrocarriles marcado por un antes y después del accidente ferroviario, si profundizamos en los acontecimientos del accidente y consideramos las palabras de Delgado (2001) podemos ver que los vagones de pasajeros de tercera clase eran de madera y después del accidente se cambió el material de los vagones a unos de metal, con la intención de evitar vivir nuevamente un accidente de tal magnitud de la época. Es por ello por lo que en el marco teórico se habla del cambio, de la evolución y a la modernización que vivieron los ferrocarriles después de este accidente en la comuna de San Bernardo. El término “modernidad” lo podemos ver desde distintas perspectivas, sin embargo, se usará la lectura llamada “Modernidad y cultura crítica” escrita por Nicolás Casullo (1998).

Casullo (1998) apunta que la modernidad ha comenzado con el cuestionamiento del hombre hacia lo que se sentía como “correcto” tomando en consideración la moral o las “leyes divinas”, entonces la modernidad es el cuestionamiento y la “iluminación” del hombre como especie en búsqueda de la verdad más allá de una respuesta divina, religiosa o correcta según la sociedad de aquel entonces donde se encontraba en la llamada “época de las luces” donde se deja el discurso teocéntrico y se vuelve antropocéntrico ubicando al hombre en el centro de estudios y de conocimiento donde está en constante evolución según el contexto y espacio en el que se encuentre.

El autor Casullo (1998) señala como la modernidad pudo -y puede- traer consigo distintas miradas tanto positivas como negativas, por ejemplo, desde la Escuela de Frankfurt se señala que la modernidad trae consigo una “resistencia negativa” donde los individuos están insertados en una sociedad moderna abierta al cambio de paradigma y de sistema que arremete y despoja a los mismos de la identidad y de lo que es “ser humano”. Toda esta resistencia negativa está en contra de la lógica histórica de la racionalidad y el cuestionamiento del sistema capitalista, donde al sujeto le es prometido la autonomía, la

libertad y la iluminación hacia una amenaza -en si el sistema capitalista amenaza de forma directa e indirecta a los individuos-.

Nicolás Casullo (1998) menciona las críticas a la modernidad según Marx y Freud, donde la “sociedad moderna” trae caos, dolor y miedo todo provocado por la constante evolución de la sociedad misma, desde esta analogía general, el autor profundiza aún más en el pensamiento de Marx frente a la modernidad:

“Según Marx, lo moderno burgués revolucionario “desgarró” las relaciones humanas establecidas, “ahogó” el viejo mundo de sentimientos en la novedad del “cálculo egoísta”, suplantó “libertades” por “libertad de comercio”, redujo “lo familiar” a simples relaciones de dinero. En resumen, ese “todo sagrado”, inmediato de la vida, “fue profanado” (...) “La sociedad se encuentra súbitamente retraída a un estado de barbarie [...] porque posee demasiada civilización, medios, industrias, comercio...” (Casullo, 1998, p. 58).

Podríamos inferir que la crítica cultural y moderna que hace Marx se refiere a la pérdida y a los nuevos sentimientos burgueses que van surgiendo con la modernidad, el despojo de lo humano para convertirse en un engranaje en la máquina que es la sociedad capitalista y moderna. También hace alusión a que la misma modernidad corrompe al individuo de su ser; Se podría hacer una pequeña mención al texto de Faustino Sarmiento “Civilización y Barbarie” o también a esta discusión de los “civilizados, letrados y educados” a aquellos “salvajes e insípidos que carecen de educación y cultura”, en este caso Marx habla de la civilización y como esta “forma de vida” entra en el individuo, donde se empapa de la sociedad y del progreso, sin importar el costo, tomando el sacrificio de la vida familiar o el ocio, ¿La modernidad trajo progreso para unos y cadenas para otros? ¿Para llegar a la modernidad y al progreso necesitamos sacrificar nuestra vida? Tomando en consideración que el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 les arrebató la vida a muchas personas y es por ello que EFE tomó la decisión de cambiar el material de los vagones, ¿Era “necesario” este sacrificio para dar cuenta de la seguridad y del bienestar de la población que estaba peligrando al viajar en un vagón hecho con materiales livianos?

Desde la mirada de Freud -muy similar a Marx- habla de cómo la sociedad crea necesidades más allá de lo vital -llámese vital un refugio, abrigo y alimento-, es decir, la sociedad crea

necesidades para que el individuo consuma constantemente y trabaje constantemente para poder saciar esas necesidades y deseos que nacen desde esta sociedad moderna y, como se habló anteriormente, se llega al despojo y al distanciamiento de lo que es humano, se toma distancia de lo “conocido” y se centra en lo “desconocido”.

Podemos decir que la modernidad es el cambio de paradigma y de sistema, una forma diferente de actuar, observar o pensar, pero llevando esto al accidente ferroviario se infiere que la modernidad era necesaria de mucho antes, sin embargo, la seguridad de los usuarios se armó en importancia después del accidente, además, si observamos en la historia, los cambios se generan después de una tragedia.

Con lo anteriormente planteado hacemos la siguiente pregunta: ¿La modernidad llega después de una tragedia como lo fue el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955? Claramente como se ha podido señalar, si, se dio la orden, pero ¿Los medios de transporte se modernizan desde un accidente o necesitan un “impulso” para abrirse camino al cambio de materiales y/o funcionamiento?

Si debemos hablar de la inserción de los ferrocarriles en Chile es sumamente importante mencionar el primer ferrocarril Chileno, Sandoval & Aguilera (2006) dicen que el primer ferrocarril se inauguró el 25 de diciembre de 1851, la primera locomotora que hizo este recorrido fue “La Copiapó” y cabe mencionar que la inserción de los ferrocarriles fue al comienzo con un carácter económico -específicamente la economía minera- y más adelante toma un carácter social, esta logró extender una red que va desde Iquique hasta Puerto Montt -incluyendo la Isla de Chiloé-. Thompson & Angerstein (1997) profundizan así:

“La construcción del ferrocarril chileno había comenzado en marzo de 1850, es decir, antes que la del peruano. Pero la mayor extensión de la línea entre Caldera y Copiapó, de 81 kilómetros, y, principalmente, la no llegada de la primera locomotora hasta junio de 1851, garantizaron para el Perú el honor de haber inaugurado el primer ferrocarril sur y latinoamericano. La Copiapó, fue fabricada por la empresa estadounidense Norris Brothers en 1850. Los materiales y la maquinaria fueron encargados para entrega a partir de julio de 1850, sin embargo, la mayoría no llegó hasta mucho tiempo después, postergándose la enrielladura hasta enero de 1851. La razón de la demora no se conoce, aunque tales atrasos se debieron, normalmente, a

problemas de pago. La Copiapó no hizo su primer recorrido en Chile hasta el 29 de julio de 1851, sin embargo, la línea entera fue inaugurada el 25 de diciembre del mismo año; la ceremonia oficial de entrega tuvo lugar el 1 de enero de 1852” (Thompson & Angerstein, 1997, p. 30).

La construcción de esta línea y el funcionamiento de este ferrocarril lo podemos marcar como el primer hito importante en la historia del ferrocarril en Chile, sin embargo, es de importancia mencionar que en 1884, bajo el mandato del presidente Domingo Santa María (1881-1886) fue la creación de Empresas de Ferrocarriles del Estado -originalmente se llamaba “F.F.C.C del Estado” y no fue hasta 1994 que se llamó “Empresa de Ferrocarriles del Estado” o EFE, sin embargo, en esta investigación se le mencionará como Empresa de Ferrocarriles del Estado-, en la página web de EFE (s.f) se hace una línea temporal sobre la creación y el desarrollo de la empresa, con respecto a la creación de esta dice lo siguiente:

“La nueva empresa constituyó como un servicio público de propiedad estatal, encargada de desarrollar, impulsar y explotar los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y de carga.

De esta manera, quedaron bajo una sola administración las compañías del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso, el Ferrocarril del Sur, que se extendía entre Santiago y Curicó, y el Ferrocarril de Talcahuano entre Curicó y Angol” (párr. 10 y 11).

De cierta manera, el presidente que estaba en aquel entonces, Domingo Santa María (1881-1886) creó la empresa de ferrocarriles del estado e incentivó la industrialización y la conectividad de los ferrocarriles y consigo, la economía nacional, aunque un hecho histórico trajo como consecuencia la paralización de la empresa de ferrocarriles y al mismo tiempo, la economía minera -que sostenía la economía misma-: la Guerra del Pacífico (1879-1883) los autores (Thompson & Angerstein, 1997) profundizan:

“Las hostilidades limítrofes con Argentina y la Guerra del Pacífico interrumpieron el avance continuo de estos trabajos. Solo así se explica que durante once años transcurridos entre 1876 y 1887 no se entregó ni un solo kilómetro de nuevos ferrocarriles por cuenta del Estado chileno.

Es comprensible que el presidente, a quién le tocó la dura herencia de la Guerra del Pacífico, Domingo Santa María, se dedicara de modo preferente a concluir la guerra y liquidar sus responsabilidades antes de emprender nuevas empresas, aunque la misma guerra había demostrado de forma clara la insuficiencia de la red ferroviaria del valle central” (Thompson & Angerstein, 1997, p. 97).

Ahora bien, entendiendo la creación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y el contexto de esta -junto con su desarrollo y crisis que fueron viviendo la empresa de ferrocarriles-, es importante hablar como la industria minera que iba creciendo en sintonía con la industria ferroviaria, aun después de la Guerra del Pacífico, “No fue una coincidencia del destino que la industrialización del salitre comenzara mediados del siglo XIX, cuando los rieles de acero simultáneamente comenzaban a extenderse en la pampa” (Thompson & Argerstein, 1997, p. 48) sobre la industria minera del salitre, pero esto fue solo el comienzo, más adelante la industria del cobre, el hierro y el carbón -entre otros minerales- requerían este medio de transporte para el desarrollo mercantil de estos minerales siendo el sustento económico para el país y la región salitrera. Y si observamos más detenidamente este contexto histórico en Chile, podemos añadir un hecho histórico importante que ocurrió en los primeros años del siglo XX: la Primera Guerra Mundial (1914-1918).

Al terminar la Primera Guerra Mundial o “La Gran Guerra” trajo una crisis profunda para la economía minera y, al mismo tiempo, para Chile, quien dependía en su mayoría de la venta de los minerales mencionados anteriormente; Los países compradores de estos minerales - Mayoritariamente europeos- se vieron afectados con la guerra y con la crisis mundial y la devastación que dejó el conflicto bélico mencionado, en consecuencia, los europeos -con residencia en Chile por ser dueños de las salitreras o centros mineros en el norte de Chile- no vieron otra opción que irse del país dejando la extracción de los minerales paralizado y con ello, la economía Chilena, (Thompson & Angerstein, 1998) profundizan:

“La crisis del salitre, cuyos inicios ya debían haberse previsto durante el desenlace de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y que llegó a su cima a fines de la década de 1920, significó la paralización -en algunos casos casi instantánea- de ferrocarriles y el abandono de las “oficinas” o su “despueble”, la suerte del sol y de escrupulosos

elementos que aún deambulan por el desierto en busca de un tesoro perdido.  
(Thompson & Angerstein. 1997, p. 48-49)

Si tomamos estos dos hechos importantes, la Guerra del Pacífico (1879-1883) y la Primera Guerra Mundial (1914-1918) trajeron un auge en la industria ferroviaria para después caer en crisis y podemos inferir que estos dos conflictos bélicos demostraron que Chile dependía de la extracción y venta de aquellos minerales por su dependencia económica, es decir, la minería sostenía al Estado Chileno. La industria ferroviaria fue de gran importancia para el país en el pasado, hasta la llegada de la dictadura militar (1973-1990) donde la Empresa de Ferrocarriles no recibió ayuda del Estado cayendo en una profunda crisis y con ello a la privatización de la empresa, sin dejar de mencionar la construcción de carreteras y mejoramiento de la conectividad automovilística.

Ya teniendo la historia de los ferrocarriles en Chile es de suma importancia saber la historia de San Bernardo, es por ello que hablaremos de algunas épocas de la historia de San Bernardo: a) la época prehispánica, b) la época colonial, c) la independencia y d) siglo XIX y siglo XX.

En lo que llamamos la “época prehispánica” es de importancia mencionar que el territorio que conforma San Bernardo fue un territorio ocupado por bandas de recolectores y cazadores de nómades, sin embargo, con el pasar de los años se general los asentamientos que se conocen en la actualidad y en la cual se han encontrado vestigios, (Romero, 2015) profundiza en la siguiente cita:

“Los territorios que hoy comprenden la comuna vieron transitar a los primeros humanos hacia el 10.000 a. C. Como bandas de recolectores y cazadores nómades, y no será hasta el siglo X que empezarán a generarse los primeros asentamientos de lo que hoy conocemos como Cultura Aconcagua, pequeñas aldeas con cierto conocimiento de la irrigación por acequias y dedicados a la agricultura y alfarería”  
(Romero, 2015, p. 7).

Lo que es la geografía del territorio que conforma San Bernardo es muy provechosa para aquellos grupos por la fuente de agua que pasa por el territorio y hablamos del Río Maipo, sin embargo, también debemos hablar del asentamiento Inka del territorio y de sus vestigios

que fueron encontrados en 1976 por Rubén Stehberg, sin embargo, por la falta de presupuesto solo se ha podido analizar algunos objetos encontrados y estudiar el territorio, dentro de los estudios se revelaron algunas teorías que se pueden leer en la “Guía Patrimonial de San Bernardo” y la cita dice así:

“Unas señalan funciones militares, como *pukara* o fortaleza, para la defensa del valle. Otros se inclinan por funciones religiosas como *huaca* o centro ceremonial. Hay quienes plantean una combinación de ambas teorías. Finalmente, se cree que hubo una utilización astronómica de esta arquitectura”. (Carrasco et al., 2008, p. 19).

La época prehispánica en San Bernardo sigue siendo una época poco estudiada por la falta de estudios y de ayuda monetaria, lo que no significa que sea una época poco interesante.

Para la época colonial empezaremos con la siguiente cita:

“La merced más antigua se otorgó en 1576 al conquistador Juan Jofré, uno de los vecinos más ricos y caracterizados del reino, con un vasto historial de logros y conquistas desde que llegó a América en 1518 y a Chile en 1541, acompañando a Pedro de Valdivia.

La tierra asignada, que se conoció como “merced de Chequén”, limitaba al sur del río Maipo, al oriente de los faldeos de la cordillera, al norte de la actual Zanjón de la Aguada, y al poniente con el camino al vado de Tango, más o menos en la misma línea que tiene hoy la carretera al sur. Las tierras de Jofré tenían parcialmente riego y fueron patrimonio valioso de sus descendientes, que la conservaron hasta 1623. A partir de entonces, la merced de Chequén se dividió en numerosas propiedades que hoy conforman los territorios de las comunas de San Bernardo, La Pintana y Puente Alto” (Carrasco et al., 2008, p. 24).

Con esta cita damos paso a la época colonial en los territorios que hoy conforman la comuna de San Bernardo, donde el autor (Carrasco et al., 2008) profundiza como vasto territorio se dividió entre los conquistadores y más adelante, a sus descendientes, entre ellos hay dos mercedes más que podemos mencionar que son: La merced del capitán Alonso de Miranda que data de 1579 -quien obtuvo las tierras de Tango y Catemito, territorios que son parte de la comuna de San Bernardo y/o de la Provincia de Maipo- y la merced de Mateo de Lepe que

data de 1627 que serían actualmente las zonas de El Barrancón y Lo Herrera. Al finalizar la época colonial el territorio señalado se dividiría en: Lo Herrera, Nos, Chena y Lo Espejo, actualmente todos forman parte de la comuna de San Bernardo.

La “época de independencia” en San Bernardo podemos comenzar con la Batalla de las Tres Acequias que se desarrolló el 26 de agosto de 1814 en la comunidad del mismo nombre, que se desarrolló de la siguiente forma: En 1814 se nombra como director supremo a Francisco de La Lastra, pero José Miguel Carrera no estaba de acuerdo con el nombramiento de La Lastra como director supremo, por lo que Carrera da un golpe de estado el 23 de julio de 1814 -en el cual sale victorioso- y destituye a Francisco de La Lastra y José Miguel Carrera asume el mando como director supremo, a lo que Bernardo O’Higgins rechaza el golpe militar liderado por Carrera y decide trasladarse a Santiago -Bernardo O’Higgins se encontraba en Talca-. Carrera al enterarse del movimiento de Bernardo O’Higgins manda a su hermano Luis al norte del Río Maipo a la espera de Bernardo O’Higgins, no para enfrentarlo de forma bélica, solo para esperar cualquier acontecimiento, sin embargo, O’Higgins se fue movilizand o a otra dirección con un pequeño ejército, esto llevó a que Luis Carrera enfrentara a O’Higgins en un conflicto bélico.

(Besoain, 2023) cita a Francisco Encina respecto a la batalla de las Tres Acequias y dice lo siguiente:

“El combate de infantería duró una hora. Las tropas de O’Higgins rechazadas por fuerzas más numerosas, atrincheradas en posiciones muy favorables, empezaron a retroceder. En esos momentos, Diego José Benavente, que se había adelantado a las fuerzas de Don José Miguel con 200 fusileros montados, cayó sobre el flanco derecho de los asaltantes. Luis Carrera con excelente ojo militar, hizo cargar a los 800 milicianos de Portus y estas fuerzas, armadas solo con lanzas y sin disciplina, cuyo empleo, momentos antes hubiera sido un desastre, consumaron la derrota total del enemigo. O’Higgins perdió su caballo y su equipaje y a duras penas logró repasar el Maipo, seguido de unos 100 hombres, dejando en el campo alrededor de 20 muertos y unos 30 heridos, los dos cañones y numerosos fusiles” (Besoain, 2023, p. 42).

