

SANTIAGO WATT



N.º 208

Año XIX

1964



¡CUMPLIMOS 75 AÑOS!

LA elección presidencial reciente, en forma avasalladora aglutinó todos los esfuerzos y voluntades de la población chilena en forma tal que, por un periodo más o menos prolongado, anterior a su desenlace en las urnas, todo giraba en torno a los planteamientos, defensa, crítica, etc., de los candidatos en pugna, postergando la atención de otros asuntos o problemas.

Tal ocurrió con una fecha muy significativa para el personal de Tracción, cobijado en la Federación Santiago Watt, la que fundada el 8 de septiembre de 1889 cumplía, justamente en el presente, 75 años de heroica y sostenida lucha, jalonada por todo lo que hace trascendente a la acción mancomunada de los hombres, no pudiendo adoptarse en su oportunidad todas las decisiones que hubieran sido precedentes para conmemorar el histórico acontecimiento.

La Sociedad Santiago Watt, denominada así hasta la Convención del año 1914, que se modificó por Federación, surgió como una respuesta a las injusticias de que eran víctimas los maquinistas, fogoneros y limpiadores, nacidos en este suelo, y frente al irritante privilegio del personal extranjero que, no obstante desempeñar igual trabajo, obtenía una paga doble.

La reunión constitutiva de la que primeramente se llamó Sociedad de Protección Mutua de Maquinistas y Fogoneros, estuvo integrada por los visionarios compañeros:

Juan Guillamour, Domingo Arce, Roberto Bentrón, J. S. García, J. L. Ortiz, Abraham Gutiérrez, Santiago Quezada, J. L. Pizarro, Francisco Godoy, Félix Fica, Arturo Ennes, Eulogio González, Julio González, José Anacleto Morales, Moisés Moreno, J. A. Hardy, J. Domingo Pinto, Hermógenes Martínez, Eulogio Rodríguez.

En reunión del 12 de marzo de 1893, se acordó denominarla Sociedad Santiago Watt, creándose diversos organismos de base en las diferentes Zonas, pero que actuaban con absoluta independencia unos de otros, lo que vino a modificarse en la Primera Convención del gremio, efectuada en el año 1914, al agruparse todas estas filiales como Federación, con un Directorio General representado por delegados de estos organismos, lo que se mantiene hasta nuestros días.

En visión retrospectiva miramos hacia aquel lejano 8 de septiembre de 1889, para admirar a quienes tuvieron la audacia de organizarse impulsados por la superación humana, cuando las agremiaciones eran totalmente desconocidas y menos todavía, sin leyes de protección al trabajo. El descanso semanal y obligatorio no existía, ni mucho menos el feriado. Las jornadas de trabajo, se sabía de su hora de comienzo, pero no de su término y sin compensación económica por tiempo extraordinario. Sin Caja de Previsión, sin desahucio, y para resumirlo todo, sin nada de nada.

De allí que sea perfectamente lícito afirmar que, en 75 años de duro bregar, poco y mucho se ha logrado. Poco, frente a todo lo que esperamos obtener para el futuro y mucho porque se partió de la nada.

Al recordar tan trascendental fecha para el personal de Tracción, y como un homenaje a quienes en valiente actitud formaron la entidad que nos cobija, seamos dignos de ellos, fortaleciendo la organización a través de las enseñanzas que la propia obra realizada nos señala concretamente.

La Organización Unica, gran avance sindical

Dilucidada la contienda presidencial luego de un agotador proceso, que concitara la preocupación y desvelos de toda la ciudadanía para expresar en las urnas su pensamiento político, siendo coincidente el anhelo mayoritario de las tres postulaciones de introducir cambios profundos en la estructura social del país, vuelven a flamear las banderas gremialistas para impulsar mejores condiciones de vida.

Teniendo todavía plena vigencia el enfrentamiento antagónico de las clases sociales, si los trabajadores no actúan unidos seguirá el continuismo donde unos pocos acumulan riquezas y la inmensa mayoría acumula solamente miserias y frustraciones. Pero, si la inanición es reemplazada por una vigorosa y renovadora lucha, donde las potencias creadoras se desbordan en la búsqueda de cauces adecuados, se estará interpretando el momento histórico, proyectado al futuro en una mayor justicia social.

Nuestra Federación, que en este mes de septiembre ppdo. cumplió 75 años, promotora de muchas iniciativas, no teme enfrentarse a lo que sea necesario para decir con absoluta claridad los vicios de organización que retardan u obstaculizan el logro de los fines propuestos.

La ORGANIZACION UNICA del gremio ferroviario, se abre paso como una adaptación natural a nuevas exigencias de la lucha, iniciativa que promueve un remezón en los organismos de base del gremio y que obliga a un

análisis en profundidad de su verdadero alcance y beneficio.

Para llegar a su realización será menester cumplir etapas previas absolutamente necesarias, como por ejemplo, mediante la evaluación de cargos, fijar las plantas del personal en una ordenación racional de acuerdo a las necesidades del servicio, actuales y futuras, y a la naturaleza específica de sus funciones, en un equilibrio armónico donde nadie se sienta postergado, ni nadie, individual, grupo o sector, pretenda sobrepasar su ubicación de la que realmente le corresponde.

Superada esta fase, de por sí compleja y no exenta de escollos por la multiplicidad de intereses en juego, vendrán las restantes en una secuencia lógica que allanarán el camino para la Organización Unica.

¿Qué significado tiene la Organización Unica? Que, al desaparecer la pugna de nunca acabar de sectores —donde algunos obtienen privilegios en perjuicio de otros— los esfuerzos totales de dirigentes y dirigidos se sumarán a la conquista de objetivos comunes de beneficio general, como podrían ser el establecimiento de colonias veraniegas, la atención médica extendida a los familiares del servicio activo y jubilado, la superación funcionaria mediante cursos de perfeccionamiento profesional, la obtención de leyes que mejoren la previsión social, mayores iniciativas para prestigiar los servicios de nuestra Empresa, en suma, todo aquello que signifique un avance de orden general.

Ha llegado, pues, la hora de elevar el nivel organizativo del gremio y convertirlo en poderoso instrumento propulsor de la evolución social en acción dinámica y responsable.

Siendo como somos, constructores de nuestro propio destino, hay plena confianza en que nuestros compañeros sabrán decidir con la seriedad de siempre la acción futura del gremio, por un camino recto y adecuado.

DIRECTOR INTERINO

Asume la dirección de la revista el c. Alfonso Arriagada, presidente del Directorio General, a contar desde el presente número, y con el asesoramiento de los cps. José Domingo Prado y Oscar Guzmán M., mientras permanece ausente el titular c. Anselmo Radrigán L., quien se encuentra en Europa, becado por la OIT.

LA PORTADA: Inauguración del primer sector electrificado.

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XIX

Nº 208

SEPTIEMBRE DE 1964

Administración

COMPANIA 1933

— TELEFONO 85195

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

Dirección

Anselmo Radrigán López

Asesores

NELSON ITURRIETA CONTRERAS

ARTURO ROJAS

LUIS SAZO MARIN

Corresponsales en toda la red.

MEJORAMIENTOS ECONÓMICOS PARCIALES DEL PERSONAL POSTERGADO

La última reunión de delegados directos elaboró una plataforma de lucha y facultó a la Mesa Directiva Nacional para lograr su cumplimiento en las esferas correspondientes. El Ejecutivo, al considerar el alto costo de un mejoramiento en favor de la totalidad del gremio ferroviario, manifestó la imposibilidad de satisfacer tales requerimientos, lo que exigiría a su vez el envío de un proyecto de Ley al Congreso Nacional que seguramente no alcanzaría a ser tramitado antes del término constitucional de su mandato, estando llano sí a mejorar algunos sectores postergados con los propios recursos de la Empresa.

Como había un compromiso previo entre las organizaciones del gremio, Watt, Empleados y Obreros —de lograr en conjun-

El Directorio General Informa

to mejorar la situación económica de algunos sectores que no quedaron incluidos en los últimos arreglos, se aceptó este predicamento acordándose que, a contar desde el 1º de noviembre del presente año se concederán:

1.—A los aspirantes y limpiadores, cuatro días de bonificación.

2.—Descongelamiento en las plantas del personal de empleados desde el grado 8º hacia abajo.

3.—A los obreros de V. y O., Transportes, Conservación de Locs a vapor, cuyas rentas medias son de Eº 130, cuatro días de bonificación.

La fecha de vigencia no pudo ser lograda con efecto retroactivo por carencia de recursos financieros. En cualquier caso, la obtención de este mejoramiento está en pleito acuerdo con la resolución adoptada en la última reunión de delegados directos y al quedar totalmente resuelto se cumplió igualmente con el compromiso contraído con las otras organizaciones ya señaladas. La Mesa Directiva Nacional queda complacida por la forma como se actuó en estas circunstancias.

PLAN DE ACCION INMEDIATA

La Mesa Directiva Nacional está preparando activamente todos los antecedentes que sean necesarios para hacer llegar al nuevo Gobierno y Di-

Proyecto modificador de la Ley de Revalorización 15.386

El 19 de agosto ppdo. la Comisión de Trabajo y Legislación Social de la Cámara de Diputados evacuó un informe de un proyecto de Ley, impulsado por un grupo de parlamentarios de todas las tendencias, que introduce diversas modificaciones a la Ley 15.386 que creó el Fondo de Revalorización de Pensiones.

Dicha iniciativa involucra reparar algunos vacíos que se advierten y aclarar su articulado en aquellas partes que dan lugar a variadas interpretaciones, junto con otorgar mayores recursos que permitan cumplir la finalidad específica en favor de los postergados de siempre, los jubilados de la Administración Pública con pensiones bajas.

La Ley 15.386, publicada en el Diario Oficial del 11 de diciembre de 1963, pretendía en su conjunto restablecer el poder adquisitivo de las pensiones de jubilación, con algunas excepciones, frente al deterioro provocado por la desvalorización monetaria.

