

SANTIAGO WATT



N.º 213
Año XIX
1965



Revista Santiago Watt

AÑO XIX - N° 213
FEBRERO DE 1965

Administración
COMPANIA 1933
TELEFONO 85195
SANTIAGO

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
JOSE DOMINGO PRADO

Corresponsales en toda la red.

Alumnos para Escuela Sindical

Se ha solicitado a los presidentes seccionales una nómina de 20 postulantes a alumnos de la Escuela Sindical, la que funcionará en Viña del Mar, desde el mes de abril próximo. De estos postulantes, la dirección irá llamando grupos de cada zona para internados semanales, hasta completar los 100 alumnos que corresponden a cada organización ferroviaria.

Se ruega a los compañeros presidentes seccionales activar este envío, tratando de ceñirse a las exigencias de actividad previa, edad y condiciones personales de los alumnos-dirigentes, advirtiéndoles que su presencia en los cursos le significa la obligación de trabajar activamente para su organización local, durante a lo menos un año, controlado, tanto por su directiva como por la escuela. Esto es con el objeto de lograr levantar el nivel local de organización, finalidad primordial del programa de 1965.

NUESTRA PORTADA.— Llay Llay, Casa de Máquinas considerada insalubre antes del sismo. Completas informaciones sobre los efectos del cataclismo entre los ferroviarios, en nuestra próxima edición.

EDITORIAL

La Congelación de Sueldos

En su articulado original, iniciativa del Gobierno, la Ley de Reajuste congela por el presente año, todos los arreglos de tipo económico al 38,4%, absorbiendo cualquier otro aumento recibido con anterioridad a la promulgación, con excepción de los cuatro días a los obreros de la Escala de Servicios y Empleados, y otro beneficio legal a torneros. Tampoco autoriza otro arreglo durante el año 1965.

Esta situación hizo que el Cuerpo de Delegados Directos, en su reunión de febrero, observara con inquietud la expectativa de nuestras antiguas y sentidas aspiraciones, como son la de la Escala Especialista y la de completar el viático a su porcentaje justo, y no el 75% actual que recibimos.

En lo que en el campo de la lucha económica tenemos que resolver, creemos que debe centrarse la atención del gremio wattino en la consecución de estas aspiraciones, como elemental satisfacción a una aspiración legítima y antigua del personal de tracción, a pesar de la legislación que reprime esta lucha justa.

Debemos recordar que oportunamente nuestra Directiva Nacional ha dado a conocer a las autoridades correspondientes, incluyendo al Presidente de la República, la Dirección General, autoridades del Transporte, etc. las limitadas aspiraciones inmediatas de la Federación Santiago Watt, postergando otras también muy importantes con el objeto de asegurar el éxito de aquellas, y la actual situación, lejos de aminorar nuestra decisión de lograrlas, nos impulsa a luchar con nuevos bríos, hasta tener el lugar que nos corresponde, de acuerdo a nuestros merecimientos técnicos, de responsabilidad, riesgos y condiciones de trabajo.

Actividad manufacturera absorbe mayor ocupación

Según fuentes de las Naciones Unidas, la población económicamente activa en Chile, por grupo de ocupaciones es la siguiente:

En total hay 2.356.000 personas calificadas como activas económicamente.

Por grupos ocupacionales la cifra se descompone en la forma siguiente:

Profesionales liberales y técnicos, 121.300; administradores, gerentes y directores, 40.900; empleados de oficina, 161.900; vendedores, 164.400; agricultores, pescadores y asimilados, 632.100; mineros, canteros y asimilados, 57.300; trabajadores de los transportes y comunicaciones, 77.700; artesanos y operarios, 643.800; trabajadores de los servicios, 301.300; no clasificados, 154.800.

Del total arriba mencionado 1.837.800 pertenecen al sexo masculino y 518.200 al sexo femenino.

Reunión de delegados directos con resoluciones rápidas

70.000
50.000
36.000
37.000
40.000

243.000

Con asistencia de la casi totalidad de los delegados directos y la de los presidentes de las cinco Seccionales, se realizó el Ampliado Nacional de Directorio General de los días 24 y 25 de febrero, el que trató una tabla de cuatro puntos, el primero de los cuales fue relacionado con el problema económico general.

En esta parte, eminentemente informativa, se dieron a conocer los planteamientos de la Federación Industrial Ferroviaria ante el Congreso para lograr la modificación de algunos artículos de la iniciativa de Gobierno, que son altamente perjudiciales para nuestro gremio, especialmente el que dice relación con la congelación de los arreglos económicos para el presente año.

Por encontrarse en discusión del Congreso las alternativas de los otros artículos, situación que cambia y podrá seguir cambiando hasta después de salida la ley, por vía del veto, creemos inoficioso agregar antecedentes a los que ya habrán entregado los delegados directos en las reuniones de cuenta, y la información que publicamos en esta misma edición.

Acerca del punto dos de la Tabla, también publicamos el cuadro resumen de los compañeros cumplidos que quedarán fuera del escalafón, y los que están acogidos a grados flotantes.

ESTANDARIZACION DE PRIMAS DE KILOMETRAJE. Con excepción de la 1ª Zona, las otras cuatro han aceptado que se haga una revisión y estandarización de las primas de kilometraje en los servicios de igual condición de trabajo y jornadas. Fue ratificado en esta oportunidad por los representantes de las diferentes Seccionales.

DESIGNACION DE REPRESENTANTES EN COMISIONES TECNICAS. El Presidente Nacional en su cuenta, informó de la designación de los compañeros que nos representan como gremio ante las Comisiones que está proponiendo la Empresa. Así el compañero Luis Maluenda está en representación de Santiago Watt en la Comisión de Planeamiento, junto con los compañeros Edmundo Polanco, de la FIFCH; Héctor Garrido, de Empleados, y Domingo Alvarez, de U.U.OO. En la Comisión de Promoción Popular quedó el compañero Fernando Escobar, de la Federación de Empleados.

Se solicitó la designación de un compañero pa-

ra completar la Comisión de Reglamento de Tracción y Adiestramiento Técnico, por renuncia indeclinable del compañero Ciro Romero, de la 1ª Zona. Fue propuesto el compañero Anselmo Radrigán y designado en ella junto con Julio Araya Santana, de Vallenar; Julio Ahumada, de San Eugenio, y Mario Reyes, de Temuco. Sobre las actividades de esta Comisión va información aparte.

En seguida se abrió un animado debate en torno de la designación de un representante wattiño en la Comisión de Evaluación de Cargos, levantándose la reunión por 10 minutos para lograr unanimidad deseable. Al reincorporarse los delegados, todas las zonas fundamentaron su voto en favor del compañero Alfonso Arriagada para el cargo, considerando su gran experiencia y conocimiento de nuestras labores, sistemas de trabajo, pagos, jornales, etc. y el hecho que próximamente dejará el cargo de Presidente Nacional, disponiendo así de tiempo para una labor tan trascendental como la encomendada.

Agradeció el compañero Arriagada esta nueva confianza del gremio, y aseguró poner todo su esfuerzo en la labor a desarrollar en la Evaluación de Cargos.

Como una cooperación a sus futuras actividades, el compañero Radrigán entregó un trabajo de resumen sobre la materia al representante en la Comisión de Evaluación de Cargos.

OTROS PROBLEMAS. Se consideraron también los problemas que crean en la 3ª Zona la falta de la locomotora Diesel en Concepción, que había motivado un paro, y el largo de los trenes (40 carros) que hacen las jornadas excesivamente largas, además de las condiciones de conservación de las locomotoras, que no permiten tanto arrastre, y finalmente que no caben en muchas de las estaciones, perjudicando los cruzamientos.

Esto fue tratado en una entrevista con el jefe del Departamento, donde se les aseguró a los sureños que sería estudiado con mucha atención esto de los trenes largos, y se dio un plazo para la entrega de una locomotora Diesel.

Sobre los Estatutos, que largamente han sido esperados por el gremio, la Directiva Nacional informó que se hacían activas gestiones para su dictación por el Decreto Supremo correspondiente.

(PASA A LA PAGINA 5)

Reunión de delegados directos con resoluciones rápidas

70.000
50.000
36.000
37.000
150.000

243.000

Con asistencia de la casi totalidad de los delegados directos y la de los presidentes de las cinco Seccionales, se realizó el Ampliado Nacional de Directorio General de los días 24 y 25 de febrero, el que trató una tabla de cuatro puntos, el primero de los cuales fue relacionado con el problema económico general.

En esta parte, eminentemente informativa, se dieron a conocer los planteamientos de la Federación Industrial Ferroviaria ante el Congreso para lograr la modificación de algunos artículos de la iniciativa de Gobierno, que son altamente perjudiciales para nuestro gremio, especialmente el que dice relación con la congelación de los arreglos económicos para el presente año.

Por encontrarse en discusión del Congreso las alternativas de los otros artículos, situación que cambia y podrá seguir cambiando hasta después de salida la ley, por vía del veto, creemos inoficioso agregar antecedentes a los que ya habrán entregado los delegados directos en las reuniones de cuenta, y la información que publicamos en esta misma edición.

Acerca del punto dos de la Tabla, también publicamos el cuadro resumen de los compañeros cumplidos que quedarán fuera del escalafón, y los que están acogidos a grados flotantes.

ESTANDARIZACION DE PRIMAS DE KILOMETRAJE. Con excepción de la 1ª Zona, las otras cuatro han aceptado que se haga una revisión y estandarización de las primas de kilometraje en los servicios de igual condición de trabajo y jornadas. Fue ratificado en esta oportunidad por los representantes de las diferentes Seccionales.

DESIGNACION DE REPRESENTANTES EN COMISIONES TECNICAS. El Presidente Nacional en su cuenta, informó de la designación de los compañeros que nos representan como gremio ante las Comisiones que está proponiendo la Empresa. Así el compañero Luis Maluenda está en representación de Santiago Watt en la Comisión de Planeamiento, junto con los compañeros Edmundo Polanco, de la FIFCH; Héctor Garrido, de Empleados, y Domingo Alvarez, de U.U.O.O. En la Comisión de Promoción Popular quedó el compañero Fernando Escobar, de la Federación de Empleados.

Se solicitó la designación de un compañero pa-

ra completar la Comisión de Reglamento de Tracción y Adiestramiento Técnico, por renuncia indeclinable del compañero Ciro Romero, de la 1ª Zona. Fue propuesto el compañero Anselmo Radrigán y designado en ella junto con Julio Araya Santana, de Vallenar; Julio Ahumada, de San Eugenio, y Mario Reyes, de Temuco. Sobre las actividades de esta Comisión va información aparte.

En seguida se abrió un animado debate en torno de la designación de un representante wattiño en la Comisión de Evaluación de Cargos, levantándose la reunión por 10 minutos para lograr unanimidad deseable. Al reincorporarse los delegados, todas las zonas fundamentaron su voto en favor del compañero Alfonso Arriagada para el cargo, considerando su gran experiencia y conocimiento de nuestros labores, sistemas de trabajo, pagos, jornales, etc. y el hecho que próximamente dejará el cargo de Presidente Nacional, disponiendo así de tiempo para una labor tan trascendental como la encomendada.

Agradeció el compañero Arriagada esta nueva confianza del gremio, y aseguró poner todo su esfuerzo en la labor a desarrollar en la Evaluación de Cargos.

Como una cooperación a sus futuras actividades, el compañero Radrigán entregó un trabajo de resumen sobre la materia al representante en la Comisión de Evaluación de Cargos.

OTROS PROBLEMAS. Se consideraron también los problemas que crean en la 3ª Zona la falta de la locomotora Diesel en Concepción, que había motivado un paro, y el largo de los trenes (40 carros) que hacen las jornadas excesivamente largas, además de las condiciones de conservación de las locomotoras, que no permiten tanto arrastre, y finalmente que no caben en muchas de las estaciones, perjudicando los cruzamientos.

Esto fue tratado en una entrevista con el jefe del Departamento, donde se les aseguró a los sureños que sería estudiado con mucha atención esto de los trenes largos, y se dio un plazo para la entrega de una locomotora Diesel.