Después de este enfrentamiento, se les informó que el general realista Mariano Osorio avanzaba con su ejército desde el sur, O'Higgins y Carrera se reconciliaron por una causa en común: Derrotar a los realistas que estaban en contra de la Independencia de Chile.

En este contexto, el autor (Besoain, 2023) menciona como un dato relevante para esta investigación el proceso de fundación de San Bernardo el 9 de febrero de 1821 con Domingo Eyzaguirre y la autorización de Bernardo O'Higgins -como director supremo en aquel entonces- y José Antonio Rodríguez Aldea -ministro del interior-, tomando el nombre de Bernardo O'Higgins como homenaje.

Para dar paso a la última parte de la Historia de San Bernardo se mencionarán los hitos importantes del siglo XIX y siglo XX -antes de la década de 1950, la cual será explicada en el capítulo uno de esta investigación-. Entre los hechos importantes a finales del siglo XIX es la ya mencionada "Guerra del Pacífico", porque en San Bernardo se movilizó y hubo participación en la guerra desde el "Batallón Movilizado Victoria", (Besoain, 2023) explica que un grupo de civiles y soldados -parte de la Escuela de Infantería ubicada en San Bernardo- se movilaron para luchar por la patria y defender el territorio Nacional, fue tanto el impacto que tuvo en la ciudadanía, que al ocurrir el Combate Naval de Iquique que se hicieron honras fúnebres y la Municipalidad de San Bernardo le mando cartas a la viuda de Arturo Prat, Carmela Carvajal de Prat. En muchas ocasiones se ha mencionado que la Guerra del Pacífico (1879-1883) incentivó el espíritu nacionalista y el imaginario colectivo de "patria", incluyendo la siguiente pregunta: ¿Qué es ser chileno? Y si hacemos un análisis de los acontecimientos o épocas mencionadas que se desarrollan en San Bernardo podemos ver una historia militar bastante fuerte, incluyendo un sentimiento nacionalista -tomando la Batalla de las Tres Acequias ya mencionada y el nombramiento de la comuna en honor de Bernardo O'Higgins-.

Dentro de lo que es parte del siglo XIX es necesario y de relevancia la llegada del Ferrocarril a San Bernardo donde al principio llegó la línea ferra y su primer recorrido es en 1857, durante la presidencia de Manuel Montt (1851-1861). Si observamos a San Bernardo en estos años desde la mirada del autor (Carrasco et al., 2008) el territorio se constituía de viñas, huertos frutales, molinos y actividades vinculadas a la economía agrícola y desarrollo industrial de esta, por lo que era necesario mantener una conectividad con Santiago para el

desarrollo de esta misma. (Carrasco et al., 2008) toma un fragmento escrito por Recaredo Tornero, joven escritor Liberal que describió a San Bernardo en su obra “Chile ilustrado”, en 1872:

“Sobre el mismo camino al sur se encuentra el pueblo de San Bernardo, capital del departamento La Victoria. Es estenso y lleno de árboles, pero completamente deshabitado a causa de la proximidad a Santiago. Este fue el primer punto de los alrededores de Santiago que visitaron los paseantes en vacaciones. Los viejos cuentan tradiciones extraordinarias de lo que allí pasaba en otro tiempo i las viejas callan ruborizadas al oírlas.

Hoi suele poblarse pasajeramente los días de carnaval. Formando un curioso contraste con su antigua fama... hoi se despliega la misma fría i severa etiqueta i el mismo lujo que en los salones de Santiago” (Carrasco et al., 2008, p. 34).

Dentro del desarrollo de San Bernardo en la primera mitad del siglo XX podemos destacar el desarrollo urbano y desarrollo en el transporte de pasajeros descrito por el autor Carrasco et al., (2008) de la siguiente forma: En 1905 encuentra el tranvía que conecta Santiago -desde la calle San Diego- hasta la Plaza de Armas de San Bernardo -el tranvía llega a San Bernardo en 1908- lo cual trajo conectividad para los San Bernardinos y un mayor crecimiento demográfico de la comuna; con el desarrollo urbano y la misma línea férrea comienza la construcción de la Maestranza en 1916, la cual comienza a operar de forma provisoria -sin estar construida en su totalidad- y se inaugura formalmente en 1920. La Maestranza de San Bernardo llegó a ocupar 120 hectáreas de terreno -hasta los pies del Cerro Negro que se encuentra dentro de la comuna de San Bernardo- y no cesó de crecer y ocupar territorio de la comuna, hasta la década de 1950. Más de 2.500 obreros trabajaron en la Maestranza y se consideró la más grande de Sudamérica, siendo el principal lugar de mantenimiento de locomotoras, construcción de piezas y siendo capaz de construir una locomotora a vapor, la Maestranza trajo consigo el desarrollo de distintas poblaciones ferroviarias, las cuales son: la Población Balmaceda, Pedro Aguirre Cerda y la Población O'Higgins.

Es importante recalcar que esta investigación se desarrolla temporalmente en la década de 1950 y en la comuna de San Bernardo, es por ello que es importante de hablar de la historia de la comuna hasta la llegada del ferrocarril, su desarrollo en la comuna hasta los años

cincuenta -el contexto histórico de los años 50 de la comuna se encuentra en el capítulo 1, en el segundo apartado de este- y tener una visión completa del desarrollo de la comuna y de los ferrocarriles en nuestro país.

## Estado del arte

Para nuestro Estado del arte tomaremos artículos de distintos autores para debatir sobre las teorías y conceptos presentadas anteriormente, las cuales serán útiles para comprender esta investigación.

La autora Daniela Grassau (2016) señala que la teoría de la agenda setting señala como los MCM pueden moldear la opinión pública según la jerarquía informativa que esta pueda tener y el autor Esteban López-Escobar (1996) lo confirma señalando lo siguiente:

“Los medios de comunicación si influyen en las audiencias (...) Puede ser que la prensa no tenga éxito la mayor parte de las veces en decirle a la gente qué pensar, pero tiene un éxito sorprendente al decirle a los lectores sobre qué pensar” (López-Escobar, 1996, p. 9).

Por otro lado, la autora Natalia Aruguete (2017) menciona que la agenda-setting se concentra en la transferencia y en la importancia de las noticias presentadas desde los medios al público, es decir, dar una respuesta a cómo las noticias influyen en la importancia que las personas les asignan a diferentes temas, personajes u otros objetos. Tomando lo que dicen los tres autores presentados junto con sus definiciones sobre la agenda-setting podemos afirmar lo siguiente: Los MCM si pueden manipular la forma de presentar una noticia y, al mismo tiempo, buscar la forma de llegar al consciente colectivo para que estos puedan generar una opinión sobre la noticia que los MCM señalan como algo importante o que necesite más visibilidad, si esto lo llevamos a la actualidad podemos ver las revistas o los diarios que aún mantienen esta “jerarquía informativa” donde las noticias más “virales” -algunas son importantes y otras no, depende del receptor- son la que están en la portada con letras llamativas y una frase para llamar la atención de la población que consume estos MCM y estos mismos medios de comunicación son los que le dan la relevancia a estas noticias, esto no quiere decir que la prensa pueda generar un tipo de democracia donde todos opinen, según Daniela Grassau (2016) la prensa no puede tomar un papel político tomando de la mano a la democracia, pero puede traer la atención de los ciudadanos sobre ciertos acontecimientos, pero no necesariamente dice la verdad sobre ese acontecimiento, esto lo podemos debatir con López-Escobar señala lo siguiente:

“Mediante el análisis de contenido de los medios y el sondeo a la audiencia se descubre que, en efecto, existe una elevada correlación entre los temas a los que dan importancia a los medios de difusión y los temas que interesan a sus audiencias” (López-Escobar, 1996, p. 9).

Si podemos llevar lo anteriormente mencionado al accidente, los MCM dan la información y según la forma y la importancia que los medios le dan, las personas crean una perspectiva y una opinión, Natalia Aruguete (2016) lo puede señalar de esta forma: “El comportamiento de la opinión pública no responde al entorno real, sino a un “pseudo-ambiente” creado por la *mass media*” (Aruguete, 2016, p. 37).

Volviendo al accidente, los MCM presentan el accidente a los espectadores y ellos desde la información dada crean una opinión y, al mismo tiempo, pueden manipular la visión y la moral del espectador haciendo que estos actúen o piensen de cierta manera, esto genera un movimiento en el pensamiento de las masas respecto a la noticia señalada, en este caso, el accidente ferroviario, la autora Aruguete (2016) justifica lo escrito anteriormente señalando que la reacción de los individuos y su versión de la realidad tendrá una construcción desde el dialogo y si experiencia personal -desde el accidente, las opiniones pueden ser diferentes para quien vio o presencié el accidente a quien se informó desde los MCM- también depende de la interacción con sus pares y la selección que estos tengan con los medios y el medio, tomando el accidente de San Bernardo como nuestro punto de análisis, los medios de comunicación tuvieron un rol fundamental en la opinión de los San Bernardinos frente a la colisión de los ferrocarriles y el uso del mismo medio de transporte.

Si hablamos de la teoría de la “Aguja Hipodérmica” o “Bala Mágica” la autora Daniela Grassau (2016) dice lo siguiente:

“La propaganda mediática lograba la adhesión de los ciudadanos a ciertos planes políticos por medio de la manipulación, pues, los medios producirían un tipo de estímulo que se “inyectara” en los receptores sin que existiera una instancia de intermediación. En otras palabras, se asumía la existencia de una comunicación unidireccional, asimétrica, descontextualizada e intencionada de parte de los medios que actuaban sobre la conducta de un receptor que no se cuestionaba sus contenidos y que reaccionaba de manera más o menos predecible a ellos” (Grassau, 2016, p. 4).

Desde otra perspectiva Elisabeth Noelle-Neumann (1993) dice lo siguiente:

“Podemos demostrar que las ideas sobre el entorno (...) están influidas decisivamente por las opiniones de los periodistas creadores de opinión y por el contenido de los medios igualmente creadores de opinión. Por lo que respecta a las cuestiones especialmente controvertidas, los sondeos demuestran que la gente que ve mucha televisión tiene una noción de los hechos y de las personas, y de su importancia, distinta a la gente que no ve apenas la televisión” (Noelle-Neumann, 1993, p. 12).

Por último, Moisés Cáceres (2021) lo define así:

“La teoría afirma que las masas se encuentran siempre en estado de pasividad y el interés de los medios es controlar esa pasividad a su favor, para que de este modo las audiencias no reacciones al contexto socio económico que esté sucediendo (...) el mensaje cumple un proceso antes de llegar al receptor, el camino se encuentra dividido desde ¿quién dice que, por qué canal, a quién y con qué efectos?” (Cáceres, 2021, p. 5).

Con los tres autores presentando sus definiciones sobre la teoría de la aguja hipodérmica podemos decir que efectivamente los MCM inyectan una idea en las personas y esta idea se va desarrollando según su contexto espacial y socio-político -considerando también el contexto histórico donde se presenta la noticia y la “inserción” de estas ideas-, inclusive los MCM pueden influir en la forma de hablar, actuar y pensar de los lectores de estas noticias, por ello nos hacemos la siguiente pregunta: ¿Nuestras opiniones nacen desde nuestra moral y desde lo que vemos, o los medios de comunicación tejen nuestras ideas y opiniones a su beneficio para crear un contexto histórico manejados como títeres en esta sociedad? ¿Las noticias sobre el accidente crearon una red donde el espectador es juez y le da las facultades de ser un juez frente a una situación en particular?

Natalia Aruguete (2016) dice lo siguiente respecto a las preguntas planteadas anteriormente:

“La organización de las noticias da forma a sus reportes para causar reacciones anticipadas del público también pueden afectar la retórica y la acción de las élites políticas, que son los principales patrocinadores de las noticias (...) dado que los seres humanos no logran comprender el mundo en su complejidad, intentan inferir las

relaciones causales que subyacen en la información sensorial. Se trata de la conexión entre un comportamiento observado y la consideración de que alguien o algo es responsable por esta acción” (Aruguete, 2016, p. 40).

Los medios de comunicación le dan el poder al espectador para crear un juicio y una idea respecto a algo en específico, no solo lo vemos en el caso del accidente, lo podemos ver a lo largo de la historia, el autor Moisés Cáceres (2021) da el ejemplo desde la historia del siglo XX: En la Alemania Nazi, Goebbels tuvo un papel fundamental en la difusión de las ideas de Adolf Hitler en el uso de la propaganda y la difusión de las ideas del Partido Nacional Socialista desde el cine, el teatro, la radio y la prensa. Con ello podemos decir que no importa la política o la ideología que pueda regir en la sociedad, siempre habrá una idea que difundir y una moral que mantener, inclusive, un control en las ideas de masas que se ha visto desde el comienzo de la difusión de noticias y se verá hasta el final de los tiempos.

Si hablamos de modernidad, hablamos de progreso o esa es la idea que uno suele tener predispuesta, sin embargo, tenemos tres autores que escriben sobre la modernidad desde distintas perspectivas y contextos históricos. El primero es Michael Lowy (s.f.), quien une los conceptos de barbarie y modernidad en el siglo XX, donde uno de los términos diferentes entre sí, pero que pueden cruzarse en nuestra historia, el autor ejemplifica esta idea de la siguiente forma:

“La historia humana es rica en actos de barbarie, cometidos tanto por naciones “civilizadas” como por tribus “salvajes”. La historia moderna, después de la conquista de América, parece una sucesión de actos de ese género: la masacre de indígenas americanos, el tráfico de negros, las guerras coloniales. Se trata de una barbarie “civilizada”, esto es, conducida por los imperios coloniales económicamente más avanzados en la acumulación de capital” (Lowy, s.f., p. 1).

Si nos anclamos en este ejemplo podemos analizar la “Conquista” en América, donde el Europeo se sentía “moderno” llegando con su religión, su sistema de comercio, su ingeniería y su arquitectura, cuando América ya había desarrollado su propia tecnología a manos de diferentes civilizaciones, sea del norte, del centro o del sur de América, con ello podemos plantear la siguiente pregunta : ¿La modernidad es a manos de la herencia europea?, ¿Es modernidad cuando el que la “usa” es “superior”, o mejor dicho, es blanco? Desde Lowy

podríamos inferir que la modernidad depende exclusivamente de quien la usa y la desarrolla, sin embargo, considerando toda la “tecnología” que trajo el europeo a América, este demostró ser parte de la barbarie -si uno busca el término “barbarie” su definición es “falta de civilización” y “crueldad del bárbaro”-, se demostró que este hombre europeo saqueó, hurtó, destruyó, violó y asesinó pueblos enteros por alguna joya o piedra brillante.

El segundo autor Javier Osorio (2016) no habla del término “modernidad”, pero da un contexto en la historia de Chile sobre la modernización de los medios de comunicación, es decir, la llegada de la Radio -el cual se considera un MCM-, el autor presenta el contexto histórico en Chile de la siguiente forma:

“La radio se inscribe en un marco social en el que tiene lugar el desarrollo de la burguesía y de las clases medias, donde esta cultura de aficionados se relaciona con el conocimiento individual y el uso privado de la tecnología de ondas eléctricas” (Osorio, 2016, p. 19).

Con la cita de Osorio podríamos decir que la modernidad comunicacional llegó a Chile, sin embargo unos pocos tenían acceso a esta maravilla moderna que era escuchar y comunicarse a través de ondas eléctricas, como bien señala el autor, demostrando que el privado es quien tiene el beneficio y el gusto de poder gozar de las nuevas tecnologías y estar encima de la modernidad, tal como se mencionó antes con Nicolás Casullo, ¿Unos pocos gozan de la modernidad que pueden construir los otros?, ¿La modernidad significa que unos pocos avancen y el resto se quede atrás?, ¿La modernidad se fija desde el estatus social y nivel económico del individuo porque según estas podrá optar a cierta “modernidad” que se presente en la sociedad?

El tercer y último autor que escribe sobre la modernidad es Marshall Berman (1985):

“Ser modernos es encontrarnos en un medio ambiente que nos promete aventura, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros mismos y el mundo. (...) Los ambientes y las experiencias modernas cruzan fronteras de la geografía y la etnicidad, de las clases y la nacionalidad, de la religión y la ideología: en este sentido, puede decirse que la modernidad une a toda la humanidad” (Berman, 1985, p. 1).

Este autor nos enseña que la modernidad nos une como sociedad y no da infinitudes de “aventuras” y posibilidades, lo cual es un pensamiento bastante positivo en comparación con los autores anteriores que nos señalan las diferencias y hasta la crueldad que se puede desarrollar en el “nombre de la modernidad”. Berman (1985) señala que estos procesos históricos de evolución y descubrimiento que puede traer la modernidad provocan una variedad de visiones e ideas que hacen al ser humano algo “que se puede modernizar”, con el fin de darles el poder para cambiar al mundo y ellos cambiar en conjunto con lo que les rodea y al mismo tiempo, esta atmósfera de cambios puede generar turbulencias y agitación en el individuo frente al cambio inminente.

Tomando las ideas de los tres autores podemos señalar que la modernidad si es un proceso complejo y que, lamentablemente, tiene consecuencias para algunos, como el despojo de lo que es “ser humano”, también de como la modernidad depende de quien la desarrolle, pues, si tomamos nuevamente el ejemplo de la “conquista” de América el hombre moderno era el europeo, era un hombre “civilizado” mientras que el indígena era un ignorante y parte de la “barbarie”. Se podría decir que la modernidad es un discurso constante de “civilización y barbarie” tomando nuevamente este discurso que se habla en el libro de Faustino Sarmiento.