Al aplicarse sus disposiciones se observan las siguientes fallas:

1. Retardo de la aplicación de la Ley en su aspecto administrativo, principalmente en el sector ferroviario.
2. Falta de financiamiento para restablecer a un nivel adecuado el monto de las pensiones.
3. La interpretación equivocada de algunas

de sus disposiciones por los diversos organismos que deben considerarla.

El proyecto de Ley modificador, sancionado ya por la Comisión mencionada al principio pasa en segundo trámite constitucional a la Comisión de Hacienda para considerar su financiamiento, la que no pudo reunirse antes del vencimiento del período ordinario legislativo, no obstante haber sido en dos oportunidades. Se espera ahora su inclusión en carácter de urgente en el período extraordinario cuya tabla la fija el Gobierno.

El posible financiamiento, puesto en conocimiento de la Comisión de Hacienda, incide en los siguientes rubros:

1. Que la revalorización anual de los 13 millones de escudos del cambio libre bancario pase a engrosar el Fondo de Revalorización.
 2. Que el rendimiento vegetativo del impuesto de la compraventa pase igualmente al Fondo de Revalorización.
 3. Si los recursos obtenidos fueren insuficientes para una nivelación justa, que la diferencia sea suplida con cargo al Presupuesto General de la Nación.
- Alrededor de otros 10 rubros de menor monto completan el cuadro de financiamiento de este proyecto, habiendo consenso para despa-
charlo con la mayor rapidez.

rección General de la Empresa las inquietudes y anhelos del personal de Tracción, cuyos principales aspectos comprenden:

1.—Grado de especialistas para maquinistas y fogoneros.

2.—Aumento de viático del 75 al 100%.

3.—Mejoramiento de las primas de kilometraje al personal de tercera categoría.

4.—Adaptación de los reglamentos, de tracción, movilización, etc., a las nuevas exigencias y modalidades del servicio.

VACANTES DE LIMPIADORES

En la última reunión con el señor Jefe del Departamento de Tracción y Maestranzas se debatió el grave problema que significa la falta de limpiadores en las diferentes Casas de Máquinas, cuyas vacantes no pueden ser proveídas por disposiciones legales. Al respecto, el señor Jefe del Departamento entregará al señor Director General un cuadro estableciendo las necesidades mínimas de las diferentes zonas, quien a su vez deberá obtener del Gobierno la correspondiente autorización mediante la dictación de un Decreto Supremo.

En consecuencia, el régimen de contratistas, adoptado en algunas Casas de Máquinas, obedece tan solo a una solución de emergencia que debe desaparecer tan pronto sea posible llenar las vacantes.

BONIFICACION 10% PARA AYUDANTES DE JEFES DE MAQUINAS

En información aparte se transcribe oficio enviado por el señor Director General a la Contraloría General de la República solicitando un dictamen que establezca la procedencia del pago del 10% referido, lo que se estima será resuelto favorablemente.

APLICACION DEL ARTICULO 19 DE LA LEY 15.386

El señor Director General, por oficio 2394 del 31 de Julio del presente año solicita a la Superintendencia de Seguridad Social un pronunciamiento con motivo de la aplicación en la Empresa de los artículos 19 y 20 de la Ley 15.386, que en el Decreto N.º 163 del 25 de abril y circular

N.º 192 del 19 de mayo no aclara sus particularidades.

En el citado artículo 19º se dispone el pago de una bonificación, solicitando el señor Director General una aclaración, que a la letra dice:

3.—¿Deben computarse los abonos establecidos en el artículo 4º de la Ley N.º 3997, para los efectos del pago de la bonificación del citado artículo 19º? La referida disposición concede para los efectos de la jubilación, el abono de un año por cada cinco de servicios en trenes, servicios de tracción de zona, en el manejo de cambios y señales o en cualquier empleo del servicio nocturno. Es indudable que dichos abonos deben considerarse para determinar el derecho a pensión con sueldo íntegro y, como consecuencia, para tener derecho a la bonificación del 5%; pero si el empleado acredita, por ejemplo, 27

“ años de servicios efectivos
“ y cinco de abono ¿debe pagársele solamente la bonificación del 5%, o por el contrario, incrementarse la bonificación en el porcentaje que corresponde a los 32 años de servicios computables?

Del citado oficio enviado por la Dirección General a la Superintendencia de Seguridad Social hemos transcrito solamente lo que afecta al personal de Tracción. Esperamos dar a conocer la respuesta en el próximo número.

PERSONAL CUMPLIDO

En la próxima entrevista con el señor Jefe del Departamento de Tracción y Maestranza se solicitará un pronunciamiento sobre la situación del personal que cumple todos los requisitos legales para acogerse a jubilación y que continúa en sus puestos por tiempo indeterminado con la consiguiente paralización de los escalafones.

Solicítase a la Contraloría dictamen para pago 10% Asignación de Estímulo

Por oficio D. J. N.º 3274 del 24 de septiembre se solicita a la Contraloría un dictamen, cuyo texto transcribimos:

SEÑOR CONTRALOR:

“ El Decreto Supremo N.º 773 del 7 de enero de 1964, de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el Diario Oficial del 7 de enero próximo ppdo. estableció en la columna D. de su artículo 1º una asignación especial imponible que, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 4º del mismo decreto, corresponde a los funcionarios que forman parte de las plantas que se señalan, entre las cuales se incluye a la Planta de Inspectores de Tracción o Jefes de Casas de Máquinas.

“ Como los Ayudantes de Jefes de Casas de Máquinas forman parte de la referida planta, han solicitado el pago de la misma asignación, de acuerdo con los términos del artículo 4º, N.º 4 del Decreto Supremo N.º 773.

“ Consultado el Departamento Jurídico de la Empresa sobre la procedencia legal de dicho pago, ha informado favorablemente la respectiva petición, pero exigiendo, en todo caso, un pronunciamiento de la Contraloría General de la República por tratarse de la interpretación de una disposición reglamentaria.

“ En consecuencia, solicito a US. se sirva dictaminar sobre la materia en consulta, para cuyo efecto se acompaña adjunto el informe D.J. 3170 del 12 de septiembre en curso, del Departamento Jurídico de la Empresa, que esta Dirección hace suyo en todas sus partes.

Saluda atte. al señor Contralor,

(Fdo.) Edmundo Bertin
Director

NUESTRO DIRECTOR EN EUROPA

UNA PRIMERA IMPRESION DEL MOVIMIENTO SINDICAL ITALIANO

Al director de la revista Santiago Watt, compañero Anselmo Radrigán López, le ha sido otorgada una beca por la Oficina Internacional del Trabajo, para permitirle en un programa especialmente elaborado permanecer un mes en Italia destinado al estudio de los diferentes centros de formación sindical; una visita a la sede Central de la OIT en Ginebra; una estancia en la República Federal de Alemania para analizar las actividades de diversos centros docentes dependientes de la Confederación Alemana de Sindicatos; un período de estudios en Dinamarca y Suecia para estudiar los métodos didácticos de las Universidades Populares, instituciones cooperativas y asociaciones de educación obrera, así como las modalidades de desarrollo de los programas educativos de las centrales sindicales de esos países; visita final a la OIT en Ginebra para valorar los resultados obtenidos durante el viaje de ampliación de estudios, y finalmente, preparación y presentación del informe correspondiente.

El compañero Radrigán enviará correspondencia sobre sus observaciones directas, siendo la primera la que a continuación publicamos, estando ciertos de que cada una de ellas tendrán el interés y la acogida adecuada.

Aunque es muy pronto para poder hablar con cierta propiedad sobre lo que es el movimiento sindical italiano, ya que solamente hemos tenido la oportunidad de conversar con un sector de los tres en que se divide política y sindicalmente la masa laboriosa de este hermoso país, es deseable ir entregando algunas impresiones que sirvan de introducción a una visión general al final de este mes de conferencias en tres idiomas.

En primer lugar hay que señalar que Roma es un centro turístico tan grande que para comprenderlo hay que decir que en esta temporada han venido desde otros países europeos, con grandes facilidades otorgadas por el Mercado Común en el libre tránsito, 30 millones de turistas. Nada menos que cuatro veces la población de Chile, lo que constituye una riqueza tan grande de ingreso por este concepto que es difícil comprender por qué en Chile no han impulsado algo más grande y serio en este sentido. Nuestro clima es superior y la vida más barata, lo que ya sería una atracción para los viajeros.

Pero volvamos a la situación que me tiene en este país. Son tres las grandes centrales de trabajadores, dominadas en su línea política por los siguientes partidos: la CGIL por los Socialistas y Comunistas; la CISL, por los Demócratas Cristianos; y la UIL, por los Social Demócratas, fracción de una escisión del Partido Socialista Italiano. La primera tiene la mayor antigüedad, 35 años de vida sindical y el mayor número de afiliados. Le sigue la CISL con 23 años y, finalmente, la más joven, la UIL, de la que soy huésped hasta el 18 de Septiembre con 14 años de vida. Es de imaginarse que es muy difícil entenderse esta división de los trabajadores para enfrentar a un solo patrón. Cuando una parte está de acuerdo con el arreglo, sus militantes vuelven al trabajo y dejan en la estacada a los restantes, como acaba de suceder en una huelga ferroviaria. Muchos detalles cuando sostenga la entrevista con las otras centrales desde el 18 de septiembre hasta el 3 de octubre.

LOS FERROVIARIOS

También con tres directivas,

afiliadas cada una a su Central General. Todas se denominan unificadas. Cada una, según un dirigente de la SIUF (Sindicato Italiano Unificado Ferroviario) dice que las otras dos centrales no existen. Según la UIL (Unión Italiana de Trabajadores) la distribución de trabajadores ferroviarios en cada una de las centrales corresponde:

SIUF (UIL)	22.000
SFI (CGIL)	65.000
SAUFI (CISL)	35.000
Total, 122.000 ferroviarios organizados de los 206.000 que laboran en la Empresa del Estado, habiendo 176.000 en los escalafones y el resto particulares. Consecuencia de la división.	