Sobre los Estatutos, que largamente han sido esperados por el gremio, la Directiva Nacional informó que se hacían activas gestiones para su dictación por el Decreto Supremo correspondiente.

(PASA A LA PAGINA 5)

Permanente preocupación de Directivas Nacionales en torno al Reajuste Económico

La FIFCH, en forma resumida, informa sobre gestiones realizadas en los diferentes Comités Parlamentarios para obtener aclaración y mejoramiento de disposiciones que afectaban al gremio ferroviario. Petición de anticipo a cuenta del reajuste. Nombramiento de Comisiones. Establecimiento de quinquenios. Otras materias.

La larga y engorrosa tramitación que ha tenido el Proyecto de Ley de reajuste económico, obligó a las Directivas Nacionales del gremio a mantenerse permanentemente en el recinto del Congreso Nacional. Tuvieron oportunidad de exponer su pensamiento en las Comisiones de Hacienda y Gobierno Interior de la Cámara de Diputados y del Senado, principalmente sobre los artículos que decían relación con el gremio ferroviario.

Posteriormente la concurrencia al recinto del Congreso fue para aportar detalles y aspiraciones a los diferentes diputados y senadores, dentro de las cuales tuvieron especial deferencia al gremio los senadores Luis Quinteros Tricot, Salomón Corbalán, Víctor Contreras y Jonás Gómez.

ACLARACION DE ALGUNOS ARTICULOS DEL PROYECTO

Se tuvo oportunidad de exponer las inquietudes del personal ferroviario con respecto a lo que disponían algunos artículos del Proyecto, como por ejemplo: el Art. 149: que ningún reajuste puede ser superior al 38,4 por ciento computándose cualquier aumento a dicho porcentaje. En el caso específico de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que tiene establecido el sistema de bonificación en base al aumento de producción y de produc-

tividad y no como compensación por el deterioro de sueldos y salarios, la redacción perjudicaba a su personal, como lo demuestran los siguientes ejemplos: la bonificación establecida por Decreto Supremo N° 19 de la Subsecretaría de Transporte, publicado en el Diario Oficial del día 2 de febrero, de acuerdo a este artículo tendría que deducirse del 38,4%. Igualmente el mejoramiento del personal de torneros, matriceros y fresadores y eléctricos, que por ley adquirieron la calidad de empleados.

Este artículo se rechazó en el Senado, pero como en el párrafo 2º del N° 17 se reitera su contenido, pedimos su modificación en el mismo sentido, lográndose después de conversaciones con autoridades de Gobierno hacer la excepción con respecto al Decreto 19 (4 días) y 619 de bonificaciones generales, solamente.

En la sala se insistió nuevamente sobre el particular con la firma de diez senadores, insistencia que no prosperó por no contar con el patrocinio del Ejecutivo.

El artículo 25º se refiere a la Asignación de Zona para el pago del Impuesto de Quinta Categoría. En este artículo se establece la excepción solamente para los afectos a la Ley 14.999 (provincia de Valdivia) en circunstancias que el personal ferroviario por leyes anteriores la tie-

ne dispuesta para las provincias de Tarapacá, Antofagasta, Atacama, Coquimbo, Arauco y Concepción. La modificación propuesta por la FIFCH y Directivas Nacionales prosperó haciéndola extensiva al resto de las Zonas afectas a este beneficio.

PETICIONES SOLVENTADAS Y QUE FUERON INCLUIDAS COMO MOCIONES

Señalaremos solamente las principales:

1) Que se incluya en el N° 4 del Art. 4º del Decreto de la Subsecretaría de Transporte número 773 de fecha 26 de diciembre de 1963 a los Ayudantes de Jefes o Inspectores de Casas de Máquinas y a contar desde el 7 de enero de 1964, fecha de su vigencia, a fin de que este personal goce del 10% de asignación de estímulos que tienen otros funcionarios y que por omisión no los incluyó la Empresa en dicho Decreto.

2) Se pidió que se incluyera un artículo que dijera: "Al personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado les será computables para los fines previsionales, los tratos, primas de kilometraje, bonificación por producción y todos los emolumentos establecidos con carácter permanente y en función del sueldo base o salario base, con excepción del viático, asignación de casa y bonificación del Art. 19 de la Ley 15.386".

Ambas mociones fueron rechazadas en el Senado. Por lo tanto, se insistirá en la Cámara de Diputados, en la cual se requiere simple mayoría para reponer el artículo, por ser Cámara de origen.

3) También se luchó por incluir la siguiente disposición: "que desde la 1ª a la 5ª categoría se logre lo que en la Administración Pública se llama "la perseguidora", que permite el reajuste íntegro y similar al personal en servicio activo y que en la Empresa solamente la posee el Director General". Además se dispone "que a los funcionarios que lograron obtener la 5ª categoría o sean declarados cesantes no se les aplicará la disposición del inciso primero del Art. 132 del DFL. 338 de 1960 que exige un año de permanencia en el puesto", lo que fue aprobado en el Senado.

4) Se aprobó también una indicación que otorga un año de abono por cada cinco de servicio al personal de la Imprenta de los Ferrocarriles que trabaja en ambientes tóxicos.

PETICION DE ANTICIPO

Oportunamente en nota dirigida al señor Director General de la Empresa y firmada por los cuatro Presidentes Nacionales, se pidió que a cuenta del reajuste se otorgara un anticipo dada la angustiosa situación económica que viven los hogares de nuestros compañeros por la avalancha de alzas decretadas por el actual Gobierno y sin que todavía sea ley el reajuste económico.

REUNION...

FRANCISCO BURGOS.— Se trató en forma especial, dadas las características del caso, la situación en que se encuentra el maquinista de la Red Norte, compañero Francisco Burgos, quien tuviera un grave accidente que le había costado la separación de la Empresa hace nueve meses, desde cuando se encuentra sin sueldo, medida que posiblemente sea reconsiderada por la actual Dirección General, tomando en cuenta la intachable hoja de servicios de nuestro compañero. Al ser reincorporado se le decretarán los nueve meses como suspensión por la falta. Durante ese período al compañero Burgos, padre de siete niños, le fue imposible encontrar empleo, ya que en todos los lugares donde solicitó trabajo le pedían antecedentes de su anterior empleador, los

Se concedió un anticipo de 100 escudos en carácter general para la Administración Pública que fue cancelado al despacho del Proyecto de ley respectivo.

ESTABLECIMIENTO DE QUINQUENIOS

La Dirección General aceptó entrar a estudiar el establecimiento del sistema de quinquenios, que por largos años ha sido una aspiración del gremio ferroviario y que podría aplicarse al personal en reemplazo del trienio, a contar del próximo año. Ello sería de enorme beneficio, por cuanto tendría carácter acumulativo y jubilable. Los estudios pertinentes los están haciendo las Directivas Nacionales para presentarlos en su oportunidad.

OTRAS MATERIAS

Incluimos entre otras diversas materias en que tuvieron destacada participación las Directivas Nacionales del gremio: la solución de la huelga decretada por el personal del Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido y que tuvo una duración de seis días, en resguardo de la independencia sindical y respeto a los dirigentes, frente a una desafortunada actuación del Administrador de ese ferrocarril, señor Eduardo Bobenried. La Dirección General aceptó retirar (motivo del pro-

blema) una circular del señor Administrador y dio garantía del respeto a la organización y sus representantes.

El movimiento llevado adelante por el personal de Iquique a Pueblo Hundido, tuvo la particularidad de ser una demostración de madurez sindical del gremio al rechazar categóricamente la ingerencia de la jefatura en sus actividades y de exigir el respeto que merecen sus dirigentes que actúan en cumplimiento de los mandatos de la base y no como persona, como pretendió estimarlo el señor Administrador. La actitud expuesta es una lección que deben tener presente los organismos de base cuando se le pretenden atropellar sus derechos.

Destacamos también en la presente información el gesto de los compañeros de la Federación "Santiago Watt" que hicieron entrega de la suma de E\$ 2.050 (dos millones cincuenta mil pesos) al compañero de Vía y Obras de Sierra Nevada, don Víctor Rivera Cifuentes, quien se encuentra postrado en cama desde hace más de tres años debido a un accidente fuera de servicio.

El aporte hecho por la "Santiago Watt" obedece al llamado solidario hecho por la FIFCH a las Directivas Nacionales para concurrir en ayuda del compañero Rivera. Esperamos que las otras organizaciones respondan en la misma forma. Igualmente hemos realizado gestiones para obtener que la Empresa venda la casa prefabricada que ocupa la familia del compañero en Sierra Nevada, en una suma módica.

(de la página 3)

que, lógicamente, no podía mostrar por la situación en que se encontraba ante la Empresa, significándole una ruina total la cesantía forzada. Como ningún maquinista o fogonero está libre de una situación como ésta, ya que un descuido cualquiera puede significar un accidente muy grave, como el ocurrido a Burgos en la peligrosa Zona Norte, el Cuerpo de Delegados, por la unanimidad, acordó otorgar una ayuda al compañero afectado por tan terrible drama económico, consistente en el aporte de un escudo por federado.

Ha quedado demostrado que los maquinistas, fogoneros y aspirantes tienen siempre consigo la solidaridad de sus compañeros en los momentos difíciles que les toca vivir en las contingencias de su servicio. ¡Viva la WATT!

RESUMEN GENERAL

Personal con más de treinta años efectivamente trabajados

ZONAS	Inspectores	Ayudantes de Jefes	Maquinistas			Fogoneros			Total
			1ra.	2da.	3ra.	1ra.	2da.	3ra.	
Red Norte	6	1	7			1		1	16
Barón	2								2
San Eugenio	1	1	5	1	1	1			10
Concepción	9	1	5						15
Trasandino				1	1				2
Iquique									
Totales	18	3	17	2	2	2		1	47

Normas para postular a las vacantes por aplicación fórmula "Salida del personal con 30 años".

- 1.—El número de vacantes por zonas y categorías lo determina el personal con 30 años de servicios efectivos.
- 2.—Fecha de vigencia: 1º de febrero de 1965.
- 3.—Fecha de examen para Inspectores: Plazo hasta 30 días.
- 4.—Ayudantes aprobado examen. Grado 5º a título personal.
- 5.—Maquinistas aprobados: Grado 7º.
- 6.—Maquinistas para vacantes Ayudantes: Grado 8º.
- 7.—Maquinistas de 1ra. y 2da. con 30 años de servicios: Fuera de escalafón.
- 8.—Ascenso cumpliendo exigencias reglamentarias
- 9.—Maquinistas con 30 años de servicios no pueden postular a ascensos.
- 10.—Maquinistas con 30 años de servicios podrán postular a grados flotantes. (Resolución pendiente).
- 11.—Administración de Arica a Iquique igual tratamiento.

NOMINA DEL PERSONAL DE TRACCION CON 30 AÑOS DE SERVICIOS EFECTIVAMENTE TRABAJADOS

IQUIQUE

Arturo Escudero Arancibia, Inspector.
Gregorio Herrera Herrera, Inspector.
Víctor Brito Gómez, Maquinista 1ra.

RED NORTE

Luis Ernesto Rojas, Inspector.
Ismael Jaime B., Inspector.
Luis Campos Maluenda, Inspector.
Luis Chiappe C., Inspector.
Humberto Ordenes C., Inspector.
Manuel Correa R., Inspector.
Berto Brizuela H., Jefe.
Luis Villalobos Véliz, Maquinista 1ra.
Heriberto Guerra Rodríguez, Maquinista 1ra.
Manuel Espinoza Bruna, Maquinista 1ra.
Dulio Alvarado Vega, Maquinista 1ra.
Rcsario 2º Valencia, Maquinista 1ra.
Humberto Araya Tabilo, Maquinista 1ra.
Alberto Ocaranza Cortez, Maquinista 1ra.
José González Gutiérrez, Maquinista 1ra.
Isaac Muñoz V., Fogonero 1ra.
Juan Salas Silva, Fogonero 3º.

PRIMERA ZONA

Oswaldo Pozo Fernández.
José L. Fuentes Palma, Inspector.

