

SANTIAGO WATT



N.º 217
Año XIX
1965



Nueva Ley elimina diferencias de obreros y empleados en previsión

Reajustadas las pensiones de montepiadas y jubilados.

Información enviada por el compañero diputado Luis Aguilera B.

En el Diario Oficial Nº 26.144 de 20 de mayo del año en curso, ha sido promulgada la Ley Nº 16.258 que crea la Comisión Revalorizadora de Pensiones para el personal de la Defensa Nacional y legisla además en favor de las montepiadas de los Ferrocarriles del Estado.

El Art. 24º fija una pensión de carácter obligatoria. La aplicación de este beneficio establecido en el Art. 63º de la Ley Nº 10.343, modificado por el Art. 18 de la Ley de Revalorización de Pensiones, permitirá otorgar a las pensionadas de la Empresa y Montepiadas de la Caja de Ferrocarriles afectas al Art. 10º de la Ley de Montepío, una pensión mínima de Eº 88 mensuales, des-

de el 20 de junio próximo. Actualmente perciben Eº 41 mensuales.

Las pensiones de orfandad serán en general de Eº 26 mensuales por hijo y regirán también desde el 20 de junio del presente año.

Los ferroviarios que jubilaron en calidad de obreros en la Empresa de los Ferrocarriles, gozarán de una pensión mínima de Eº 155 mensuales, a contar desde el próximo 20 de junio. (Perciben actualmente Eº 86).

El Art. 29º establece que las declaraciones juradas que puedan exigir para los efectos de obtener los beneficios de la Ley 15.386 estarán exentas del pago de impuestos fiscales y notariales.

El Art. 26º da derecho a tres representantes de los pensionados de las instituciones acogidas al Fondo Revalorizador de Pensiones, de una quina que presentará la Confederación de Pensionados y Montepiadas de Chile a S.E. el Presidente de la República.



JORNADAS DE 8 HORAS PARA
TODO EL PERSONAL DE
TRACCION...

—Y cumpliendo acuerdos, pedí relevo después de 16 horas de jornada. El sumario me suspendió hasta segunda orden y...

ENFRENTEMOS LA COMPETENCIA

Si hemos de hacer frente a la competencia caminera con reales posibilidades de éxito, tenemos dos caminos inmediatos: hacer uso de la autorización legal para salir a la carretera con camiones ferroviarios y buses de nuestra Empresa, o mejoramos el trazado, además de adquirir material adecuado a nuestra geografía ferroviaria, como son los modernos automotores para pasajeros, como el que ilustra nuestra portada, el que en 100 segundos adquiere una velocidad de crucero de 120 Km./h.

Vías tan accidentadas como la norte, y muchos sectores del resto de la Red Sur, no tendrían competencia, con vehículos como éstos, ya que a pesar de la sostenida y organizada campaña por hacer aparecer a nuestra Empresa como desorganizada y consecuentemente peligrosa por numerosos accidentes, la verdad nos dice que la seguridad ferroviaria es garantía para pasajeros y carga. Falta solamente una política frente a la competencia, ya que parece que todavía nos dirigirán como en los tiempos en que no había buenos caminos pavimentados, garantías para la renovación de vehículos, y presión del imperialismo automotriz para eliminar los caminos de hierro. En una política de competencia, Ferrocarriles del Estado tendría grandes oportunidades de absorber, aún más, pasajeros y carga, mejorando sus sistemas, con vehículos adecuados para desarrollar velocidades, exigencia del tiempo que vivimos. En lo referente a la carga, el ejemplo de

los ferrocarriles de otros países, especialmente europeos, nos dicen de la conveniencia de carros de menos tonelaje. Se encarece el costo del material por la mayor cantidad de válvulas para el freno y sus elementos, pero hay mejores expectativas de explotación, y menor desgaste de la instalación de vías y obras de arte (puentes). Otros aspectos inherentes a la explotación que aconsejan el equipo de menos tonelaje, también dicen relación con velocidades, al igual que en el caso de transportes de pasajeros con los automotores, que harían mucho más grande las posibilidades futuras de nuestra Empresa, y por ende, a los que laboramos en ella.

La consabida respuesta de "no hay plata", para enfrentar esta sostenida pregunta del porqué no se toman medidas para mejorar las condiciones de competencia, no tiene vigencia actual, ya que el interés futuro de los Ferrocarriles obliga a los ejecutivos, tanto gubernamentales como técnicos, a superar la carencia de fondos, como medida de responsabilidad ante el país que delega su representación, como ante los ferroviarios, parte importante de la comunidad, que entrega un trabajo eficiente en la medida de la actual política ferroviaria. Saben éstos que su esfuerzo no es productivo porque no cuentan con los medios materiales, pero tiene conciencia que se superaría toda esta desmedrada situación, si bien dirigidos, administrados con un criterio moderno de competencia por medio de la superación técnica, a mejores velocidades, con el confort que exige el tiempo que vivimos, con una verdadera aplicación científica de relaciones públicas (porcentaje a los funcionarios que acumulen carga), con la descentralización del sistema de movilización, adquisiciones, tarifas, etc., con una administración, decíamos, moderna, habría un espíritu de cooperación inteligente, por saberse bien empleado el esfuerzo entregado, asunto ahora no concurrente en un 100%. Razones, están en el pensamiento de todos los militantes de nuestra Federación, a quienes van dirigidas estas páginas.

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XIX — JUNIO DE 1965 N° 217

Administración:

COMPASIA 1933 — TELEFONO 85195 — SANTIAGO

Revista editada por la Federación Santiago Watt de maquinistas, fogoneros y aspirantes de los Ferrocarriles del Estado, Chile.

Dirección: ANSELMO RADRIGAN LOPEZ

Asesores: NELSON ITURRIETA CONTRERAS,

ARTURO ROJAS, LUIS SAZO MARIN,

JOSE DOMINGO PRADO

Corresponsales en toda la red.

EL CUARTO CONGRESO NACIONAL DE LA CUT

A fines de agosto se realizará en Santiago el 4º Congreso Nacional de la Central Unica de Trabajadores de Chile. Desde su Congreso constitucional, a la fecha, la CUT ha sido víctima de diferentes ataques de los sectores patronales y capitalistas se ha pretendido dividirla y se ha recurrido a todos los medios para quebrar su unidad, su disciplina y combatividad, objetivo que no han logrado ni lograrán jamás. Sin embargo este Congreso se realizará en momentos serios y dramáticos para el desarrollo de las luchas reivindicativas del sector laboral. Se está manifestando por parte de los sectores reaccionarios toda una ofensiva tendiente a dividir el movimiento sindical. La modificación al Código del Trabajo encierra precisamente estos peligros.

La clase obrera deberá estar alerta y sabrá desbaratar estas nuevas maniobras de sus enemigos de clase.

Por otra parte la situación económica de los que viven de un sueldo o salario se hace cada día más insostenible por este proceso violento de alzas que se ha venido produciendo a pesar de las declaraciones oficiales en relación a la "Guerra contra la inflación".

El movimiento sindical chileno demostrará una vez más su madurez y clara conciencia de su responsabilidad, en el sentido que serán los propios trabajadores junto a los sectores populares de nuestro pueblo, quienes deben dar la gran batalla y jugar el papel histórico de sacar a nuestro país del atraso y la miseria a que lo han sumido los sectores reaccionarios del capital nacional y extranjero.

Los trabajadores resistirán, como lo han venido haciendo, cualquier intento de división y responderán con la voluntad unánime de mantener la Central Unica y de perfeccionar su organización. Todo esto será posible por una cabal comprensión de la democracia interna, respetuosa de todos los derechos, pero firme sobre la base de las decisiones de mayoría.

En la Convocatoria al Cuarto Congreso se declara textualmente:

"Con legítimo orgullo podemos decir que la CUT ha mantenido en alto las banderas de la unidad, de la solidaridad y del combate. Ha estado permanentemente al frente de los trabajadores de la ciudad y del campo en la lucha por la defensa de los niveles de vida alcanzados, por el logro de nuevas reivindicaciones sociales y económicas, manteniendo en todo momento la firme decisión de conquistar cambios reales y profundos en la estructura económica, social y política del país.

Ha sido éste un período rico en grandes y pequeñas luchas de todo tipo y en las distintas batallas libradas, la CUT ha estado siempre atenta para orientar y dirigir a la clase trabajadora. Gracias al combate incesante de nuestro pueblo, muchos sectores de asalariados han obtenido efectivamente mejores condiciones de vida y de trabajo. Estas conquistas no han sido consecuencia de la generosidad patronal ni del Gobierno, sino que han sido el producto de la firme e irrevocable convicción sostenida siempre por la CUT de que los trabajadores sólo podrán alcanzar la vida feliz que les corresponde, como forjadores de la riqueza nacional, a través del combate sin tregua ni claudicaciones, enfrentando cada vez con mayor coraje y espíritu unitario a sus enemigos de clase".