Estos ferroviarios recorren toda la Red Ferroviaria, 16.500 kilómetros de vía y tienen ingresos de kilometraje, servicio nocturno y horas extras. Reciben después de ocho horas. Reciben viático completo, y no 75%, y una asignación familiar que empieza con 3.870 liras por cada uno de los padres, si están a cargo, 8.940 liras por la esposa y 9.440 liras si tienen un hijo. Después el sistema baja la tasa de pago por estimarse que a más hijos menos gastos comunes (más baratos por docena). Parece que tengan una idea aproximada de esta parte del ingreso multipliquen por seis pesos cada lira.

OTRO INGRESO

También reciben los ferroviarios italianos un ingreso pagado a nuestro trienal, pero que aquí es bienal. Cada dos años un 2,5% sobre el sueldo base.

ALGUNAS CONCLUSIONES

Al conocer una de las tres centrales, la más pequeña, he podido comprobar que la orga-

nización es eficiente a pesar de su división, con la dispersión de esfuerzo y estéril lucha entre los mismos trabajadores, por la importancia que le dan a ciertas secretarías que en Chile no la han tenido nunca. Por ejemplo, la Secretaría de Prensa y Propaganda está en el tercer lugar de la jerarquía y sus instalaciones de comunicaciones son formidables. El sistema de distribución de los tres periódicos que tienen es la dirección del afiliado y no al centro de trabajo. Hay una sola organización ferroviaria de categorías (se llama categoría a una industria), que incluye a todos los trabajadores, sean maquinistas, empleados u obreros, y una Pauta Unica de Sueldos evaluados, que excluyendo a lo que sería la Dirección General nuestra, tiene el sexto lugar para los maquinistas entre todo el personal (ya dijimos que son 206.000), y esto está aceptado por considerarse al maquinista un técnico.

El próximo lunes tendré la oportunidad de conocer el programa de estudios de los maquinistas y sus escuelas en Roma, y por consiguiente escribir acerca de esta experiencia. Otro dato económico interesante es que se paga una hora extraordinaria diferente en días hábiles y feriados. Para un maquinista de primera clase, la hora hábil es de 289 liras y 405 la festiva. Hay una diferencia en estos pagos si la ciudad en que se vive tiene menos o más de 800.000 habitantes, ya que al revés de Chile, es más cara la vida en las ciudades grandes por tratarse de ciudades turísticas.

LA ORGANIZACION FERROVIARIA SINDICAL

Tiene una Central Nacional por cada Central General política, y luego los Departamentos en cada centro ferroviario. Esta Departamental tiene Seccionales y después de menos de 50 socios, grupos. Se reúnen estas bases una vez cada tres meses teniendo las directivas mucha autoridad ejecutiva y sólo los dirigentes deliberan en los otros períodos.

De esta manera los problemas se solucionan en base a un reglamento y no se acumulan para resolverse en reuniones largas y a veces tediosas. La alta especialización de los dirigentes los hace resolver con gran rapidez cada uno en lo suyo los problemas que llegan a cada nivel. Hay archivos completísimos de toda la legislación y reglamentación vigente a mano. Llega un afiliado, se encuentra el dato, y despachado. No hay charla en torno a los escritorios, sino trabajo y bastante. Tienen una Secretaría de Actividades Pa-

ra sindicales que se preocupa de los problemas sociales de los asociados, incluyendo el empleo de las vacaciones, baratas y para toda la familia. Sobre esto se hace indispensable que la Federación se preocupe seriamente como una reivindicación para las esposas y los hijos de los ferroviarios. Es tan posible en Chile como ya lo es en Italia.

Veo que estoy divagando un poco así que termino aquí esta primera correspondencia a nuestra prensa ferroviaria y será hasta pronto.

A. RADRIGAN

Francisco Araya Zamora reelegido Consejero de la Universidad Técnica

En representación de los gremios obreros, ha sido reelegido como Consejero de la Universidad Técnica del Estado, el c. Francisco Araya Zamora, ex presidente del Directorio General de nuestra Federación, ex diputado nacional y director fundador del periódico EL SANTIAGO WATT, llamado así antes de su conversión a revista.

En conceptuosa nota, dirigida a este Directorio General, el c. Araya queda como siempre a disposición de los interesados en todo aquello que concierna a su representación en el Honorable Consejo de la Universidad Técnica del Estado.

Al agradecer el gentil ofrecimiento del c. Araya, le auguramos el mayor éxito en el desempeño de su nuevo mandato, por un período de cuatro años.

Deportistas ferroviarios a Tokio Luis Zúñiga y Guillermo Salinas

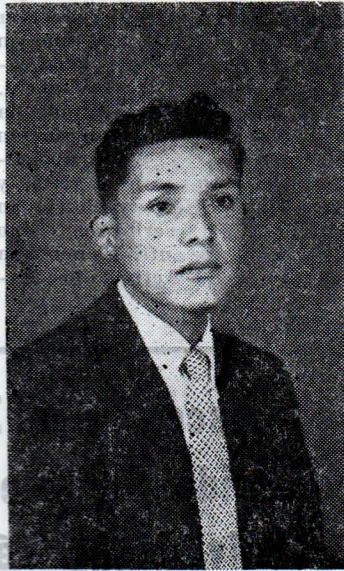
Los pugilistas de cartel internacional, Luis Zúñiga y Guillermo Salinas, forman parte de la reducida delegación chilena a la Olimpiada de Tokio. En su calidad de ferroviarios, y antes de viajar al Japón pasaron a despedirse del señor Director General don Edmundo Bertin. Por otra parte, fueron festejados en el Casino de Empleados de Mapocho por los Jefes del Departamento del Personal y Bienestar, dirigentes deportivos, periodistas, amigos y admiradores de tan calificados exponentes del deporte nacional.

Auguramos a los compañeros Zúñiga y Salinas el mayor de los éxitos en la contienda olímpica, en especial al primero por su calidad de warrino de San Eugenio, lugar donde se desempeña como fogonero.

Uno más en la Quebrada de Huaylas, del Ferrocarril de Arica a La Paz

Y con él son siete mártires que han caído en cumplimiento del deber en esta famosa Quebrada, entregando sus vidas por el progreso y la superación de este ferrocarril que sirve a Chile y Bolivia.

Fue una madrugada como tantas otras, donde un Jefe de Casa de Máquinas, un Jefe de Turno o un aspirante golpean con insistencia y nerviosamente las ventanas para notificar: ¡accidente!... ¡Tiene que salir de inmediato!... Salíamos como electrizados... llegamos a la redonda y nos dan la noticia de la partida de uno de los nuestros, la que recibimos como un latigazo en pleno rostro. ¡Es imposible!... no puede ser. Pero hay que rendirse ante la evidencia. Se agachan las cabezas y una vez más tragamos la saliva amarga del dolor. Cayó un soldado. Apuros, carreras, confusión, tristeza en los rostros de los que enarbolamos la noble profesión de maquinistas o fogoneros, pero la guerra no puede terminar si alguno ha



Rafael Perea M. (Q.E.P.D.)

caído. Otro lo reemplazará, y bajo este temple nos forjamos, amando a nuestras locomotoras que son parte de nuestra vida misma.

El 1.º de septiembre pasado el maquinista Rafael Perea Madueño conducía la locomotora 13017 de tren 26, desde Visviri (frontera) hacia Arica, con su ayudante José Bernal, y siendo las 0,15 horas, a la altura del kilómetro 133, saltó de la vía la locomotora —por causas que ahora son materia de sumario— estrellándose contra el cerro, falleciendo en forma instantánea el malogrado compañero Perea y quedando gravemente heridos su ayudante Bernal, conductor Zevallo y palanquero Apaza, los dos últimos por volcamiento del coche-casita Vt.79.

El sepelio del infortunado compañero Perea se efectuó en Arica, despidiendo los restos a nombre de la Empresa el Administrador señor Jovino García; por la Unión de Obreros, su presidente, compañero José Rivera; por la CUT local el compañero René Labraña y, finalmente, en representación del gremio y de la Directiva del Comité Arica de la Federación Santiago Watt, el compañero, Manuel Cortez, quien emocionó a los presentes con sus palabras de sincero dolor.

MACORVIL

Fallecimiento de dos ex dirigentes: Luis E. Salinas y Horacio Bahamondes

Tras penosa enfermedad han fallecido dos figuras relevantes de nuestra Federación y que representaron con brillo a la Seccional Barón, alcanzando ambos en su trayectoria sindical altos puestos en mérito a sus condiciones personales.

Luis Ernesto Salinas fue Presidente de la Seccional Barón, Presidente del Directorio General y Presidente del Comando Nacional Ferroviario formado por todas las instituciones gremiales antes de la formación de la Federación Industrial Ferroviaria, el año 1940, al advenimiento del Frente Popular en una etapa histórica del movimiento obrero chileno.

En su carrera funcionaria ocupó el cargo máximo, Jefe de Casa de Máquinas de Barón.

Horacio Bahamondes Aguilera, igualmente

presidió la Seccional Barón y en numerosos períodos participó como delegado directo e integrante de la Mesa Directiva Nacional, aparte de haber sido Consejero en la Caja de Retiros y P. S.

Obtuvo su jubilación como Jefe Nocturno de la Casa de Máquinas de Llay-Llay y su fallecimiento, acaecido el 2 de septiembre, permitió una demostración de sincero pesar.

Los enlutados estandartes de la Federación Santiago Watt, Seccional Barón, en ambas oportunidades se inclinaron reverentes en testimonio de gratitud hacia quienes aportaron tantos esfuerzos por dignificar la profesión, sin más recompensa que la satisfacción de haber cumplido a conciencia el mandato conferido por la organización.

Inauguración del tramo Alameda-Graneros, primera etapa de electrificación a Chillán

CEREMONIA EN LA ESTACION CENTRAL Y GRANEROS. PARTIDA DEL TREN PRESIDENCIAL. DISCURSOS DEL DIRECTOR GENERAL DE LA EMPRESA Y DEL MINISTRO DE ECONOMIA. SALUDO AL MAQUINISTA. AUDIENCIA A DIRIGENTES DEL GREMIO. LLEGADA A MAPOCHO

CEREMONIA EN LA ESTACION CENTRAL. El día 1º de septiembre, a las 15 horas, se dio comienzo al programa elaborado por la Empresa de los FF. CC. del Estado, para inaugurar el tramo Alameda-Graneros con tracción eléctrica, en su primera etapa hasta Chillán, en una inversión total calculada en 90 millones de dólares, contemplada en el Plan Decenal de modernización de los ferrocarriles en un período que abarca desde 1961 a 1970.