SEGUNDA ZONA

Manuel Castillo Rojas, Inspector.
Ernesto Caro Tapia, Ayudante Jefe.
Carlos Torres Maureira, Maquinista 1ra.
Hugo Comparini Boni, Maquinista 1ra.
Máximo Sánchez Herrera, Maquinista 1ra.
Eduardo Toro Valencia, Maquinista 1ra.
Carlos Carrasco Toro, Maquinista 1ra.
Roberto Meza Sánchez, Maquinista 2da.
Agustín Urbina Donoso, Maquinista 3ra.
Rafael Figueroa Henríquez, Fogonero 1ra.

TERCERA ZONA

Daniel Villalobos Araneda, Inspector.
Abel Alarcón Salazar, Inspector.
Ramón Ferrada Rioseco, Inspector.
Gregorio Grandón Monsalve, Inspector.
Francisco Salamanca Roa, Inspector.
José del T. Sanhueza Silva, Inspector.
Raúl Rivera Latorre, Inspector.
Héctor Villégas Jerés, Inspector.
Carlos Hernández Pardo, Inspector.
Roberto Fuentealba Contreras, Ayudante Jefe.
Juan Hormazábal Rozas, Maquinista 1ra.
Víctor M. Jara Becar, Maquinista 1ra.
Eleodoro Parejas Zapata, Maquinista 1ra.
Juan Vásquez R., Maquinista 1ra.
Eduardo Villa Villa, Maquinista 1ra.

PERSONAL QUE TIENE EN TRAMITE GRADO FLOTANTE

RED NORTE

Oscar Lobos, Inspector.
Pablo Aravena Torres, Maquinista 3ra.

PRIMERA ZONA

Luis Arellano Salinas, Inspector.
Carlos Faure Jamett, Inspector.

TRASANDINO

Hilario Torreión, Maquinista 2da.

SEGUNDA ZONA

Jorge Letelier Aravena, Inspector.
Albino Sandoval Riquelme, Inspector.
Hernán Pradenas Toledo, Inspector.

TERCERA ZONA

José Luis Villar Lavín, Inspector.
Santiago, 24 de febrero de 1965.

RESUMEN GENERAL

Personal con más de treinta años efectivamente trabajados

ZONAS	Inspectores	Ayudantes de Jefes	Maquinistas			Fogoneros			Total
			1ra.	2da.	3ra.	1ra.	2da.	3ra.	
Red Norte	6	1	7			1		1	16
Barón	2								2
San Eugenio	1	1	5	1	1	1			10
Concepción	9	1	5						15
Trasandino				1	1				2
Iquique									
Totales	18	3	17	2	2	2		1	47

Normas para postular a las vacantes por aplicación fórmula "Salida del personal con 30 años".

- 1.—El número de vacantes por zonas y categorías lo determina el personal con 30 años de servicios efectivos.
- 2.—Fecha de vigencia: 1º de febrero de 1965.
- 3.—Fecha de examen para Inspectores: Plazo hasta 30 días.
- 4.—Ayudantes aprobado examen. Grado 5º a título personal.
- 5.—Maquinistas aprobados: Grado 7º.
- 6.—Maquinistas para vacantes Ayudantes: Grado 8º.
- 7.—Maquinistas de 1ra. y 2da. con 30 años de servicios: Fuera de escalafón.
- 8.—Ascenso cumpliendo exigencias reglamentarias
- 9.—Maquinistas con 30 años de servicios no pueden postular a ascensos.
- 10.—Maquinistas con 30 años de servicios podrán postular a grados flotantes. (Resolución pendiente).
- 11.—Administración de Arica a Iquique igual tratamiento.

NOMINA DEL PERSONAL DE TRACCION CON 30 AÑOS DE SERVICIOS EFECTIVAMENTE TRABAJADOS

IQUIQUE

Arturo Escudero Arancibia, Inspector.
Gregorio Herrera Herrera, Inspector.
Víctor Brito Gómez, Maquinista 1ra.

RED NORTE

Luis Ernesto Rojas, Inspector.
Ismael Jaime B., Inspector.
Luis Campos Maluenda, Inspector.
Luis Chiappe C., Inspector.
Humberto Ordenes C., Inspector.
Manuel Correa R., Inspector.
Berto Erizuela H., Jefe.
Luis Villalobos Véliz, Maquinista 1ra.
Heriberto Guerra Rodríguez, Maquinista 1ra.
Manuel Espinoza Bruna, Maquinista 1ra.
Dulio Alvarado Vega, Maquinista 1ra.
Rcsario 2º Valencia, Maquinista 1ra.
Humberto Araya Tabilo, Maquinista 1ra.
Alberto Ocaranza Cortez, Maquinista 1ra.
José González Gutiérrez, Maquinista 1ra.
Isaac Muñoz V., Fogonero 1ra.
Juan Salas Silva, Fogonero 3º.

PRIMERA ZONA

Osvaldo Pozo Fernández.
José L. Fuentes Palma, Inspector.

SEGUNDA ZONA

Manuel Castillo Rojas, Inspector.
Ernesto Caro Tapia, Ayudante Jefe.
Carlos Torres Maureira, Maquinista 1ra.
Hugo Comparini Boni, Maquinista 1ra.
Máximo Sánchez Herrera, Maquinista 1ra.
Eduardo Toro Valencia, Maquinista 1ra.
Carlos Carrasco Toro, Maquinista 1ra.
Roberto Meza Sánchez, Maquinista 2da.
Agustín Urbina Donoso, Maquinista 3ra.
Rafael Figueroa Henríquez, Fogonero 1ra.

TERCERA ZONA

Daniel Villalobos Aranceda, Inspector.
Abel Alarcón Salazar, Inspector.
Ramón Ferrada Rioseco, Inspector.
Gregorio Grandón Monsalve, Inspector.
Francisco Salamanca Roa, Inspector.
José del T. Sanhueza Silva, Inspector.
Raúl Rivera Latorre, Inspector.
Héctor Villégas Jerés, Inspector.
Carlos Hernández Pardo, Inspector.
Roberto Fuentealba Contreras, Ayudante Jefe.
Juan Hormazábal Rozas, Maquinista 1ra.
Víctor M. Jara Becar, Maquinista 1ra.
Eleodoro Paréjas Zapata, Maquinista 1ra.
Juan Vásquez R., Maquinista 1ra.
Eduardo Villa Villa, Maquinista 1ra.

PERSONAL QUE TIENE EN TRAMITE GRADO FLOTANTE

RED NORTE

Oscar Lobos, Inspector.
Pablo Aravena Torres, Maquinista 3ra.

PRIMERA ZONA

Luis Arellano Salinas, Inspector.
Carlos Faure Jamett, Inspector.

TRASANDINO

Hilario Torreión, Maquinista 2da.

SEGUNDA ZONA

Jorge Letelier Aravena, Inspector.
Albino Sandoval Riquelme, Inspector.
Hernán Pradenas Toledo, Inspector.

TERCERA ZONA

José Luis Villar Lavín, Inspector.
Santiago, 24 de febrero de 1965.



“La Rueda Alada”

MIROSLAV SMEJKAL - LUBOR VOREL

**El ferrocarril en el país sin mar
Un extenso tránsito internacional
¿Qué significa la abreviatura O. P. W ?**

Al turista que llega a Checoslovaquia por ferrocarril para conocer este país montañoso en el centro de Europa, le tapan la vista, muy frecuentemente, de los pintorescos valles, hermosas cadenas de montañas, antiguos castillos y palacios, los trenes de carga que van en dirección opuesta. El turista se dará cuenta que la velocidad de los trenes es menor que la acostumbrada en su país. Y sabiendo leer en checo o eslovaco notaría en las estaciones estas inscripciones:

Buscamos gente que quiera aprender para mozos de tren, guardaguas y maquinistas. ¿Qué unión hay entre estas realidades?

LAS RAZONES.

Checoslovaquia es un país que no tiene acceso directo al mar, ni grandes vías fluviales. Está provisto de una densa red de vías férreas. En lo que concierne a la densidad de la red ferroviaria, por 100 km², Checoslovaquia está en el séptimo lugar en Europa, des-

pués de Luxemburgo, Bélgica, R. D. A., Gran Bretaña, Suiza y R. F. A. Siendo el país largo y estrecho con centros industriales situados en sus límites, existe una gran prolongación de las distancias de transporte. Como gran número de las vías están en terreno con violentas inclinaciones y existiendo gran número de curvas, no es la rapidez de los trenes tan grande como correspondería a las posibilidades de las locomotoras modernas y rápidas.

La red de vías férreas no aumenta de un día a otro. En el territorio que es actualmente Checoslovaquia, la red de ferrocarril surgió en los años de la revolución industrial del siglo pasado, en la era de la monarquía austro-húngara, cuyo mercado interior influyó en la construcción de las vías, según el concepto Norte - Sur. En el capitalismo de 1918 - 38 no se hizo nada para reconstruir la red de ferrocarril y reforzar la línea principal en la dirección Occidente - Oriente, que correspondía a la

nueva forma del Estado y al transporte interior de mercancía, aunque ya entonces surgieron, por esa razón, grandes complicaciones en el transporte.

En el curso de la segunda guerra mundial el ferrocarril estatal checoslovaco sufrió enormes daños. Muchas vías, sobre todo en Eslovaquia, desaparecieron, fueron destruidas por los alemanes con más saña que, por ejemplo, en Francia e Italia. El número de los vagones de carga disminuyó de los 93.818 de preguerra a 17.472. (Véase cuadro I).

A LOS LECTORES:

La Dirección de la Revista se complace en avisar que, a partir de este número, empieza a publicar Notas Internacionales de Ferrocarriles.

LA DIRECCION



“La Rueda Alada”

MIROSLAV SMEJKAL - LUBOR VOREL

El ferrocarril en el país sin mar Un extenso tránsito internacional ¿Qué significa la abreviatura O. P. W. ?

Al turista que llega a Checoslovaquia por ferrocarril para conocer este país montañoso en el centro de Europa, le tapan la vista, muy frecuentemente, de los pintorescos valles, hermosas cadenas de montañas, antiguos castillos y palacios, los trenes de carga que van en dirección opuesta. El turista se dará cuenta que la velocidad de los trenes es menor que la acostumbrada en su país. Y sabiendo leer en checo o eslovaco notaría en las estaciones estas inscripciones:

Buscamos gente que quiera aprender para mozos de tren, guardagujas y maquinistas. ¿Qué unión hay entre estas realidades?

LAS RAZONES.

Checoslovaquia es un país que no tiene acceso directo al mar, ni grandes vías fluviales. Está provisto de una densa red de vías férreas. En lo que concierne a la densidad de la red ferroviaria, por 100 km², Checoslovaquia está en el séptimo lugar en Europa, des-

pués de Luxemburgo, Bélgica, R. D. A., Gran Bretaña, Suiza y R. F. A. Siendo el país largo y estrecho con centros industriales situados en sus límites, existe una gran prolongación de las distancias de transporte. Como gran número de las vías están en terreno con violentas inclinaciones y existiendo gran número de curvas, no es la rapidez de los trenes tan grande como correspondería a las posibilidades de las locomotoras modernas y rápidas.

La red de vías férreas no aumenta de un día a otro. En el territorio que es actualmente Checoslovaquia, la red de ferrocarril surgió en los años de la revolución industrial del siglo pasado, en la era de la monarquía austro-húngara, cuyo mercado interior influyó en la construcción de las vías, según el concepto Norte - Sur. En el capitalismo de 1918 - 38 no se hizo nada para reconstruir la red de ferrocarril y reforzar la línea principal en la dirección Occidente - Oriente, que correspondía a la

nueva forma del Estado y al transporte interior de mercancía, aunque ya entonces surgieron, por esa razón, grandes complicaciones en el transporte.

En el curso de la segunda guerra mundial el ferrocarril estatal checoslovaco sufrió enormes daños. Muchas vías, sobre todo en Eslovaquia, desaparecieron, fueron destruidas por los alemanes con más saña que, por ejemplo, en Francia e Italia. El número de los vagones de carga disminuyó de los 93.818 de preguerra a 17.472. (Véase cuadro I).