Quien analice desapasionadamente esta parte de la Convocatoria de llamado al Congreso, tendrá que reconocer, si efectivamente es honrado, que la CUT ha jugado un gran papel en la lucha contra los explotadores. Estos se agrupan en monopolios, sociedades anónimas, bancos particulares, etc., los trabajadores debemos responder con nuestra unidad y presentar frente a ellos una poderosa Central Sindical, una CUT más ágil y combativa. Esta es la gran tarea que tienen los trabajadores. A nuestro gremio también le corresponde una cuota de responsabilidad en el sentido de realizar un histórico Congreso Nacional de nuestra Central máxima.

Oficio de la Dirección: Positivo

- AUMENTARA EL VIATICO AL 100%.
- POSIBLE AUMENTO DE KILOMETRAJE A PERSONAL DE 3ª.
- 10% AYUDANTES DE JEFES DE CASA DE MAQUINAS
- OTORGARAN FERIADOS PENDIENTES
- CREACION DE PUESTOS EN IQUIQUE Y TRASANDINO
- AL FIN FUNCIONARA COMISION TECNICA

Esto y otros puntos en cuenta a delegados directos en reunión con presidentes seccionales. Los detalles los darán los delegados directos en las reuniones informativas que se citarán con ese objeto. Veamos los puntos:

INFORME DE LA DIRECTIVA NACIONAL DE LA FEDERACION "SANTIAGO WATT" EN LA REUNION DE DELEGADOS DIRECTOS Y PRESIDENTES SECCIONALES, DURANTE LOS DIAS 13, 14 Y 15 DE JULIO DE 1965.

PRIMERA PARTE

Relación de acuerdos y procedimientos en conformidad a lo establecido en la reunión de delegados directos celebrada en el mes de diciembre de 1964.

- 1º Reajuste general de sueldos, salarios y anexos.
- 2º Personal con 30 años de servicio fuera de escalafón.
- 3º Accidentes y personal suspendido en 1964.
- 4º Standarización primas únicas de kilometraje.
- 5º Cambio directiva nacional.

SEGUNDA PARTE

Problemas de carácter general en relación a acuerdos establecidos en reunión de Consultivo FIFCH, Unión de Obreros, Federación "Santiago Watt" y Federación de Empleados.

- 6º Quinquenios acumulativos.
- 7º Salida del personal con 30 años o más de servicios.
- 8º Evaluación de cargos.
- 9º Anexos impondibles deben ser considerados en la jubilación.
- 10º Condición jurídica del personal.
- 11º Atención médica a familiares personal activo y jubilado.

TERCERA PARTE

Relacionada con problemas varios de interés general del personal de Tracción.

- 12º Accidentes y exceso de jornadas de trabajo.
- 13º Aumento de plantas y vacantes de limpiadores.
- 14º Pago de días festivos al personal de Tracción.

- 15º Grados flotantes y cesantía (Arica e Iquique).
- 16º Personal de aspirantes y limpiadores cuando reemplazan de fogoneros; no le pagan las bonificaciones 2,5% y los 4 días.
- 17º Traslado conforme acuerdo de la Dirección General del Inspector señor Manuel Soto, de Iquique.

CUARTA PARTE

Problemas económicos y otros pendientes, y reiterados en memorándum de fecha 2 de junio del presente año.

"235.—

Santiago, a 1º de Julio de 1965

Señor

Alfonso Arriagada M.

Presidente de la Federación "Santiago Watt".

PRESENTE.—

Señor Presidente:

A continuación tengo el agrado de dar respuesta a los planteamientos hechos a esta Dirección, por la Federación que Ud. preside, en nota de 2 de junio de 1965.

18º.— 1.— a) Inclusión de los maquinistas y fogoneros en la Planta de Especialistas.

El artículo 16º de la Ley 16.250, que congela los aumentos de remuneraciones, impide legalmente acceder a esta petición, ya que sería necesario para ello modificar las plantas actuales de Tracción con el consiguiente aumento de rentas bases.

19º.— 1.— b) **AUMENTO DEL VIATICO DEL 75 POR CIENTO AL 100%.**

Conforme, se solicitará la modificación del Re-

(Pasa a la vuelta)

(DE LA VUELTA)

glamento de Viáticos en la parte pertinente, tramitando el decreto supremo correspondiente.

20º.— 1.— c) Aumento de las Primas Unicas de Kilometraje para el personal de Tercera Categoría.

Este problema no puede, por ahora, legalmente resolverse; pero si el Dictamen pendiente de la Contraloría General de la República lo permitiere, se hará un nuevo estudio sobre el particular.

21º.— 1.— d) Standarización de las Primas Unicas de Kilometraje para los trenes de pasajeros y carga.

He dado las instrucciones al Departamento de Tracción y Maestranzas para que se realice un estudio detallado de esta petición. En todo caso, sólo se podría acceder a esta standarización si no hubieran impedimentos legales para ello.

22º.— 2.— a) Asignación de 10% a los Ayudantes de Jefes de Casas de Máquinas.

Se tramitará un decreto supremo proponiendo la inclusión de este personal en el inciso 4º del Art. 4º del D.P. 6072, aprobado por decreto supremo Nº 773, de 10 de octubre y 26 de diciembre de 1963, respectivamente.

23º.— 3.—) Feriados pendientes 1964-1965.

Conforme. Se autorizaría una vez que quede finiquitada la modificación del Reglamento de Feriados, que en estos momentos se tramita. Como Ud. sabe, el Reglamento en vigencia impide las acumulaciones de feriados, salvo en las provincias de Tarapacá, Antofagasta y Atacama.

24º.— 4.—) Funcionamiento regular de las Comisiones Técnicas para estudiar los Reglamentos de Tracción, Movilización, Enseñanza Técnica y Examen Médico.

He dado las instrucciones para que se aceleren estos estudios, y se den las facilidades necesarias al personal de Tracción que integra la Comisión de Reglamentos. En lo que respecta al psicotécnico, con esta fecha estoy dando instrucciones al Departamento del Personal y Bienestar y Servicio Médico para que se estudie la adopción de un examen psicotécnico apropiado para los servicios de tráfico ferroviario.

25º.— 5.—) Modificación de las Primas Unicas de Kilometraje para Arica e Iquique.

Se incluirá en el estudio general de las primas que se standarizarán. En consecuencia también podría considerarse la racionalización de dichas Primas de Kilometraje si el Dictamen que se ha solicitado a la Contraloría General de la República lo permitiere.

26º.— 6.—) Creación de puestos de Ayudantes de

Jefes de Casas de Máquinas en Iquique y Trasandino.

No habría inconvenientes en principio. Quedaría sujeto al resultado del Dictamen que se ha pedido al organismo Contralor ya citado.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atentamente,

LUIS FALCONE SCHIAVETTI
Director.

Quinta Parte.— Problemas de Organización:

17º.— Jornadas de ocho horas de trabajo para todo el personal de Tracción.

28º.— Congreso Nacional CUT. Los días 27, 28, 29 y 30 de agosto. Se adjunta una nómina indicando el número de delegados que se debe designar por Seccional y Comité.

29º.— Reunión Nacional de todo el Gremio.

Para los días que se realizará el Congreso CUT., se tiene programada una reunión con todos los delegados ferroviarios; oportunidad que el Presidente de la FIFCH rendirá un informe de todos los problemas de interés general.

30º.— Ayuda solidaria de un día de sueldo en favor de los compañeros damnificados por el último sismo. El descuento rindió la suma de Eº 87.477.

31º.— Cuotas Extraordinarias; Cobradas y pagadas en el último semestre, conforme a acuerdo de delegados directos:

Hospital San Bernardo	Eº 2.007,00
Víctor Rivera Fuentes	2.019,00
Francisco Burgos Sepúlveda	2.007,00
Manuel Moya Alamos	1.003,50
Blas Rojas	1.003,50

Total Ayuda Solidaria Eº 8.040,00

32º.—NUEVOS ESTATUTOS DE LA FEDERACION.

33º.— Cuotas Ordinarias Directorio General:

a) Directorio General Semestral	Eº 8,30
b) Revista "Santiago Watt" Trimestral	2,00

Eº 10,30

Los descuentos se hacen efectivos para el Directorio General semestral en los meses de junio y diciembre de cada año. La Revista "Santiago Watt" cada tres meses.

No somos privilegiados: La lucha social nos ha entregado lo que tenemos

Vibrantes resultaron las palabras del presidente nacional de los ferroviarios, compañero Edmundo Polanco, ante las autoridades de Gobierno y Empresa, y los dirigentes, delegados y militantes de la U. OO. FF., Santiago Watt y Fed. de EE. FF., el 27 de mayo.