La modernidad llega a manos de unos pocos efectivamente y al mismo tiempo, la modernidad llega desde la violencia o los conflictos bélicos, es decir, las guerras traen avances científicos. Para concluir la modernidad es un proceso inevitable en nuestra sociedad que llega sin avisar y es como un tren, debemos subirnos a tiempo o nos quedaremos atrás, pero lamentablemente la modernidad viene de la mano con la violencia, tomando el accidente ferroviario en la Estación San Bernardo, ¿La Empresa de Ferrocarriles del Estado habría cambiado el material de los vagones de pasajeros sin que el accidente hubiera ocurrido o era necesario el accidente para que la Empresa de Ferrocarriles del Estado se hiciera responsable de la seguridad de sus usuarios? Todos estos cuestionamientos serán respondidos a lo largo de la investigación.

## **Desarrollo de Metodología**

Antes de comenzar con la investigación es importante hacer una pequeña “línea temporal” de lo que sucedió ese día, es por ello por lo que el relato “popular” o que la población sabe lo brinda Raúl Besoaín (2023) y comienza así:

El 17 de julio de 1955 en la mañana -específicamente a las 08:55 horas- colisionaron dos locomotoras, una estaba detenida para ir a San Rosendo mientras que la otra iba camino a Pichilemu, se relata que ese domingo había una neblina muy densa, lo que acomplejó al maquinista de poder ver la señal para poder cambiarse de riel, eso conllevó al choque de ferrocarriles ocurrido al frente de la Estación San Bernardo, dejando más de 50 heridos y 38 fallecidos,

Nelson Venegas (2022), un escritor San Bernardino mantiene el mismo relato “popular”, sin embargo, también menciona una tragedia seguida del choque de los trenes donde una pared colapsó y el número de víctimas aumenta por las personas que fueron víctimas del colapso de una pared que estaba al frente de la Estación San Bernardo que daba al accidente, las personas por querer observar la devastación del accidente se apoyaron en esta pared y esta cayó, dejando heridos y fallecidos.

En el capítulo 1 se hará un estudio de bibliografía de la historia de Chile en el siglo XX, específicamente la década de 1950 donde se incluya el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo (1952-1958) y el desarrollo de este gobierno en aspectos sociales, económicos y políticos. Se incluye en este apartado la historia de San Bernardo en la década mencionada para dar un plano más completo de estos años y su desarrollo, donde se mencionarán hechos históricos importantes para la comuna y el desarrollo de esta.

En el capítulo 2 se hará un análisis de documentos periodísticos de la época (1955) que en su mayoría se encuentran en la Biblioteca Nacional específicamente en la sección de “Periódicos y micro formatos” buscando en los periódicos “El Clarín” -caracterizado por la búsqueda del “escándalo” con el fin de conseguir más lectores-, “La Tercera a la Hora” y “Las Últimas Noticias” que se utilizarán para hacer una cronología de las consecuencias del accidente ferroviario, las acusaciones y las opiniones que generó suceso, incluyendo las medidas legales o las consecuencias que trajo el accidente para la empresa de ferrocarriles y

al propio gobierno de turno. También se buscará en el Archivo Histórico de San Bernardo los periódicos señalados junto con sus números respectivos que señalen el accidente para observar como los medios crearon una opinión pública y al mismo tiempo, pudieron generar presión a la Empresa de Ferrocarriles del Estado para tomar cartas en el asunto sobre la seguridad de sus trabajadores y de sus usuarios. Se debe incluir el análisis de los periódicos señalados cuando mencionen el proceso legal que vivieron los acusados y las decisiones que tomó la Empresa de Ferrocarriles del Estado frente a esta “falla humana” o triste coincidencia, con el fin de poder analizar si realmente desde el juicio y desde la opinión pública hacia el medio de transporte generó una presión para buscar una modernidad en el medio, es decir, para cambiar los materiales ligeros que tenían los vagones de tercera clase a unos materiales más resistentes y pesados.

Para el tercer capítulo se utilizarán relatos de personas que fueron testigos del accidente ferroviario, considerando que los testigos eran niños en la época, lo que dará una visión desde la infancia y como los medios de comunicación utilizaron imágenes crudas e hicieron acusaciones sin ser juez o verdugo, observando que estos periódicos les daban la información al lector; los testimonios son fundamentales para observar como los medios de comunicación podían tomar un rol en su círculo más cercano para informar el accidente e incentivar el morbo que las fotografías provocaban. Las entrevistas se harán dobles, es decir, los testimonios se reunirán en grupo de dos personas con el fin que estas puedan conversar y nutrir sus experiencias incentivando la conversación y el análisis de estos.

# Capítulo 1: 1950, la década de los cambios y la búsqueda de equilibrios.

## 1 Contexto histórico en Chile

Si observamos a Chile, nos encontramos con el segundo mandato de Carlos Ibáñez del Campo, pero es su primer gobierno democrático -el primer periodo como gobernante lo hizo como dictador en 1927 a 1931, hasta que lanzó su candidatura a la presidencia de forma democrática y es nombrado presidente de Chile desde 1952 a 1958- la autora Mariana Aylwin (1990) señala como el candidato Carlos Ibáñez del Campo quiere “marcar” una diferencia desde su dictadura a su gobierno democrático y su llegada al gobierno con el primer sufragio femenino en el año 1952 con las elecciones para la presidencia, donde Ibáñez salió electo y utilizó la imagen de una “escoba” en su campaña con el propósito de limpiar la administración y la corrupción; Con este mensaje dado por Ibáñez la ciudadanía había tomado su decisión demostrando el descontento que tenía la población por la forma de hacer política, Mariana Aylwin (1990) lo confirma en la siguiente cita: “En consecuencia, la elección de Ibáñez en 1952 fue la expresión del descontento ciudadano. La forma de hacer política del periodo anterior -refiriéndose al gobierno de Gabriel González Videla (1946-1952)- había sido cada vez más cuestionada desde todos los sectores” (Aylwin, 1990, p. 191). Eran tan fuerte el mensaje de Carlos Ibáñez del Campo que tenía un carácter antiparlamentario y anti-partidos con la intención de avanzar en las reformas sociales, como en la reforma agraria y en la nacionalización del cobre, sin embargo, el Congreso tenía una mayoría en el sector de derecha y limitaron el actuar de Ibáñez en la política, pero seguía siendo un líder carismático que tenía el apoyo de los sectores nacionalistas hasta los sectores del Partido Socialista. Podríamos confirmar que Carlos Ibáñez fue un líder carismático con un discurso convincente que llegaba a las masas, aunque el Congreso y la Cámara de Diputados no estuvieran a favor de su actuar o su forma de hacer política.

En este apartado se profundizará sobre el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo por su importancia en aspectos políticos, económicos y por el rol que tomó con respecto al accidente ferroviario en San Bernardo y el accidente ocurrido en Cerrillos, donde opinó y dio su

declaración observando las consecuencias que trajo el accidente y la pérdida humana de este, tomando en consideración que los accidentes ferroviarios ya mencionados ocurren en su mandato democrático.

### **1.1 La década de 1950 en Chile: Gobierno de Carlos Ibáñez del Campo.**

La autora Mariana Aylwin et al., (1990) nos da una visión del segundo mandato -democrático- de Carlos Ibáñez del Campo y señala que del año 1952 a 1958 su gobierno tiene un carácter más popular donde el Estado toma un rol más valedor del bienestar social, sin dejar de lado la economía nacional. La autora Aylwin et al., (1990) busca enumerar las principales creaciones o aportes a la sociedad Chilena que tuvo el mandatario, un ejemplo de ello es la creación del Banco del Estado en 1953 -que se constituye por la agrupación de 4 instituciones fiscales: La Cámara Nacional de Ahorro, la Caja de Crédito Hipotecario, la Caja de Crédito Agrario y el Instituto de crédito Industrial- que afectó a la banca privada y cumplió con el papel de influenciar el mercado del dinero y financiar necesidades públicas, como es el caso de la financiación de las industrias, algunas de estas fueron: Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), Industria Azucarera Nacional (IANSAN), Compañía de Acero del Pacífico (CAP) y Empresa Nacional de Electricidad (ENDESA).

Desde una mirada más política la autora Aylwin et al., (1990) considera la formación de la CUT en 1953 -Central Unitaria de Trabajadores y Trabajadoras- con el apoyo del gobierno, porque por la Ley de Defensa de la Democracia promulgada en 1948<sup>1</sup> impedía la

---

<sup>1</sup>La ley número 5.839 fue promulgada el 30 de septiembre de 1948, pero el 18 de octubre de 1948 se publicó el texto definitivo teniendo como nombre "Ley de Defensa de la Democracia" o también conocida como "Ley Maldita", fue promulgada dentro de la administración de Gabriel González Videla (1946-1952) en el contexto de guerra fría y el enfrentamiento del gobierno con el Partido Comunista, el primer artículo dice así:

Artículo 1. "Se prohíbe la existencia, organización, acción y propaganda, de palabra, por escrito o por cualquier otro medio, del Partido Comunista, y, en general, de toda asociación, entidad, partido, facción o movimiento, que persiga la implantación de la República de un régimen opuesto a la democracia o que atente contra la soberanía del país.

Sólo se tendrán como regímenes opuestos a la democracia los que, por doctrina, o, de hecho, aspiren a implantar un Gobierno totalitario o de tiranía, que suprima las libertades y derechos inalienables de las minorías y, en general, de la persona humana.

Las asociaciones ilícitas a que se refieren los incisos anteriores importan un delito que existe por el solo hecho de organizarse.

Las personas, asociadas o no, que infrinjan cualquiera de las prohibiciones establecidas en este artículo, serán sancionadas con las penas señaladas en el artículo segundo de la presente ley..."

Información rescatada desde la Biblioteca del Congreso Nacional (<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1036719>).

organización del Partido Comunista y la participación de este partido en la política Chilena, el autor Jorge Barría (1967) indica que la Ley de Defensa de la Democracia afectó gravemente a la organización sindical de trabajadores y al mismo tiempo, tomo el papel de instrumento jurídico de control, coacción y desmantelamiento de cualquier organización de aspecto sindical, de lo mencionado anteriormente podemos añadir una cita de Mariana Aylwin et al., (1990):

“En cuanto a la creación de la CUT, es necesario señalar que sin el apoyo o al menos el beneplácito del Gobierno esta iniciativa habría resultado prácticamente imposible de realizar. En efecto, la aprobación de la Ley de Defensa de la Democracia, en 1948, influyó en el desenvolvimiento del mundo sindical, siendo un obstáculo en su desarrollo” (Aylwin, et al., 1990, p. 193).

Y en el Gobierno de Ibáñez se dictó la norma que busco derogar la “Ley Maldita” con la ley número 12.927 por el acuerdo político que tuvo Ibáñez con los partidos de centro e izquierda, sin embargo, Ibáñez no respondió a este acuerdo y tampoco hizo oficial esta ley porque en varias ocasiones utilizó esta ley para enfrentar huelgas, legales e ilegales, convocadas por organizaciones de trabajadores<sup>2</sup>.

Si uno observa la situación política de Chile en 1955 -estando como presidente Ibáñez del Campo- desde la mirada crítica de Mariana Aylwin, et al., (1990) podemos ver como los partidarios del Gobierno, la agitación sindical que organizaba la CUT, la oposición que se encontraba en el Congreso creaban un ambiente hostil y poco equilibrado, aún más tomando en consideración los problemas económicos que estaba teniendo Chile en aquel entonces, es por ello que Ibáñez buscaba tener un apoyo firme buscando lealtad en las Fuerzas Armadas para mantenerse en el gobierno y evitar lo ocurrido en los años 30 -donde fue dictador y tuvo

---

<sup>2</sup>El inciso segundo del artículo 39 de la Ley número 12.957, publicada el 6 de agosto de 1958 derogó la ley 5.839:

Artículo 39. “Deróguense las leyes números 6.026 y 8.987 y el decreto supremo número 5.839, de 30 de septiembre de 1948, publicado en el “Diario Oficial” de 18 de octubre del mismo año, que fijó el texto refundido y coordinado de la Ley de Defensa Permanente de la Democracia”.

Rescatado y citado desde la página de la Biblioteca del Congreso Nacional (<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=27292>) y del mismo se cita a Carlos Huneeus, 2009. “La Guerra Fría chilena. Gabriel González Videla y la Ley Maldita”. Debate: Santiago, Chile. p. 319.

que dejar el poder-, sin embargo, esto expresó a la población y a los partidos que podría volver a ocurrir un nuevo golpe de Estado y con ello una “debilidad en su gestión política”.

En la economía del gobierno de Carlos Ibáñez del Campo se observaba un alza en la inflación llevando a tener una crisis económica interna, Jorge Barría lo ejemplifica así:

“La inflación se convierte en el problema económico interno número uno y de los distintos gobiernos tratan de tomar medidas para su control o a lo menos llegar a una estabilización del proceso. Las causas de la inflación son los efectos de fallas estructurales de nuestro orden económico, cuestiones que han sido objeto de estudios tanto por especialistas nacionales como por organismos internacionales” (Barría, 1967, p. 41).

La economía chilena fue estudiada por expertos extranjeros para analizar las falencias y la búsqueda de soluciones a los problemas que aquejaba al país en materia económica, de aquí nace la Misión Klein-Saks, Daniel Ahumada (2019) lo explica en la siguiente cita:

“La Misión Klein-Saks fue un grupo de expertos estadounidenses que prestaron servicios al gobierno de Carlos Ibáñez del Campo (1952-1958), entre mediados de 1955 hasta mediados de 1958, con el propósito de hacer frente a la situación económica del país (principalmente caracterizada por una alta inflación), recomendando y ayudando en la aplicación de políticas económicas” (Ahumada, 2019, párr. 3)

Desde la mirada del mismo autor, Ahumada (2019) la misión Klein-Saks tenía como objetivo buscar las falencias que tenía la economía Chile, considerando el nivel altísimo de inflación que viene aumentando con los años, es por ello que la misión trabajo hasta 1958 y propuso un plan antinflacionario con sus recomendaciones correspondientes, estos eran: a) Racionalización y reorganización de la administración pública; b) Políticas de créditos; c) Remuneraciones; d) Precios y subsidios y e) Política cambiaria. ¿Qué quieren decir estas recomendaciones hechas por la firma de asesores norteamericanos que conformaban la Misión Klein-Saks? Se debe disminuir el gasto fiscal para poder mantener la economía a flote y al mismo tiempo, pagar las deudas externas que tenía Chile, eso se puede lograr disminuyendo el gasto público e incentivando la economía para que el dinero siga rotando y

se pueda mejorar la situación económica. Sin embargo, Aylwin et al., (1990) explica como la Misión fracasó a causa del rechazo del programa por algunos ministerios y al mismo tiempo a la población, sin embargo, la Misión dio paso a una cercanía de Carlos Ibáñez del Campo con los sectores de Derecha, lo que significó una mayoría parlamentaria para Ibáñez y un apoyo a su mandato.

Si analizamos la otra parte del gobierno de Ibáñez de 1956 a 1958 planteada por Aylwin et al., (1990) que la caracteriza por ser una época de “reagrupamiento” de las fuerzas políticas de Chile, por ejemplo, en 1956 se formó la alianza entre el Partido Socialista -con una división interna de Partido Socialista Popular y Partido Socialista de Chile- y con el Partido Comunista -aun en clandestinidad por la ley de Defensa Permanente de la Democracia anteriormente señalada y explicada- donde nació el FRAP (Frente de Acción Popular). Si observamos la política que existió en estos dos años, observamos como los partidos se sitúan cada uno en su lugar buscando alianzas o rechazando estas, dando paso y construyendo lo que será el escenario político en la década de los sesenta y setenta.

Dentro de los propios aspectos políticos podemos hablar de la incorporación de la ley 12.891 de elecciones que establece la inscripción electoral permanente, el voto obligatorio y la cédula única confeccionada por el Estado<sup>3</sup> y en esta época deroga la Ley de Defensa de la

---

<sup>3</sup> Durante el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo (1952-1958), el 26 de junio de 1958, se publicó la ley 12.891 (Decreto 3663) titulada “Fija el texto refundido de la ley general de elecciones”. Este texto legal regula la realización de todas las elecciones tanto uninominales como plurinominales. Es decir, se plantea un marco regulatorio para las elecciones parlamentarias, presidenciales, municipales, además de las elecciones complementarias, las que se realizaban en caso de quedar alguna vacante. También se regulaban aspectos como la constitución de las mesas, la designación de los locales de votación, el funcionamiento de la cámara secreta y el acto mismo del sufragio. En definitiva, al desarrollo del proceso electoral en su conjunto. Las características mencionadas se pueden ver en los siguientes artículos:

Artículo 19. “El elector votará con una cédula confeccionada por la Dirección del Registro Electoral del ancho y largo que fije esta repartición para cada elección, de acuerdo con el número de listas y candidatos presentados, impresa en forma claramente legible y en papel no transparente que llevará el sello con marca de agua indeleble de dicha Dirección y con la indicación material de sus pliegues. La cédula llevará una franja engomada en el extremo superior de su cara impresa, en forma tal que, al ser doblada de acuerdo con la indicación material de sus pliegues, dejando oculto el texto impreso, pueda cerrarse con sólo humedecer el espacio y pegarlo a la cara exterior de ella. En el borde lateral superior derecho de la cédula habrá un talón perforado en su unión con el resto del documento. Este talón llevará la indicación de serie y numeración correlativas”.