A LOS LECTORES:

La Dirección de la Revista se complace en avisar que, a partir de este número, empieza a publicar Notas Internacionales de Ferrocarriles.

LA DIRECCION



La estación de Cheb fue muy perjudicada durante la guerra por un bombardeo aéreo.

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA Y EL TRANSPORTE.

En el transporte ferroviario influyeron, después de la segunda guerra mundial, otros factores que complicaron la situación no sencilla de los ferrocarriles, que no estaban preparados para sus tareas de postguerra:

- el volumen de la producción ha aumentado cuatro veces y media;
- el comercio exterior se ha desarrollado y orientado especialmente a los países socialistas;
- se lleva a cabo la industrialización de Eslovaquia,
- la edificación industrial por inversiones se ha concentrado en ciertas regiones,
- el transporte de viajeros es más de dos veces mayor por ejemplo, hacia Ostrava.

Los mencionados factores han extendido el transporte de un modo sin precedente, y eso especialmente en la dirección Occidente Oriente, por la vía férrea principal, la cual tiene para el transporte y para la producción nacional la misma importancia que una arteria en organismo vivo. Más de un 40 por 100 del volumen total de mercancía se transporta por esta vía (1), lo que significa sólo un 13 por 100 de la red ferroviaria. Por eso está esta vía principal muy sobrecargada. En ciertos sectores es

la vía más sobrecargada del mundo y el transporte por ella alcanza el límite de su capacidad.

DIRECCION UNICA DEL TRANSPORTE

El Ministerio de Transporte, en el cual se concentra la dirección de todos los transportes en el territorio del país, responde al enorme aumento de las exigencias, modernizando los ferrocarriles y tomando medidas orgánicas. En el sistema único de transporte, posible solamente en el país socialista, los ferrocarriles representan la columna vertebral de los transportes. El transporte por carretera, fluvial y aéreo le ayudan y completan. Según la necesidad, perspectiva de la economía nacional y posibilidades de los diferentes sectores del transporte y teniendo en cuenta su economía, se elaboran planes de transporte de un año y a largo plazo. En primer lugar es preciso asegurar el abastecimiento de la economía nacional y apoyar su desarrollo.

LA MODERNIZACION

Por estas razones se realizan, hace ya años, extensas reconstrucciones técnicas de las vías férreas, las cuales se llevan a cabo sin interrumpir la marcha de los trenes. Como primera obra fue electrificada la vía principal Oeste-Este, de

1.315 km. de longitud. La industria checoslovaca ha fabricado locomotoras eléctricas de su propia construcción, tanto para los trenes de viajeros como trenes de mercancía. Las locomotoras llevan los trenes de carga a una velocidad que antes tenían los trenes de pasajeros. La electrificación se ha hecho sin experiencias, porque en la Checoslovaquia de preguerra no se electrificó ni un solo kilómetro de vía férrea. Entonces, en perjuicio de los intereses nacionales vencieron las intrigas de los grandes empresarios, dueños de minas de carbón, que temían perder sus lucros al disminuir la venta de carbón para los ferrocarriles, que eran su mayor cliente.

La electrificación de la vía férrea ha sido también necesaria por el aumento del transporte internacional. En comparación con los ferrocarriles europeos, los checoslovacos están en el tercer lugar, después de Suiza y Polonia, en lo que concierne al transporte en tránsito. Por su red se transporta la mercancía casi entre todos los países de Europa. En 1962 el transporte en tránsito por nuestro territorio alcanzó 1.684.220 vagones cargados y se supone que seguirá aumentando.

Paralelamente con la electrificación se realiza también la dieselización como tracción complementaria, la cual deberá incluir en 1970 casi la cuarta parte de las operaciones de transporte. En el mismo año habrá en el parque de vagones de carga, coches que casi la mitad de éstos serán de gran capacidad, de cuatro ejes y de una construcción que facilitará la transformación en el enganche automático.

LA MECANIZACION.

En el transporte ferroviario sigue faltando gran número de trabajadores, sobre todo maquinistas y también mozos de brigada. El hecho de que haya gran posibilidad de encontrar siempre trabajo, altos salarios en la industria y las condiciones más fáciles de trabajo de ésta significan gran competencia para el transporte. Como en los próximos años no podemos contar con mayor número de mano de obra en los ferrocarriles, es necesario solucionar su falta introduciendo la mecanización de los trabajos que se han realizado hasta ahora, sobre todo, manualmente. Se trata, especialmente, de los trabajos en la vía, de la carga y descarga de los vagones.



La estación de Cheb fue muy perjudicada durante la guerra por un bombardeo aéreo.

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA Y EL TRANSPORTE.

En el transporte ferroviario influyeron, después de la segunda guerra mundial, otros factores que complicaron la situación no sencilla de los ferrocarriles, que no estaban preparados para sus tareas de postguerra:

- el volumen de la producción ha aumentado cuatro veces y media;
- el comercio exterior se ha desarrollado y orientado especialmente a los países socialistas;
- se lleva a cabo la industrialización de Eslovaquia,
- la edificación industrial por inversiones se ha concentrado en ciertas regiones,
- el transporte de viajeros es más de dos veces mayor por ejemplo, hacia Ostrava.

Los mencionados factores han extendido el transporte de un modo sin precedente, y eso especialmente en la dirección Occidente Oriente, por la vía férrea principal, la cual tiene para el transporte y para la producción nacional la misma importancia que una arteria en organismo vivo. Más de un 40 por 100 del volumen total de mercancía se transporta por esta vía (1), lo que significa sólo un 13 por 100 de la red ferroviaria. Por eso está esta vía principal muy sobrecargada. En ciertos sectores es

la vía más sobrecargada del mundo y el transporte por ella alcanza el límite de su capacidad.

DIRECCION UNICA DEL TRANSPORTE

El Ministerio de Transporte, en el cual se concentra la dirección de todos los transportes en el territorio del país, responde al enorme aumento de las exigencias, modernizando los ferrocarriles y tomando medidas orgánicas. En el sistema único de transporte, posible solamente en el país socialista, los ferrocarriles representan la columna vertebral de los transportes. El transporte por carretera, fluvial y aéreo le ayudan y completan. Según la necesidad, perspectiva de la economía nacional y posibilidades de los diferentes sectores del transporte y teniendo en cuenta su economía, se elaboran planes de transporte de un año y a largo plazo. En primer lugar es preciso asegurar el abastecimiento de la economía nacional y apoyar su desarrollo.

LA MODERNIZACION

Por estas razones se realizan, hace ya años, extensas reconstrucciones técnicas de las vías férreas, las cuales se llevan a cabo sin interrumpir la marcha de los trenes. Como primera obra fue electrificada la vía principal Oeste-Este, de

1.315 km. de longitud. La industria checoslovaca ha fabricado locomotoras eléctricas de su propia construcción, tanto para los trenes de viajeros como trenes de mercancía. Las locomotoras llevan los trenes de carga a una velocidad que antes tenían los trenes de pasajeros. La electrificación se ha hecho sin experiencias, porque en la Checoslovaquia de preguerra no se electrificó ni un solo kilómetro de vía férrea. Entonces, en perjuicio de los intereses nacionales vencieron las intrigas de los grandes empresarios, dueños de minas de carbón, que temían perder sus lucros al disminuir la venta de carbón para los ferrocarriles, que eran su mayor cliente.

La electrificación de la vía férrea ha sido también necesaria por el aumento del transporte internacional. En comparación con los ferrocarriles europeos, los checoslovacos están en el tercer lugar, después de Suiza y Polonia, en lo que concierne al transporte en tránsito. Por su red se transporta la mercancía casi entre todos los países de Europa. En 1962 el transporte en tránsito por nuestro territorio alcanzó 1.684.220 vagones cargados y se supone que seguirá aumentando.

Paralelamente con la electrificación se realiza también la dieselización como tracción complementaria, la cual deberá incluir en 1970 casi la cuarta parte de las operaciones de transporte. En el mismo año habrá en el parque de vagones de carga, coches que casi la mitad de éstos serán de gran capacidad, de cuatro ejes y de una construcción que facilitará la transformación en el enganche automático.

LA MECANIZACION.

En el transporte ferroviario sigue faltando gran número de trabajadores, sobre todo maquinistas y también mozos de brigada. El hecho de que haya gran posibilidad de encontrar siempre trabajo, altos salarios en la industria y las condiciones más fáciles de trabajo de ésta significan gran competencia para el transporte. Como en los próximos años no podemos contar con mayor número de mano de obra en los ferrocarriles, es necesario solucionar su falta introduciendo la mecanización de los trabajos que se han realizado hasta ahora, sobre todo, manualmente. Se trata, especialmente, de los trabajos en la vía, de la carga y descarga de los vagones.

Checoslovaquia es un típico país de una gran presión en los servicios de transporte ferroviario en el otoño, cuando se transportan normalmente 5 millones de toneladas de remolacha azucarera y un millón de toneladas de patatas hacia las fábricas que las trabajan. Antes de la guerra el exceso del transporte en el otoño se solucionaba aumentando el número de los vagones de carga en el parque, que después de la recolección azucarera y patatera quedaban 10 meses sin rodar. Se trataba de una cuarta parte de los vagones del parque. Actualmente solucionan este problema del transporte los ferroviarios, con la más rápida circulación de los vagones y su mayor rendimiento.

Para el mayor rendimiento de los vagones contribuirán también las ulteriores medidas adoptadas en el Consejo de Interayuda Económica (C.I.E.). Las anteriores prescripciones obligaban antes a los ferroviarios a devolver inmediatamente los vagones, después de ser descargados, al país de su proveniencia. Muy a menudo vacíos, transportando sólo aire, como decían los ferroviarios.

VAGONES O. P. W.

La internacionalización de la vida económica y el esfuerzo de aprovechar económicamente los vagones en el tránsito internacional ha conducido a los países del Consejo de Interayuda Económica (C. I. E.) a crear un parque de vagones marcados con las letras O. P. W. quedan propiedad de los países miembros del C.I.E. y sus ferrocarriles les usaran gratuitamente. La clase y el número de los vagones entregados al parque común corresponden a la extensión del transporte internacional de cada país.

Este año el número de vagones del parque común será 80.000 -- 100.000. Los países del Consejo de Interayuda Económica suponen que con esta medida aumentará la eficacia del aprovechamiento de los vagones ferroviarios, se elevará su circulación y se realizarán ahorros en el trabajo de explotación de la instalación de clasificación, de estaciones fronterizas y otras.

La situación complicada la resolverán los ferroviarios checoslovacos, cuyo símbolo es la rueda alada, en los próximos años con ayuda de medidas internas e internacionales. El turista, el cual visitará nuevamente a Checoslovaquia después de algunos años, podrá convencerse de esto.



Para atender a la limpiadora, colocada detrás de las cabezas de las traviesas, bastan dos trabajadores. La máquina-limpiadora está producida según documentación soviética, en los talleres ferroviarios.

CUADRO I.

DAÑOS CAUSADOS EN LOS FERROCARRILES CHECOSLOVACOS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Después de la liberación, de 13.000 Km. de vía férrea sólo 6.500 Km. quedaron utilizables.

El número de vagones de carga disminuyó de 93.818 a 17.472, el 72 por 100 de puentes de más de 5m. de anchura fue destruido, 172 edificios de las estaciones ferroviarias fueron derribados.

CUADRO II.

AUMENTO DE LA PRODUCCION Y DEL TRANSPORTE DE CARGA EN %

Año 1948 = 100%.

Transporte de mercancías.