Al inaugurarse el Décimo Congreso Nacional de la Unión de Obreros, en nombre del Secretario de la Federación Industrial Ferroviaria, saludo fraternalmente a los delegados que concurren a la cita más importante de su organización, en la cual no sólo se revisarán sus actividades, sino que se entrará de lleno a estudiar los problemas más candentes que inquietan a los trabajadores y fijar la posición que les corresponde en los acontecimientos futuros.

Con absoluta franqueza deseamos exponer nuestro pensamiento ante las autoridades de Gobierno, los directivos de la Empresa, los honorables parlamentarios y los delegados, sobre hechos que nos preocupan justificadamente, relacionados con el entendimiento de la organización con el ejecutivo de la Empresa.

El personal ferroviario tiene conciencia de que su destino económico está íntimamente ligado a la marcha financiera de la Empresa; de su mejoramiento, depende elevar las condiciones de vida; para ello, aporta abnegadamente sus conocimientos y contribuye con esfuerzo a su progreso, sin escatimar sacrificios, ni horas de servicios, ni condiciones de trabajo. Por eso, no deja de sorprendernos la ligera apreciación del señor Ministro del Trabajo a calificar a los ferroviarios en términos hirientes, con motivo del justo movimiento huelguístico sostenido por los compañeros de la zona de los sismos; declaración repudiada por el personal en general, cualquiera que sea su ubicación en el cuadro político del país.

NO HAY PRIVILEGIOS

Por otra parte, el Ejecutivo en los fundamentos de los vetos al proyecto de reajuste trata de hacernos aparecer ante la opinión pública como que los ferroviarios son un gremio privilegiado.

Lo de nuestros privilegios se ha venido repitiendo en forma majadera, sin tener ninguna base seria; si se dieran la tarea de estudiar las escalas de remuneraciones y determinar la renta media, llegarían a la conclusión de que son verdaderamente insuficientes. En todo caso los avances socio-económicos de los trabajadores no son otorgados graciosamente por los patrones o empresas, son la consecuencia de su organización, de su disciplina, de su poder combativo y de sus lu-



Alfonso Arriagada y Edmundo Polanco, presidente de la Fed. Stgo. Watt y presidente de la FIFCH, respectivamente.

chas. No cabe, entonces, el calificativo de privilegiado a lo conseguido a costa de sacrificios.

COMPROMISOS CUMPLIDOS

En el plano interno hemos tenido siempre absoluta independencia ante las autoridades superiores de la Empresa y también buenas relaciones, basadas en el respeto a nuestra autonomía y al recíproco cumplimiento de los compromisos contraídos. Cuando un ejecutivo empeña su palabra, tiene la obligación moral de cumplir; a la

vez, la organización, cuando suscribe alguna solución, ella será debidamente respetada. En el respeto mutuo se cimentan las cordiales relaciones entre personal y Dirección.

La organización ferroviaria es amplia, no existen reservas de ninguna naturaleza, tienen cabida todos los pensamientos ideológicos y filosóficos; hay plena garantía para expresarse como tendencia. La discusión fraterna de los problemas nos entrega la interpretación adecuada a la realidad, lo que demuestra que la discusión ideológica es un medio de superación de nuestras actividades, razón por la cual no aceptamos el apolitismo sindical, por ser una posición estrecha, sin perspectiva y separatista en el movimiento de los trabajadores, no buscada por ellos, sino creada por el capitalismo para introducir factores de perturbación en su desarrollo.

Sin embargo, es conveniente dejar establecido que no utilizamos la ingerencia política en sus actividades, ni es el conducto lógico el apadrinamiento de partidos para discutir con las autoridades los problemas de sus representados, ni tampoco consideramos aceptable que grupos aislados desde la trastienda busquen conquistas marginales valiéndose de su posición política.

La organización tiene suficiente personalidad para resolver con sus medios propios y utilizando sus métodos las peticiones que formula. Canalizando a través de las Directivas Nacionales las relaciones con el personal se acentuará la comprensión, las hará más amplia y constructiva.

Los militantes de nuestra organización tienen la madurez sindical suficiente, para comprender que las cuestiones básicas que los afectan se resuelven con una organización férreamente unida, con disciplina interna y con respeto a sus cuadros directivos. La clara conciencia señalada es lo que ha detenido los intentos divisionistas propiciados por los aventureros de siempre, los agoreros de costumbre y los resentidos personales.

DEMOSTRACION DE UNIDAD

Los ferroviarios demostraron en los momentos más críticos del movimiento de trabajadores en general su sentido de clase, cuando mantuvieron intacta su organización sindical y obligaron, en una actitud combativa, a retomar el camino correcto de los extraviados de buena y mala fe.

Estamos ciertos también que el movimiento sindical es uno de los factores más importantes en el constante proceso de transformación a que está sujeta la sociedad. Sus luchas con la participación activa de los trabajadores en sus cambios.

En consecuencia, sus tácticas estarán periódicamente evolucionando de acuerdo a los medios defensivos creados por el capitalismo o las condiciones políticas implantadas por los Gobiernos representantes de esos grupos.

Pretender mantener una posición estática e inmutable en la estrategia, en consideración a los éxitos relativos obtenidos en el pasado, es limitar la posibilidad de los trabajadores de jugar su papel de vanguardia en los cambios requeridos por la Sociedad.

La experiencia de las grandes huelgas de 1961 de ferroviarios, Salud, magisterio, etc., demostraron lo errada e inconveniente que resulta mante-

ner una acción aislada del resto de los trabajadores, por muy disciplinada que sea la organización. Sola, es difícil romper la insensibilidad de los patrones, convirtiéndose sus conflictos en una desesperada defensa de la integridad de la organización, de la estabilidad funcionaria, con lo que se pospone el fin mismo de la lucha.

ESTRATEGIA MODERNA

Sin el ánimo de fijar en el tiempo un fenómeno social, se puede sostener que en 1961 se inició la transición de una etapa de los movimientos separada de los gremios por la acción masiva en busca de objetivos comunes.

Por estas razones, que son la consecuencia de la experiencia obtenida en las luchas, es que somos contrarios a establecer modificaciones que intenten contra la unidad del movimiento sindical, relajan su disciplina y debiliten la solidaridad de clases, que es lo que en el fondo implica establecer el paralelismo sindical, método utilizado por los patrones para detener el avance arrollador de las fuerzas organizadas.

ESTABILIDAD Y RESPETO A LOS ESCALAFONES

En el aspecto administrativo es imprescindible el respeto a la estabilidad funcionaria. La carrera del personal está en consideración a su capacidad, en el conocimiento que tiene de los diferentes servicios y su promoción corresponde a los méritos obtenidos a través de años. No pueden existir, bajo ningún pretexto, razones para limitar sus legítimos derechos. Es conveniente para la Empresa mantener este principio, pues sólo un personal que trabaja tranquilo está en condiciones de rendir a full-time. No es lo mismo cuando las cosas se presentan a la inversa. Es un grave error desentenderse de esa norma.

El personal es un funcionario de la Empresa y tiene la obligación de cumplir como tal, pero no ha hipotecado su manera de pensar; en consecuencia no se puede tomar en cuenta este factor, cuando por derecho le corresponde asumir mayores responsabilidades.

Por estas razones, es que somos fervientes partidarios del escalafón, conquista de gran significado obtenida por los ferroviarios en el pasado y es su legado y la única garantía que nos permite mirar el futuro con cierta tranquilidad. Sin las condiciones sustantivas señaladas, se está propenso a establecer una distorsión administrativa, dejando el campo abierto para toda clase de atropellos.

CONCLUSION

En este rápido panorama he querido indicar las inquietudes de nuestro gremio, para conocimiento de los personeros responsables del Gobierno, de la Empresa y del Parlamento. Son Uds., compañeros delegados, quienes tienen la gran responsabilidad de determinar la línea correcta de acción para solucionarlas, pero no olvidemos que los trabajadores son uno y que sólo la lucha consecutiva, bajo las banderas unitarias de la Federación Industrial y de la Central Unica de Trabajadores, nos abren la perspectiva de contribuir a labrarnos nuestra propia liberación.

Pago de festivos dispone Orden de Servicio en la Segunda Zona

INFORMACION ENTREGADA POR EL
PRESIDENTE SECCIONAL Y DELEGADO
DIRECTO, COMPAÑERO GERONIMO GALAZ

Santiago, 7 de julio de 1965.

Nº 02640/Ad-401.