Artículo 60. “Todo elector está obligado a sufragar, salvo el caso de impedimento legítimo. El que no lo hiciere, incurrirá en la pena que señala el artículo 154. Son electores, para los efectos de esta ley, los ciudadanos inscritos en los Registros Electorales, que figuren comprendidos en el Padrón Electoral de la República, que deberá publicarse con anterioridad a cada período de elecciones

Democracia -analizada anteriormente- y es reemplazada por la Ley de Seguridad Interior del Estado que mantuvo el espíritu de la Ley de Seguridad Interior de la Democracia<sup>4</sup> pero fue

---

ordinarias de Congreso Nacional o Presidente de la República, y completarse por el Director del Registro Electoral anualmente, en conformidad a la ley”.

Rescatado y citado desde la página web de la Biblioteca del Congreso Nacional:  
(<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=253140>)

<sup>4</sup> La Ley número 12.927 establece delitos específicos que pueden atentar contra la autoridad y la difusión de propaganda que puede ser considerada peligrosa para la seguridad del Estado de Chile, esta ley fue promulgada con el objetivo de mantener el orden público y proteger al Estado de amenazas internas y externas, se podría decir que esta ley es la continuación de la Ley de Defensa Permanente de la Democracia (también conocida como “Ley Maldita”), los que caracterizan lo dicho anteriormente se encuentran en el artículo 1 y sus incisos:

Artículo 1. Además de los delitos previstos es en el Título I del Libro II del Código Penal y en el Título II del Libro III del Código de Justicia Militar, y en otras leyes, cometen delito contra la soberanía nacional:

- a) Los que de hecho ofendieren gravemente el sentimiento patrio o el de independencia política de la nación”.
- b) Los que de palabra o por escrito o valiéndose de cualquier otro medio, propiciaren la incorporación de todo o parte del territorio nacional a un Estado extranjero”.
- c) Los que prestare ayuda a una potencia extranjera con el fin de desconocer el principio de autodeterminación del pueblo chileno o de someterse al dominio político de dicha potencia”.
- d) Los que para cualquiera de los fines delictuosos señalados en las letras precedentes se colocaren en Chile al servicio de una potencia extranjera; y
- f) Los que, para cometer delitos previstos en las letras precedentes, se asociaren en partidos políticos, movimientos o agrupaciones”.

También podemos incluir el artículo número 4 y sus incisos:

Artículo 4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Título II del Libro del Código Penal y en otras leyes, cometen delito contra la seguridad del Estado los que en cualquier forma o por cualquier medio, se alzaren en contra el Gobierno constituido o provocaren la guerra civil, y especialmente:

- a) Los que inciten o induzcan a la subversión del orden público o a la revuelta, resistencia o derrocamiento del Gobierno constituido y los que con los mismos fines inciten, induzcan o provoquen a la ejecución de los delitos previstos en los Títulos I y II del Libro II del Código Penal o de los de homicidio, robo o incendio y de los contemplados en el artículo 480 del Código Penal;
- b) Los que inciten o induzcan, de palabra o por escrito o valiéndose de cualquier otro medio a las Fuerzas Armadas, de Carabineros, Gendarmería o Policías, o a individuos pertenecientes a ellas, a la indisciplina, o al desobedecimiento de las órdenes del Gobierno constituido o de sus superiores jerárquicos;
- c) Los que se reúnan, concierten, o faciliten reuniones tinadas a proponer el derrocamiento del Gobierno constituido o a conspirar contra su estabilidad;
- d) Los que inciten, induzcan financien o ayuden a la organización de milicias privadas, grupos de combate u otras organizaciones semejantes y a los que formen parte de ella, con el fin de subsistir a la fuerza pública, atacarla o inferir en su desempeño, o con el objetivo de alzarse contra el Gobierno constituido;
- e) Los empleados públicos del orden militar o de Carabineros, policías o gendarmería, que no cumplieren las órdenes que en el ejercicio legítimo de la autoridad les imparta del Gobierno constituido, o retardaren su cumplimiento o procedieren con negligencia culpable;
- f) Los que propaguen o fomenten, de palabra o por escrito o por cualquier otro medio, doctrinas que tiendan a destruir o alterar por la violencia el orden social o la forma republicana y democrática de Gobierno;
- g) Los que propaguen de palabra o por escrito o por cualquier otro medio en el interior, o envíen al exterior noticias o informaciones tendenciosas o falsas destinadas a destruir el régimen

menor rígida con respecto a los partidos de izquierda, sin embargo, su objetivo fue mantener el orden público y estar en contra de actos de espionaje, sabotaje y atentados contra la autoridad que pongan en peligro la seguridad del Estado de Chile.

Para dar un cierre de lo que fue el Gobierno de Carlos Ibáñez del Campo usaremos una cita de Jorge Barría:

“La actuación del Mandatario mencionado durante su periodo de seis años -1952 a 1958-, es contradictoria, confusa y de transacciones. En sus primeros tiempos lleva a cabo una política abiertamente populista la que va a ir alterando paulatinamente por otra diametralmente opuesta. El personalismo del presidente, el caótico comportamiento de sus partidarios que no logran estructurarse en agrupaciones políticas orgánicas, permiten el mantenimiento de la democracia formal con los altibajos que hemos descrito en el orden social” (Barría, 1967, p. 44).

Con la cita de Jorge Barría podríamos decir que Carlos Ibáñez del Campo fue un presidente personalista y de carácter populista, ¿Cómo podemos definir el populismo e identificarlo en el gobierno democrático de Carlos Ibáñez del Campo y su época dictatorial? Verónica Valdivia y Julio Pinto (2018) explican el populismo y su “origen” en la siguiente cita:

“Se postula para ello que la crisis del orden oligárquico decimonónico, expresada a través de la denominada “cuestión social” de principios del siglo XX, generó en la mayoría de nuestros países una fractura hegemónica que obligó a reformular los patrones preexistentes de acción económica, convivencia política y cohesión social. De allí habría surgido un nuevo paradigma social que la literatura ha dado en clasificar como “populista” o “nación popular”, cuyos principales componentes (...) serían la reformulación del “pacto social” en términos políticamente más incluyentes y socialmente más protectores; una expansión de las funciones del Estado hacia el

---

republicano y democrático de Gobierno, o a perturbar el orden constitucional, la seguridad del país, el régimen económico o monetario, la normalidad de los precios, la estabilidad de los valores y efectos públicos y el abastecimiento de las poblaciones, y los chilenos que, encontrándose fuera del país, divulguen en el exterior tales noticias.

Información rescatada de la Biblioteca del Congreso Nacional:  
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=27292>

ámbito de lo económico y lo social; y un modelo económico de orientación más nacionalista y autónoma” (Valdivia & Pinto, 2018, p. 82).

Con la cita mencionada de Verónica Valdivia con Julio Pinto (2018) y la cita de Jorge Barría (1967) podemos inferir que Ibáñez pudo ser populista por su forma de actuar, su carisma y su discurso para llegar a la población, incluyendo su papel en el accidente ferroviario de San Bernardo del 17 de julio de 1955 y el accidente de Cerrillos del 15 de febrero de 1956 donde tomó decisiones y dio su testimonio sobre aquellos sucesos que se estudiarán en el capítulo 2.

## **2. San Bernardo en la década de los 50.**

San Bernardo tuvo un crecimiento en aspectos sanitarios, pues se reguló la llegada de agua potable. Anteriormente se podía recolectar agua potable desde las aguas de la vertiente “El Canelo”, sin embargo, la administración del Agua Potable desconectó las redes de El Canelo y las dirigió a la vertiente de Las Vizcachas -afectando a la población, porque el agua de Las Vizcachas era de menor calidad que el agua de El Canelo-. Después de un arduo trabajo de la Municipalidad de aquellos años, San Bernardo logró tener conexión con el agua potable de la vertiente El Canelo y, por consiguiente, tener una mejor calidad de vida de la población, Besoaín (2023) lo señala de la siguiente forma:

“En 1952 la administración del Agua Potable procedió, sin previo aviso, a desconectar el agua de El Canelo, conectando las redes con la plata de Las Vizcachas (hay que hacer notar que las aguas de El Canelo eran de mejor calidad que las de Las Vizcachas). La continuó con esta demanda por hacer valer sus derechos (...) hasta que se logró que el Fisco se comprometiera a colocar nuevas matrices que regularizaran el suministro a agua potable a modo de compensación” (Besoaín, 2023, p. 226-227).

El mejoramiento de la calidad del agua potable y la conectividad de esta también trajo un crecimiento en la población de la comuna en conjunto con el desarrollo de la Maestranza de San Bernardo y la Estación San Bernardo que dieron paso a una mayor conectividad y desarrollo industrial en la localidad, pero este crecimiento demográfico y urbano es constante, es por ello que podemos destacar el desarrollo de algunas poblaciones ferroviarias

-se les considera ferroviarias porque se construyen cerca de la línea férrea y de la Maestranza de San Bernardo- que Besoain (2023) menciona en su obra: Las poblaciones que surgen en la década de 1950 son la población “Ernesto Merino Segura” en 1952 en la antigua chacra “La Lata” y la población “América” en 1955.

Otra información relevante sobre la historia de San Bernardo es el desarrollo de la comuna respecto a lo urbano -mencionado anteriormente- y la conectividad desde la labor del alcalde y las autoridades de la municipalidad de aquel entonces, Raúl Besoain (2023) lo menciona de la siguiente forma:

“Se preocupó también el alcalde de mejorar los sueldos de empleados y obreros municipales, continuar con la pavimentación de calles y aceras, mejorar el alumbrado público en varias poblaciones, incluyendo la localidad de Nos y reemplazar definitivamente los antiguos carretones por modernos camiones recolectores de basura” (Besoain, 2023, p. 227).

Por último, un hito importante para la historia de la comuna de San Bernardo es el decreto de la creación del escudo de armas -el día 9 de febrero de 1958-. Besoain (2023) analiza el escudo y lo describe tomando la información dada por “Memoria de Inversión” de la I. Municipalidad de San Bernardo (septiembre de 1987-septiembre de 1988):

*Imagen rescatada de Memoria Digital:*



<https://memoriadigital.cl/la-bandera-de-san-bernardo/>

“El escudo está cuarteteado en cruz, en que el primero y el cuarto son ajedrezados en plata y rojo, simbolizando el campo de la batalla de Maipo. En el segundo cuarto en

fondo de oro, tres cerros en verde que representan a los cerros de Chena y en su base tres cintas de plata en fondo azul y en primer plano una campiña. Este cuarto fue tomado del antiguo sello Municipal y simboliza a Tres Acequias, el asentamiento más antiguo del sector.

El tercer cuarto en fondo de oro posee en su centro un árbol y a su pie una loba amamanta a sus cachorros, que representa el escudo de armas de la familia de Domingo Eyzaguirre, el fundador de la ciudad. Sobre los cuatro cuartos y en su centro, un escudo rojo con tres estrellas de oro de cinco puntas adornadas de laureles de oro, en homenaje al General O'Higgins y sobre el escudo un penacho tricolor. Sobre el escudo general, el timbre, la corona mural de oro de las Municipalidades de Chile” (Besoain, 2023, p. 229).

Podemos inferir que el decreto y creación del escudo de la comuna de San Bernardo puede tener relación con la construcción de una identidad desde el espacio geográfico, hechos históricos o personas destacadas en la historia de la comuna, donde tomaron un rol fundamental -como Domingo Eyzaguirre fundando San Bernardo- en su desarrollo y creación.

## 2.1 El complot de “Las patitas de chancho”

Si mencionamos la política en San Bernardo debemos hablar del Complot de “Las patitas de Chancho”, este hecho se desarrolla en 1948, sin embargo, toma importancia en esta investigación porque se ve implicado el presidente de aquella época, Gabriel González Videla y Carlos Ibáñez del Campo -quién en 1952 asume como presidente de la república y anteriormente se mencionó y analizó su mandato- porque participaron algunos civiles Ibañistas y el coronel en retiro Ramón Vergara Montero, estos se reunían en un restaurant ubicado en la Plazuela de la Estación San Bernardo -cabe recordar que en San Bernardo se encuentra la Escuela de Infantería-, Raúl Besoaín (2023) explica el objetivo de estas personas mencionadas: “La idea era dar un golpe militar, derrocar al presidente -Gabriel González Videla-, y colocar al general Ibáñez. Mientras elaboraban el plan, consumían el sabroso y folklórico plato que dio el nombre al complot: Patitas de Chancho” (Besoaín, 2023, p. 215).

Los suboficiales querían hablar con Ibáñez respecto a este complot, aunque Carlos Ibáñez no habló en esta reunión, con el hecho de asistir a ella fue significativo y de importancia. Aunque el complot no dio los resultados esperados por los individuos implicados, es de suma importancia este hecho mencionado por Raúl Besoaín y al mismo tiempo, es citado desde el libro “Memorias” de Gabriel González Videla. También podemos inferir que el complot al ser desarrollado en San Bernardo, la comuna podría tomar una importancia para Carlos Ibáñez del Campo -considerando su carrera militar y que la Escuela de Infantería de Santiago se encuentra en la comuna de San Bernardo- por su actuar en el futuro con el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 ocurrido en la Estación San Bernardo.

## **Capítulo 2: Medios de comunicación y el accidente ferroviario: ¿Informar o escandalizar?**

Esta investigación ha tenido por objetivo mostrar la construcción de una opinión pública desde los medios de comunicación respecto al accidente ferroviario del 17 de Julio de 1955. En este capítulo se analizará tres periódicos de la época: “El Clarín”, “La Tercera a la Hora” y “Las Ultimas Noticias”. El análisis de “El Clarín” tendrá como objetivo demostrar la exaltación y la fuerte búsqueda de llamar la atención del lector, no solo demostrando la noticia, sino, con palabras claves, títulos exagerados y fotos poco éticas -fotos mostrando fallecidos sin ninguna censura e imágenes fuertes del accidente- que de alguna forma llamaban al morbo de poder observar imágenes tan crudas que fueron consecuencia del accidente ferroviario.

### **1. “El Clarín” (1955)**

El periódico “El Clarín” es un ejemplo claro de “la teoría de la agenda-setting” y “la teoría de la aguja hipodérmica” -véase “La teoría de la agenda-setting” y “La teoría de la aguja hipodérmica” en la página 8-, pues podemos observar cómo toman la noticia desde una mirada desde un juicio donde el lector se siente un juez y verdugo, también jugando con el sentimentalismo y el morbo desde las fotografías y los títulos de cada noticia sobre el accidente.

#### **1.1 “18 de julio de 1955”**

Si analizamos el periódico, podemos observar que las palabras que más se repiten son: sangre, terror, muerte, cuerpos destrozados y viseras.

La noticia tiene como objetivo resaltar las consecuencias humanas del accidente, más que apuntar a lo que sucedió aquel día, podemos reafirmar esta teoría y análisis con las imágenes que aparecen en el periódico: cuerpos destrozados, personas fallecidas, caos y terror. También podemos mencionar que la noticia en si misma busca llamar al morbo y al sentimentalismo, inclusive, a apuntar con el dedo a las personas implicadas -el jefe de estación y el maquinista del ferrocarril-, en noticia toman el testimonio del director de Ferrocarriles, Fernando Cruchaga:

“Este lamentable accidente se debió, única y exclusivamente a la torpeza del maquinista del tren nº 11 que corría a Pichilemu, porque la señalización a 600 metros de la Estación San Bernardo indicaba peligro y debió detenerse”<sup>5</sup>

De tal forma este diario presentó la noticia -con una falta de ética gigantesca- mencionan los nombres de sus respectivas esposas, número de hijos y la dirección de su domicilio. Podemos observar que no había un resguardo a la integridad de aquellos que fueron apuntados y acusados por cuasi delito de homicidio, tampoco existía ni la más mínima pizca de ética con el material fotográfico que se puede rescatar no solo del diario “El Clarín”, sino también de los periódicos que se analizarán a continuación.

## **2. “La Tercera a la Hora” (1955).**

El periódico “La Tercera a la Hora” en esta investigación tendrá como objetivo señalar los hechos ocurridos después del accidente, en ámbitos sociales -cómo afectó el accidente ferroviario a la personas- y en ámbitos judiciales desde una mirada periodística, es decir, informando lo ocurrido, sin embargo, se hará un análisis de cada noticia o escrito señalado en el periódico -que se refiera al accidente ferroviario- desde la mirada crítica utilizando la información dada en el Marco teórico sobre la “teoría de la agenda-setting” y “la teoría de la aguja hipodérmica”.

### **2.1 “18 de julio de 1955”**

Hasta el día 18 de julio el número de muertos es 49. El maquinista José René Pino es llamado “el maquinista del tren de la muerte” y es detenido después del accidente ferroviario, es apuntado como culpable directo del accidente, pero, ¿Es realmente el culpable? Aunque el maquinista no quería provocar el impacto, el accidente fue bien llamado “accidente”, no hubo segundas intenciones de por medio, pero la población San Bernardina y los Medios de Comunicación buscan un culpable. Hasta ese momento se toman detenidos al maquinista, al jefe de estación, los encargados de cambiar las vías del tren y el fogonero, todos trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

---

<sup>5</sup> El Clarín, 18 de julio de 1955, p. 9.

Se señala la falla de las luces, sin embargo, la Empresa de Ferrocarriles del Estado señala que las luces estaban bien y el accidente fue causa de una falla humana, evitando responsabilizarse del fatídico accidente que conmocionó al país y a la comunidad de San Bernardo.

Dentro del fatídico accidente se señala el colapso de una muralla y su reja que se encontraba en la Estación San Bernardo, dejando un fallecido. Se dice que fue porque las personas intentaban trepar los muros para poder observar las consecuencias del choque del convoy a los vagones de madera del otro tren camino a San Rosendo. La reja cayó sobre más de 50 personas que habían trepado para ver la imagen que dejó el escalofriante accidente. Entre las víctimas heridas fueron dos niños: uno sufrió una fractura de la pierna derecha -Tomando la cita de Nelson Venegas señalada en la página 19- y el otro lesionado gravemente en el cráneo.