Año	Producción	por ferrocarriles	Total
1953	193	184	184
1957	270	277	278
1961	405	354	363
1962	429	365	375
1963	426	362	373

Departamento Presupuestos y Estadística

Cajaferro

Valor Préstamos de Auxilio para 1965

DETALLE	VALOR ACTUAL	VALOR 1965
NACIMIENTOS	Eº 100.—	Eº 130.—
HOSPITALIZACIONES	100.—	130.—
DEFUNCIONES	100.—	130.—
CONGRESOS GENERALES	40.—	50.—
CONGRESOS ZONALES	20.—	25.—
CALIFICADOS	100.—	130.—
EDUCACIONALES:		
Primarios	35.—	45.—
Secundarios	50.—	65.—
Enseñanza media, técnica o industrial	80.—	100.—
Universitarios y Escuelas de Armas	110.—	140.—
Internos	110.—	140.—
Medio pupilos	70.—	90.—
Valor máximo	200.—	260.—
INSTALACIONES SERVICIOS DOMICILIARIOS	600,92	
	(4 sueldos vitales)	4 sueldos vitales (máximo)

Reconocimientos al término de un año

Por MARCOVIL

Llegamos al término de una nueva jornada, tras doce meses de permanente contacto con nuestras inquietudes y aspiraciones.

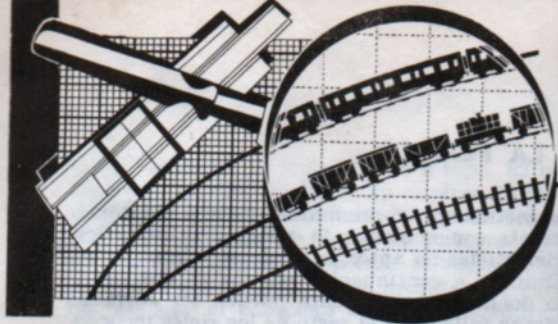
Un año de convivencia, que hubo quienes recogieron nuestros problemas, las inquietudes y los anhelos de esta legión de soldados de mezclilla, ellos, fieles en su misión encomendada, con la satisfacción del deber cumplido, conscientes de haber defendido con entereza, sin mezquindad ni intereses de zona, los sorprendió un nuevo año, identificándolos profundamente con la vida de cada uno de sus representados.

Ardua ha sido la labor desarrollada, como abundante han sido también los alicientes derivados del amplio apoyo de las bases.

Cuando un nuevo año pone un toque de alegría y de exaltación de los sentimientos humanos, el Directorio Comité-Arica y sus representados sien-

ten también la emoción de la gratitud, hacia los que de una u otra manera contribuyeron a cristalizar nuestros anhelos... Directorio Nacional y Cuerpo de Delegados Directos, compañeros que han abrazado con amor y cariño los sagrados principios e ideales del gremialismo y nos deparan la felicidad de sentirnos comprendidos.

Arica, al entregar este pensamiento de reconocimiento, hace votos por la verdadera senda de los trabajadores; que a través de la evolución de la sociedad, no sólo se persiguen mejores condiciones de vida y satisfacciones materiales más efectivas, sino que el esfuerzo diario de superación gremial, ansían cimientos más sólidos de cultura que nos permita ocupar sin vacilación la verdadera posición a que tenemos derecho. Etrechemos más aún los lazos en este nuevo año, estimados compañeros, con sentido unitario, conscientes de lo que nos corresponde, para mayor satisfacción de nuestra vida y grandeza de nuestra querida organización.



PAGINAS TECNICAS

DE LA REVISTA "SANTIAGO WATT"

Encargado: Oscar A. Guzmán M. Compañía 1933 - Casilla 4543 Santiago
Impresa en los Talleres Gráficos de los FF. CC. del E.

FEBRERO 1965

PLANTA SOLDADORA DE RIELES "LO CHENA"

El 8 de enero del presente año se inauguró la Planta Soldadora de Rieles con una ceremonia oficial realizada en la localidad de Lo Chena, cerca de la estación Lo Espejo y con asistencia del Subsecretario de Transporte señor Sergio Saldivia, parlamentarios, autoridades gubernativas y altos funcionarios de la Empresa encabezados por el Director Ing. señor Luis Falcone Schiavetti y especialmente invitados, los dirigentes nacionales del gremio.

Se dispuso la salida desde la estación Mapocho de un automotor especial, para transportar a los invitados al lugar de la ceremonia, kilómetro 9.600 de la línea sur, en donde se procedería a la colocación del primer riel soldado, en cumplimiento de una de las fases más importantes del Plan de Modernización de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, cuyo total se espera realizar en un lapso de diez años, contados desde 1961 y en concordancia con planes elaborados por la Corporación de Fomento (Plan Decenal).

En el punto indicado, el ingeniero señor Carlos Düring, de la Sección Vía y Obras, explicaba los detalles técnicos de las operaciones que operarios debidamente entrenados ejecutaban para demostrar, una vez más, el alto grado de asimilación del chileno a las nuevas técnicas, que se introducen progresivamente en nuestros ferrocarriles en los diferentes servicios.

Terminada la demostración en el terreno del proceso de renovación de enrielladura, la comitiva se dirigió a la Planta Lo Chena, ubicada en el kilómetro 12, en donde

se pudo observar la secuencia de operaciones para la soldadura de rieles, para dejarlos finalmente en unidades de 120 metros de largo, en un proceso mecanizado.

A continuación se desarrolló en las bodegas de materiales de dicha planta la ceremonia oficial de la inauguración de renovación de vías con el sistema de riel-soldado, hablando en primer término el Director señor Luis Falcone para señalar la importancia fundamental del acto que se realizaba en beneficio de los usuarios del ferrocarril, para comodidad de los pasajeros, al proporcionarles un viaje sin ruidos molestos, disminución de los riesgos de accidentes, aumento de la velocidad media, etc., junto con evitarse en gran proporción la destrucción prematura del equipo por los golpes originados en las uniones de rieles. En su exposición abordó variados aspectos técnicos y los alcances inmediatos y futuros de los planes elaborados con antelación, lo que permitirá recuperar para Chile el privilegio de contar con los ferrocarriles más modernos de Sudamérica.

En nombre del Gobierno, hizo uso de la palabra el Subsecretario de Transporte señor Sergio Saldivia, quien formuló el apoyo que el Ejecutivo seguirá dispensando a dichos planes. Finalmente hablaron los dirigentes obreros de la Empresa de los Ferrocarriles señores Domingo Alvarez y Domingo Escorza, para destacar el aporte de los trabajadores ferroviarios al mejoramiento de los servicios con su alto grado de especialización, como lo han demostrado ante los presentes.

CARACTERISTICAS DE LA PLANTA

La Planta Lo Chena está equipada con maquinaria MATISA de procedencia francesa y, de acuerdo con las especificaciones dadas por Ferrocarriles del Estado, está concebida para efectuar 10 soldaduras eléctricas de rieles por hora, considerando especialmente los rieles japoneses tipo K y Z.

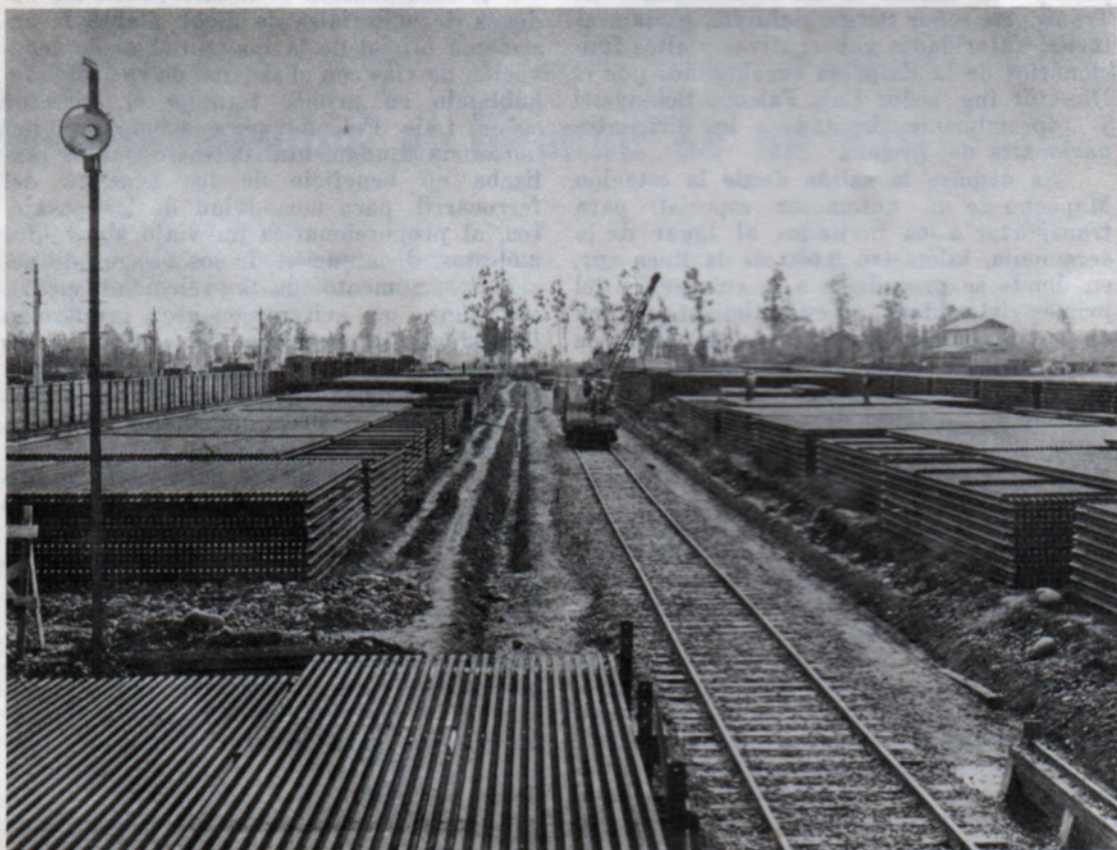
El procedimiento se efectúa como sigue:

Los rieles apilados en el terreno se transportan mediante un pórtico móvil a una línea de rodillos motrices y libres alternativamente. El riel original de 12 metros de largo se transporta primeramente a un extremo de la planta donde se encuentra instalada una prensa rectificadora fija, con la cual se rectifican todas las torceduras, dobladuras, etc., que sufrió el riel durante su transporte hasta la planta en los sentidos horizontal y vertical. El riel rectificado se transporta automáticamente en la línea de rodillos a una caseta donde el riel pasa por un equipo metaloradar que detecta en forma automática posibles

fallas metalúrgicas que marcan también automáticamente con manchas de color en la superficie del riel. Rieles no aptos para el servicio en la vía se eliminan a continuación en una rampa de ripiado donde posteriormente pueden ser cortadas las piezas falladas y el resto de los rieles incorporados nuevamente en el procedimiento de soldadura.

Los rieles aptos para la soldadura siguen en la línea de rodillos a otra caseta donde un operario se encarga de limpiar las superficies de contacto en los extremos del riel con una máquina lijadora móvil de modernísimo concepto y con mando electro-hidráulico. A continuación sigue el riel reparado, siendo transportado al edificio principal de la planta soldadora y después de pasar unos rodillos de guía entra en la misma máquina soldadora tipo MN cuyas características se dan a continuación. En el lado de salida de la máquina soldadora se encuentra aprisionado, bajo enorme presión hidráulica, el terminal del riel que se transforma ya en barra larga y se acerca

Faena de preclasificación de rieles para formar los almacenes de alimentación de barras cortas de la Planta Soldadora



el riel corto de 12 metros tope a tope. El operario soldador efectúa desde su pupitre de mandos eléctricos la perfecta alineación de ambos rieles a soldar en todos los sentidos, horizontal y vertical y aprieta posteriormente el botón de soldadura después de lo cual la máquina se encarga de efectuar el completo ciclo de soldadura, que a su vez consiste en tres etapas. La soldadura se inicia con el precalentamiento durante el cual los topes de ambos rieles se acercan y se alejan en rápida sucesión, mientras a través de los electrodos, que funcionan al mismo tiempo como prensas, fluye una poderosa corriente monofásica de altoamperaje y baja frecuencia calentándose los topes de ambos rieles al rojo vivo. La segunda etapa es el "chispeo" durante el cual sigue el calentamiento de los terminales de rieles hasta alcanzar el punto de fusión del acero del riel. La tercera etapa consiste en el "recalque" durante el cual se aprietan con 60 toneladas de esfuerzo las caras de rieles en fusión, saliendo el acero líquido en forma de una gruesa rebarba alrededor de los topes de rieles ya soldados. Las tres etapas de soldadura toman menos de dos minutos de tiempo y la barra larga se transporta automáticamente a la máquina rebarbadora que se encarga de eliminar limpiamente la rebarba de acero todavía al rojo vivo. Posteriormente, un operario con una máquina neumática rectificadora la superficie de la soldadura y la barra larga sigue en el tren de rodillos prensa a una poderosa máquina aserradora y taladradora de rieles tipo ROBEL 3, donde pueden ser cortados y preparados los rieles para la posterior colocación en la vía.