En atención al Art. 7º del Decreto D.P. Nº 5.642, de 30 de noviembre de 1964, que dispone el pago de "días festivos" al personal que concurre diariamente a una jornada completa de trabajo y que está por ello acogido al régimen de 4 días de descanso en el mes, a continuación me permito comunicar a Ud. lo siguiente:

1º Que, en conformidad a la aclaración hecha por el Departamento de Tracción y Mtzas. en su Oficio Nº 4:035/A-401, de 9 de junio del presente año y transcrito por esta Sección en Oficio Nº 2.327/Ad-401 de fecha 15 del mismo mes y año; este pago beneficia a todo aquel funcionario que trabaje todo el mes una jornada completa sin interrupción en días festivos y que haga uso de 4 días de descanso en el mes, ya sean éstos seguidos o en forma interrumpida.

2º Que, el personal considerado por este sistema de trabajo en la forma indicada en el Decreto antes citado, es el siguiente:

- a) Inspectores de Tracción y Jefes de Casas de Máquinas.
- b) Maquinistas de 3ra. categoría.
- c) Fogoneros de 3ra. categoría.
- d) Aspirantes y Limpiadores.
- e) Mayordomos de Tracción.
- f) Personal de Revisión (jefes de Grupo y operarios).
- g) Personal de la Guardia de Vigilancia (jefes de Grupo y operarios).
- h) Personal de Carbonera (jefes de Grupo y operarios).
- i) Personal del Pescante (jefe de Grupo, pescanteros y estrobadores).

po, pescanteros y estrobadores).

j) Bomberos de aguadas.

k) Personal de guardarropía.

l) Conductor tren obrero.

3º Que, de acuerdo con esta determinación de la Dirección General de la Empresa, el personal que trabajaba en días festivos y se le abona el tiempo al valor de la hora extraordinaria, en lo sucesivo cambia de modalidad. Estos servicios son: personal de Revisión, Guardia-Vigilancia, Carbonera y Pescante.

4º Que, este Decreto rige a contar del 29 de diciembre de 1964, fecha en que el DFL Nº 619 de 1º del mismo mes y año fue publicado en el Diario Oficial, en consecuencia, corresponde aplicarlo del primer día festivo del presente año y que es el 1º de enero de 1965.

5º Que, se derogan las disposiciones del Decreto D.P. Nº 301 de 11 de febrero de 1942 y Oficio Nº 503/S-401 de 23 de enero de 1965, Departamento de Tracción y Mtzas., transcrito por esta Sección en Oficio Nº 300/Ad-401 de 27 del mismo mes y año, que sean contrarias a las que el presente Decreto establece.

6º Que, a aquel personal que se le haya abonado pago de tiempo al valor hora extraordinaria en días festivos transcurridos en el presente año, no corresponde efectuarle reliquidación.

Saluda atentamente a Ud.

MANUEL VERGARA CORNU

Jefe Sección Administrativa

Sección Tracción y Mtza. II Zona

San Eugenio

CONGRESO NACIONAL N.º 10 REALIZO CON GRAN EXITO U. OO. FF.



Nuevo Directorio General de la U.OO.FF. Sentados, de izquierda a derecha, Amador Díaz (tesorero), Ernesto Vogel (vicepresidente, y secretario general del Consejo de la Escuela Sindical); Waldo Iriarte (presidente); José Moraga (Sección Organización y presidente Consejo Administración Escuela Sindical); Sergio Bustamante (protesorero). De pie: Alejandro Sepúlveda (secretario de actas); Raúl Fariás (secretario cultura y deportes); Orlando Molina (secretario conflictos y asesor Consejo Escuela Sindical); Luis Orellana (subsecretario organización); Jorge Ford (secretario relaciones) y Sergio Cabezas (secretario prensa y propaganda).

De "EL RIEL"

ESCUELA SINDICAL FERROVIARIA ASESORO CONGRESO de U.OO.FF.

Por especial invitación de la Comisión Organizadora del X Congreso de la U. OO. FF. de Chile, asistió a este importante torneo el Director de la Escuela Sindical Ferroviaria, compañero Anselmo Radrigán L., quien en su desarrollo fue solicitado como asesor de la Comisión de Organización, y como charlista en la Comisión de Reivindicaciones Económicas sobre el tema "Evaluación de Cargos".

En ambas comisiones tuvo un desempeño entusiasta y efectivo, especialmente por el aporte de experiencia que llevó a las discusiones de los temas planteados.

En lo que respecta a las actividades de la Escuela Sindical, tanto la Comisión de Organización como la Plenaria, aprobaron los fines y los medios que se propone y necesita esta actividad, lo que se ha traducido en una verdadera presión por participar en los cursos que se desarrollan con gran éxito en Viña del Mar.

Clima de unidad y combativos planteamientos fueron las características especiales de este importante torneo ferroviario, el que reúne más delegados, después del Congreso de la Federación Industrial Ferroviaria. Doscientos dirigentes discutieron en Coquimbo todos los problemas específicos, los del gremio ferroviario en general, los problemas nacionales e internacionales. Este ha sido una demostración de madurez gremial importantísima en el ámbito nacional, y un preludio de lo que será el Congreso de la CUT y los torneos del gremio ferroviario que están por realizarse (Santiago Watt, Federación de Empleados y Federación Industrial Ferroviaria).

Como una demostración del espíritu unitario reinante, hay que señalar que la Comisión de Organización emitió, en tiempo récord, un solo informe, a pesar de estar integrada por personeros de todos los sectores ideológicos. Este informe fue eminentemente clasista, unitario y combativo, y fue aprobado por unanimidad en la Plenaria. Bien la Unión de Obreros.

Otro hecho digno de señalar, es que de los once dirigentes elegidos al término del Congreso, siete integraron por primera vez esta Mesa, lo que demuestra una renovación de valores que constituye noticia.

ESCUELA SINDICAL

por JULIO ARAYA S.

Uno de los más grandes e interesantes problemas que desde tiempos inmemoriales ha preocupado la mente de estadistas y pensadores ha sido el de: Si la sociedad corrompe al hombre, o es el hombre el que corrompe y pervierte a la sociedad.

Pero, con mente racionalista en el más amplio y elevado sentido de la palabra, estoy convencido de que no es el "medio" el que determina lo que será el individuo, sino que es el hombre quien decide lo que será el "medio".

Actualmente asistimos, sin lugar a dudas, a la decadencia de la raza. Pueblos que otrora fueron viriles, entusiastas y abnegados, hoy los vemos marchar vacilantes e inseguros, abrumados por el terrible peso de todas las injusticias, cargando en sus escuálidos hombros la cruz enorme de la tiranía, del intervencionismo y de la ignorancia. "La libertad es el pan social de los pueblos", pero para salir bregando a la conquista del pan, hacia la cual convergen y se polarizan todas las razones de esta lucha permanente, es indispensable la solidaridad de clase. Tener una conciencia de clase, cultura sindical y orientación de lucha.

Tenemos conciencia que no basta la cultura recibida en los planteles educacionales. Debemos considerar de que nuestro hombre-medio debe enfrentarse a la vida prematuramente y necesita la preparación suficiente para su enfrentamiento, que sepa definir su función en la sociedad y sepa defender lo que le corresponde.

Cuando se pretende formar la cultura de un pueblo, es indispensable que no sea unilateral, por lo tanto, es necesario que beba en todas las fuentes del saber humano. Siempre el ajeno pensamiento nos debe interesar, no con el propósito que domine nuestra razón sino para que aceptemos y comparemos "nuestra verdad" y su "verdad".

En este pensamiento, el secretariado nacional de la Federación Industrial Ferroviaria, ha tomado el mandato del IX Congreso que ordenó realizar la "ESCUELA SINDICAL FERROVIARIA" y así fue que el 17 de junio de 1965 ha quedado determinada como fecha simbólica en nuestra historia sindical.

Es un deber reconocer la colaboración de la Dirección General de los Ferrocarriles con su aporte en pasajes, materiales de imprenta y permisos. La cooperación de incalculables proporciones de la Universidad de Chile que ha prestado a través del entusiasmo e instrucción impartida por sus profesores y el incentivo material, sumado a esto la participación de embajadas OIT e instituciones afines de carácter internacional, nos ha movido a exigir de nuestros compañeros alumnos el reconocimiento de esta cooperación colectiva y debemos considerarnos satisfechos, pues han respondido con atención y disciplina.

No obstante el extraordinario esfuerzo desarrollado por su Director, compañero Anselmo Radrián para quien esta directiva nacional se hace el deber de destacar su labor y sacrificio, se ha nombrado un Consejo Administrativo con participación de las cuatro organizaciones, que deba asumir las responsabilidades derivadas del buen funcionamiento de esta Escuela, quedando integrado de la siguiente manera:

José Moraga, presidente, Unión de Obreros.

Ernesto Vogel, secretario general, Unión de Obreros.