## **2.2 “20 de julio de 1955”**

Se señala en la noticia las diferencias de testimonios del jefe de estación y del maquinista, donde el jefe de estación recalca que el maquinista debió detener el convoy, por otro lado, el maquinista señala que observó luz verde en medio de la densa neblina que había ese día. También se cuestiona el estado de las vías, aunque eso pasa a segundo plano. Lo que se debe recalcar es como el periódico se refiere a José René Pino: “El maquinista de la muerte”<sup>6</sup>, demostrando que los medios de comunicación ya mostraron su opinión de forma indirecta de este caso y que ese nombre “el maquinista de la muerte” se quede en el inconsciente colectivo e indirectamente los lectores de la noticia ya tengan un juicio respecto al actuar de este hombre y se le responsabiliza del accidente ferroviario.

Dentro de las páginas dedicadas al accidente ferroviario aparece el siguiente encabezado:” La tercera” ayuda a una víctima. La tragedia golpeó solo a los humildes”<sup>7</sup>. Esta noticia relata la historia de Roberto Díaz y Luisa Cornejo, quienes viajaron desde Peumo a Santiago para vender sus animales y para regresar a su pueblo tomaron el convoy que más adelante estaba detenido y lamentablemente fue impactado por la mikado, señalando que la señora Luisa Cornejo falleció en el accidente y don Roberto Díaz quedó herido de gravedad -tenía un brazo

---

<sup>6</sup> La Tercera a la Hora, 20 de julio de 1955, p. 3.

<sup>7</sup> La Tercera a la Hora, 20 de julio de 1955, p. 3.

atravesado con una astilla y el pie izquierdo-. Este encabezado y noticia tiene por objetivo buscar la sensibilidad de los lectores y al mismo tiempo preferir este periódico, pues, “La Tercera a la hora” le entregó el dinero que había perdido en el accidente a Roberto Díaz.

Se busca nuevamente recrear de forma puntuada lo que ocurrió el día del accidente con el fin de buscar culpables o fallas dentro de los viajes de los ferrocarriles. Es tan exhaustiva la búsqueda que dentro del periódico se muestran distintos relatos de aquellos que vivieron el accidente, sea de familiares de las víctimas fatales o sobrevivientes del impacto de la Mikado número 11 que chocó con aquellos vagones de madera de tercera clase.

También existe una lista de los cadáveres identificados -son 33 cadáveres hasta ese momento- y fotografías de los velorios de las víctimas fatales con el objetivo de señalar la crudeza y la magnitud del accidente.

### **2.3 “21 de julio de 1955”**

Se buscó hacer la reconstrucción de las operaciones realizadas antes del accidente, en esta reconstrucción estaba el ministro Remigio Maturana y el maquinista José René Pino, quien operaba la máquina demostrando al ministro lo que había hecho ese fatídico día y llegaron a una conclusión: El sistema de luces había fallado aquel domingo 17 de julio de 1955.

Sin embargo, señala que el accidente se podía evitar, porque el convoy que fue chocado estuvo 35 minutos detenido en la estación San Bernardo y en ese lapsus de tiempo se podría poner en guardia el segundo tren que partió de Alameda.

En esta noticia se cuestiona el trabajo de la Empresa de FF.CC. con respecto a la comunicación que se pudo tener aquel día, pero ¿realmente fue una falta de comunicación? También podemos hacer el siguiente cuestionamiento: ¿La Empresa de Ferrocarriles del Estado no está dispuesto a modernizar su sistema de comunicación y vagones de pasajeros por el costo monetario que trae consigo pesar que puede traer consecuencias como fue el accidente en San Bernardo?

### **2.4 “22 de julio de 1955”**

Después del accidente se intentó hacer un relato que coincidiera con los testigos y las víctimas, sin embargo, con la exageración de la noticia -por parte de los medios de

comunicación masivos- estos hicieron que las personas actuaran contra los acusados, al jefe de estación Raúl Valdivia y al maquinista José René Pino, en la noticia dice lo siguiente:

“Casi instantáneamente, la reacción en contra de Pino se volcó hacia el jefe de estación de San Bernardo, Raúl Valdivia. Decenas de personas intentaron rodearlo para agredirlo, pero la oportuna llegada de carabineros impidió el linchamiento. Valdivia tuvo que refugiarse en su oficina, mientras los frustrados agresores seguían gritando en agresiva actitud. Varias veces se oyeron las exclamaciones de ¡asesino!... ¡Él es el responsable!... ¡A la cárcel con él!...”<sup>8</sup>.

Dentro de todo este contexto de la búsqueda de un culpable, La Empresa de los Ferrocarriles -actualmente llamada E.F.E.- se defiende diciendo que el sistema de luces es automático y “que es infalible”, mientras que los dirigentes ferroviarios debaten este argumento diciendo lo siguiente: “El sistema puede fallar por la menor torpeza. La neblina a veces no deja ver las señales. Además, la vida de los pasajeros no debe depender de un semáforo, pues no es lo mismo manejar por la calle que en una vía férrea”<sup>9</sup>.

Los dirigentes de ferrocarriles -parte de la Federación “Santiago Watt” que será señalada y explicada más adelante- apuntan a que los reales culpables son los altos mandos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, porque no están siguiendo los protocolos de seguridad en caso de emergencia -como el accidente-, un ejemplo de ellos es la movilización de las vías para evitar el impacto, o dar el aviso desde la Central -ubicada en Estación Central- para evitar el fatídico accidente.

El debate que surge entre la Empresa y los ferroviarios es porque se apuntan entre ellos señalando que el otro es culpable. Algo que se debe destacar de este caso y de las noticias presentadas en este día es lo siguiente: Si el accidente fue causado por una falla de las luces de los paneles y las maquinas, la Empresa de Ferrocarriles del Estado tendría que hacerse cargo por los daños y prejuicios que nacieron desde el accidente ferroviario, de no ser una falla de “la máquina”, se acusa el accidente a falla humana y los acusados serán apuntados como los autores de esta tragedia. Con lo señalado podemos inferir que a la misma empresa no le convendría ser acusada como “negligente” porque significaría una pérdida monetaria

---

<sup>8</sup> La Tercera a la Hora, 22 de julio de 1955, página 5.

<sup>9</sup> La Tercera a la Hora, 22 de julio de 1955, página 5.

para la empresa -sin contar la opinión pública que se puede surgir a partir del accidente y de cómo la población observa la empresa, es decir ¿La Empresa de Ferrocarriles del Estado es una empresa segura?

Se hace una mención a la Federación “Santiago Watt” porque es una organización sindical de maquinistas que forman parte de Ferrocarriles de Chile<sup>10</sup> y por su rol en los accidentes ferroviarios de San Bernardo y Cerrillos. La Federación toma un rol “mediador” donde busca el cumplimiento de los derechos de los obreros ferroviarios y, al mismo tiempo, la búsqueda de equilibrio desde el accidente, donde tiene un espacio de opinión en los medios de comunicación, tanto en el accidente de San Bernardo como en Cerrillos.

Es de suma importancia hablar sobre la Federación Santiago Watt en esta época tomando en consideración el desarrollo de leyes y de los movimientos sindicales en la década de 1950 en Chile -véase las leyes citadas y mencionadas en el capítulo 1 de esta investigación-. Se hace una mención y una descripción de esta organización sindical por su rol en los medios de comunicación desde el accidente.

## **2.5 “23 de julio de 1955”**

EL 23 de julio de 1955 se muestra que el maquinista, José René Pino es acusado por: Cuasi homicidio de 5 personas y lesiones de 13 personas, por lo cual se lo llevan detenido. Lo que podemos analizar es que el periódico “La tercera a la hora” ya tenía una “primicia” -tal como aparece en la portada del periódico y que ellos mismos ya tenían una idea de los resultados de este acontecimiento, dentro de la portada se puede observar la foto del maquinista con su esposa e hijo, ¿Qué podemos inferir de esta imagen que aparece en la portada? Que el maquinista es observado y apuntado como culpable, pero al mismo tiempo, puede ser un mensaje de empatía en las personas, demostrando que, al fin y al cabo, José René Pino es solo un trabajador más de Empresa de Ferrocarriles del Estado, dentro de la noticia se señala lo siguiente:

---

<sup>10</sup> Información obtenida de: <https://destinotemuco.cl/corporacion-mutual-santiago-watt/#:~:text=La%20federaci%C3%B3n%20Santiago%20Watt%20es,para%20luchar%20por%20sus%20derechos.>

“Por primera vez después de 5 días de nerviosa espera, logra sonreír el maquinista José René Pino, que comandaba la locomotora de la muerte, la neblinosa mañana del domingo 17. Fue con motivo de visita que le hicieron ayer su esposa y su hijo. En la tarde, lo declararon reo”<sup>11</sup>

## 2.6 “24 de julio de 1955”

El ministro en visita busca las causas del accidente, analizando las máquinas y escuchando los testimonios oculares y sobrevivientes del accidente ferroviario. Dentro de esta noticia se señala el drama que existe en el Instituto Médico Legal por la búsqueda de los fallecidos por parte de sus familias, apuntando la difícil tarea de reconocerlos y recibir los restos de sus familiares, hay muchísimas personas que buscan exhaustivamente a sus familiares y otros esperan no encontrar el nombre de sus seres queridos.

Dentro de las páginas de este periódico dice la siguiente noticia: “El seguro pagará \$157.940 por cada fallecido en el accidente” donde la Empresa de Ferrocarriles sigue apuntando a que el maquinista José René Pino y el fogonero Mario González de la Mikado como “responsables exclusivos” de este trágico accidente. Según la empresa la catástrofe se debió a una “falla humana”<sup>12</sup>.

González y Pino son los responsables por los siguientes factores señalados a continuación en el periódico -los periodistas citan el reglamento de la Empresa de Ferrocarriles-:

- a) El equipo de señalización de Westinghouse es automático y enciende las luces a 600 metros de la estación si hay un convoy detenido en los andenes.
- b) No hay posibilidad de falla de los cabineros -eran dos-, pues las palancas de cambio se “clavan” en su sitio siendo imposible moverlas hasta que el tren estacionado en San Bernardo no siga su ruta.
- c) Los reglamentos establecen que, si hay niebla o se ha interrumpido la corriente eléctrica, por lo que no se ven las señales, el maquinista debe detener el tren y ordenar al fogonero que se adelante para confirmar.

---

<sup>11</sup> La Tercera a la Hora, 23 de julio de 1955, p. 1.

<sup>12</sup> La Tercera a la Hora, 24 de julio de 1955, p. 5.

- d) Si hay luz roja, el fogonero debe volver e informar al maquinista, quien no puede avanzar y, si, por el contrario, hay luz verde y niebla el tren debe adelantarse muy lentamente.
- e) La obligación primordial del maquinista y del fogonero es observar las señales, actuando éste último como una especie de “sub maquinista” para este efecto.

Los jefes ferroviarios tratan de explicar lo ocurrido y tienen distintas hipótesis al respecto, visto desde una “falla humana”<sup>13</sup>:

- a) Basta que el maquinista pestañease y el fogonero no mirara para que la luz roja pasara inadvertida.
- b) Puede haberse producido una paralogización -error de cálculo-.
- c) El factor “rutina” puede haber perdido al maquinista que podía estar habituado a estar en San Bernardo con vía libre.

Dentro de la misma noticia se señala una sección de “preguntas sin respuesta” que quedaron desde el accidente ferroviario:

- a) ¿Por qué el subjefe de la Estación de San Bernardo -Delfín Reyes- no avisó a la Estación Lo Espejo -Estación antes de San Bernardo- que había un tren estacionado en sus andenes para que el convoy que se dirigía a Pichilemu se hubiese detenido allí?
- b) ¿Por qué no se colocaron los detonadores que pudieron haber detenido el convoy y hubieran evitado esta catástrofe?
- c) En la mañana del domingo no hubo más sistema de señalización que el de las luces mencionadas, ¿Por qué no hubo más preocupación por parte de la empresa o de los trabajadores para prevenir este accidente?
- d) El tren que iba a San Rosendo estuvo en la Estación San Bernardo detenido durante 35 minutos a causa de un tren de carga estacionado en la Estación Nos que impedía seguir su camino, la locomotora que se ubicaba en Nos no fue capaz de mover los carros de carga, la Empresa de Ferrocarriles responde que eso suele pasar y puede suceder en cualquier momento porque es una falla mecánica, aunque la locomotora esté en perfectas condiciones. Aun teniendo esta información, ¿Por qué los

---

<sup>13</sup> La Tercera a la Hora, 24 de julio de 1955, p. 5.

trabajadores de Nos no avisaron del tren detenido a San Bernardo y San Bernardo no avisó que estaba el convoy con carros de pasajeros detenidos?

La compañía de seguros “La Ferroviaria” -principal accionista de la Empresa de Ferrocarriles- está confeccionando y revisando cada caso de los pasajeros heridos o fallecidos del accidente para poder indemnizarlo por daños causados o equipajes perdidos. Asimismo, el Estado vigila esta situación y el recorrido judicial que tendrán las personas implicadas y a la propia Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Todo este apartado tiene como objetivo informar al lector con la información necesaria para generar una opinión y un juicio observando el accidente y sus consecuencias, permitiendo que el espectador este informado y pueda hacer su propio análisis desde las hipótesis y los antecedentes, generando que los lectores creen su propio relato del accidente sin ser una víctima de la misma, es decir, la persona se siente con la capacidad de dar un juicio a un hecho que -necesariamente- no fue parte porque se informa desde el periódico adquirido. El espectador toma la información del periódico, genera una opinión y un juicio de lo sucedido generando que este se considere juez y verdugo.

## **2.7 “25 de julio de 1955”**

El 25 de Julio de 1955 se lleva el caso al juzgado de letras ubicado en San Bernardo donde se tomarán los testimonios de José René Pino -el maquinista-, Raúl Valdivia -jefe de la estación de ferrocarriles “San Bernardo”- y dos funcionario más de Empresa de Ferrocarriles del Estado para decidir si el maquinista será liberado o estará en prisión, el abogado del maquinista, Patricio Aylwin pedirá la excarcelación bajo fianza del maquinista, es decir, una libertad bajo fianza para el maquinista que es acusado como el culpable del choque de los ferrocarriles.

Se menciona al ministro de la Corte de Apelaciones Remigio Maturana para ser partícipe de este caso para responder a nombre del Estado y buscar nuevos vestigios en el lugar del accidente, en caso de que el ministro Maturana rechace la excarcelación del maquinista, la defensa del Maquinista recurrirá a la Corte de Apelaciones.

Pero si observamos la historia, al final el maquinista es declarado culpable y responsable del accidente ferroviario del 17 de Julio de 1955 en la Estación San Bernardo y los medios de

comunicación fueron poco éticos al sacar fotografías de los heridos, fallecidos o de los velorios de aquellos que fueron víctimas de este choque, demostrando nula empatía y responsabilidad desde su profesión, también buscando el morbo en los medios de comunicación, pues, muchas personas consumieron estas noticias no solo por la triste noticia, sino también por las imágenes de desmembramientos o cuerpos degollados por el accidente.

### **3 “Las Últimas Noticias” (1955)**

El periódico “Las Últimas noticias” tiene un carácter de observar la autoridad y como está actúa frente a las consecuencias y estragos que dejó el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 en la comuna de San Bernardo. Quizás con el objetivo de señalar que las autoridades y entidades de la época hacían “su trabajo” para mantener una buena imagen o apariencia frente a los medios de comunicación y la población. También este periódico señala otros sucesos ocurridos el mismo día del accidente, lo que da mayor cobertura histórica del accidente y sus consecuencias para así tener un relato más contundente y un análisis más crítico sobre como este hecho se desarrolló en la historia de Chile y en la historia de la comuna de San Bernardo.

#### **3.1 “17 de julio de 1955”**

Se menciona el accidente se detalla lo sucedió, incluyendo el actuar de bomberos para apagar el fuego que fue causado por la colisión de los trenes y que afectaban a las calderas que se encontraban con agua hirviendo, gracias a bomberos el accidente no terminó en una explosión, sin embargo, muchas personas fueron encontradas con quemaduras a causa de la falla de las calderas. Según técnicos de los ferrocarriles, si la caldera hubiese estallado minutos después del accidente ferroviario la Estación San Bernardo habría sido volada por la explosión, junto con los restos del ferrocarril que iba en dirección a San Rosendo. Los responsables de cerrar el paso de vapor de la caldera que habría provocado la explosión fueron René Pino González -el maquinista- y Mario González Ávila -el fogonero-, de no ser por su actuar y el trabajo de Bomberos, la catástrofe habría sido de mayor magnitud.

Después del accidente llega a la Estación San Bernardo el Director General de Ferrocarriles, Fernando Cruchaga, este es informado de como ocurrió el accidente y declara lo siguiente: “Este lamentable accidente se debió única y exclusivamente a la torpeza del maquinista del

tren 11, que viajaba de Santiago, porque la señalización a 600 metros del recinto de la Estación indicaba peligro y debió haberse detenido”<sup>14</sup>.

Por otro lado, el maquinista declara mientras es tomado detenido por Carabineros: “debido a la espesa neblina que cubría gran parte del sector de la Estación no divisó ninguna señal y por eso entró al recinto sin temer nada. Se dio cuenta que enfrentaba a otro convoy a 20 metros. Aplicó los frenos, pero dada la velocidad que llevaba se produjo la catástrofe”. Cuando José René Pino González iba a ser detenido intento suicidarse.