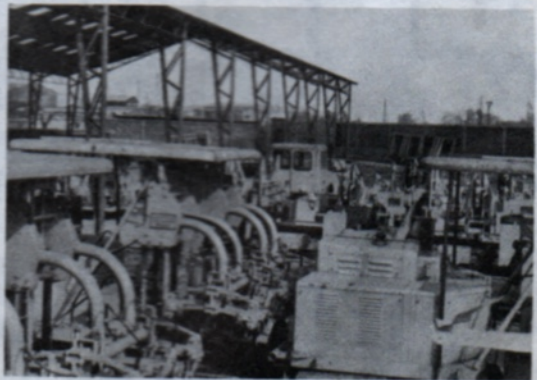
Sigue entonces la barra larga a un puesto de enfriamiento de la soldadura mediante riego de agua en una subsiguiente caseta donde se encuentra instalada una prensa rectificadora móvil y se alinea correctamente la barra larga. En una última caseta se efectúa el esmerilado definitivo para evitar cualquier aspereza en la superficie de rodadura del riel. El tren de rodillos lleva después la barra larga, que alcanza ya 120 metros (consistiendo de 10 rieles de 12 metros cada uno) a una plataforma de carga donde se almacenan estas barras para ser cargadas en los trenes de despacho, mediante dispositivos de transporte especiales. En la plataforma de carga Inspectores especializados revisan por última vez la calidad de la soldadura y dan su visto bueno para la colocación en la vía.

La máquina soldadora corazón de la Planta, del más moderno diseño, es alimentada por corriente trifásica de alta tensión de 12.000 Volt., y con un dispositivo electrónico equipado con ignitrones de mercurio se transforma la corriente trifásica de 50 ciclos por una corriente monofásica de 16 2/4 ciclos obteniéndose una potencia de 50.000 Amp. La máquina cuenta con transformadores de 630 KVA y la máquina misma tiene una capacidad máxima de soldadura de 15.000 mm², y gasta para cada soldadura aproximadamente 4 Kw/h.



Faena de descarga de las máquinas rameadoras automáticas utilizadas para la conservación de la vía

Descargadas las rameadoras esperan turno para ser re-
enviadas al Distrito de Vía que se les ha fijado



I. — PLAN PARA RENOVACION DE LA ENRIELADURA EN LA RED SUR

A) Extensión de la renovación de rieles por realizar.

En el año 1961 se adquirió la cantidad de 1081 Km. de vías nuevas de diferentes tipos, que se colocarán en la siguiente forma:

535 Km. de vías tipo K de 59 Kg/m. en sector Alameda Chillán.

349 Km. de vías tipo Z de 50 Kg/m. en sectores Puerto - Alameda; Chillán - Lantarría y ramal a Talcahuano.

197 Km. de vías tipo Y de 40 Kg/m. para diferentes sectores de la Red Norte.

Estos tres tipos de rieles serán los únicos que se usará en el futuro, de acuerdo con la intensidad del tráfico. Para este programa se considera soldar eléctricamente la enrieldadura nueva tipos K y Z.

Como segunda etapa se soldarán los rieles aprovechables tipo J de 50 Kg/m. y tipo D de 45 Kg/m., resultantes de esa renovación.

B) Vías soldadas en sector Alameda - Chillán.

Será totalmente soldada eléctricamente la vía principal incluyendo la doble vía en este sector.

Se empleará para fijar los rieles a los durmientes, un sistema con elementos de confección nacional, que se asemeja al sistema GEO alemán.

Se usarán barras soldadas eléctricamente de 120 m. de largo es decir, 10 rieles de los adquiridos de 12 m. c/u. Estas barras serán, a su vez, unidas en el terreno empleando el sistema rápido thermit, que es el sistema más moderno existente en la actualidad para este tipo de trabajo.

Otra vista del conjunto de ramedoras para la conservación de vía



De la fijación GEO proyectada por el Departamento de la Vía se importan únicamente las arandelas elásticas y tablillas de madera comprimidas e impregnadas, en consideración a que deben ser elementos de muy buena calidad, que no se fabrican ni habría interés en hacerlo en el país, por su limitado consumo.

Esta sujeción se empleará tanto en el riel tipo K como en el tipo Z, por el hecho de que las zapatas de ambos rieles son iguales.

Los tramos soldados tendrán una longitud que podrá ser hasta 3 ó 4 Kms., es decir, quedarán limitados estos tramos por las eclisas aisladas que se colocan para el sistema de señalización CTC o el eléctrico actual.

C) Plazo para efectuar la enrieldadura en el sector Alameda - Chillán.

Considerando que ya se cuenta con la Planta Soldadora, con una planta para confeccionar los diferentes elementos que componen el sistema GEO y con la maquinaria indispensable para facilitar los trabajos en el terreno, se ha fijado un plazo de cuatro años.

Para estos fines se consultan tres faenas simultáneas entre Alameda y Chillán, distribuidas en la siguiente forma:

Primera Faena. Alameda Rancagua, de 164 Kms. de largo.

Segunda Faena. Rancagua Camarico, de 189 Kms. de longitud.

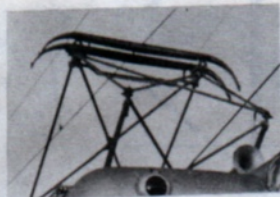
Tercera faena. Camarico Chillán, de 182 Kms. de largo.

Esto daría un promedio, para cada faena, entre 40 a 45 Kms. por año.

D) Relación sucinta de la colocación de una barra larga en una de las faenas indicadas en el punto anterior.

La colocación de una barra larga de 120 m. se hace en la siguiente forma:

- 1º) Se escarpa la vía, empleando el grupo de máquinas escarpadoras.
- 2º) Se retiran los paneles de la vía existente, de 12 m. de largo, empleando los pescantes de marca Burro y se botan al costado de la vía para su posterior desarme.
- 3º) Se distribuyen los durmientes que han sido impregnados y agujereados previamente en la Planta de Chumpullo en Valdivia y que se les han colocado las sillas K - Z con sus correspondientes tirafondos en los depósitos respectivos.
- 4º) Se distribuyen 10 pórticos portátiles en la longitud de 120 m., que se emplean para levantar y trasladar las barras largas, a la posición que le corresponde, para su fijación definitiva al durmiente.



TRACCION ELECTRICA

SEGREGADORES DE MOTORES

99 y K

LOCOMOTORA TIPO 32

Estas locomotoras disponen de un grupo de contactores que permiten quitar del circuito principal uno o más motores de tracción en caso de fallas, y que se denomina Segregador de Motores 99, siendo accionado a mano mediante un volante acopiado a un eje camos (camos deriva su nombre de la palabra inglesa *cam* que significa excéntrica).

El segregador 99 consta de 8 contactos principales que permiten modificar los circuitos de los motores de tracción dejando fuera de servicio a uno o más de ellos según sean las circunstancias y de acuerdo a la posición que se adopte, indicada en un cuadrante por un flecha. Junto al volante hay otro pequeño segregador auxiliar de bajo voltaje **K**, enclavado mecánicamente con el segregador 99 en todas las posiciones, excepto en la posición II (que segrega motores 1-2) y tiene 3 posiciones: **A**, **O** y **B** con accionamiento manual y sirve para segregar, además de motores 1-2 los motores 3-4 en posición A y motores 5-6 en posición B, si así fuere necesario.

Un tambor pequeño con ocho contactos a cada lado, accionado por el eje solidario con el volante permite los circuitos adecuados que alimentan o interrumpen el circuito de las electroválvulas de los contactores de motores según sea la posición del volante.

SALTADA DE AUTOMATICOS. — Cuando la locomotora va en tracción y ocurre saltada de automático se advierte porque encienden las luces indicadoras de "sobrecarga" (L6) y "apertura de extra-rápido" (L2). Tan pronto ocurra debe llevar la manilla de aceleración a posición "O" y recordar la combinación en la cual se produjo la saltada para evitarse trabajo y pérdida de tiempo innecesarios. Sin reconectar, váyase al interior de la locomotora y observe desde afuera, a través de las planchas agujereadas, cual de los

automáticos es el saltado (OL1, OL2, OL3, OL4, OL5 u OL6).

Si la saltada se produjo en III combinación resulta fácil determinar el motor en falla sabiendo que los pares de motores quedan protegidos de la manera siguiente:

OL1 motores 1-2
OL2 motores 3-4
OL3 motores 5-6

Si ha saltado un automático, y ubicado en la forma dicha, debe reconectarse una vez y poner en marcha la locomotora. Si se produce nueva saltada debe procederse a la segregación de los motores correspondientes.

MODO DE OPERAR. — Para segregar motores, primero accionar el dispositivo de seguridad **PBS** tirando con la mano izquierda el pulsador y con la derecha las palancas que separan el circuito principal y lo ponen a tierra, junto con permitir que el enclavamiento mecánico libere la apertura de las puertas de corredera de Alta Tensión.

Cuando ocurre saltada de automático en I combinación, en la cual están todos los motores en serie, corresponderá al automático OL1 por ser el que protege a esta serie y, como no es posible ubicar el motor en falla de inmediato será necesario hacer algunas pruebas de segregación.

Primera prueba. — Póngase el volante en posición II, para segregar motores 1-2. Pruébese en II combinación los motores 5-6-4. Si no hay saltada significa que están en buenas condiciones. Pruébese ahora en III combinación. Si hay saltada significa falla del motor 3.

I. — PLAN PARA RENOVACION DE LA ENRIELADURA EN LA RED SUR

A) Extensión de la renovación de rieles por realizar.

En el año 1961 se adquirió la cantidad de 1081 Km. de vías nuevas de diferentes tipos, que se colocarán en la siguiente forma:

535 Km. de vías tipo K de 59 Kg/m. en sector Alameda Chillán.

349 Km. de vías tipo Z de 50 Kg/m. en sectores Puerto - Alameda; Chillán - Lantarría y ramal a Talcahuano.

197 Km. de vías tipo Y de 40 Kg/m. para diferentes sectores de la Red Norte.

Estos tres tipos de rieles serán los únicos que se usará en el futuro, de acuerdo con la intensidad del tráfico. Para este programa se considera soldar eléctricamente la enrieldadura nueva tipos K y Z.

Como segunda etapa se soldarán los rieles aprovechables tipo J de 50 Kg/m. y tipo D de 45 Kg/m., resultantes de esa renovación.

B) Vías soldadas en sector Alameda - Chillán.

Será totalmente soldada eléctricamente la vía principal incluyendo la doble vía en este sector.

Se empleará para fijar los rieles a los durmientes, un sistema con elementos de confección nacional, que se asemeja al sistema GEO alemán.

Se usarán barras soldadas eléctricamente de 120 m. de largo es decir, 10 rieles de los adquiridos de 12 m. c/u. Estas barras serán, a su vez, unidas en el terreno empleando el sistema rápido thermit, que es el sistema más moderno existente en la actualidad para este tipo de trabajo.

Otra vista del conjunto de rameadoras para la conservación de vía



De la fijación GEO proyectada por el Departamento de la Vía se importan únicamente las arandelas elásticas y tablillas de madera comprimidas e impregnadas, en consideración a que deben ser elementos de muy buena calidad, que no se fabrican ni habría interés en hacerlo en el país, por su limitado consumo.

Esta sujeción se empleará tanto en el riel tipo K como en el tipo Z, por el hecho de que las zapatas de ambos rieles son iguales.

Los tramos soldados tendrán una longitud que podrá ser hasta 3 ó 4 Kms., es decir, quedarán limitados estos tramos por las eclisas aisladas que se colocan para el sistema de señalización CTC o el eléctrico actual.