Julio Araya S., secretario relacionador, Federación Industrial. José Domingo Prado, secretario de finanzas, Federación Santiago Watt.

Orlando Molina, secretario asesor, Unión de Obreros.

Pedro Belmar, secretario asesor, Federación de Empleados.

Entre sus primeros acuerdos debemos destacar la creación de un ítem especial que pueda ser administrado por el Consejo de acuerdo con el presupuesto; reiniciación de los cursos el 29 de julio y fijación de su calendario de sesiones para los días martes de cada semana, como también, la selección, notificación y proporcionalidad de participación del alumnado.

Para terminar, cábeme informarles que todo lo relacionado a Escuela Sindical será de cargo absoluto y de deliberación exclusiva de este Consejo para quienes deseamos éxito en su gestión de tanta trascendencia para el gremio ferroviario...

CALERA

INFORMA

por CASTOR

LUIS GARDELLA PALACIOS,
PRESIDE COMITE CALERA

El Comité Calera de la FSW eligió su nueva directiva para el período 1965-1966, quedando constituida ésta de la siguiente manera:

Presidente, Luis Gardella P.
Vicepresidente, Raúl Díaz I.
Secretario, Medardo Vallejos P.
Prosecretario, Luis Zapata M.
Tesorero, Recaredo Olivares P.
Protesorero, Germán Cofré D.
Directores, Julio Araya M., Luis Riveros G., Luis León A., Roberto González C.
Delegado directo, Eduardo Muñoz R.

LOCAL SOCIAL

Los primeros pasos de esta directiva fueron buscar un local para el Comité, pues el anterior resultó seriamente dañado por el último sismo. Felizmente se encontró uno que por su ubicación y amplitud diera satisfacción al directorio. Con gran entusiasmo se ha dedicado a la limpieza y pintura del nuevo local.

Esperamos que el resto de los federados le presten todo el apoyo que merecen estos nuevos dirigentes, asistiendo a las reuniones y con críticas constructivas dentro de la asamblea y no afuera, en corrillos, como se ha hecho costumbre.

MAL TRATO

Una de sus primeras actividades será ponerse en contacto con el Directorio General a fin de que éste proceda a insertar en la prensa y difundir por radio la no responsabilidad del personal de máquinas en el actual atraso de los trenes. Todo esto se generó debido al mal trato que los maquinis-

tas están recibiendo de los pasajeros al término de viaje. Como es de conocimiento de todos y a raíz de los innumerables accidentes, la jefatura ha solucionado éstos, reduciendo los tiempos de marcha y dando la orden perentoria de no respetar itinerarios. A raíz de esto, hay sectores (Huaquén-Longotoma) en que los vehículos deben hacerlo a 15 kilómetros por hora y esa es la razón por la cual el público cree que los maquinistas son "carretas".

—“¡Desgraciado!, estás ganando sobretiempo...”

Como sería difícil dar explicaciones a cada pasajero, el directorio de este Comité ha creído conveniente dirigirse a su organismo máximo para que él pueda hacerlo por intermedio de la prensa y radio.

ESCOMBROS

Para nadie es un misterio que el principal causante del deterioro de la vía fue el sismo, pero acá en esta Cenicienta Zona, se responsabiliza de los accidentes al maquinista.

La tierra fue remecida violentamente, provocando derrumbes, y actualmente a casi cuatro meses del sismo, nadie se ha preocupado de retirar esos derrumbes. Menos mal que no ha llovido mucho, pues el día que llueva fuertemente...

DESCONFIANZA EN LOS MAQUINISTAS

No sé por qué en esta zona se mira con desconfianza al maquinista. No hay respaldo para él. Un caso típico de esta desconfianza ocurrió en días posteriores al sismo. El sector Huaquén-Longotoma estaba prevenido parte a 20 kilómetros por hora y parte a 5 kilómetros. Así lo indicaba la vía libre, pero como existe desconfianza en el maquinista, se le hacía acompañar siempre por un piloto que era un compañía de Vías con su correspondiente reloj para controlar el tiempo. Ahora bien, sin menospreciar a los compañeros de la Vía, cabe preguntarse: ¿Es que están de más los velocímetros en las cabinas de las locomotoras o es que hace falta un compañero de Vía con su reloj?

Nadie de nuestros jefes levantó una protesta por esto. Estaba bien lo dispuesto por la jefatura.

¡AH!, LOS SABIOS...

El malabarismo de los números es una afición en esta zona. Los trenes de carga que salían de Calera tenían el Nº 31 carga directa y Nº 51, sobornaleros. Regresaban a Calera con Nº 32 y 52. Hubo un estudio para darle mayor capacidad a estos trenes debido al nuevo sistema Diesel. Resultado: salieron de Calera con Nº 131 y 151. Re-

(Pasa al frente)

Ante Intendente protestaron dirigentes sureños de Stgo. Watt

Texto de la nota enviada posteriormente a la entrevista condensando las apreciaciones sostenidas.

Concepción, 5 de mayo de 1965.

Señor

Intendente de la provincia.

Concepción.

Señor Intendente:

La Federación Santiago Watt saluda atentamente a Ud. y al mismo tiempo se permite, respetuosamente, resumir algunos puntos, nuestras apreciaciones que le diéramos a conocer en la entrevista que tuvo a bien en concedernos.

Como le expresáramos a Ud., lo fundamental para nosotros es obtener mejores condiciones de trabajo. Por tal motivo creemos que serían convenientes algunas medidas como:

1. Pronto despacho de la Contraloría del Decreto que autoriza a la Empresa de Ferrocarriles contratar limpiadores.

2. Que se estudie el aumento de la Planta del Personal.

3. Que se eviten las jornadas excesivas

del personal, que en algunos casos son superiores a 24 y 30 horas.

4. Que se especifiquen las condiciones de pago, que percibirá el personal que trabaja en el Ramal de Traiguén, como consecuencia del accidente del Puente Quino.

5. Solicitamos su valiosa cooperación para que S.E. el Presidente de la República, reciba a nuestras directivas nacionales.

Señor Intendente, después de haberle planteado nuestros problemas, lo que deseamos es encerrar méritos de positivo valor, para estimular nuestras funciones, y confiamos en haberle proporcionado con respecto a los hechos.

Con la gratitud que produce en nuestro ánimo y la tranquilidad que otorgan los actos de justicia, hacemos propia la ocasión, para reiterarnos como sus atentos y S.S.

Juan Mora S., vicepresidente.

Celso Fernández, presidente, Concepción.

Efraín Navarro, presidente, Temuco.

Luis R. Mardones, presidente S. Rosendo.

Hernán Ruiz C., presidente Lebu.

Miguel Monsalve M., delegado, Osorno.

Ismael Cabezas, presidente, Victoria.

LA CALERA INFORMA.

(Del Frente)

gresaban con el N° 132 y 152. ¡Se les dio más amplitud! Se les agregó antes el N° 1. Luego quisieron darle rapidez. Nuevo estudio... Resultado: Salen en Calera con N° 132 y 252. Llegan con N° 131 y 151.

UNA IDEA PARA MEJORAR SERVICIO

Y por último ¿por qué no se hacen llegar los automotores a las 6 de la mañana a Calera para combinar con el "Quillotano"? Este tren podría tener un coche calefaccionado para comodidad del pasajero y a la vez éste llegará a Santiago a las 9.15 horas y no a las 13 horas, como llega actual-

mente, a raíz del respeto al itinerario. Con este sistema se está ahuyentando al pasajero y luego es difícil hacerlo retornar.

**MARCOS GUEREN ASTORGA,
NUEVO J. C. M. DE LA CALERA**

Muy felicitado ha sido Marcos Guerén A., por su ascenso. Es un producto de esta Casa de Máquinas. Se inició como limpiador y ahora llega a la jefatura. Es un producto de la nueva ola. Comprensivo y compañero a carta cabal. Nuestras sinceras felicitaciones.

La Calera, 12 de julio de 1965.

INFORME Y ACUERDOS DE PLENARIA SOBRE TESORERIA

Buen desempeño de Héctor Baier: felicitado.

La Comisión Revisora de Cuentas presentó a la Plenaria su informe dando conformidad a las entradas y salidas, las que cuadraron, con las cantidades anotadas en el Libro de Caja, llevado por el contador señor Sergio Pineda B., de Registro N° 5271, y cuyos libros son administrados por el compañero Héctor Baier.

El desglose total cuadrado es el siguiente:

Gastos según recibos	E° 4.081,67
Pagos viáticos presente ampliado	1.350,00
Efectivo contabilizado en caja:	
Billetes E° 50.	3.900,00
Billetes E° 5.	140,00
Billetes E° 0,10	0,40
Libreta Bco. del Estado N° 118.057	68,82
TOTAL GENERAL	E° 9.540,89

La Comisión hace notar que registró y constató las cantidades de la última remesa o liquidación que está fuera de balance.