¿Qué se puede inferir de esta noticia? Inmediatamente Empresa de Ferrocarriles del Estado apuntó al maquinista sin ninguna duda y sin ninguna prueba más que “torpeza del mismo”. Fue tan decidido el juicio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado hacia José René Pino que este intento suicidarse apenas lo llevaban detenido, ¿Hasta qué punto los medios de comunicación masivos pueden afectar a la vida de una persona que cometió un error?, ¿El haber ayudado con el cierre del paso de vapor de la caldera y haber evitado una mayor catástrofe no ayuda a este hombre con los juicios desde los medios de comunicación y la opinión pública?

### **3.2 “18 de julio de 1955”**

La noticia con este título: “Consternación pública ante catástrofe: Viajes en Ferrocarriles un peligro permanente”, a continuación, lo explica: “Frente a una dolorosa tragedia ferroviaria registrada ayer en San Bernardo, la reacción del público ha sido unánime: condenación por los factores previsibles (está comprobado) que provocaron la catástrofe y enérgico llamado a las autoridades para que agoten los medios tendientes a señalar a los verdaderos culpables. Y ello porque, al margen del luto colectivo que significa la horrenda tragedia, se ha perdido la fe en servicios que fueron ejemplares. Hoy, después de la estela de accidentes de esta índole registrados en corto lapso, seguridad es lo único que no encuentra el pasajero de los trenes del Estado”<sup>15</sup>.

Lo descrito anteriormente demuestra como los medios de comunicación “interpretan” la opinión pública e informa a la misma Empresa de Ferrocarriles del Estado -indirectamente-

---

<sup>14</sup> Las Últimas Noticias, 17 de julio de 1955, p. 3.

<sup>15</sup> Las Últimas Noticias, 18 de julio de 1955, p. 3.

que las personas ya no sienten seguridad en los ferrocarriles ni en la empresa misma desde la información del accidente y observando las fotografías del accidente; como bien dice el título de la noticia en cuestión: “Viajes en ferrocarriles, peligro permanente”<sup>16</sup>. Añadiendo que en la misma página hay una sección donde enumera todos los accidentes de ferrocarriles -desde 1875 hasta 1955, accidente en la Estación San Bernardo-. ¿Qué significa mostrar los accidentes ferroviarios ocurridos en el país desde 1875 hasta 1955? Significa que no es la primera vez que ocurre un accidente ferroviario y apunta a que el espectador genere una opinión desde la información dada, también pueda inferir y crear su juicio hacia el accidente y a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

### **3.3 “19 de julio de 1955”**

El periódico hace una sección de opinión de Ingenieros sobre la Empresa de Ferrocarriles del Estado y señalan la grave inseguridad de la Empresa y la necesaria reorganización de esta, haciendo una crítica constructiva a la Empresa de Ferrocarriles del Estado observado desde el accidente ocurrido el 17 de julio de 1955 en la Estación San Bernardo.

Los ingenieros señalan la crisis que ha vivido la empresa con la construcción de las carreteras, mostrando la precaria situación económica interna que ha vivido la Empresa de Ferrocarriles en los últimos años, las opiniones son las siguientes -todas estas declaraciones se encuentran en una página del periódico, por lo que se citará una vez-:

- a) “La Empresa de los ferrocarriles del Estado se caracterizó hasta hace unos años por su magnífica organización, por la calidad de su material, por la responsabilidad y competencia de sus servidores y por la seguridad y eficientes servicios que ofrecía a los pasajeros. Hoy gran parte de eso se ha perdido”<sup>17</sup>.
- b) “Todos los aumentos de tarifas ferroviarias han beneficiado sólo a su excesiva burocracia y en una medida muy pequeña a la necesaria renovación del equipo. No otra es la razón por la que hasta la fecha no se hayan eliminado los vagones de madera para pasajeros, material que actualmente no usa ninguna empresa ferroviaria progresista, ni siquiera los carros para el transporte de carga o animales”.

---

<sup>16</sup>Las Últimas Noticias, 18 de julio de 1955, p. 3.

<sup>17</sup>Las Últimas Noticias, 19 de julio de 1955, p. 3.

- c) “Los sistemas de señalización y cambios siguen siendo los mismos con los cuales inauguró el longitudinal, salvo en escasas estaciones. En la mayor parte de las estaciones el cambio de vías está a cargo de palanqueros, quienes muchas veces delegan su delicada responsabilidad en sus esposas o hijos pequeños. De esta manera, la vida de miles de personas queda entregada al escaso criterio de un niño de cortos años”.
- d) “Antes de cada vuelo se examina a los pilotos de aviación ya que de ellos depende la vida de 50 o más personas. Asimismo, se les mantiene en constante reentrenamiento. A los maquinistas, en cambio, cuya pericia y estado físico y mental dependen de las vidas de 2.000 o 3.000 personas, jamás se les examina antes del viaje ni jamás se les reentrena”.
- e) “Las causas del accidente de San Bernardo no sólo deben buscarse en el hecho de si la luz era roja o verde, o si esta luz fue o no vista por el maquinista. Si la investigación llega sólo hasta allí, seguramente tendremos que lamentar en lo futuro muchos accidentes, tal vez de mayores proporciones”.
- f) “La tragedia de San Bernardo pudo perfectamente ser evitada si los Ferrocarriles tuvieras una organización adecuada, si su personal técnico tuviera la pericia que exige la responsabilidad que se le entrega, si los sistemas de señalización y de cambios de vías fueran modernos y el equipo rodante adecuado, el país no lloraría en estos momentos la pérdida de tantas vidas humanas”.
- g) “La investigación que nos exige la ciudadanía no solo deberá tender a la búsqueda y sanción de los responsables, que son muchos. La comisión investigadora deberá también buscar la manera de eliminar todos aquellos factores que hacen actualmente del transporte ferroviario un sistema poco seguro, lento e impuntual”.

Con las opiniones señaladas anteriormente podemos decir, primero, se habla de la crisis que está viviendo la Empresa de Ferrocarriles del Estado con respecto a la modernización de las nuevas vías y opciones en el transporte -la construcción de las carreteras y la masificación del uso de los automóviles. Segundo, la opinión de estos profesionales apunta a las fallas o negligencias que está cometiendo la Empresa de Ferrocarriles del Estado, creando consigo una opinión pública donde se apunta a la empresa y los usuarios pueden observar “si un Ingeniero dice que la empresa no es segura, confío en la opinión y las declaraciones de este

profesional”, si esto se cumple, ¿Cómo la población confiara en una empresa que es cuestionada por profesionales?

Con el análisis de documentos periodísticos podemos inferir que los medios de comunicación fueron el vocero y el informante de la población San Bernardina y de estos profesionales, donde las personas -sin ser testigos oculares necesariamente- ya tenían un veredicto y un juicio con argumentos -la mayoría desde los testimonios de heridos o profesionales- para poder hablar, inclusive, podríamos decir que los medios de comunicación le informan al lector y este repite la información dada, pues, “podemos confiar en los medios de comunicación”, porque son los únicos medios que nos informarán “la verdad” de lo ocurrido el 17 de julio de 1955.

Ahora, la pregunta es: ¿Con este accidente ferroviario de gran magnitud hará que la empresa cambie los materiales de los vagones de pasajeros y con ello mejorar el servicio? Pues no, después de unos meses ocurrirá otro accidente ferroviario muy similar al ocurrido en San Bernardo, lo que nos demostrará que aún con el desastre que dejó el accidente ferroviario, tuvo lugar un segundo accidente donde las personas se preguntaron: “¿Otra vez?” El accidente de Cerrillos se describirá y analizará a continuación.

#### **4 Accidente ferroviario de 1956: ¿Paso definitivo a la modernidad?**

Para hacer una comparación histórica se va a incluir el accidente de Cerrillos -específicamente en la Estación de Maipú- ocurrido el 15 de febrero de 1956, donde una locomotora impactó unos vagones de madera de otro convoy que se encontraba detenido en el Ramal con dirección a Cartagena, Valparaíso. Se utilizarán los periódicos “La Tercera a la Hora” y “Las Últimas Noticias” del respectivo día del accidente, sin hacer un seguimiento. Este accidente se mencionará y analizará con el fin de diferenciar y demostrar que, a pesar de los más de 6 meses de diferencia de ambos accidentes, estos ocurrieron por “falla humana” y por “negligencia” de la Empresa de Ferrocarriles.

#### **5 “La Tercera a la hora” 1956.**

##### **5.1 “15 de febrero de 1956”.**

“Una acusación gravísima para la Empresa de Ferrocarriles del Estado encierra esta foto captada por nuestros reporteros gráficos. Puede apreciarse en toda su magnitud

el vagón de madera totalmente atomizado por el choque. ¿No que se ordenó a raíz del accidente de San Bernardo retirar de la circulación los vagones de madera de tercera clase? El incumplimiento de esta disposición se traduce hoy en veintiún muertos y ciento diez heridos en el choque de los trenes a pocos metros de la Estación de Maipú. Las escenas de espanto y dolor que ayer presentamos en el sitio de la catástrofe ferroviaria es posible que muevan la inercia funcionaria de Ferrocarriles del Estado”<sup>18</sup>.

Con este encabezado comienza la noticia sobre el accidente ferroviario, ¿Qué podemos inferir de este encabezado? Claramente la mención del accidente ocurrido en San Bernardo y la orden no ejecutada de retirar los vagones de madera, haciendo que la misma población se cuestione esta falta de realización de esta orden y la “inercia funcionaria” que ha tenido la empresa con respecto a la necesaria modernidad de sus vagones de tercera clase y del funcionamiento de la misma empresa. Dentro de la noticia misma se hace presente la Santiago Watt donde apuntan a lo sucedido en San Bernardo: “Si bien la catástrofe de San Bernardo tiene ángulos muy diferentes a la de ayer, hay un punto en la que ambas coinciden: los carros trágicos eran de madera”<sup>19</sup>. Aquí se pueden ver que los mismos trabajadores y sectores organizados de la misma empresa tenían una visión crítica del accidente, apuntando que el problema son los carros de madera, más que el maquinista o el conductor del convoy que se incrustó en los vagones de madera.

Dentro de toda la conmoción que trajo consigo este accidente, en el mismo periódico señala la reacción del presidente de aquella época Carlos Ibáñez del Campo, exaltado y extrañado por no restituir los carros de madera por unos carros con mejores materiales y más seguros para los usuarios.

“Yo había dado la orden concluyente que se sacaran los carros de madera después de la tragedia de San Bernardo. En esa ocasión los vagones de material ligero fueron literalmente arrollados por la locomotora. Ahora ha pasado lo mismo. Daré órdenes terminantes para que se haga justicia ejemplar y caigan los verdaderos culpables, sean

---

<sup>18</sup>La Tercera a la Hora, 15 de febrero de 1956, p. 1.

<sup>19</sup>La Tercera a la Hora, 15 de febrero de 1956, p. 3.

quienes sean. No habrá debilidad ni tibieza ante nadie ni ante nada. Los Ferrocarriles del Estado serán reorganizados totalmente, ¡Esto no tiene nombre!...<sup>20</sup>”

Dentro de la búsqueda de la reorganización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado se reunió el jefe de estado Carlos Ibáñez del Campo, con el Ministro del Interior Coronel Benjamín Videla Vergara, al Subsecretario de Transportes del Ministerio de Economía Osvaldo Artaza, al Ministro de Economía y Hacienda Oscar Herrera y al Ministro Secretario de Gobierno Mario Ciudad, todas estas autoridades se reunieron para discutir la reorganización de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y la búsqueda de soluciones a los problemas persistentes que han afectado a la ciudadanía y a sus usuarios.

## **6 “Las Últimas Noticias” (1956).**

### **6.1 “15 de febrero de 1956”**

“Negligencia y Anarquía, causas de la Catástrofe en el Kilómetro 7. Ciudadanía exige rápida reorganización en Ferrocarriles”<sup>21</sup> así comienza la noticia que hace alusión a la falta de comunicación a la hora de movilizar los ferrocarriles y la falta de modernización de esta misma, considerando el accidente de San Bernardo que fue en 1955, esto se puede confirmar porque en la misma noticia adjuntan una foto del accidente del 17 de julio de 1955 -en la Estación San Bernardo- y del 14 de febrero de 1956 -En la Estación Cerrillos-. Dentro de la misma página del periódico aparece este artículo:

“Caos y desorganización n FF.CC. Dramática experiencia de San Bernardo no impresionó: Aún circulan Vagones de madera”.

“La sangrienta experiencia en San Bernardo demostró la necesidad de retirar presurosamente de la circulación los desvencijados vagones de madera, de centenaria actividad. El propio presidente de la República, al presenciar los dramáticos resultados de aquella catástrofe anunció que se ordenaría su inmediato retiro del servicio. ¿Por qué no se obedeció? Seguramente, la respuesta demoraría en llegar.

---

<sup>20</sup>Las Últimas Noticias, 15 de febrero de 1956, p. 4.

<sup>21</sup>Las Últimas Noticias, 15 de febrero de 1956, p. 3.

Pero es fácil advertir los motivos de esta actitud. No hay disciplina visible en Ferrocarriles del Estado. Todo es desorden y anarquía”<sup>22</sup>

Esta noticia claramente afirma la desconexión que tenía Ferrocarriles del Estado con la seguridad y la modernidad necesaria para brindar un mejor servicio a los consumidores, demostrando que la propia empresa -aún con la orden del presidente de la época Carlos Ibáñez del Campo- no respondió y no hizo el cambio debido. De haberse hecho el cambio de vagones de madera después del accidente de San Bernardo, quizás el accidente de Cerrillos no tendría tantos fallecidos y heridos, la historia de la misma sería diferente.

Los archivos periodísticos analizados nos permiten tener una línea cronológica de los acontecimientos ocurridos en el accidente de San Bernardo y que nos da el paso tomar los testimonios de 4 personas que fueron testigos oculares, vivieron el accidente o fueron familiares de víctimas del accidente o de los propios medios de comunicación que se hicieron cargo de informar el choque de los ferrocarriles e inclusive, “escandalizar” los hechos ocurridos alrededor del choque.

---

<sup>22</sup> Las Últimas Noticias, 15 de febrero de 1956, p. 3.

### **Capítulo 3: Accidente de San Bernardo: Un antes y un después**

Con la información recopilada en el capítulo 2 sobre el análisis de documentos periodísticos podemos dar paso al análisis de testimonios desde su versión del accidente ferroviario y vivencias de estos con el objetivo de tener una visión de estos testigos sobre el actuar de los medios de comunicación o los acontecimientos que se desarrollan después del accidente ferroviario, inclusive, mencionando el accidente ferroviario del 15 de febrero de 1956 en Cerrillos.

Las entrevistas se desarrollarán a base de cuatro preguntas; la primera pregunta es sobre la cronología del accidente ferroviario, esta pregunta tiene el objetivo de abrir el diálogo y señala donde o que estaban haciendo aquel día del accidente, demostrando que desde distintos puntos geográficos el accidente se vivió si o si, aunque con historias totalmente diferentes; la segunda pregunta se relaciona en cómo se desarrolló la noticia del accidente dentro del círculo familiar de cada testimonio, lo que nos enriquecerá la historia del accidente y las opiniones que se escuchaban sobre el accidente en sus hogares con respecto a los medios de comunicación y la presentación de las noticias desde los medios periodísticos junto con las fotografías tomadas después del accidente; la tercera pregunta será sobre las consecuencias que trajo el accidente a la población de San Bernardo y su día a día, observando como cada testimonio ve el desarrollo de la noticia y las implicancias que trajo en la vida cotidiana de estas personas y la cuarta pregunta es sobre el impacto que tuvieron los trabajadores de los ferrocarriles y la empresa con el accidente, como los testimonios eran menores de edad, los relatos de cada uno se pueden basar en lo que escucharon u observaron en aquel entonces, sea en su ambiente familiar o en los amigos de la propia familia.

Este capítulo se dividirá en dos apartados, de dos entrevistas cada una. El primer apartado es sobre la entrevista de Enrique Valdivia -hijo menor del jefe de la Estación San Bernardo en 1955 cuando ocurrió el accidente- y Adriana Arenas, quien es la esposa de don Enrique brindándonos una visión alejada como “San Bernardina”, no como familiar de algún acusado, sino más bien como testigo de lo sucedido, todo observando desde la visión infantil de los testimonios; el segundo apartado es sobre la entrevista a Oscar Rojas y Nelson Venegas que

se hizo con el fin de tomar sus testimonios del accidente ferroviario, Oscar Rojas era un niño de 3 años cuando ocurrió el accidente y tuvo un familiar que aparece en las listas de heridos del accidente ferroviario, lo que nos puede brindar una visión infantil y cercana sobre la historia de aquel familiar herido en el accidente ferroviario, cabe destacar que comparto parentesco familiar con Oscar Rojas, lo que le da un valor personal e histórica hacia mi persona; por otra parte, Nelson Venegas tenía 11 años cuando ocurrió el accidente ferroviario y vivió en la Población Balmaceda -que se encontraba cerca de la Estación- y tuvo conocidos implicados en los sucesos del accidente ferroviario.

Es importante destacar que el accidente ocurrió hace 69 años, por lo que los testimonios eran menores de edad -en su mayoría niños menores de 10 años- y dan una visión de ser testigo del actuar de los adultos durante y después de la noticia del accidente ferroviario.

### **1. Testimonio de Enrique Valdivia y Adriana Arenas.**

Don Enrique Valdivia y Adriana Arenas son un matrimonio San Bernardino que vivieron el accidente ferroviario de 1955 de formas diferentes, sea por el espacio geográfico en el que se encontraban sus familias o la cercanía que podían tener a los acontecimientos.