C) Plazo para efectuar la enrieldadura en el sector Alameda - Chillán.

Considerando que ya se cuenta con la Planta Soldadora, con una planta para confeccionar los diferentes elementos que componen el sistema GEO y con la maquinaria indispensable para facilitar los trabajos en el terreno, se ha fijado un plazo de cuatro años.

Para estos fines se consultan tres faenas simultáneas entre Alameda y Chillán, distribuidas en la siguiente forma:

Primera Faena. Alameda - Rancagua, de 164 Kms. de largo.

Segunda Faena. Rancagua - Camarico, de 189 Kms. de longitud.

Tercera faena. Camarico - Chillán, de 182 Kms. de largo.

Esto daría un promedio, para cada faena, entre 40 a 45 Kms. por año.

D) Relación sucinta de la colocación de una barra larga en una de las faenas indicadas en el punto anterior.

La colocación de una barra larga de 120 m. se hace en la siguiente forma:

- 1º) Se escarpa la vía, empleando el grupo de máquinas escarpadoras.
- 2º) Se retiran los paneles de la vía existente, de 12 m. de largo, empleando los pescantes de marca Burro y se botan al costado de la vía para su posterior desarme.
- 3º) Se distribuyen los durmientes que han sido impregnados y agujereados previamente en la Planta de Chumpullo en Valdivia y que se les han colocado las sillas K - Z con sus correspondientes tirafondos en los depósitos respectivos.
- 4º) Se distribuyen 10 pórticos portátiles en la longitud de 120 m., que se emplean para levantar y trasladar las barras largas, a la posición que le corresponde, para su fijación definitiva al durmiente.

Segunda prueba. — Si en II combinación saltó automático debe suponerse que la falla está en motores 5-6-4. Repóngase al circuito los motores 1-2 y segréguese motores 5-6. Se parte en II combinación y si no hay saltada significa que motores 1-2-3 están en buenas condiciones. Se parte ahora en III combinación y si no hay saltada significa que motores 1-2 y 3-4 están en buenas condiciones. Por tanto 5-6 en falla.

Fallas de más de un motor. — Aunque no frecuentes puede ocurrir falla de más de un motor. Para probar deben segregarse cuatro motores, colocando primero el volante del segregador 99 en posición V, para segregar motores 3-4 y 5-6 dejando en servicio 1-2.

Para segregar motores 1-2 y 3-4 se coloca el volante en posición II y la palanquita del segregador auxiliar K en posición A. Para segregar motores 1-2 y 5-6 se coloca igualmente volante en posición II pero la palanquita del segregador K en posición B.

Cuidados en la operación. — Las pruebas de segregación deben hacerse en II y III combinación y observando el amperímetro. Si el motor 4 ha sido segregado o queda excluido en II combinación no hay instrumento y por tanto la aceleración y pruebas deben hacerse con cuidado.

Poder de arrastre con motores segregados. — Se entiende que al disminuir los motores en servicio se reduce la capacidad o poder de arrastre de la locomotora. Debe reducirse el tonelaje de arrastre en un 40 % por cada par de motores segregados. Si se han segregado cuatro motores, en donde el tonelaje debe rebajarse en un 80 %, se recomienda no tratar de seguir con tren sino solamente tratar de llevar la locomotora a Casa de Máquinas por sus propios medios, por cuanto algunos de los siguientes factores pueden aumentar los contratiempos del momento tales como el perfil de la línea, estado del tiempo, areneros, sin control de patinaje por segregación de los motores 3-4.

Moño de mover la locomotora con motores segregados. — Llévase la manilla de combinación a posición 2 y la de aceleración a diente 1. Observar atentamente los amperímetros para controlar la carga de los motores. Acelerar hasta diente 16. Colocar la manilla de combinación en posición 3. Llevar la manilla de aceleración a diente 1 y acelerar nuevamente hasta diente de marcha continua.

Régimen de corriente de motores.

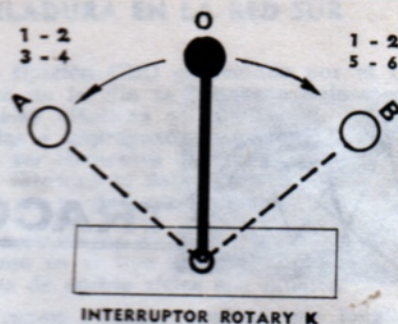
600 amperes durante 5 minutos
400 amperes durante 1 hora
325 amperes durante marcha continua

Capacidad de resistencias de aceleración.

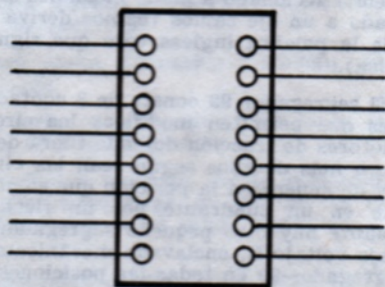
600 amperes durante 5 minutos
400 amperes durante 8 minutos

Motores Eliminados

Motores Eliminados



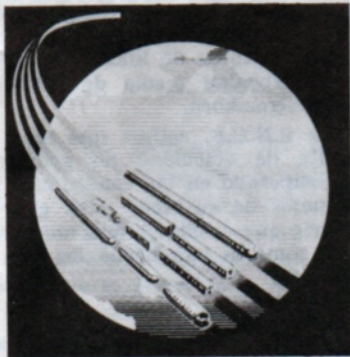
SEGREGADOR DE MOTORES 99



TAMBOR ENCLAVAMIENTOS

Posición	Motor	Abre	Quita control
I	Todo Normal		
II	1-2	Seg 99-A	Int 25
III	3	Seg 99-C	Int 26-27
IV	4	Seg 99-B	Int 29
V	3-4 5-6	Seg 99-B Seg 99-D	Int 26-27 Int 29-30
VI	5-6	Seg 99-D	Int 30

(Artículo preparado con material proporcionado por los inspectores señores César René Vargas y Leonardo Silva y dibujo de Manillero)



MEXICO

UNA MAGNIFICA REALIZACION FERROVIARIA MEXICANA:

LA LINEA CHIHUAHUA - PACIFICO

Chihuahua, Pacifico, dos nombres que evocan el sol, las grandes llanuras, la inmensidad del océano e igualmente, para el que conoce México, las sierras. Chihuahua es la hermosa capital del estado del mismo nombre: el más grande de México que se extiende al norte hasta el estado norteamericano de Texas. Un territorio de ganadería, industria y agricultura en pleno auge y, hacia el oeste, a medida que va subiendo la altitud, los bosques de pinos y las minas de oro. Entramos entonces en la Sierra Madre Occidental. Es la inmensa barrera que separa Chihuahua del Pacifico; y es también ese monstruo maravilloso de la naturaleza que era necesario dominar para unir dos regiones ricas y complementarias. La costa del Pacifico produce ingentes cantidades de hortalizas, de frutas, etc., de excelente calidad. La barrera de la Sierra obligaba a dar grandes rodeos para llegar hasta los eventuales consumidores y clientes del centro y del este de México y de las grandes ciudades del sur de Estados Unidos.

Desde Chihuahua hasta Topolobampo, pequeño puerto situa-

NOTICIAS INTERNACIONALES

do en el fondo de una bahía espléndida, la línea recorre 680 Km. Hay 73 puentes, algunos miden 500 m., otros tienen una altura de 100 m. y la luz entre pilares es algunas veces de 90 m. Magnífico trabajo. Las técnicas más avanzadas del hormigón armado, de las estructuras metálicas y también del hormigón pretensado aplicadas por los ingenieros mexicanos merecen completa admiración. 70 túneles, es decir un total de 15 km. de roca perforada, sin con-

tar profundas trincheras; audacia y técnica sin defectos se encuentran asociadas en todas partes. Esta multitud de obras sugiere la imagen del trazado difícil que imponía la geografía de la Sierra atravesada a 2.500 m. de altitud. A pesar de estas severas condiciones el trazado es una obra maestra que sólo tiene algunas rampas de 2,5 % máximo. Movimientos de tierras, drenajes, etc., exigieron la misma maestría para obtener la plataforma de la vía.

Tren descende el "balcón", y pasa por una de las atrevidas obras de arte del ferrocarril Chihuahua al Pacifico, inaugurado el 24 de noviembre de 1961, fehaciente prueba de la competencia y el ahínco mejicanos



INGLATERRA

TRENES AUTOMATICOS

Comenzaron en Inglaterra las pruebas de servicio en condiciones reales con trenes conducidos automáticamente. Cuatro trenes, cada uno de ellos de cuatro coches, equipados con aparatos especiales para captar señales eléctricas codificadas procedentes de los carriles, empezaron a funcionar en una sección de 6,4 km. del sistema subterráneo londinense, dando servicio a cinco estaciones. Las únicas operaciones aún controladas manualmente por el empleado que, sin más ayuda, constituye la dotación de cada tren, son las de apertura y cierre de las puertas y la puesta en marcha tras las paradas. Puede, sin embargo, cambiar al control manual en cualquier momento si el sistema automático falla.

SUECIA

VAGONES DE DOS PISOS

Los ferrocarriles de Suecia (SJ) han encargado para entre-

ga en la primavera de 1966 un nuevo tipo de tren de motor con algunos de los vagones de dos pisos. El mismo está proyectado para grandes velocidades, hasta 140 km/h., y para una gran comodidad de los viajeros; las unidades tienen motores diesel y eléctricos, maniobrables simultáneamente por medio de un sistema especial.

FRANCIA

LA S.N.C.F. MANTIENE EL RECORD DE VELOCIDAD

La S.N.C.F. sigue teniendo actualmente los dos records de velocidad ferroviaria mundial. Los días 28 y 29 de marzo de 1955 una locomotora alcanzó en la línea de las Landas una velocidad de 331 kilómetros por hora, en pruebas.

En explotación normal, ya es sabido que los trenes Mistral y Cisalpino hacen hasta velocidades de 150 kilómetros-hora, y entre París y Dijon velocidades medias de 131 kilómetros-hora. Pero resulta ser un tren menos

conocido, el rápido 320, de París a Lille, el que entre las estaciones de Arras, y Longueau (cerca de Amiens) circula en un trayecto de 66 kilómetros a una velocidad media de 156,6 kilómetros-hora.

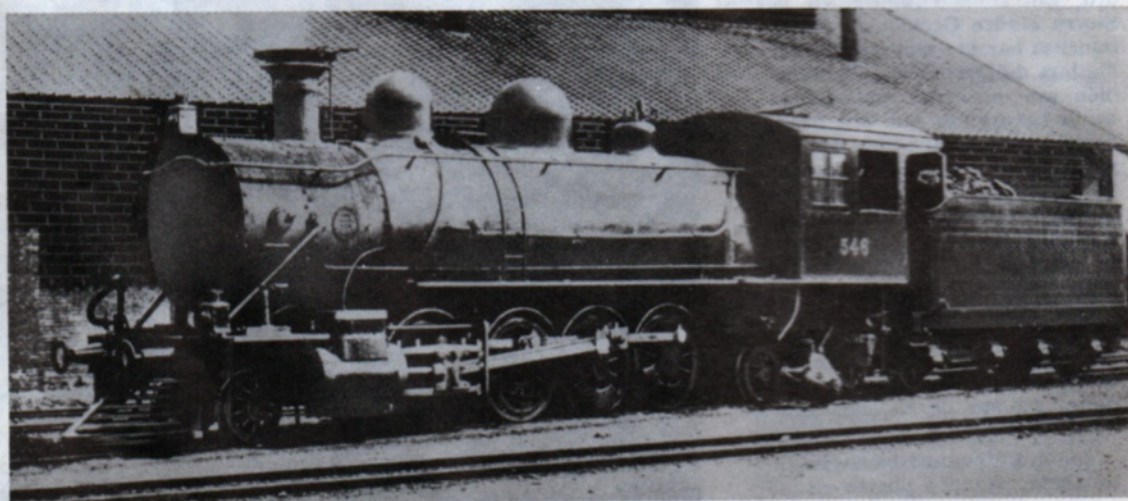
La S.N.C.F. estima que este límite de velocidad no podrá ser superado en las condiciones actuales de su Red; para ello habría que construir una nueva vía, como lo han hecho los japoneses.