El Presidente de la República, Excmo. señor Jorge Alessandri R., acompañado por ministros, y altas autoridades de la Administración Pública, fue recibido en la Estación Central por el señor Director General de la Empresa y altos jefes.

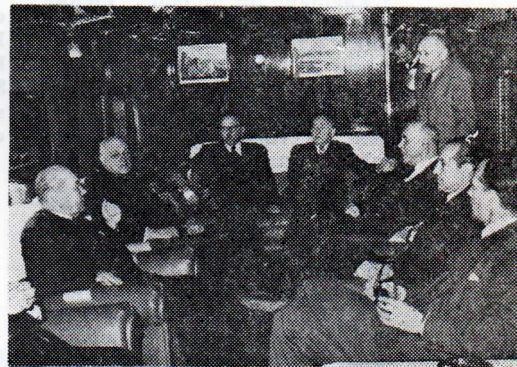
En medio de la euforia de los presentes el Jefe de Estado inició el acto simbólico de la inauguración, al cortar la cinta con los colores nacionales, dejando así libre el paso al convoy que daría comienzo al nuevo sistema de tracción.

PARTIDA DEL TREN PRESIDENCIAL. A las 15.15 se dio la partida del tren especial, arrastrado por la locomotora 3.211, construida en Italia, y compuesto por el coche presidencial, comedor y cuatro carros de primera clase, actuando como maquinista Erasmo Vega, ayudante Julio Almarza, Inspector-instructor Julio Muñoz C., y conductor Miguel Hernández.

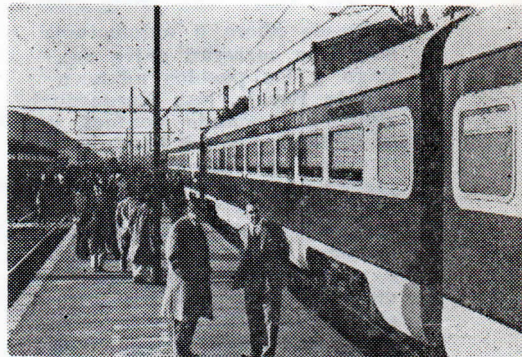
Los 76 kilómetros desde Alameda a Graneros fueron recorridos en una hora y 10 minutos, estando adornadas con profusión todas las estaciones del trayecto. La presencia de escolares y público en general dio especial colorido al paso del tren.

CEREMONIA EN GRANEROS. Autoridades provinciales recibieron a las personalidades integrantes de la comitiva oficial, para proceder a la puesta en marcha de la subestación Graneros. El Director General señor Edmundo Bertín pronunció un discurso del cual extractamos lo siguiente:

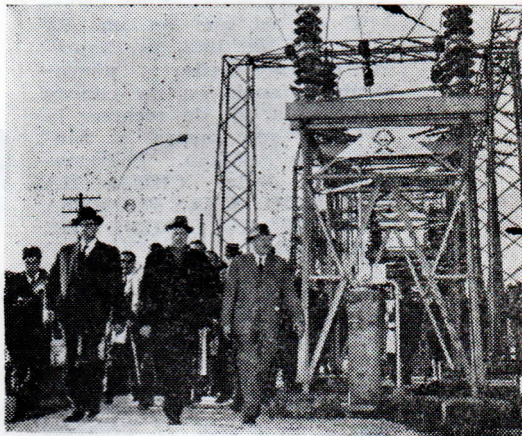
“Hoy inauguramos el primer tramo electrificado de la Red Sur de nuestros ferrocarriles, hecho que representa una importante contribución al progreso de la vida nacional. Con legítimo orgullo, recuerdo que fuimos el primer país del continente que tuvo un ferrocarril: el de Caldera a Copiapó, construido entre 1850 y 1851. Menos de 15 años más tarde, un 16 de septiembre de 1863, inaugurábamos el ferrocarril de Santiago a Valparaíso en una ceremonia semejante a la de hoy. No puedo menos de mencionar que, en el año 1923, le correspondió al ilustre padre del actual Mandatario, don Arturo Alessandri Palma, poner en marcha, luego de haberlo impulsado tesoneramente, el nuevo servicio de trenes eléctricos entre la capital y el puerto, como un anticipo a esta electrificación en gran escala que hoy inauguramos”.



El Presidente de la República y comitiva en el interior del coche presidencial, escuchan al Director General señor Edmundo Bertín.



El Tren Especial en la estación Graneros.



La comitiva oficial a la llegada a la subestación Lo Espejo.

Luego de referirse a diversos aspectos del significado de esta obra, manifestó como palabras finales:

“Chillán, señores, está aparentemente cerca. Mas, los problemas técnicos son múltiples y sólo el temple y la tenacidad de quienes luchan por una vida mejor impiden que, a veces, el desaliento frene al impulso creador.

“Son 16 grandes subestaciones de funcionamiento automático que es necesario montar y construir, trabajo ya casi totalmente terminado. Es preciso tender más de 500 kilómetros de líneas aéreas y ya tenemos más de la mitad esperando el paso de los trenes. Una gran estación central de telecomando y teledirigida, desde donde se manejarán a distancia 15 subestaciones. Y mucho más que muy pronto podremos mostrar con orgullo a las autoridades y a nuestro pueblo.

“Desde ahora 5 automotores eléctricos correrán entre Santiago y los pueblos adyacentes de Espejo, San Bernardo, Buin, etc., dando confort y posibilidades a los hombres y mujeres que vienen a trabajar desde ellos a la capital

“Esta electrificación, cuya primera etapa mostramos hoy es una prueba de nuestra decisión de tener una red ferroviaria que, estando a la cabeza de las de Hispanoamérica se encontrará a la altura de cualquier ferrocarril europeo.

“Y es así, que en un día como éste de 1966, la Empresa espera invitaros nuevamente a subir en un convoy eléctrico, a fin de recorrer la distancia que separa a Santiago de Chillán. Podremos entonces decir: **CHILE HA CUMPLIDO UNA PROMESA MAS EN SU CAMINO DE PROGRESO**”.

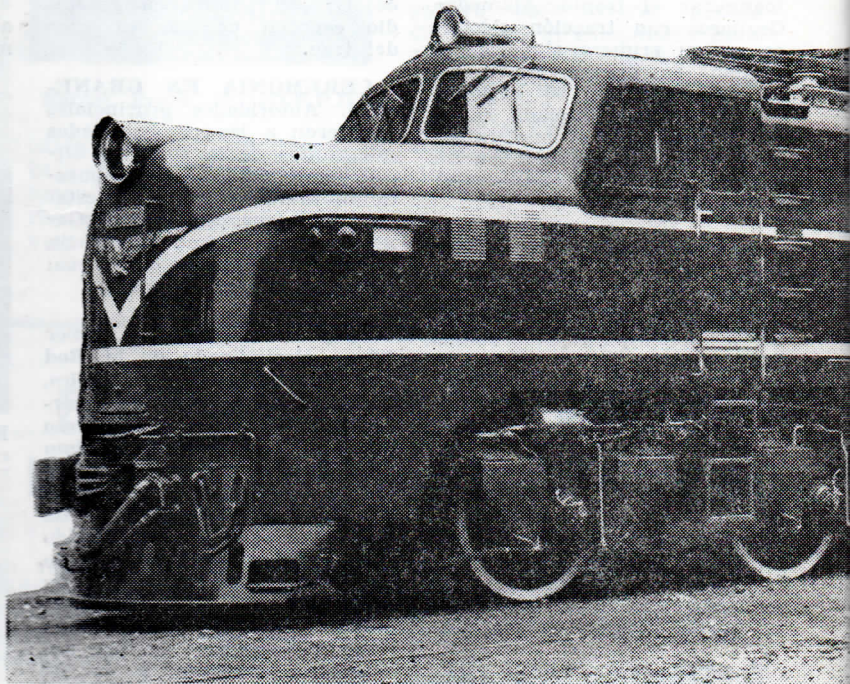
Respondió a tales palabras el señor Ministro de Economía, don Manuel Pereira, para referirse a la importancia del plan de electrificación, en relación con la economía del país y su aporte al progreso de las comunicaciones, expresando al final:

“La economía de la explotación, estimada en la elec-

trificación de la red sur Santiago - Chillán, alcanza a 8.250.000 escudos anuales, lo que equivale a una rentabilidad de 14 por ciento sobre la inversión calculada. Por otra parte, la economía que producirá la red norte, por el uso de las máquinas Diesel-eléctricas se estima en E° 1.600.000 anuales, equivalente a una rentabilidad del 8,8 por ciento sobre la inversión al valorizar la mayor eficiencia alcanzada.

Simultáneamente con la realización del plan de mejoras en toda la red de la Empresa, se ha reestructurado su administración y racionalizado sus servicios, de manera de obtener la mayor eficiencia y control técnico.

Es de notar que se han logrado hacer estas modificaciones sin contratación de nuevo personal, cumpliéndose así la Ley 15.575; por el contrario, hay a la fecha 1.600 empleados y obreros menos.



CARACTERISTICAS GENERALES DE LAS LO

Fabricante	Breda-Marelli
Trocha	1,676 mm.
Designación	E-32
Tipo	C-C
Numeración	3211 a 3234
Cantidad	24
Nº de ejes motrices	6
Voltaje de tracción	3.000 v.

Esto ha sido posible debido a la sincera colaboración del personal de la Empresa, que ha compartido con el Gobierno la patriótica ambición de ver a los ferrocarriles chilenos colocados en un nivel de alta eficiencia técnica.

Cabe destacar, finalmente, que en lo corrido del año la Empresa ha tenido una mayor entrada, sobre lo previsto, de seis millones de escudos, justificando así la con-

fianza que ha puesto en ella el Gobierno".