La primera pregunta abre el diálogo sobre el accidente y que hacían ese domingo, comenzando con la historia personal de Enrique donde era un niño de 2 años que fue protegido por su familia al ser su padre el implicado en el accidente ferroviario para después dar su versión de los hechos -que coincide en su mayoría con los archivos periodísticos analizados en el capítulo 1 de esta investigación-.

Al seguir creando un relato del accidente, don Enrique menciona que siempre buscó información del accidente con el fin de limpiar el nombre de su padre, quien en aquel entonces fue acusado de ser uno de los culpables del accidente ferroviario de la Estación San Bernardo en 1955, es por ello que el testimonio de don Enrique es enriquecedor para esta investigación, demostrando tener recuerdos vivos y archivos periodísticos en su dominio -es importante mencionar que en su mayoría de la entrevista Enrique y Adriana estaban viendo los archivos noticiosos e imágenes del accidente, lo que ayuda a un más en su memoria e historia oral sobre el accidente-.

Por otro lado, podemos hablar sobre el testimonio de Adriana con respecto al accidente, nuevamente los testimonios coinciden, sin embargo, el lugar geográfico define mucho como vivieron el accidente, a continuación, citaremos los testimonios de ambos hablando del accidente y como cada uno de ellos se encontraba en un lugar diferente, comenzando con Enrique y después Adriana:

“Yo en esa época era un niño, tenía dos años y algo más, lo que más recuerdo, a la familia nuestra, a los menores, no digo que nos escondieron, nos protegieron de todas las circunstancias que estaban ocurriendo en la cercanía de nuestra casa, la casa nuestra estaba al lado de la Estación, era la casa del jefe de Estación -Raúl Valdivia-, que ahora no existe, ahora es un sitio baldío”<sup>23</sup>

“Lo que yo solo recuerdo es que eh... era un día domingo, de feria y -recordar- decir a mi mamá que había un accidente muy grande en la estación, pero jamás pude conocer la envergadura de lo sucedido, pues, era muy pequeña y mi madre no nos llevó a mirar y ninguna cosa, ella evitaba esas cosas, entonces no tuve mayor información de lo que allí habría pasado, solo eso, oídas, que hubo un accidente muy grande en la Estación”<sup>24</sup>

Estos testimonios y palabras afirman que el accidente se vivió de forma diferente dependiendo la localización social en el que se encontraba cada uno, por un lado, Enrique se encontraba en su domicilio muy cerca de la Estación, mientras que Adriana se encontraba en una feria libre con su madre, dando a entender que ella se enteró del accidente desde la misma población. Dentro del testimonio de Enrique, este señala el colapso de una reja -que se informa en los periódicos de la época y se menciona en el análisis de documentos del capítulo 2 de esta investigación- lo que será de mucha importancia, porque en otro testimonio que será presentado en este capítulo nombra este suceso dentro del accidente desde la cercanía; Don Enrique relata este suceso:

“En un recuento preliminar, según lo que he leído, eran 40 víctimas, anteriormente fallecieron una o dos personas, no recuerdo bien porque se cayó un muro... De contención que estaba,

---

<sup>23</sup> Entrevista a Don Enrique Valdivia, minuto 00:46.

<sup>24</sup> Entrevista a Doña Adriana Arenas, minuto 06:13.

o sea, no era un muro de contención, era una reja que cedió ante la multitud que quería tener noticias sobre el deudo y los posibles parientes que estuvieran involucrados”<sup>25</sup>

Al seguir creando un relato del accidente, don Enrique menciona que siempre buscó información del accidente con el fin de limpiar el nombre de su padre, quien en aquel entonces fue acusado de ser uno de los culpables del accidente ferroviario de la Estación San Bernardo en 1955, es por ello que el testimonio de don Enrique es enriquecedor para esta investigación, demostrando tener recuerdos vivos y archivos periodísticos en su dominio -es importante mencionar que en su mayoría de la entrevista Enrique y Adriana estaban viendo los archivos noticiosos e imágenes del accidente, lo que ayuda a un más en su memoria e historia oral sobre el accidente-.

Siguiendo la entrevista se les pregunta sobre las repercusiones del accidente ferroviario visto desde los medios de comunicación, Enrique Valdivia siempre señala que los medios de comunicación apuntaron como culpables a los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado: al maquinista, al jefe de estación y los trabajadores de las locomotoras afectadas. Entre la información dada por su testimonio, señala como los medios de comunicación apuntaron a su padre Raúl Valdivia -jefe de la Estación San Bernardo- como culpable del accidente:

“Esto tiene que ver con los medios de comunicación, los medios de la época, habían periódicos que eran bastante morbosos (...) que pre juiciaban antes de, lo que diríamos las terminaciones penales, jurídicas, u oficiales encargados de estos asuntos determinarían el fallo concluyente, ellos emitían su juicio, condenaban a priori a las personas, en este caso le correspondió a mi padre, que era el jefe de la Estación que los medios prácticamente lo lincharon, de hecho aparece textualmente en uno de los artículos que dice que la gente quería linchar al jefe de Estación, diciendo que él era el culpable de esta tragedia tan grande con tantas víctimas (...) involucraron a todos los funcionarios responsables que estaban en este tiempo actuando en la Estación de San Bernardo”<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Entrevista a Don Enrique Valdivia, minuto 03:19.

<sup>26</sup> Entrevista a Don Enrique Valdivia, minuto 04:00

Por otro lado, nos encontramos con la mirada de Adriana frente a las imágenes y noticias que informaban los medios respecto al accidente ferroviario, con la diferencia que Adriana no tuvo familiares que fueran víctimas del accidente o que estuvieran implicados en este suceso, lo que nos da una mirada más de “espectador” -e infantil- y no de una vivencia en primera o segunda persona como Enrique.

“A pesar que leíamos y compraban los periódicos seguramente ellos -refiriéndose a sus hermanos mayores y padres- lo ocultaron, entonces no vi la crudeza del accidente como lo pude haber vivido mucha gente, que después con el tiempo supe, incluso visto afectada gente que fue a puro curiosar al sector y que cayó un murallón. Lo he venido a saber ahora con el tiempo, con lo que cuenta Enrique”<sup>27</sup>.

Claramente esta parte de la entrevista señala que los medios de comunicación no tuvieron cuidado alguno con las fotografías o los enunciados por el actuar de la familia de Adriana y los recuerdo que tiene Enrique sobre el linchamiento a su padre después del accidente. Los medios de comunicación utilizaron fotos crudas de personas fallecidas y heridas -sin importar la edad- con tal de tener la atención del público respecto al accidente. Señalando las consecuencias del accidente en la población tenemos miradas similares en ambos testimonios, a continuación, se señalará la visión de cada uno para después dar paso a un análisis de ambos, señalando coincidencias y diferencias de cada uno.

“A nosotros nos pasó que no fuimos tan cercanos al accidente y el día lunes seguía, normal, si no salía con mi mamá no sabía lo que había pasado, a mi mamá y a mis tías no las veía comentar sobre el accidente”<sup>28</sup>

“Yo recuerdo que no podíamos salir de la casa (...) la casa nuestra estaba al lado de la estación, a pasos, de donde vivía y trabajaba el jefe de la Estación (...) aunque meses después lo veía reflejado en mi padre más que nada, que lo vi muy tosco y muy introvertido, jamás se quiso referir al tema y como consecuencia de eso, no sé si fue consecuencia del accidente o consecuencia de su estado emocional a él lo trasladan después, mi padre estuvo de jefe en varias Estaciones, antes y después, hasta que jubiló, hasta que lo destinaron a Curicó jubiló, hasta el año 1958, y seguramente por

---

<sup>27</sup> Entrevista a Adriana Arenas, minuto 07:46.

<sup>28</sup> Entrevista a Adriana Arenas, minuto 08:40.

su inestabilidad emocional fue trasladado, debió ser un impacto muy grande que le tocó vivir, en vivir la tragedia y verse culpado, no por la ley, sino por los medios de comunicación”<sup>29</sup>.

Si analizamos ambos relatos, se habla de una búsqueda de normalidad e incluso, la búsqueda de no comentarlo por la crudeza de este, aunque en el caso de Enrique el accidente trajo diferentes consecuencias a su domicilio, sea por los títulos que tenían los artículos apuntando a su padre o también el actuar de las personas a la hora de buscar un culpable, que al comienzo se le apuntó a Raúl Valdivia, con ello podemos dimensionar dos aristas muy diferentes entre sí, la primera es la divulgación y la construcción de la opinión pública donde las personas hablan de la noticia informándose desde otras personas y los medios de comunicación, creando un relato con diferentes miradas y perspectivas, por otro lado y al contrario, el no hablar de una noticia tan fuerte como lo fue el accidente ferroviario demuestra la crudeza y el morbo que pudo provocar en la población -como pudo afectar de forma diferente en los hogares de Enrique y Adriana-.

Por último, dentro de la entrevista se le preguntó a cada uno si el accidente trajo repercusiones a los trabajadores ferroviarios y a la Empresa de Ferrocarriles de Estado, se debe tener en consideración que en aquellos años los entrevistados eran menores de edad, por lo que toda la información señalada es rescatada cuando son adultos o fueron informándose con los años a mayor detalle:

“Yo no sé si Ferrocarriles asumió, digamos, no se quien asumía la defensa de las personas que se veían afectados como victimarios, ¿Quién la asumiría? No sé si existiría sindicatos u asociaciones que velaran por los trabajadores que se vieron afectados en situaciones similares (...) todavía ferrocarriles sigue siendo una empresa del estado, en esa época, por otro lado, siempre se sabía que podrían existir choques de trenes, aunque no deberían haber choques de trenes, o sea, teóricamente, cualquier choque de tren se apunta al factor humano (...) debió afectar a la confianza, la conectividad y la vida de los mismos trabajadores, si ocurre este choque ¿en quién confía uno?”<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup> Entrevista a Enrique Valdivia, minuto 10:23.

<sup>30</sup> Entrevista a Adriana Arenas, minuto 29:54.

“En parte del reportaje aparece la Federación Santiago Watt que era una organización sindical adscrita a ferrocarriles refuto un poco los dichos de mi papá en términos de la alteración del sistema de señales que había sido alterado, o sea, ¿para qué? Eso yo no me lo explico, o sea como que fue posterior, a posteriori que habían alterado la señal y que estaban las luces prendidas cuando no estaban prendidas. La Federación emitió esa declaración y culpo directamente al movilizador y al jefe de estación<sup>31</sup>.

Tomando ambas respuestas de los testimonios, podemos ver las consecuencias en la vida diaria y dentro de los mismos trabajadores, inclusive, podemos retomar el análisis a los periódicos donde diferentes Ingenieros de la Empresa de Ferrocarriles del Estado donde apuntan a la Empresa por la falta de modernidad y la crisis interna que estaba viviendo la misma, por lo que nos podemos hacer la siguiente pregunta: ¿La precaria tecnología de la Empresa de Ferrocarriles del Estado fue el punto de partida del accidente y dio paso las críticas por su falta de cuidado en infraestructura? Claramente, hasta se puede tomar lo escrito en el Marco Teórico de esta investigación donde se señala una cita de Nicolás Casullo explicando que la modernidad viene a base del dolor y el sufrimiento.

Respecto al testimonio de este apartado de Enrique Valdivia, la Federación de Santiago Watt apuntó al actuar de su padre -jefe de Estación Raúl Valdivia- y dio su “opinión” respecto a los sucesos que afectaban a los propios trabajadores, esto lo podemos observar en el análisis de documentos del Capítulo 2 de esta investigación, haciendo nuevamente alusión a la búsqueda de culpables, creando un ambiente de desamparo para el maquinista y al jefe de Estación, lo que nos hace formular la siguiente pregunta: ¿En quién confía el trabajador si la Federación Santiago Watt apunta al precario sistema y a los propios trabajadores de aquel entonces, mientras que la Empresa de Ferrocarriles del Estado apunta a los trabajadores como culpables y causantes del propio accidente?

La pregunta nos abre un debate que lo podemos llevar a la actualidad donde puede ocurrir un accidente y se crea una “bomba de humo” a la hora de buscar culpables y siempre se apunta al otro demostrando una falta de autocrítica e inclusive, empatía.

---

<sup>31</sup> Entrevista a Enrique Valdivia, minuto 24:39.

Esta entrevista nos da una visión cercana del accidente y al mismo tiempo, nos da la visión de una víctima de los medios de comunicación y el escrutinio en el que se vio implicado por la falta de ética y humanidad a la hora de informar un acontecimiento tan importante como el choque de los ferrocarriles que quedó en la memoria de los San Bernardinos.

## **2. Testimonio de Oscar Rojas y Nelson Venegas.**

La segunda entrevista se hará a dos amigos cercanos, Oscar y Nelson, que vivieron el accidente de forma diferente, por un lado, Oscar era un niño cuando fue el accidente ferroviario y su testimonio es de importancia en esta investigación porque la hermana de su abuelo Ana Olea Rubio, fue víctima del accidente y herida de gravedad del mismo, por otro lado, Nelson era un niño de 11 años que vivía cerca de la Estación San Bernardo y que escuchó el accidente y fue testigo cercano del colapso del muro que se encontraba en la Estación San Bernardo -hecho mencionado en el capítulo 2 y relatado por Enrique- y su compañero de clases fue una de las víctimas del colapso de este muro a causa de la gran cantidad de personas que trepaban los muros y rejas para ver la devastación del accidente ferroviario.

En primera instancia, Oscar explica cómo recuerda el accidente desde una mirada infantil -tenía 4 años en aquel entonces- por lo que las preguntas relacionadas a las consecuencias de la población San Bernardina desde el accidente y el impacto que trajo a los trabajadores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado no serán respondidas como tal, por lo que se tomará su testimonio y recuerdo señalando a su familiar que fue víctima del accidente:

“Yo tenía casi 4 años y ese día íbamos a viajar en ese tren que estaba parado en la estación, la mecánica de los trenes en ese momento es que venía un tren muy temprano, que traía dos carros, los dejaba en Pelequén para el Ramal de Las Cabras y tenía que darle la pasada a un tren rápido que había, habitualmente el tren que llevaba los carros para el Ramal se detenía en San Bernardo, esperaba que pasara el tren rápido por la otra línea y después seguían ellos por detrás, y ese día ocurrió que había neblina y la persona que tenía que hacer el cambio no lo hizo a tiempo, mover las palancas para mover la vía y estaba el tren esperando que el que pasara el otro cuando de repente lo ven muy rápido y todo el mundo dice que el tren ya va a pasar, hasta que el tren choca y destruye un carro y medio. Entonces la tía mía, hermana de

mi abuelo que iba en ese tren resultó herida con una plancha de lata de la puerta de un baño, la agarro aquí -señalando su frente- levantando todo el cuero cabelludo hacia atrás, todo esto, le quedó la piel conectada solamente en la nuca, entonces la recogieron y la dejaron entre los muertos porque tenía toda su carita cubierta de sangre, 10:30, 11:00 o 12:30 del día una persona andaba revisando los muertos para ver si encontraba un pariente, la vio moverse y la escucho quejarse y llamo inmediatamente a las enfermeras que había cerca para revisarla y la llevaron al Hospital Parroquial de San Bernardo y después la trasladaron al Hospital Barros Luco, y al Barros Luco la fuimos a ver mi abuelo y yo, mi abuelo y mi abuela fueron a verla porque eran los parientes directos siendo mi abuelo su hermano y allí la encontré yo, recuerdo haber pasado a verla con la cabeza totalmente envuelta en vendas y después pasaron los años y siempre conversábamos en tema y ella mostraba sus cicatrices y le quedó como si tuviera una corona en su frente, mostraba como tenía los puntos para allá y para acá, entonces realmente el estruendo fue muy grande, nosotros habíamos desistido de viajar en ese tren porque yo estaba muy resfriado, así que íbamos a tomar el tren más tarde que nos dejara en Pelequén y después tomábamos algún auto que nos llevara a Peumo, pero la vida es así.

Recuerdo haber visto a una monjita subirse a la reja gritando los nombres de las personas heridas o muertas y había una bodega en la estación y ahí tenían un montón de cuerpos botados, aislados, no sé cuánta gente falleció, pero había un montón de maletas e incluso, entremedio de las maletas habían coronas de flores que las llevaban los parientes de mi abuelo para el funeral del primo de mi abuelo que había fallecido en Peumo, entonces fue por todo lo que sabíamos uno de los accidentes más graves que han habido y todo el mundo lo indicaba así, como negligencia humana y no del maquinista, si no del jefe de la estación”<sup>32</sup>.

Si analizamos el testimonio de Oscar Rojas su visión es desde la infancia y la observación del actuar de los adultos “encargados” de aquel entonces, esto lo vemos en como su abuelo lo lleva al Hospital a ver a su tía, el recuerdo de ver a su tía con las vendas y como ellos apuntaban como culpable al jefe de estación, haciendo alusión al actuar de los medios de

---

<sup>32</sup> Entrevista a Oscar Rojas, minuto 08:30.

comunicación buscando un culpable para este trágico accidente. Las palabras de Oscar reflejan la crudeza de lo sucedido con el simple hecho de recordar las cicatrices de su tía abuela Ana Olea Rubio, los detalles de los trenes, el recuerdo de observar los cuerpos apilados o el actuar de los trabajadores de la salud -o las monjas que eran parte importante del Hospital Parroquial-.

En el testimonio mencionado responde a la pregunta del rol de los medios de comunicación donde señala que en aquel momento las personas hablaban y señalaban al padre de Enrique Valdivia. Estas dos entrevistas nos brindan las dos caras de los medios de comunicación, por un lado, las víctimas de los medios de comunicación -Don Enrique y su familia- y, por otro lado, el emisor y lector que se informa desde los medios de comunicación creando así un “veredicto” de lo sucedido.