El Ampliado deja constancia del brillante desempeño del compañero Héctor Baier en la caute-lación de los intereses de la Federación.

El ampliado tomó los siguientes acuerdos: derivados del informe de la Comisión Revisora y puntos varios:

1. El delegado de Lebu debe hacer llegar hasta la Tesorería Zonal, el recibo del dinero gastado en abogado en la defensa del compañero Eduardo Ferrada y que fue despachado por Tesorero el día 19 de Enero de 1965.

2. Se acuerda que, cuando no pueda llegar en forma oportuna un certificado de fallecimiento, se podrá proceder al pago del beneficio por esta causal; con la autorización de dos dirigentes que acreditaron el fallecimiento. En caso contrario no se procederá al pago correspondiente.
3. Se acuerda standarizar en los periódicos los avisos por casos de defunción a dos columnas.
4. Se rechaza legislar para modificar la ayuda mutua en su título referente a incendios parciales por ex'stir acuerdo anterior que dice no se modificará hasta después de un año.
5. Se acuerda la confección del folleto de Reglamento de la Ayuda Mutua, dando así curso al acuerdo del Ampliado de San Rosendo.
6. Se acuerda proceder a reiterar del desglose de los descuentos a las Seccionales y Comités.
7. Se acuerda standarizar los descuentos ordinarios en la Zona.
8. Se acuerda que desde el presente Ampliado se aplicará un alza en los valores de viáticos para los delegados que se pagan por Ayuda Mutua; y de esta manera hacerlos más reales con los gastos en que éstos incurrir.

Se hace presente que se felicita a los miembros de la Comisión Revisora de Cuentas y Puntos Varios por su acuciosa labor. Los integrantes de dicha Comisión son: compañero Marmaduke Clouet (Presidente); René Llanos (Secretario); Samuel Ortiz, (Relator) Ismael Cabezas y Guillermo Muñoz (Vocales).

DEPORTIVO SANTIAGO WATT SAN EUGENIO. Nuevamente este año, al igual que el recién pasado, los miembros del Deportivo Santiago Watt San Eugenio están desarrollando intensa actividad en la competencia interna. En la foto, los asistentes a la fiesta con que conmemoraron los 25 años de vida deportiva.



INFORME Y ACUERDOS DE PLENARIA SOBRE TESORERIA

Buen desempeño de Héctor Baier: felicitado.

La Comisión Revisora de Cuentas presentó a la Plenaria su informe dando conformidad a las entradas y salidas, las que cuadraron, con las cantidades anotadas en el Libro de Caja, llevado por el contador señor Sergio Pineda B., de Registro N° 5271, y cuyos libros son administrados por el compañero Héctor Baier.

El desglose total cuadrado es el siguiente:

Gastos según recibos	E° 4.081,67
Pagos viáticos presente ampliado	1.350,00
Efectivo contabilizado en caja:	
Billetes E° 50.	3.900,00
Billetes E° 5.	140,00
Billetes E° 0,10	0,40
Libreta Bco. del Estado N° 118.057	68,82
TOTAL GENERAL	E° 9.540,89

La Comisión hace notar que registró y constató las cantidades de la última remesa o liquidación que está fuera de balance.

El Ampliado deja constancia del brillante desempeño del compañero Héctor Baier en la caute-lación de los intereses de la Federación.

El ampliado tomó los siguientes acuerdos: derivados del informe de la Comisión Revisora y puntos varios:

1. El delegado de Lebu debe hacer llegar hasta la Tesorería Zonal, el recibo del dinero gastado en abogado en la defensa del compañero Eduardo Ferrada y que fue despachado por Tesorero el día 19 de Enero de 1965.

2. Se acuerda que, cuando no pueda llegar en forma oportuna un certificado de fallecimiento, se podrá proceder al pago del beneficio por esta causal; con la autorización de dos dirigentes que acreditaron el fallecimiento. En caso contrario no se procederá al pago correspondiente.
3. Se acuerda standarizar en los periódicos los avisos por casos de defunción a dos columnas.
4. Se rechaza legislar para modificar la ayuda mutua en su título referente a incendios parciales por ex'stir acuerdo anterior que dice no se modificará hasta después de un año.
5. Se acuerda la confección del folleto de Reglamento de la Ayuda Mutua, dando así curso al acuerdo del Ampliado de San Rosendo.
6. Se acuerda proceder a reiterar del desglose de los descuentos a las Seccionales y Comités.
7. Se acuerda standarizar los descuentos ordinarios en la Zona.
8. Se acuerda que desde el presente Ampliado se aplicará un alza en los valores de viáticos para los delegados que se pagan por Ayuda Mutua; y de esta manera hacerlos más reales con los gastos en que éstos incurrn.

Se hace presente que se felicita a los miembros de la Comisión Revisora de Cuentas y Puntos Varios por su acuciosa labor. Los integrantes de dicha Comisión son: compañero Marmaduke Clouet (Presidente); René Llanos (Secretario); Samuel Ortiz, (Relator) Ismael Cabezas y Guillermo Muñoz (Vocales).

DEPORTIVO SANTIAGO WATT SAN EUGENIO. Nuevamente este año, al igual que el recién pasado, los miembros del Deportivo Santiago Watt San Eugenio están desarrollando intensa actividad en la competencia interna. En la foto, los asistentes a la fiesta con que conmemoraron los 25 años de vida deportiva.



CAIDO EN LA LID SINDICAL

Escribió MARIO REYES

JUEVES 24 DE JUNIO:

Con la rapidez propia de las comunicaciones en nuestros tiempos, cruzó la Zona la mala nueva: **OSCAR ALVARADO DUARTE HABIA FALLECIDO**

Su deceso ocurre en Concepción, ciudad a la que había sido enviado por la Seccional Temuco para plantear ante la Jefatura de la Sección uno de los más importantes problemas del año sindical: la Ampliación de Plantas Minimas.

La muerte había salido al paso a quien derrochara la vida, sirviendo los intereses de su clase de la cual fue fiel y auténtico representante, lejos de los seres queridos, ajeno de las atenciones de su abnegada esposa y aij adiós tierno de sus seis hijos, lejos de ellos pero junto a su deber, como el marino en el océano, como el soldado en la guerra, cumpliendo con aquello que ocupó el primer lugar en su corazón y pensamiento: "Su querida SANTIAGO WATT".

Después... los dolorosos ajetreos hasta traerlo a la sombra protectora del Nielol, rodeado de estandartes wattinos y por la bandera de su entidad política, del cual fue magnífico exponente, que supo amalgamar con felicidad e inteligencia, principios básicos y realidad sindical. Pocos discursos pero en la elocuencia de esos pocos, vibró como jamás lo sintiéramos, la cuerda más noble del sentimiento wattino.

Efraín Navarro Almonacid, presidente de la Seccional Temuco, y en representación de la Zona sintetizó su existencia en estos términos, "Desde su ingreso mismo a Ferrocarriles sintió el llamado poderoso de la institución y desde entonces fue la Sede Social, la tribuna desde la cual poseído de un afán visionario y de una perseverancia heroica, en intervenciones magnificas fue señalando la ruta y entregando lo más positivo de sus ideas, con miras tan sólo de hacer más grande la causa que le impulsaba, creando a través de esas intervenciones y

de su acción una parte importante del historial zonal y nacional.

A continuación el reconocimiento de la colectividad política que encauzó sus ideales a través del discurso de un dirigente provincial del Partido Socialista, y finalmente Alfonso Arriagada, su orientador en lo sindical, quien durante muchos años le distinguiera con su amistad fraternal, fue quien despidió sus restos a nombre del Directorio General y de los ferroviarios de Chile, traicionado en algunos instantes por la emoción, que paralizó sus frases en largos intervalos en que se escuchó el sollozo de los hombres.

DIJO ARRIAGADA: No hay acción de nuestra organización a partir del año 1948 en el plano zonal y nacional a que Alvarado no aportara con sus ideas y labor, en cada conquista económica, en cada conquista social, táctica o escrita encontraremos su firma, poseedor de un sentido prodigioso de orientación, Alvarado dio la salida justa en los más críticos instantes de las más encendidas discusiones. Las leyes previsionales encontraron en él su más ingenioso impulso, y su esposa y sus hijos y las montepiadas en general pueden mirar con fe hacia el futuro gracias a aquella ley que les protege, y en



Oscar Alvarado, junto a Alfonso Arriagada y su familia.
Eran los días sonrientes...

yo logro él colaborara decididamente.