"Al declarar inaugurado el tramo eléctrico entre Santiago y Rancagua, deseo expresar a nombre de S.E. el Presidente de la República mis más cordiales felicitaciones al señor Director General de la Empresa y a todo su personal, por el importante esfuerzo realizado, y formulo los más sinceros votos para que el plan en marcha mantenga su ritmo de progreso y se termine an-

ticipadamente al plazo señalado para su culminación".

A continuación intervino el Alcalde de Graneros, para señalar en una de sus partes la coincidencia histórica de que hace 40 años fuera don Arturo Alessandri Palma quien inaugurara el primer ferrocarril eléctrico y que uno de sus hijos inaugurara otra obra similar y de igual envergadura.

Luego de que las instalaciones de la subestación eléctrica, y por extensión todo el tramo puesto en servicio, fueran bendecidos por el Obispo de Rancagua, Monseñor Raúl Silva Silva, el Presidente de la República señor Jorge Alessandri accionó los dispositivos de control para poner en marcha las máquinas que proveen de la energía al sistema.

SALUDO AL MAQUINISTA.

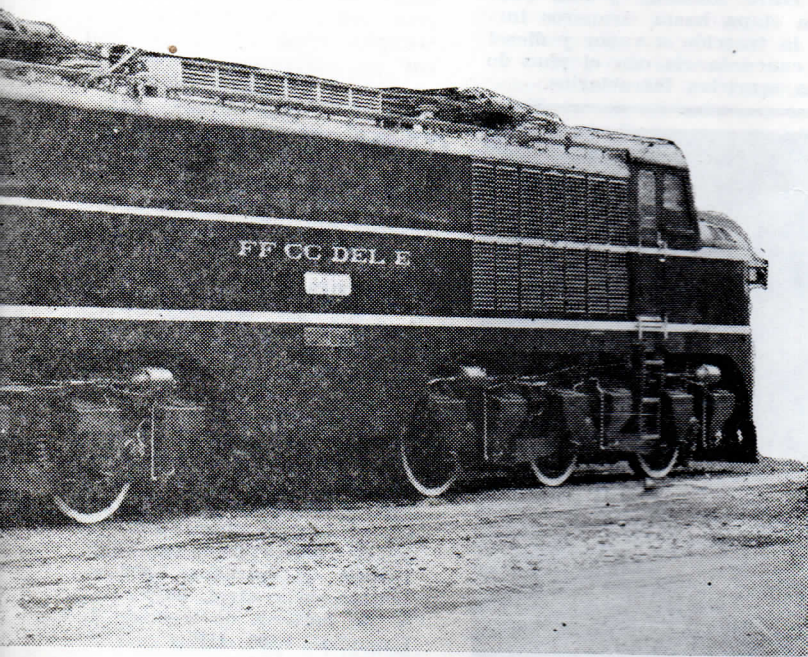
Al regreso de la comitiva oficial, y al pasar el Presidente de la República frente a la locomotora que había arrastrado el tren especial, hizo un gesto para saludar al maquinista Erasmo Vega, a quien estrechó afectuosamente la mano y lo felicitó por haber sido el maquinista que guiara el tren de la inauguración.

A las 17.15 se dio la partida de regreso al tren especial con destino a Mapocho.

AUDIENCIA A DIRIGENTES DEL GREMIO. El Presidente de la República, señor Jorge Alessandri recibió en audiencia especial a los dirigentes del gremio compañeros Edmundo Polanco, presidente de la FIFCH; Waldo Iriarte, presidente de la UOFCH; Walterio Contreras, presidente de la FEFCH y Alfonso Arriagada, presidente de la FSW, con quienes departió cordialmente.

Los dirigentes nombrados agradecieron a S.E. la colaboración otorgada a los ferrocarriles y le solicitaron una entrevista para exponerle algunos problemas que afectan al gremio.

LLEGADA A MAPOCHO. A las 18.30 horas llegó el tren especial a la Estación Mapocho, acto final de una nueva etapa en el desarrollo siempre creciente de los ferrocarriles nacionales.



MOTORAS ELECTRICAS E-3211 a E-3234

Potencia continua	3.600 HP.
Servicio	Pasajeros-carga
Peso total	132 t.
Peso por eje	22 t.
Esfuerzo de tracción	19.000 kgs.
Velocidad máxima.	130 kmh.
Freno	6 SL
Tipo de motor de tracción	MCT-126-B 80.

ENERGIA PARA EL SISTEMA ELECTRIFICADO

El sistema de electrificación adoptado para el sector Alameda-Chillán, es similar al de la Primera Zona, 3.000 volts. de corriente continua, con los mejoramientos de acuerdo a los avances de la técnica.

La energía suministrada por los proveedores, se distribuye en las subestaciones de la Empresa ubicadas en Lo Espejo, Guindos, Hospital, Graneros, Lirios, Rengo, San Fernando, Quinta, Curicó, Itahue,

Panguilemu, Villa Alegre, Longaví, Niquén, Cocharcas, Bulnes y una subestación móvil.

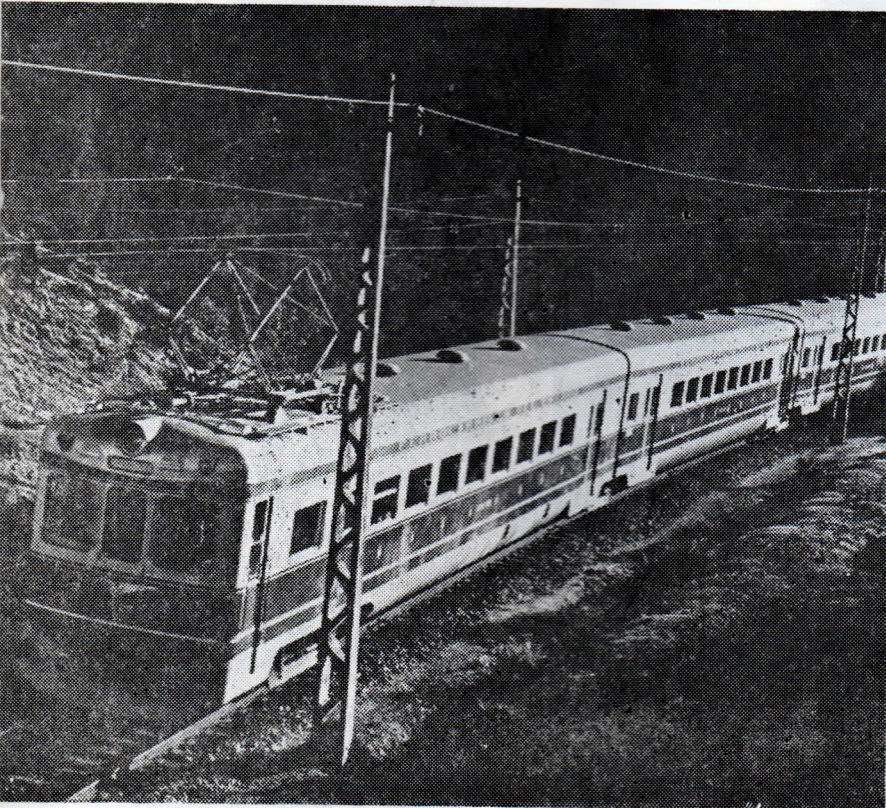
La primera subestación, Lo Espejo, recibe energía de la Compañía Chilena de Electricidad en forma de corriente alterna trifásica a 110.000 volts, los cuales son convertidos en 3.000 volts. de corriente continua para el consumo en la locomotora.

Las 15 subestaciones restan-

tes recibirán energía de ENDESA (Empresa Nacional de Electricidad S.A.), a través de sus plantas interconectadas, en forma de corriente alterna trifásica, pero a 66.000 volts. que serán rebajados a 3.000 volts. de corriente continua.

El control del funcionamiento adecuado de las subestaciones será enteramente automática mediante un sistema de Telecomando y Telemédica, ubicado en Curicó.

Uno de los cinco automotores de Clase Unica que harán servicio entre Alameda y San Fernando, cuya primera etapa hasta Graneros inicia el reemplazo de la tracción a vapor y diesel por la eléctrica en concordancia con el plan de mejoramiento de los servicios ferroviarios.



CARACTERISTICAS GENERALES DE AUTOMOTORES ELECTRICOS AM-21 al AM-25

Fabricante, Breda.

Trocha, 1.676 mm.

Designación, AM 21 al 25.

Cantidad, 5.

Tipo, B-2-2-2-B.

Nº de bogies motrices, 2.

Nº de bogies portantes, 3.

Voltaje de tracción, 3.000 v.

Voltaje de control, 96 v.

Nº de motores de tracción 4.

Potencia, 1.700 HP.

Servicio, pasajeros.

Nº de asientos, 336.

Peso total, 182,5 t.

Peso por eje Motriz, 19,8 t.

Peso por eje libre, 17,2 t.

Esfuerzo de tracción, 6.800 kgs.

Velocidad máxima, 130 kmh.

Freno electro - neumático,

H.S.C.

Tipo motor de tracción, M.

T. S.-580-380 R.

Préstamos para reacondicionamiento de redes de alcantarillado, agua potable, gas e instalación de artefactos, a imponentes

Por el Decreto N° 381 del 21 de julio de 1964 del Ministerio del Trabajo y Previsión Social se ha modificado el Decreto N.º 653 del 13 de diciembre de 1962 (el cual a su vez modificó el Decreto N.º 576 de 1955) y que tiene relación con el Reglamento para Operaciones de Crédito de la Sección Comercial de la Caja de Retiros y P. S. de los FF. CC. del Estado.

DICHAS MODIFICACIONES CORRESPONDEN

I.—Reemplázase la causal c) de la letra j) del artículo 10º por la siguiente:

“c) Reacondicionar redes y servicios domiciliarios que hayan sufrido deterioros tales que no permitan su uso normal; asimismo para adquirir artefactos sanitarios en los siguientes casos:

1).—Cuando uno o más de los existentes se encuentren dañados en forma tal que no sirvan adecuadamente y deban ser reemplazados, previo informe de la Sección respectiva de la Corporación de la Vivienda.