Por otro lado, podemos dar paso a la versión de Nelson Venegas para la cronología del accidente ferroviario, quien era mucho mayor en aquel entonces -tenía 11 años- y tiene un recuerdo más lúcido de lo ocurrido señalando lo ocurrido posteriormente al accidente y el rol que tomaron los medios de comunicación con el accidente:

“En el año 1955 tenía once años y ocurre que ese día domingo con mi primo hermano mucho mayor nos habían mandado a Santiago a buscar una radio, porque en la tarde había un festejo en la casa, nosotros vivíamos al otro lado de la línea, en la Población Balmaceda, es decir pasábamos todos los días por el sector y por las barreras de la estación. Veníamos de vuelta, habíamos cruzado ya la línea férrea, específicamente llegando a La Barraca Fernández que había en esos años, había neblina, eso me acuerdo, cuando nos bajamos de la micro que venía de Santiago que pasaba por Barros Arana, caminamos por la calle Barros Arana hasta Portales, había neblina, íbamos caminando cuando se siente un estruendo que yo todavía lo recuerdo, fue una explosión, una cosa terrible, mi primo mayor me dice "no te muevas, no te muevas" me pasó la radio y se devolvió a mirar la línea del tren mirando hacia el norte y me dijo "ándate a la casa, después te cuento" y yo le dije "no, yo quiero ver" y después él me respondió “¡no, no, no, tú te vas a la casa!”, él fue corriendo al sector de la estación y uno como cabro curioso, desobediente, yo también, con la radio en la mano, un adulto me dice "no se puede pasar" y yo miraba, y en ese momento, como arte de

magia, se empieza a levantar la neblina y allí el espectáculo que era grotesco, y de sur a norte se ve una trompa de fierro que después supe que era la máquina que había embestido a la máquina que estaba detenida y salía mucho vapor, y mucha gente corriendo por la calle Baquedano porque por esa calle había una reja que estaba apoyada por un pilar y ahí trepaban para tener mejor vista del suceso, entonces cuando me sacaron de allá fui a la casa, llegué a la casa de mi abuelita y contarle que mi primo se quedó allá para ver una tragedia muy grande (...) fue impactante, lo recuerdo muy bien, me quedó por mucho tiempo ese ruido que era lo que más se pudo escuchar"<sup>33</sup>.

Al tomar el testimonio de Nelson Venegas observamos que la lucidez de los recuerdos es clave al hablar del accidente, también como la vida cotidiana se vio afectada por el estruendo y las consecuencias que trajo el accidente a la población -y a las familias de los heridos-, dando aún más importancia a los recuerdos que dejó en la memoria de Oscar y Nelson que hasta el día de hoy, después de 69 años del accidente aún lo recuerdan.

Don Nelson menciona la noticia que se analizó y señaló en el capítulo dos sobre el colapso de una reja, donde uno de sus compañeros de clase fue víctima de la caída de esta reja, lo que también incentiva la memoria del accidente teniendo un conocido que fue víctima de las consecuencias del choque de los trenes<sup>34</sup>.

Si hablamos de los efectos que tuvieron los medios de comunicación donde señalan en accidente incluyendo sus imágenes, podemos asociarlo con el testimonio de Enrique Valdivia y la visión de Nelson Venegas que veremos a continuación:

“Yo recuerdo haber conversado con personas que trabajaban en la Maestranza y vivían en la población Balmaceda donde vivíamos nosotros con mi abuela, todos eran obreros de la Maestranza, por lo tanto el vínculo era directo y obviamente también el maquinista que chocó era compañero de ellos, la persona que estaba en la estación era funcionario de Empresa de Ferrocarriles del Estado y la opinión y la información que se pudo lograr después en los recuerdos que hacían los bomberos apenas se produjo el accidente bomberos partió y en ese tiempo había primera, segunda y tercera compañía solamente, no había más. Y cuando llegaron los bomberos a cerrar hubo

---

<sup>33</sup> Entrevista a Nelson Venegas, minuto 04:05.

<sup>34</sup> Entrevista a Nelson Venegas, minuto 15:00

gente que no fue capaz de actuar, era tal el impacto de ver tanto destrozo humano que no pudieron, así que los sacaron desmayados o los mandaron para la casa, entonces claro, los mayores y los que estaban más preparados pudieron quedarse y aún muchos de los bomberos de esos años que acudieron a llamado eran Obreros de la Maestranza, así que, el impacto y el comentario entre la gente que había y vivía cerca, las familias que vivían cerca, fue un tema que circuló por muchos años, la preocupación, dolor, inquietud<sup>35</sup>.

La observación que hace Nelson sobre el accidente es acertada, se puede ver comprobar tomando el análisis que se hizo a los medios de comunicación y como estos hicieron un seguimiento de los hechos ocurridos en el accidente por la importancia que tuvo a nivel nacional, también señalar nuevamente la crudeza y la destrucción que dejó el choque de ferrocarriles que los mismos Bomberos se vieron afectados por la magnitud del accidente, dejando nuevamente en evidencia que el accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 en San Bernardo quedó en la memoria colectiva. Tomando también el impacto que pudo tener en los mismos trabajadores de Ferrocarriles del Estado donde vieron a sus compañeros siendo culpados por asesinato o siendo apuntados como culpables del accidente ferroviario, donde podemos abrir la siguiente pregunta: ¿Qué habrán sentido los trabajadores de la Empresa del Estado al ver sus compañeros siendo apuntados como culpables y, al mismo tiempo, como a la empresa que trabaja es duramente criticada?

Entre las conversaciones de las consecuencias del accidente de San Bernardo apuntado como “negligencia humana” se hace mención del accidente ferroviario de 1956 ocurrido en Cerrillos -mencionada anteriormente en el capítulo 2- no como una consecuencia directa del accidente ferroviario, sino también la comparación que se hizo en la época de ambas tragedias.

“Me acuerdo del accidente de Cerrillos que fue muy parecido al de San Bernardo, fue lo mismo, había un tren detenido, otro que iba sin detención y se produjo un accidente gravísimo, no recuerdo si hubo menos fallecidos que el accidente de San Bernardo, efectivamente, había transcurrido un año del accidente de San Bernardo y Empresa de Ferrocarriles del Estado debía cambiar los vagones de madera de tercera clase, yo

---

<sup>35</sup> Entrevista a Nelson Venegas, minuto 25:06

habría dejado primera y segunda que eran carros más sólidos y más firmes, que podían resistir un impacto y haber evitado tanta muerte, pero eso no ocurrió (...) hubo una postura muy irresponsable de la empresa en esos años en que no tomo las medidas de decir "ojalá no vuelva a ocurrir esto, pero estos carros no pueden seguir transportando personas"<sup>36</sup>.

Considerando el accidente de San Bernardo y comparando -como bien lo relata Nelson Venegas- con el accidente de Cerrillos claramente tienen en común tres cosas: 1) Los carros de madera, 2) el choque de ferrocarriles en una Estación y 3) la falta de comunicación entre Estaciones y dentro de la misma Empresa de Ferrocarriles del Estado. Esta comparación resulta útil para hacer un análisis de los hechos históricos y un ejemplo claro de lo que es la historia: "La historia no es la misma, pero rima", donde los acontecimientos pueden ser similares pero los contextos pueden variar, en este caso el factor común fue la negligencia de la Empresa de Ferrocarriles del Estado con la nula búsqueda de seguridad y modernidad para sí misma.

Las entrevistas se unen para crear distintas ramas de este accidente demostrando que sin importar su vida cotidiana o espacio geográfico donde se encontraban en esos años, el accidente dejó secuelas y marcó la memoria colectiva de los San Bernardinos que se mantiene en aquellos que fueron testigos oculares o las nuevas generaciones de aquellas familias que tuvieron víctimas o implicados en el accidente en la Estación San Bernardo.

---

<sup>36</sup> Entrevista a Nelson Venegas, minuto 27:06.

## Conclusiones

La investigación se situó desde 1955 a 1956 investigando el accidente ferroviario de San Bernardo y sus consecuencias, sea humanas, materiales y sociales. Observando como hecho puntual el choque de los ferrocarriles para después dar paso a una construcción de una historia y “escenario”, siempre desde la mirada del accidente, demostrando un trabajo de microhistoria y desarrollo de los medios de comunicación desde este hecho y construcción de una opinión pública que pudo afectar a la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

La investigación siempre fue desde el análisis de los medios de comunicación señalando las opiniones escritas de las personas que formaron parte de la cronología de este accidente, por ejemplo: La opinión de ingenieros, la opinión de la población, entrevistas a las personas implicadas en el accidente y la construcción de un relato a base del accidente ferroviario. Desde estas aristas la investigación cumplió con entregar los datos y análisis desde los medios de comunicación a la hora de crear una opinión pública sobre el accidente y su perspectiva del accionar de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Dentro del estudio se escribió y analizó la inserción del medio de transporte ferroviario en Chile –como Historia del Ferrocarril en Chile- para después dar pie a la llegada de la línea férrea y desarrollo de esta industria transportista en la comuna de San Bernardo –donde se desarrolla el accidente y la investigación- lo cual entregó una base para saber porque es tan importante este accidente y porque afectó tanto a la población y al país. Para dar paso a lo que fue el accidente como hecho histórico se hizo un análisis y “cronología” del accidente desde los medios de comunicación para observar como estos tomaron el choque de ferrocarriles para transmitir esta información a la población, incluyendo las decisiones técnicas y humanas que pudo tomar la Empresa de Ferrocarriles del Estado después del accidente de 1956 –en el accidente de 1955 se da la orden de cambiar la infraestructura del transporte, pero este no se lleva a cabo-. Teniendo esta información se hicieron entrevistas a personas que fueron testigos del accidente ferroviario y que tenían una opinión personal y pública –que fue construida desde la información dada por los medios de comunicación- considerando donde se encontraban geográficamente y si tenían familiares que fueron víctimas del accidente de la Estación San Bernardo, o más bien, víctimas de escrutinio por los medios de comunicación.

Es de suma importancia recalcar que después del análisis de documentos noticiosos se tomaron las entrevistas y se entrelazaron los relatos de los testimonios con la “historia oficial” dada por los medios de comunicación de aquel entonces, esto se hizo con el objetivo de construir un relato general histórico con diferentes aristas, es decir, un relato desde los medios de comunicación y un relato desde los testimonios tomados en esta investigación.

Si mencionamos los hallazgos de esta investigación es importante mencionar cuando se encontró el nombre de Ana Olea Rubio -tía abuela de Oscar Rojas, uno de los entrevistados- en los archivos periodísticos, lo que le dio a este hallazgo un valor sentimental y familiar a la investigación, donde la misma tomó más importancia, sobretodo la búsqueda de más vestigios que señalaban a Ana Olea Rubio y su historia dentro del accidente ferroviario. Un segundo hallazgo fue al momento de hacer el estudio y análisis de la Historia de San Bernardo, destacando la historia precolombina, historia colonial, historia del siglo XIX y la actualidad -llegando a la década de 1950 por la fecha tomada para la investigación-, demostrando que el mismo territorio que conforma la ciudad de San Bernardo tiene muchas historias escondidas que son necesarias llevar a la investigación para el aporte de historia local y, al mismo tiempo, el reconocimiento y redescubrimiento del espacio que se habita y camino a diario. Un tercer hallazgo fue la reconstrucción de la “cronología” que tuvo el accidente ferroviario desde los archivos periodísticos hasta los testimonios, demostrando nuevamente, un desarrollo de una historia local y una microhistoria donde la población y los medios de comunicación giran en torno al accidente y ambos se desarrollan formando una opinión y “sub líneas temporales” que se unen con el impacto de los ferrocarriles, es decir, independientemente del desarrollo de la vida cotidiana de los testimonios tienen en común el impacto de los ferrocarriles. Un cuarto hallazgo fue el descubrimiento –en medio de la investigación y análisis de documentos periodísticos- del accidente de Cerrillos en 1956 que era similar al accidente de la Estación San Bernardo en sus características y acontecimientos que eran parte de este hecho, lo que llevó a mencionarlo en esta investigación para sustentar la falta de modernidad en los vagones de pasajeros que eran de material ligero –de madera-.

La investigación evidenció la falta de campo de estudio de estas aristas, es decir, falta un campo de estudio que observe un hecho histórico local y puntual tomando la información dada por los medios de comunicación y los testimonios orales que pueden permitir un estudio

más profundo de un hecho histórico en una localidad específica, se es necesario desarrollar el campo de investigación en la historia local en la comuna de San Bernardo desde una perspectiva crítica e histórica e inclusive, desde los relatos orales.

## Bibliografía

- Ahumada, D. (2019). “La contratación de la misión Klein-Saks por Chile (1955): El papel de Estados Unidos y los organismos financieros internacionales”. *Sciello*. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-56052019000200025](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-56052019000200025)
- Angerstein, D., & Thompson, I. (1997). “*Historia del ferrocarril en Chile*”. Santiago: Centro de investigaciones Diego Barros Arana.
- Aruguete, N. (2009). “Estableciendo la agenda. Los orígenes y la evolución de la teoría de la agenda setting”. *Ecos de la comunicación*, <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/estableciendo-la-agenda.pdf>
- Aruguete, N. (2017). “Agenda setting y framing: Un debate teórico inconcluso” (Argentina, Universidad Nacional de Quilmes).
- Aylwin, M., Bascuñán, C., Correa, S., Gazmuri, C., Serrano, S., & Tagle, M. (1990). “*Chile en el siglo XX*”. Editorial Planeta.
- Barria, J. (1967). “*Chile en el siglo XX*”. Instituto Latinoamericano de Relaciones Internacionales, Centro Chileno.
- Berman, M. (1985). “Brindis por la modernidad”.
- Besoain, R. (2023). “*Historia de la ciudad de San Bernardo*”. Marciano ediciones.
- Biblioteca del Congreso Nacional, Ley 5.839. [Ley de Defensa de la Democracia], [Artículo 39], Obtenido de: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1036719>
- Biblioteca del Congreso Nacional, Ley 12.957. [Ley de Seguridad Interior del Estado] <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=27292>
- Biblioteca del Congreso Nacional, Ley 12.891. [Ley General de Elecciones], [Artículos 19 y 60], Obtenido de: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=253140>
- Biblioteca del Congreso Nacional, Ley 12.927 [Ley de Seguridad Interior del Estado], [Artículos 1 y 4], Obtenidos de: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=27292>

- Cáceres, M. (2001). “La comunicación y el modelo Lasswel, análisis de la vigencia de la aguja hipodérmica en tiempos actuales”. Universidad Politécnica Salesiana.
- Carrasco Garrido, E. [et al.]. (2008). “*Guía Patrimonial San Bernardo*” Universidad de los Andes.
- Casullo, N. (1998). “*Modernidad y cultura crítica*”. Editorial Paidós.
- De Fleur, M. L. & Ball-Rokeach, S. J. (1993). “*Teorías de la comunicación de masas*”. Editorial Paidós.
- Delgado, F. (2021). “Azares, avatares y paradojas de una estación intermedia de trenes en Chile. San Bernardo (1857-1955)”. ANID.
- Grassau, D. (2016). “El efecto de la agenda setting en la opinión pública: Recorrido teórico, vigencia y desafíos de la teoría”. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Guajardo, G. (2023). “Infraestructura ferroviaria y economía política de la reorganización del territorio en Chile, 1850-1930” *Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria IX Congreso de Historia Ferroviaria*, Mataró, 25-26-27 de octubre 2023.
- Guajardo, G. (2007). “*Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*”. Colección de historia ferroviaria. Universidad Nacional Autónoma de México.
- “Historia – EFE Trenes de Chile”, EFE Trenes de Chile – menor tiempo de viaje con más y mejor calidad de vida, consultado el 16 de noviembre de 2024.  
<https://www.efe.cl/corporativo/historia/>.
- López-Escobar, E. & Llamas, J. P. (1996). “Agenda setting: investigaciones sobre el primer y el segundo nivel”. *Comunicación y sociedad*, Volumen IX – Números 1 y 2, 9-15.
- Lowy, M. (s/f) “Barbarie y modernidad en el siglo XX”. Francia.
- Mardones, M. (2020). “Ferrofobia y ciudad: Técnicas políticas y opinión pública en la intervención urbana al ferrocarril de circunvalación, Santiago de Chile 1900-1937”. Universidad de Playa Ancha.
- Noelle-Neumann, E. (1993). “El espiral del silencio. La opinión pública y los efectos de los medios de comunicación” *Communication & society* 6.1-2: 9-28.
- Osorio, J. (2016). “Una modernidad radiofónica. Tecnología, sonido y comunicación en Chile a comienzos del siglo XX” *Palimpsesto* Vol. VI, N°9 (enero - junio, 2016): 15 – 26.

- Romero, M. (2015). “De “la llanura inmensa, pedregosa y desierta” a la “bella ciudad”. Un acercamiento a la historia de San Bernardo desde su poblamiento hasta 1920” *Engranajes de la Memoria*. Puesta de valor del patrimonio de la Maestranza Central de San Bernardo.
- Sandoval, M. & Aguilera, A. (2006). “Catálogo General del Museo Ferroviario. Santiago – Chile, Patrimonio Nacional”. Corporación Privada para la Divulgación de la ciencia y la Tecnología.
- Valdivia, V. & Pinto, J. (2018). “¿Populismo en Chile? De Ibáñez a Ibáñez, 1927-1958” *Travesía* Vol. 20, Nº 1, (enero - junio 2018): 79-93.
- Venegas Morales, N. 2022. “*San Bernardo en mis recuerdos*”. Marciano Ediciones.

## **Fuentes periodísticas**

- “El Clarín”: 1955.
- “La Tercera a la Hora”: 1955-1956.
- “Las Últimas Noticias”: 1955-1956.