Otra vez los intervalos en el sentimiento silenciaron su palabra y obligaron al orador a elevar la vista al cielo como buscando la inspiración divina para continuar después con la voz quebrada, dejando caer gota a gota los recuerdos de las luchas que delinearon su altura espiritual en un plano superior. Pero veamos, federados, quien fue Oscar Alvarado. En su zona todos conocieron su rostro moreno y apacible, su voz profunda y pausada, su memoria fiel a los hechos, la oportunidad de sus intervenciones y consejos, la picardía criollísima de su anecdotario le hacen punto de partida de conversaciones de mesas redondas y corrillos. Ingresó a la Empresa el 4 de mayo de 1945, dos años más tarde ya ocupaba un puesto de lucha en la barricada sindical de Concepción.

Sus ascensos lo llevan a Temuco; es elegido secretario, presidente y delegado directo, sucesivamente; un nuevo ascenso lo lleva a Valdivia, y allí vuelve a ser delegado directo, regresa a Temuco y ocupa este mismo puesto.

Se cambian horas extraordinarias por kilometraje a sueldos bases, se amplía la cuota mortuoria, se inicia y planifica la

ayuda mutua zonal, se lucha por la atención de la madre y el niño, por la nivelación de los jubilados; se defienden los principios estructurales de la institución; vienen las huelgas de 9 días y de 30 días, y durante todo este tiempo en cada Ampliado Zonal, en cada reunión nacional surge su rostro moreno, de hablar reposado y seguro, como una figura inconfundible, increíblemente humano y tolerante.

La tribuna del salón de Miraflores N° 1420 sube en nivel cultural y social a través de las encendidas polémicas en que las diversas tendencias políticas luchan por encauzar la actividad sindical, polémicas en que siempre es centro y motor. Una tarde, al promediar la asamblea, Alvarado se levanta para hacer un desafío a la juventud de nuestro gremio y les enrostra:

“¿Qué hacemos aquí en los puestos claves los mismos hombres que luchamos hace una veintena de años? No habéis comprendido que estos sitios os pertenecen y que para haceros entrega de ellos sólo esperamos a convencernos de vuestra capacidad, preparación e interés y de que late en vuestros corazones el deseo ferviente de servir este ideal”.

MAYO DE 1965: Concorre al Ampliado de Valdivia con el ánimo de despedirse; dejará su

puesto, no postuló en la última elección, aun cuando en el fondo siente vibrar más intensas que nunca sus ideas. Integra la comisión “Reivindicaciones” y sin embargo no trabaja allí, mientras otros estrujan sus cerebros, él conversa, atiende a sus amigos y compañeros, se despide, y en último instante, del último día de trabajo de las comisiones ante la instancia nerviosa de los demás componentes de la comisión, extrae de su carpeta un trabajo anterior que tiene años, lo prologa con una encendida proclama clasista y en medio de la confusión lo entrega a la plenaria. ¿Es que han olvidado que nuestros problemas son los problemas de siempre, para la clase obrera y en especial para los ferroviarios? Las jornadas excesivas, los salarios insuficientes, falta de elementos de protección, maquinaria anticuada, injusticia en el trato y en el pago, hombres abrumados por responsabilidades inmensas y extenuados física y espiritualmente ante la forma insensible con que se nos anula cada conquista. ¿Es que ha variado la situación?; quiso Alvarado preguntar tácitamente en este gesto. Y así se fue consciente de que esta lucha es permanente, dura, fría y calculadora entre dos rivales tan antiguos como la civilización misma, capital y trabajo, y de que los reglamentos que actualmente nos rigen, llenan de oprobio a la gesta de los mártires de Chicago.

Unánime ambiente para realizar Congreso de Unidad de los Jubilados

La Federación Industrial ha venido realizando una serie de reuniones con las organizaciones de jubilados a objeto de poder llegar a la unidad total de este importante sector del gremio y realizar a la brevedad el Congreso de Unidad que naturalmente significará un gran paso en el desarrollo de la organización sindical para enfrentar las futuras de-

mandas económicas y sociales de este personal. Existe un ambiente unánime de superar todas las diferencias y materializar este sentir de las bases. Las reuniones continuarán a objeto de ir fijando la fecha de su realización como también la Convocatoria, sede, proporcionalidad de representación, etc. En artículos posteriores iremos informando al respecto.

Construcción de Locales Ferroviarios

Debido a un acuerdo del Congreso de la Unión de Obreros Ferroviarios, celebrado en Coquimbo, sobre la recomendación de crear una Comisión para construcción de locales de las organizaciones ferroviarias, se pone de actualidad este problema, el que tiene tantos activistas como posibilidades de éxito, pero que generalmente no cuenta con el apoyo de las directivas en la acción, sino en la teoría de los acuerdos que no se realizan.

Parece ser que la solución está en los llamados Locales Únicos, o sea, aquellos construidos a pro-

rrata por todos los ferroviarios, de acuerdo a sus necesidades, sin hacer distinción de lugar de trabajo, lo que únicamente tiene importancia en la producción, y de ningún modo en la necesidad de la casa gremial.

Parece interesante el proyecto presentado por el dirigente de Coronel, de la Unión de Obreros, compañero Juan Guillermo Rodríguez Soto, el que se podría adecuar a la idea de Local Único. En la parte sustantiva, el proyecto dice:

"Efectuar un descuento de E\$ 1 cada tres meses por socio, por es-

pacio de tres años". Estima Rodríguez Soto que solamente la Unión de Obreros, en ese lapso, reuniría la cantidad de E\$ 202.488. Este es en el período en que están en sus cargos los dirigentes nacionales recién elegidos. Como es el caso que las tres organizaciones actuales cambiarán sus directivas en este mismo año, si los acuerdos son para cumplirlos, y se adoptan iguales entre los warrinos y los empleados, según este proyecto de Rodríguez, 20 nuevos locales únicos tendrían los ferroviarios para desarrollar sus labores en el país. Es de esperar que así sea.

APORTE DE TODO EL GREMIO

Gestión de Directiva de San Eugenio

UNA REALIDAD 22 MESAS PARA PABELLON FERROVIARIO DE SAN EUGENIO. SOR CAMILA ALVAREZ AGRADECE.

San Bernardo, 14 de mayo de 1965.

Señor presidente de la Federación Nacional "Santiago Watt". Presente.

Muy señor mío:

Me permito saludar a ustedes con la atención y deferencia que siempre les he tenido.

En esta oportunidad, el objeto de la presente es para agradecerles infinitamente, por el valioso obsequio que han hecho al Pabellón Ferroviario de San Bernardo, mediante un cheque N° 0197088 del Banco del Estado por la suma de DOS MIL SIETE ESCUDOS (E\$ 2.007,00) para la adquisición de 22 mesitas de metal cromado para

comer, a las 22 camas que se habilitan en las salas San Luis y San Camilo.

Acto tan noble y generoso da el valor moral que se merece tan benéfica institución, por la cual repito mis más sinceros agradecimientos en mi nombre y de todos los ferroviarios que acuden a dichas salas.

Que Dios bendiga a cada uno de los miembros de la "Santiago Watt" extendiendo esta bendición a todos sus hogares.

Sin otro particular quedo de ustedes su Atta. y S.S.

Sor A. CAMILA ALVAREZ B.
Hospital San Bernardo.

EN ILLAPEL

RAUL HUMBERTO MADRID GALLARDO
Delegado Directo

JUAN NICOLAS ORDENES C.
Presidente

El Comité Illapel de la "Federación Santiago Watt" efectuó la elección de la mesa directiva que regirá los destinos de nuestra Organización durante el período 1965-1966, quedando compuesta en la forma que se indica:

Presidente, Juan Nicolás Ordenes Cortés; vicepresidente, René Gilberto Villalonga; secretario, Hugo Fernando Avilés González; prosecretario, Raúl Ramírez Olivares; tesorero, Elías Rodríguez Marín; protesorero, Carlos Urzúa Acosta; directores, Oscar Ricardo Cortés Castillo, Samuel Porfirio Correa Rojas, Héctor Guido Caballero Ponce; delegado directo, Raúl Humberto Madrid Gallardo.

SOBRE RIELES...



NEXO - 81452

LA LINEA DE 1ª

LO MAS IMPORTANTE de cuanto necesita un hogar, está en ESTABLECIMIENTOS RUDDOFF

Para el hombre, las impecables
confecciones de sus trajes, sus camisas,
su ropa interior, el calzado, corbatas,
pañuelos, todo.

Para la mujer, desde el sencillo vestido
"de casa" a los trajes de elegancia
femenina diseñados por expertos; su ropa
interior; sus productos de belleza;
sus calzados para todos los gustos;
todo cuanto necesita una mujer en
cualquier época.