2).—Cuando el imponente haya ejecutado las redes de alcantarillado y agua potable o los ramales en forma reglamentaria según disposición de la Dirección de Obras Sanitarias o de las instalaciones de agua potable, gas o electricidad en el caso de califonts o termos, con la aprobación de la Dirección General de Servicios Eléctricos y Gas, previo informe de la Sección respectiva de la Corporación de la Vivienda.

Dicha Sección de la Corporación de la Vivienda constatará la efectiva instalación de los artefactos, en un plazo no superior a 30 días, contados desde el pago de los mismos hechos por la Caja. El informe negativo obligará a la Caja a exigir el reintegro total de la suma mutuada, en el menor plazo posible, el que no podrá exceder de 10 meses y, además,

suspenderá durante dos años la concesión de todo beneficio facultativo al imponente.”

II.—Agrégase a la letra j) del artículo 10º el siguiente inciso final:

“Los préstamos concedidos de acuerdo con esta letra, po-

drán garantizarse, también, a petición del deudor con una póliza del Instituto de Seguros del Estado o de cualquiera otra Institución de derecho público o privado que cubra esta clase de riesgos y sea aceptada por la Caja.”

Dividendos porcentuales por vivienda

El agudo problema habitacional no queda resuelto de manera alguna para muchos de los que, acogiéndose a los organismos de previsión o la CORVI, logran ser adquirentes de un bien raíz, llegado el momento de iniciar el pago de sus dividendos.

El dividendo, que corresponde a un valor fijado en relación con el plazo de pago y el avalúo de la propiedad, reajutable por mandato de la Ley, debería corresponder a un tanto por ciento de las entradas del beneficiario si hubiera un sentido social de mayor justicia.

Ocurre que una casa se entrega a un funcionario cuyas entradas son de Eº 200 mensuales y debe servir un dividendo de Eº 100, lo que absorbe por tanto un 50 por ciento de su sueldo.

Casa de igual característica y valor se entrega a otro funcionario cuya renta es de Eº 500 mensuales con igual dividendo de Eº 100, que corresponde a un 20 por ciento de la entrada mensual.

Países de mayor avance social han establecido que el rubro vivienda no puede exceder de un porcentaje fijado, generalmente hasta un 15 por ciento, lo que tiene mayor sentido de justicia social.

Ojalá que la legislación sobre el particular sea considerada en base a dividendos porcentuales en relación con las entradas de cada beneficiario, para ser considerado debidamente como tal.

ASCENSOS AUTOMATICOS, SOLUCION FACTIBLE

Uno de los incentivos fundamentales para quienes ingresan a la sacrificada carrera de Tracción es la posibilidad de llegar en un tiempo determinado a maquinista de expreso.

Razones de variada índole han provocado estagnamientos en el movimiento de los escalafones y la reacción justificada de los afectados que ven postergadas sus legítimas aspiraciones.

Los ascensos automáticos en función del tiempo de permanencia de cada funcionario en cada categoría podría ser una solución interesante a un problema que afecta a la mayoría, por no decir a todos. A título informativo decimos que en la República Argentina este procedimiento se aplica desde hace años, es decir que quien ingresa a los servicios, sabe matemáticamente, cuando será promovido a maquinista de primera, si naturalmente, cumple los otros requisitos técnicos.

FERROVIARIOS CHILENOS

PREMIADOS EN MEXICO

En octubre del año pasado se verificó en Ciudad de Méjico el XI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, los cuales se vienen realizando desde 1910 en las diferentes capitales de los países miembros, funcionando en cada uno una Comisión Nacional elegida en dichos Congresos, y en Buenos Aires la Oficina Permanente.

Se discutió en el XI Congreso lo relativo a la conveniencia de intensificar las relaciones entre las Empresas, tanto estatales como particulares en los diversos países a fin de obtener una mejor coordinación y ampliar los contactos técnicos, industriales y comerciales, nombrándose una Comisión de siete países, entre ellos Chile, para alcanzar tales objetivos, mediante un estudio adecuado.

Se presentaron al torneo 219 trabajos técnicos, constituyéndose cinco Comisiones de Estudios. Se otorgaron en total 20 premios y 38 diplomas, de los cuales correspondieron a tres

distinguidos profesionales de nuestra Empresa el honor de recibir dos premios, cuya resonancia es de alcance continental, pero que en Chile no han tenido la difusión que merecen.

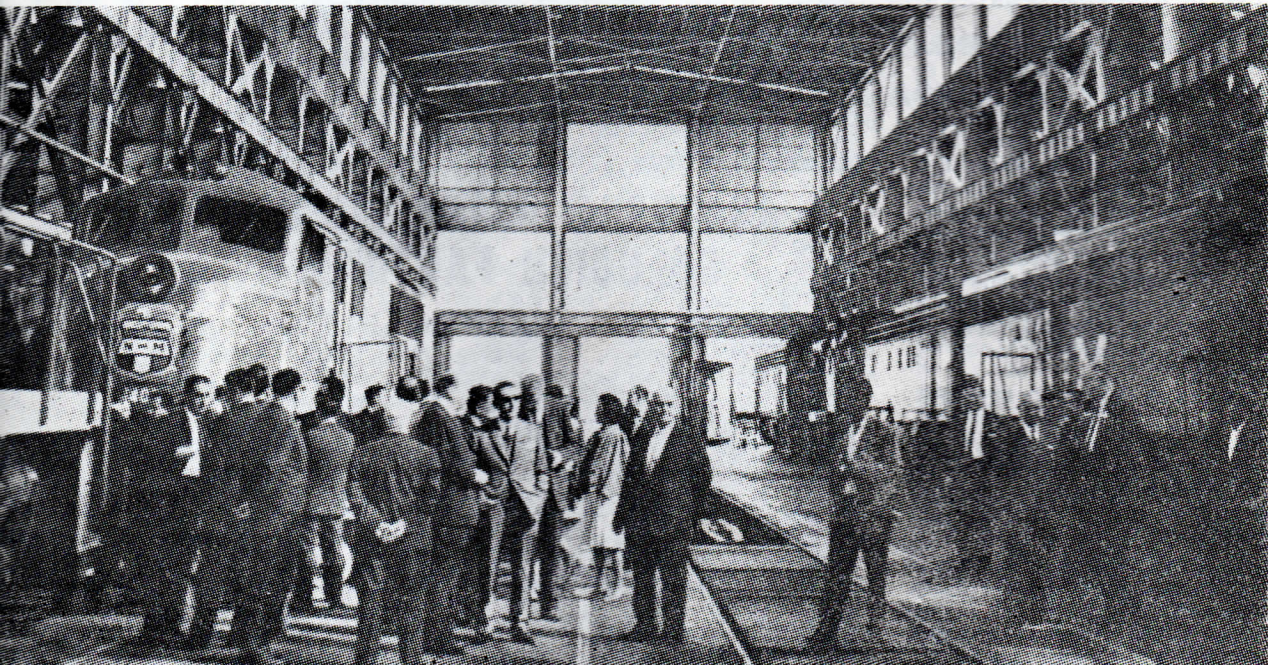
Los trabajos premiados a que aludimos corresponden:

Estudio N.º 207 (E-15).— **Planificación, coordinación, explotación y régimen de trabajo social**, por el ingeniero Enrique Carrasco Acuña y el doctor Victor Puelma Cruchaga. Premiado con 1.000 dólares y Diploma de Honor.

Estudio N.º 54 (C-10).— **Conveniencia económica en el remplazo de un ramal deficitario por una carretera**, por el ingeniero Froilán Sanhueza. Premiado con 250 dólares y Diploma de Honor.

A continuación transcribimos el informe del relator sobre el trabajo presentado por el ingeniero, señor Carrasco y doctor Puelma, lo que permitirá formarse una idea clara del extraordinario valor de su contenido.

Delegados participantes al Congreso Panamericano de Ferrocarriles, en visita a los Talleres de los Ferrocarriles Nacionales de México.



El problema planteado por los autores sobre la **EXPLOTACION Y REGIMEN DEL TRABAJO SOCIAL**, en función de una coordinación y planificación de acuerdo con las condiciones de operación de cada Empresa Ferroviaria, para implantar nuevos métodos y sistemas en todos sus rangos de trabajo y operación que se aplican a toda la industria moderna, como son nuevas técnicas y procedimientos que produzcan como resultado un mayor y mejor rendimiento, en igualdad de tiempo y condiciones de trabajo.

Considerando especialmente las condiciones personales y colectivas óptimas, que pueden obtenerse capacitando al personal, para que con pleno conocimiento de las diversas ramas de la ciencia y de la técnica estén aptos para prestar sus servicios a la Industria Ferroviaria. Fue tratado ampliamente y con gran acervo de conocimientos y experiencia en los siguientes capítulos:

I.— POLITICA SOBRE SALARIOS TEORIAS

Analiza cuidadosamente los diferentes sistemas de salarios y considera prudente que su aplicación esté basada en un plan determinado que mantenga la elasticidad de los salarios reales, como de los salarios nominales, por medio de sistemas automáticos, en función del número de índice de la capacidad de pago o prosperidad de la Industria.

II.— SISTEMAS DE SELECCION DEL PERSONAL

Se considera que es necesaria la aplicación científica de los estudios sobre el trabajo para obtener soluciones adecuadas con la aplicación de modernos y eficaces métodos de selección del personal, para proporcionar a éste un espíritu de progreso en sus labores, gracias a los adelantos de la técnica, y a la empresa mejores rendimientos y disminución de sus costos.

III.— DISTRIBUCION Y DESTINO DEL PERSONAL SELECCIONADO.

Es conveniente que el personal seleccionado se dedique a actividades en las cuales ofrezca mayor idoneidad, no sólo para el presente con las actividades en que se inicia, sino además para las actividades que desarrolle en el futuro, en su carrera dentro de la Empresa.

Para cumplir con esta función se propone la creación de un organismo que se encargue de la correcta ubicación del personal, integrado por los respectivos especialistas de cada departamento, como son:

Ingenieros especializados en las principales actividades de la Empresa.

Técnicos especializados que trabajen en los servicios indicados.

Jefes de Sección o Mayordomos con mayor experiencia en los trabajos antes citados.

IV.— ADIESTRAMIENTO DEL PERSONAL

Debe incrementarse y darle especial atención a este renglón, ya que los gastos que una empresa emplea en el adiestramiento de su personal, satisface con creces tanto técnica, como económicamente consiguiéndose además una explotación más racional de nuestras redes ferroviarias.

V.— INDICE DE EFICIENCIA.

Establecer condiciones adecuadas y confortables en el trabajo, para ofrecer comodidad, seguridad y bienestar a los operarios para mantener altos niveles de eficiencia en la empresa, además del establecimiento de estímulos y conocimientos exactos de las pautas de rendimientos de cada tipo de trabajo con el fin de justificar las nuevas inversiones.

VI.— INCENTIVOS.

Partiendo de una Ley de

Psicología elemental; "El hombre hace mejor lo que más le agrada y rinde más cuando se guía por su propia aspiración", puede constituir el punto de partida de una empresa para establecer los campos de acción, y responsabilidades y deberes del personal en todos los niveles, estableciendo un sistema que garantice con justicia y mérito el nivel de un trabajo, dando a todos la oportunidad de mostrar su capacidad y la esperanza de alcanzar una mejor promoción y proporcionando al personal como incentivo los siguientes:

a).— Seguridad industrial para evitar accidentes.

b).— Lugares de trabajo limpios y agradables con instalación de equipos musicales en talleres, estaciones y oficinas, para transmitir audiciones adecuadas.

c).— Establecer premios, por asistencias, por buena salud, por producción, por espíritu de iniciativa y de inventiva, por disciplina, tanto en efectivo como por medio de homenajes.

d).— Instrucciones técnicas.

e).— Cultura general y particular creando salas de lectura y bibliotecas a disposición del personal.

f).— Asignación de empleo en propiedad para conseguir estabilidad.

g).— Establecer y organizar deportes, campeonatos.

h).— Establecer Clubes y colonias o centros de descanso para recreación del personal en sus vacaciones.

i).— Becas de estudio y para hijos o personal que destaque.

j).— Servicio médico a los familiares y atención Materno Infantil.

k).— Seguros y subsidios por accidentes, invalidez o vejez.

l).— Indemnización y jubilación del personal.

m).— Establecer planes para la adquisición de viviendas y casas para el personal, con aportación de los operarios y de los Gobiernos, para lograr su estabilidad económica con los beneficios consiguientes para la Empresa.

Deslindando responsabilidades por accidentes

En acucioso y exhaustivo informe la Directiva Nacional ha hecho presente al señor Director General y señor Jefe del Departamento de Tracción un análisis en profundidad de las causas principales determinantes de los graves y frecuentes accidentes ocurridos últimamente. Junto con señalar los descargos en favor del personal de Tracción, se agregan valiosos antecedentes técnicos que habrán de servir para eliminar muchas de las causales previsibles que inciden en los percances, como un aporte de la Federación Santiago Watt, que cobija al personal de Tracción, al restablecimiento de la normalidad del servicio.

La Dirección General ha dispuesto la verificación de los antecedentes indicados en dicho informe, y de cuyo resultado dependerán las medidas que correspondan.

El texto del informe de la Federación es el siguiente:

Factores que deben considerarse en los accidentes de "Cocharcas" y "Chacayal" de los trenes 9 y 305, maquinistas: Salvador Obreque y Vespaciano González, respectivamente.

TREN N° 9. Disposiciones reglamentarias

1. En el lugar del accidente, no se cumplió con ninguna de las disposiciones establecidas en el Reglamento General de Movilización, artículo N° 50.

2. En la Estación de "Copihue", en el mismo recorrido, tampoco se cumplió por parte del personal de Vía y Obras, con las disposiciones del Art. N° 42, lugar donde se atropelló un carro de empuje.

3. En el formulario de precaución se indicó kilometraje diferente al lugar del accidente.

4. Que el kilómetro que indicaba el formulario de precaución, desde el lugar del accidente el maquinista, no tenía o no tiene visibilidad por impedirlo el perfil de la línea y curvas.

5. El maquinista cumplió con lo dispuesto en el artículo N° 51, letra "D" del Reglamento General de Movilización (30 Klm. en lugares de precaución, confirmado por el señor conductor).

OTROS FACTORES

6. Producido el accidente, el equipo quedó de la siguiente manera:

Pasó la máquina, tres coches dormitorios más el comedor, del primer coche de primera se desrieló el segundo boguete, quedando el último coche en la línea desrielado el boguete delantero. Que, por lo general los coches dormitorios y comedores están bien conservados por cuanto su revisión es permanente y adecuada; no así el resto del equipo, ya que disposiciones en vigencia establecen la revisión periódica a los dos años y antiguamente a los seis meses.

En consecuencia, la causa posible de desrielo puede ser, que al pasar el primer coche de primera y por motivo de exceso de juego lateral y que al empalmar con la aguja y el riel suelto que

estaban cambiando, pudo abrirse lo suficiente para que la rueda se desrielara. Pueden ser factores también, desperfecto de la aguja o desgaste de la pestaña de la llanta de la rueda del primer coche. Exceso de superficie plana en la llanta, pestaña muy larga.

7. Los señores jefe de Estación de Chillán, el ex ingeniero jefe de Sección Tracción señor Fernando Vidal y el conductor del tren, personas con experiencia en la materia, certifican una velocidad no superior a los 30 kilómetros por hora.

8. La cuadrilla que estaba trabajando en el lugar del accidente se encontraba a cargo de un jefe de Grupo, y no tenía idea que a esa hora no habían pasado los trenes 9 y 7. Por otra parte, el inspector o subinspector de la Vía y Obras no se encontraban en el lugar de estos trabajos y no tomaron del lugar que se encontraban ninguna medida de precaución para ejecutar tan delicado trabajo en horas de pasada de trenes de pasajeros de primera categoría, fuera del itinerario.

TREN N° 305

9. Que antes de entrar en la curva el maquinista aflojó los frenos.

10. Que en el lugar del desrielo del carro, por razones expuestas anteriormente, el freno iba suelto y que de acuerdo a la velocidad y la distancia de 30 metros que hay entre o la entrada del puente, al maquinista no le es posible darse cuenta inmediatamente de esta anomalía.

11. La posible causa de la magnitud del accidente se puede considerar por dos factores: una, el desrielo del carro y la otra el guarda riel del puente en malas condiciones.

RED NORTE

12. Factores que influyen en los accidentes de los trenes fierreros:

Carros tolvas.

Que debido al material de construcción que están compuestas las copas centros, éstas sufren un muy rápido desgaste aumentado por el polvo del mineral de hierro, el que al mezclarse con la grasa de lubricación produce una especie de esmeril que aumenta el citado desgaste. Este desgaste se amplía al cuerpo de la tolva y las planchas de soporte comienzan a rozar fuertemente en los polines dejando rígidos los boguetes y no permitiendo el libre juego necesario para pasar las curvas.

13. Que hemos comprobado en la revisión y control oportuno de algunas tolvas, tienen tal cantidad de desgaste que las planchas de soporte llegan a topar, ya no sólo en los polines sino que el bastidor con las vigas solidarias.

14. Las tolvas actualmente en servicio entre Chañaral, Hermolita e Inca del Oro, números 562 y 582, que sufrieron desrielos en forma continuada y en diferentes sectores, comprueban que las causas fueron el ya citado desgaste.

15. Haciendo una comparación, la tolva que usa la Compañía Acero del Pacífico CAP, y la que usa la Compañía Santa Bárbara, la primera es demasiado alta para el perfil de la línea del ra-

mal de Huasco, lo que presenta mayor superficie vertical a la fuerza centrífuga al paso por las curvas, lo que tiene como consecuencia un volcamiento del carro... agravado todo esto por la mala conservación de este carro, en lo que se refiere a rigidez y falta de juego lateral por desgaste o defecto en el sistema de copa-centro.

16. La copa-centro de los carros tolvas de la CAP es de una construcción diferente al carro Empresa, por cuanto este lleva perno real que le sirve de amarra entre carro y bogie. La primera ofrece desde luego, menos seguridad, en un desrielo, considerando tan sólo el desnivel por la altura del riel, es inevitable volcamiento por la zafadura de la copa-centro, porque justamente no tiene perno-real que lo sujete, sirviendo los polines de rodillos deslizantes.

17. Los enganches de las tolva CAP pueden ser factores que inciden en los accidentes ya que, al desrielarse una de ellas producen la torcedura de la tolva siguiente que hace un volcamiento colectivo de éstas. El enganche es de una estructura maciza que no se desgancha como el carro Empresa.

ESTADO DE LA LINEA

18. Los trenes CAP en su recorrido desde el mineral Algarrobo a muelle mecanizado, arrastran 1.800 toneladas, tonelaje que no guarda relación con el tipo de riel que la Empresa usa en el tramo **Maitencillo-Bellavista en el ramal de Huasco**. Este riel es de tipo "Y" en cambio CAP usa en la parte que le corresponde el tipo "Z". En consecuencia, la línea de la Empresa a pesar de ser este ramal que hace pocos años fue reparado, se encuentra con sus líneas totalmente golpeadas en las uniones entre riel y riel, lo que hace imprescindible la colocación en este sector del riel tipo "Z", como se hizo en la línea CAP, que resiste el tonelaje de los trenes fierros.

19. Las curvas en el ramal de Huasco deben tener el radio adecuado que exige el servicio de trenes fierros, sobre todo la curva del kilómetro 18.400 y arreglo de los terraplenes ya que muchos de ellos están ubicados sobre terrenos vegosos.

20. El lugar del accidente (Piraino) es uno de los sectores en más malas condiciones, por cuanto no ha sido reparado en conformidad al mayor tráfico de trenes más largos y pesados. El terreno es blando, saturado de agua, y por lo general los durmientes no tienen la firmeza conveniente.