Para los hijos, trajes y vestiditos
primorosos, uniformes escolares, calzados
"aguantadores", juguetes, ropitas
interiores, todo.
RUDDOFF se renueva siempre y camina
sobre rieles porque en ellos tiene
a sus mejores amigos

Ruddoff Iquique
Ruddoff Concepción
Ruddoff Coquimbo

RUDDOFF EN TODO CHILE!!!

CONFECCIONES

Ruddoff

S.A.

BANDERA ESQUINA ROSAS

NORMA ES-121

Prueba de Aplicación y Afloje de los Frenos en Estaciones de Partida.

Revisada, abril de 1965

Los maquinistas deberán probar la *aplicación* y *afloje* de los frenos del tren, antes de salir de la Estación de origen y en cada una de las estaciones intermedias en las que se haga maniobras.

Es absolutamente indispensable para la seguridad del tráfico que el sistema de frenos funcione perfectamente.

Las pruebas deberán ser hechas por el maquinista; por ningún motivo podrán ser confiadas a otra persona.

La manera de efectuar estas pruebas es la siguiente:

1. Cuando se va a acoplar el aire al tren, debe colocarse la manilla de la llave automática en posición de *recubrimiento* para que el compresor trabaje hasta alcanzar la presión a que está regulada la cabeza de máxima del regulador (Loc. vapor).

2. Mientras se está cargando de aire el sistema de frenos del tren, se coloca la manilla de la llave automática en posición de *marcha* y se observa en el manómetro N° 2 la presión del tubo del freno.

Si esta presión baja a cero y no vuelve a subir, es indicación de que la llave angular del último carro está abierta o que parte del equipo tiene mangueras desconectadas con sus llaves angulares abiertas. Al ocurrir esto debe colocarse de inmediato la manilla de la llave automática en posición de *recubrimiento* para evitar una mayor pérdida de aire.

3. Cuando la aguja correspondiente indica que la presión en el tubo del freno ha alcanzado el valor al cual está ajustada la válvula de alimentación y se han detenido los compresores, significa que el equipo está totalmente cargado y sólo falta la señal del revisador para aplicar los frenos.

4. Para esto se hace una reducción inicial de 10 libras en la presión del tubo del freno, llevando la manilla de la llave automática a posición de *servicio* y regresándola luego a posición de *recubrimiento*. Inmediatamente después de dejarla en esta posición deberá observarse atentamente el tiempo que demora en cortarse el escape del tubo del freno por la parte inferior de la llave; cuanto más largo sea el tren mayor será el tiempo que demore este escape.

Una vez que se haya cortado el escape se hace una segunda reducción. Esta será de 10 libras si el tubo del freno está cargado a 70 libras y de 15

libras si este tubo está cargado a 90 libras. O sea que la reducción total será de 20 libras en el primer caso y de 25 libras en el segundo.

5. A continuación deberá observarse en el correspondiente manómetro el descenso de la presión del tubo del freno. Si este descenso fuera superior a 7 libras por minuto, el maquinista acompañado del revisador deberá ubicar las fugas y eliminarlas.

Un tren con exceso de fugas en la cañería del freno es difícil de manejar, produciéndose fuertes sacudidas en el equipo al efectuar aplicaciones.

6. Como otro de los factores que influye en el buen manejo del tren es el que las carreras del émbolo de los cilindros frenantes estén normales, el maquinista deberá observar que éstas sean lo más uniformes posible y de acuerdo con la norma que hay sobre esta materia. (Norma ES-114 del 13 de agosto de 1958).

7. El maquinista deberá *aflojar* los frenos del tren, cuando se lo pida el revisador, llevando la manilla de la llave automática a posición de *afloje* durante un tiempo adecuado al largo del tren y volviendo luego la manilla a posición de *marcha*.

8. En los trenes de pasajeros con *sistema de señales* por aire comprimido deberá probarse el funcionamiento produciendo un escape en la última manguera de señales. Esto, al mismo tiempo, servirá de aviso al maquinista para *aflojar* los frenos.

9. Aparte de las pruebas anteriores el maquinista podrá revisar personalmente el freno del tren toda vez que lo estime necesario. Esta revisión es obligatoria en las zonas cuyo trazado exige tomar un máximo de precauciones.

10. El maquinista deberá probar los frenos del tren antes de iniciar el descenso de una pendiente importante.

11. En trenes de pasajeros que salen de estaciones de origen no puede permitirse que salgan coches con su freno colocado de traspaso.

12. El maquinista deberá firmar el libro "Conformidad del Estado del Freno" solamente después que se hayan efectuado las pruebas de *aplicación* y *afloje* del freno.

Santiago, 26 de julio de 1960.

SAN EUGENIO EN LA NOTICIA



NUEVA DIRECTIVA TIENE 2ª ZONA

De pie, izquierda a derecha: Tito L. Ramírez, Héctor González, Enrique Caro, Raúl Farías, Luis González, Aurelio Marchant y N. Espíndola. Sentados, izquierda a derecha: A. Rojas, J. Huerta, G. Galaz, J. Prado y Luis Unzueta.

Como es tradicional todos los años y en la misma fecha del mes de mayo, se llevó a efecto la elección del Directorio que regirá los destinos sindicalistas de la Seccional 2ª Zona, entre mayo 1965 y mayo 1966. La Comisión de Sufragios dirigida por el c. Carlos Cornejo y actuando como secretario el c. Arturo Colvin, como comisario el c. Francisco Yáñez y de directores, los cs. Adrián Rivera y Juan González, consagró las 12 primeras mayorías; las cuales reunidas configuraron el Directorio Seccional de la siguiente manera:

Presidente, Gerónimo Galaz; Secretario, Jaime Huerta; Tesorero, Tito L. Ramírez; Vice-presidente, José Domingo Prado; Pro-secretario, Néstor Espíndola; Pro-Tesorero, Enrique Caro. Directores: Raúl Farías; Luis Unzueta; Luis González B.; Héctor González M.; Arturo Rojas; Luis Flores.

Varias fueron las reelecciones quedando así de mostrada la confianza que sienten los asociados en sus actuaciones. También asomaron nuevos valores, que ya actuaban en actividades anexas a la directiva seccional, tal como Arturo Rojas, asesor y distribuidor de nuestra Prensa gremial; Luis

Nueva Directiva Seccional: Gerónimo Galaz, Presidente reelegido. José Domingo Prado, Vicepresidente. Luis Maluenda, reelegido; Gerónimo Galaz, Tito Livio Ramírez y Oscar Prado, Delegados Directos.

González B. quien viene de actuar en el último Ampliado Zonal y José Domingo Prado, quien vuelve a participar de hecho en la Directiva Seccional; a pesar de que nunca ha dejado de trabajar en beneficio de la Organización. Es realmente un valor estimado. Conjuntamente con esta elección se eligieron los nuevos delegados directos, ya que a muy breve plazo se pondrá término al mandato de la actual Directiva Nacional.

Los delegados elegidos son Luis Maluenda, Gerónimo Galaz, Tito Livio Ramírez y Oscar Prado; este último del Comité de Talca.

Las comisiones que tendrán que atender los diversos problemas del asociado quedaron configuradas en la siguiente forma:

COMISION DE:

Reclamos: G. Galaz; J. Prado; J. Huerta; T. Livio Ramírez; N. Espíndola y L. Unzueta.

Técnica y Jurídica: A. Marchant; R. Farías.

Seguridad Industrial: L. González y A. Rojas.

Sanidad: L. Araya; S. Navarrete.

Hogares: L. Flores; H. González.

Administrador ayuda mutua: A. Marchant.

EN ARICA

ENRIQUE AGUIRRE R., Presidente.
VALERIO VASQUEZ, vuelve a la lucha.

La directiva de la Federación "Santiago Watt" Comité Arica tiene el agrado de saludar muy Atte. a Ud. y se permite poner en su conocimiento el nuevo Directorio de nuestra organización recientemente elegido, por el período 1965-1967, que es el siguiente:

Enrique Aguirre R., presidente; Valerio Vásquez C., vicepresidente; Hernán Achá Derpich, se-

cretario; Armando Torrealba S., prosecretario; Jorge Figueroa G., tesoroero; Pedro San Román V., protesoroero; Justo Suárez T., director; Jorge Díaz H., director, y Manuel Cortés G., director.

El nuevo Directorio agradece a ese órgano de publicidad la valiosa cooperación prestada y espera seguir contando con su inapreciable apoyo para el mayor éxito de sus actividades en la defensa de los intereses de sus federados.

Sin otro particular quedamos de Ud. como sus Attos. y Ss Ss.,

Por Federación Santiago Watt Comité Arica,
ENRIQUE AGUIRRE R., presidente; **VALERIO VASQUEZ C.,** vicepresidente; **HERNAN ACHA DERPICH,** secretario.