VELOCIDAD Y TONELAJE

21. El personal no tiene oficialmente las tablas de velocidades y de arrastre de los trenes CAP. Con fecha 16 y 20 de julio de 1964, por orden del señor jefe de Sección, se dispuso que los inspectores señores Juvenal Aguirre y Luis Campos, acompañaran estos trenes con el objeto de establecer o fijar velocidades y poder de arrastre.

Que solamente con fecha 14 de julio de 1964, fueron entregadas las pautas de velocidad y poder de arrastre de los trenes de la CAP, éstas fueron distribuidas por el señor jefe de máquinas.

22. Se puede asegurar que los carros fierros son cargados entre 6 a 10 toneladas de exceso.

23. Que en los tiempos de marchas de los trenes CAP es donde se castiga continuamente a los maquinistas; tienen más tiempo de marcha que los fijados por la Empresa.

VELOCIMETROS

24. Los velocímetros están fallando con frecuencia y por tal motivo se está poniendo en duda las velocidades que marcan ya que no corresponden a la real.

Confirman nuestras apreciaciones los oficios que la CAP ha enviado al señor jefe de máquinas de ValLENAR.

"T" 14. Algarrobo, julio 4 de 1964.

En la próxima revisión que nos corresponde hacer a la locomotora N° 13.009; procuraremos corregir las fallas del velocímetro a que hemos aludido, aprovechamos esta oportunidad, para comunicar a usted, que como el velocímetro de la locomotora N° 13.009, continúa fallando, procedimos a retirarlo con fecha 10 del presente mes, para hacerle las reparaciones del caso, mientras tanto y en forma provisoria hemos colocado uno de nuestros velocímetros. (Firmado): Alberto Con-teses".

25. Los velocímetros en mal estado en estas locomotoras, debido a su suavidad y por su buena compensación de resortes es difícil darse cuenta de inmediato del aumento de la velocidad, especialmente trabajando en trenes largos y pesados, en bajadas pronunciadas que ayudan a tomar gran velocidad en corta espacio y que a veces es imposible lograr dominar el tren.

COMPRESORES Y VALVULAS

26. Compresores de menor diámetro de la locomotora G.M. en comparación con la locomotora "Alco" por cuya causa es mucha la demora en recargar el tubo general del tren después de un afloje.

27. Poca estabilidad debido a la altura al pasar por las curvas.

28. Válvula de alimentación D-24, alimenta por un orificio muy amplio el tubo general del tren, por lo cual las válvulas triples se van en afloje retardado, cargando los depósitos auxiliares en forma restringida. Al hacer una nueva aplicación después de un minuto comprobado en un tren de 26 piezas, es poco efectiva, debido a que los depósitos auxiliares no se encuentran cargados según se ha notado en la práctica.

MANGUERAS Y ZAPATAS

29. Las mangueras del freno directo demasiadas cortas, sobre todo en los carros CC que frecuentemente se desacoplan sin que el maquinista se dé cuenta en su locomotora, sino sólo cuando el tren adquiere exceso de velocidad. Esto ocurre cuando el desperfecto es después de la décima pieza, sin que indique el manómetro aberturas de las agujas, comprobando prácticamente en la locomotora N° 13.009.

30. En la locomotora "Alco" al desacoplarse las mangueras del freno directo en cualquier carro del tren, no acusa ningún descenso de presión el manómetro respectivo.

31. La nueva modalidad de cambio de zapatas las cuales son usadas nuevamente, insistiendo su colocación para sacarle mayor rendimiento, con esto se consigue disminuir el rozamiento de fricción y, por lo tanto, el calentamiento de la misma zapata es superior, disminuyendo considerablemente el poder frenante.

ACCIDENTE ENTRE LAS ESTACIONES DE "ISLÓN" Y "LA SERENA" TREN N° 202

Maquinista, Aquiles Miranda; fogonero, Abraham Fredes; conductor, Acevedo; inspector de transporte, señor Sabino Varela.

32. Tren N° 202 fue movilizado desde la estación "Marqueza-Islón", con vía libre verde, sin indicarse cruzamiento en "Islón".

33. En la estación de "Islón", después de estar detenido 15 minutos, el conductor dio el pitazo de partida, el maquinista no inició la marcha del tren por no tener en su poder el bastón; en esos instantes se acercó el jefe de estación, señor Aracena, quien ordenó que avanzara por cuanto el conductor había ido a revisar el cambio y que ahí entregaría el bastón (esta orden fue cumplida por el maquinista, en conformidad al artículo N° 77 del reglamento general de movilización).

Antes de llegar a los cambios de salida se encontraba el cambiador haciendo señal de avance, cambio bueno y bastón en la mano, pasando a la vuelta de la rueda, el maquinista tomó el aro con el bastón. Que el maquinista, en conformidad al artículo N° 72 estuvo atento a cualquiera señal del personal de la estación o del tren que le indicara detención y como no hubo una señal que le indicara una mala movilización, siguió la marcha.

Se deja expresa constancia que en la estación de Islón no hay semáforo y que no existe el disco con la letra que corresponde el block, para que el maquinista pueda comprobar la letra del bastón, aún cuando ésta, por el no uso del aro, se encuentra borrada con motivo de golpes.

Esta situación anormal por varios meses y en reiteradas oportunidades se dio cuenta a los señores inspectores de tracción.

CONCLUSION Y OTROS FACTORES DE ORDEN GENERAL

MOVILIZACION

35. Incumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento general de movilización comprobadas en los accidentes que se indican:

Lo Valledor, tren especial con tren N° 202; Cocharcas, tren N° 9///. Islón, tren N° 202//; estación El Salto, tren N° 7///.

EQUIPO

36. Se puede comprobar en la práctica que el equipo está fallando con mucha frecuencia, incluso en los trenes de pasajeros de primera categoría.

MATERIAL

37. Se observa la falta en locomotoras recién reparadas en San Bernardo, especialmente en los calderos, la mala calidad de los tubos niveles e indicadores, tubos de humo y velocímetros malos, y finalmente el número de locomotoras fuera de servicio, y muchas que no lo están no le es posible ejecutar los trabajos oportunamente.

SEÑALIZACION

38. En la práctica se puede observar la falta de medios de seguridad en la marcha de los trenes, como se puede comprobar de la siguiente manera:

Luces de los semáforos semiapagadas o apagadas totalmente, semáforos o discos mal ubicados o tapados con los postes de electrificación, kilómetros o hectómetros con los números borrados, falta de discos metálicos adecuados en las precauciones de carácter permanente, transitorio o para tomar piloto. "Fijar faroles en los trenes".

VELOCIMETROS

39. Las pautas oficiales nos merecen cierta duda en las velocidades reales de marcha de los trenes, por cuanto establece entre sector y otro, tantos kilómetros por hora, pero no se consideran varios factores que impiden una velocidad uniforme en el recorrido.

Por estas razones los maquinistas para cumplir los itinerarios deben correr a una velocidad superior a lo establecido. Esta afirmación no quiere decir que los maquinistas corran a exceso de velocidad en sectores que ofrecen peligro, ya que en estos casos el maquinista aplica su experiencia adquirida en muchos años de práctica.

Lo que se desea dejar establecido es que en algunos sectores los tiempos de marcha o velocidad, son muy cortos y en otros muy largos, y esto se puede comprobar, ya que en un recorrido completo del tren se llega a itinerario, pero la razón es que algunos sectores permiten correr a una velocidad superior a la reglamentaria.

FALTA DE PERSONAL EN EL TRÁFICO

40. La falta de personal que se puede observar en el tráfico (tracción, transporte y vía y cbras), está obligando al personal a trabajar jornadas excesivas y aún así no se pueden cubrir todas las necesidades que obligan los actuales servicios ferroviarios.

INTERVENCION DE PERSONAS EXTRAÑAS EN LOS TRENES

41. Esto constituye uno de los problemas que puede considerarse grave, por cuanto se ha constituido en alarma e inseguridad en la marcha o manejo de los trenes.

En el sector Concepción-Curanilahue, están actuando centenares de personas organizadas, denominadas "Los perreros", que no tan sólo están dedicados a sacar carbón de los carros en sectores que no ofrecen peligro en la marcha del tren, sino que lo están haciendo dentro o a la salida del túnel que empalma inmediatamente con el puente Bío Bío.

Estos hechos se extendieron en los trenes de carga, especialmente en el sector Victoria-Temuco, esta gente conoce la modalidad del servicio y llegan hasta a detener los trenes donde estiman conveniente.

Pero lo más grave es que están cerrando las llaves angulares, dejando sin pernos el tren, como afirmación a lo antes expuesto tenemos el caso del tren N° 203 que en "Cajón" le cerraron las llaves angulares a la llegada a Temuco y el maquinista no tenía el control frenante del total del tren; en consecuencia chocó con un equipo que se encontraba en desvío.

El señor jefe de sección tracción de Concepción, tiene antecedentes sobre estos hechos que denunciaremos.

SANTIAGO, agosto de 1964.



**RESULTADOS DE LOS PRIMEROS
SORTEOS DE RUDDOFF S. A. CON
DEVOLUCION INMEDIATA EN EFEC-
TIVO DEL VALOR DE SU COMPRA.**

OSVALDO CAMACHO O.

**Boleta N° 15 482. Transportes
Mapocho, E° 40,14.**



LORENZO COFRE C.

Transporte Alameda, Boleta N° 15.412, E° 40,14.



PEDRO ESQUIVEL E.

**Maestranza San Bernardo, Boleta N° 87.838,
E° 216.**

GUILLERMO BISEDO B.

**Maestranza San Eugenio, Bo-
leta N° 87.631, E° 189.**



SOBRE RIELES...



NEXO - 81452

LA LINEA DE LA

AHORA

**DEVUELVE EN
DINERO EFEC-
TIVO EL VALOR
DE SU COMPRA**

**¡Guarde su boleta!
¡Puede ser premiada!**

Ruddoff Iquique
Ruddoff Concepción
Ruddoff Coquimbo
RUDDOFF EN TODO CHILE!!!

CONFECCIONES

Ruddoff

S.A.

BANDERA ESQUINA ROSAS