INAUGURACION DE LA LINEA ELECTRICA PARIS - BRUSELAS

El 9 de septiembre de 1963, la S.N.C.F. y la S.N.C.B. procedieron a la inauguración oficial de la electrificación de la importante arteria París-Bruselas que acaba de concluirse con el equipamiento del último tramo francés Mons-Frontiere. El trayecto París-Amsterdam puede ahora efectuarse en tracción eléctrica, aunque las perspectivas futuras se aplican al trayecto Amsterdam Reggio de Calabria.

LA PRIMERA MIKADO

En 1897 la Baldwin Locomotive Works recibió el encargo de construir un grupo de 20 locomotoras de carga para los ferrocarriles japoneses. Las especificaciones indicaban una nueva disposición de ejes, 2-8-2, no empleada hasta el momento y que se popularizó rápidamente en todo el mundo. Dicho tipo de locomotora se le conoce como MIKADO y la fotografía muestra a la primera de ellas en un recinto ferroviario del Japón en 1904



Desorganización espantosa

Cada día aumentan los enfermos de los nervios, y si tuviésemos la osadía de levantar un censo, esto lo estableceríamos y con caracteres verdaderamente alarmantes. En Ferrocarriles, tengo la seguridad esto sucede en constante alza. ¡Más que el costo de la vida!

La causa de todo esto es la completa desorganización por la que atraviesan los diferentes departamentos de la Empresa.

Uno se hace cargo de una locomotora y encuentra que adolece de "algunas" fallas.

Llega al patio para acoplarse, pero lo espera la triste desilusión de que el tren que tiene la obligación de conducir aún no está listo. Pasan una o dos horas en que le arman su trencito (como quien dice pasaron algunos minutos) y se acopló a él con el mejor de los ánimos, en la esperanza de que ya llegó el fin y partirá en la más moderna locomotora eléctrica a devorar kilómetros, como alma que se lleva el diablo y se encuentra con la ya acostumbrada manía de que ordenan esperar unos carritos vacíos que deberá llevar, y tendrá que resignarse a esperar otras dos horitas en la "cola de maniobras".

Luego, le dirán que ya está listo, pero nadie había reparado en que faltaba conductor y se demorará otro poquito.

¡Ya estamos listos! Todas las señales como corresponden: corre una estación y al llegar a la otra lo envían a desvío. ¿Qué paso? Amigo maquinista, le dirán, tendrá que esperar un ratito porque estamos movilizándolo sólo por una línea, por trabajos que realiza Vía y Obras.

Nuevamente le dan la partida. Y como aquel futbolista que se obsesiona de la "cachaña", va de estación a estación; ya por la "contraria", ya por la correspondiente, hasta llegar a Pelequén.

Allí lo espera otra nueva noticia. No hay locomotora para cambiar la eléctrica por una múltiple diesel y deberá esperar hasta que la suerte se digne a ser magnánima con Ud. y le caiga una de pura casualidad, o sino deberá regresar a Santiago de pasajero.

La manda que le hizo a los ratones se la ganaron y llegó una múltiple, pero a ésta le sube la temperatura apenas lo vio a Ud. que tenía cara de pocos amigos y debe partir colocándole cuñas para aumentar la ventilación y aprovechar las bajadas.

Menos mal, se dice para sus adentros, ya he recorrido tres estaciones sin ningún tropiezo. Dando gracias a todos los santos que Ud. conoce y cree haberse sacado el gordo de la Lotería, al pasar por San Fernando, ya que ésta utiliza a diario dos líneas, pues las otras están en reparación desde hace el insignificante tiempo de un año, donde levantaron las otras líneas para repararlas y dar seguridad de tráfico y haber sorteado los trabajos de electrificación que es detención segura.

A todo esto, le han alcanzado los trenes de pasajeros y los cruzamientos obligados, retrasándolo más para llegar al término con sólo 16 ó 18 horas para su tren de largo recorrido, como lo son 207, 203, 205, 305 y 201.

Ya nadie sabe si éstos tienen alguna preferencia sobre otros o por sobre una moto, que lo dejará clavado, como a Cristo en la cruz.

Al regreso tendrá los mismos problemas, pero a la inversa y más aún al llegar a San Bernardo, donde quedará detenido, pues en Alameda no será recibido ¡No hay línea! La gran desgracia consiste en que el patio tiene las líneas ocupadas con algunos trenes cortos y un carro o casitas en otras y el último había sido recibido nada menos que dos horas antes y después de mover todas sus influencias de compadres, amigos, superiores, parientes, tendrá que dignarse a cultivar su paciencia.

Han empezado a correr algunos trenes con 40 carros, a pesar que los desvíos no están aptos para ello y para darle la pasada a los trenes de pasajeros deberá fraccionar las veces que sea necesario. Serán pocos los movilizadores que querrán darse tarea de tal naturaleza.

Como todo tren de largo recorrido tiene un solo palanquero para hacer los movimientos, le seguirán los sumarios y si da la mala suerte de desrielar por retroceder, al no ver señal alguna y exigir la colaboración del conductor. ¡Maldita la hora que se ciña al reglamento! Le traerá más dolores de cabeza, que tres días sin dormir.

Esto me ha hecho trastornarme un poco, como que ya me siento indicado para hacer insinuación de envergadura como ésta:

"Señor Director de los Ferrocarriles del Estado. Con mi mayor respeto, le insinúo que de la

(A la vuelta)

Un hecho que sacó roncha

Reincorporados se defienden por protesta de Asociación de Departamentos

De acuerdo a las disposiciones de la Ley Mor-daza, aunque no era necesario invocarla para que la incluyéramos, publicamos la nota textual de un Comité de Reincorporados, que contesta a la protesta de la Asociación de Empleados de Departamentos, por las reliquidaciones en un juego de jubilar, reincorporarse, mejorar el desahucio, y volver a jubilar, etc., contenida en una carta al Presidente Alessandri que publicáramos en nuestra edición N° 207 correspondiente al mes de agosto pasado. La nota de respuesta es la siguiente:

Santiago, 21 de enero de 1965.

Señor

Claudio Verdugo Mella,

Presidente de la Asociación de Departamentos,

Presente.

Muy señor nuestro:

Con fecha 19 de agosto del año último, Ud. en nombre de la Asociación de Departamentos envió una carta al Excelentísimo señor don Jorge Alessandri Rodríguez, Presidente de la República, oponiéndose a la aprobación de un Proyecto de Ley del Diputado don Bernardino Guerra que modificaba

la Ley N° 13.426 que reglamenta la reincorporación de empleados y obreros ferroviarios.

Copia de esta carta fue enviada a todos los Parlamentarios, Diputados y Senadores y colocada en las pizarras de todos los sitios de trabajo.

Para solicitar un mejoramiento económico para el personal no se se habría gastado tanta diligencia de parte de la Directiva de la Asociación de Empleados de Departamentos, integrada como gran inspirador por don Luis Latapiat Castillo.

La carta en referencia además de inferir ofensas injustas y gratuitas a los reincorporados contiene una serie de inexactitudes fáciles de desvirtuar.

Es completamente inexacto que

la Ley N° 13.426 puso término a la sangría de los fondos permanentes de la Empresa, por cuanto nunca hubo tal sangría ya que el desahucio se paga con los fondos que se acumulan de acuerdo con lo establecido en la ley N° 7.998 para cuyo efecto el personal impone hasta el 4% de su sueldo. Además, no puede aceptarse que se trate de inescrupuloso al personal por el solo hecho de haberse reincorporado y que recibió un exiguo desahucio el que será descontado al retirarse de la Empresa.

Los opositores a la iniciativa del Honorable señor Guerra, que gastaron tantas energías en una campaña que a nadie beneficiaba, no defendían los intereses de la Empresa ni del personal, solo los movía una de las partes negativas del ser humano, el egoísmo.

Por Ley N° 16.055 publicada en el Diario Oficial de fecha 6 de enero en curso se aprobó el Proyecto del Honorable Diputado don Bernardino Guerra en favor de los Ferroviarios Reincorporados después del 15 de septiembre de 1959.

Saludamos a Ud. atte. — Bernardino H. Becerra G., presidente. — Héctor Palma del Castillo, Secretario.

DESORGANIZACION...

(de la vuelta).

sección Tracción y Transporte saque a lo mejor de los Inspectores y, junto con otros, forme la sección TRAFICO.

Estos amigos indicados, tendrán para empezar una buena remuneración, para que le pongan tinca y serán los llamados de vérselas con maquinistas, conductores, palanqueros, movilizadores, selectoristas, reparadores, jefes de estaciones, trenes de todas las categorías, accidentes y líneas en reparación y las por reparar. En fin, ser los verda-

deros responsables de todo lo que concierne al tráfico y rapidez de transporte de la carga y seres humanos, dirigidos por un ingeniero que conozca bien este servicio.

Y si no encuentra a alguien capacitado para estas lides, tiene aquí a su servidor, quien le organizará, para ejemplo de los países más atrasados que el nuestro".

TITO LIVIO RAMIREZ CONTRERAS



De pie, de izquierda a derecha: F. Boris; S. Obreque; Vespasiano González; H. Maldonado y F. Crotter. Sentados: V. Carrasco, Guillermo Muñoz; E. Navarro (Presidente) A. Millaqueo y S. Chávez.

Cambia Directiva

Seccional Temuco

Con diversos actos, wattinos temuquenses celebraron cambio de su Directiva Gremial.

En su sede social de la calle Miraflores se dio comienzo el sábado 6 de febrero a las 11 horas al primer acto con que la Seccional Temuco, celebró su cambio de Directiva. Este consistió en la tradicional sesión en que hizo el relevo de

dirigentes, acompañado del ceremonial de rigor de acuerdo con las normas establecidas por el Estatuto de la Institución. Hubo en esta sencilla ceremonia algunos discursos alusivos al acto, mucho optimismo y alegría. Se puso fin a ella con un cóctel ofrecido a la nueva Directiva y federados presentes por la Directiva que deja el cargo.

**SIGUE LA FIESTA,
¡FUTBOL. .!**

Por la tarde de ese mismo día se jugó un partido de fútbol en una de las canchas de nuestra ciudad, entre los catalogados equipos y tradicionales rivales: maquinistas

y fogoneros versus aspirantes y limpiadores. Después de 90 minutos de un juego ardoroso y brillante en que hubieron jugadas de muy buena calidad, el toque de pito del árbitro, que daba por suspendidas las acciones, sorprendió a ambos rivales con un merecido empate a un tanto por lado. Los goles fueron marcados por Roberto Sandoval para los maquinistas y por Luis Venegas para los aspirantes. Arbitro del partido el señor Juan Leal de la Asociación local de Fútbol.

ASADOS, DISCURSOS Y HOMENAJES

Se puso fin a esta hermosa fiesta wattina con asado al palo ofrecido por la Seccional a los federados tanto activos como jubilados y a algunos invitados especiales. Este rico asado fue preparado por una comisión especial en la que no podía faltar la presencia y voluntad característica de nuestro ex compañero y hoy jubilado, don Oscar Tapia, fue servido en los comedores de nuestro Salón Social y no en el Cerro Nielol como era el deseo de todos, debido al mal estado del tiempo.

DISCURSOS Y HOMENAJES

Intervenciones, oratorias hubieron muchas y todas muy interesantes, pero desgraciadamente debido a la limitación de espacio de la Revista no es posible publicarlas todas in extenso; de manera que sólo se hará una síntesis de ellas.

El primero en hacer uso de la palabra fue el vicepresidente de la Seccional de la Directiva pasada, don Mario Reyes, quien ofreció la manifestación en nombre de la Seccional y dio la bienvenida a los federados presentes; algunos jefes de servicio, invitados especiales entre los cuales se encontraba el presidente de la Asociación de Empleados, también se encontraban presentes e invitados especialmente un grupo de jubilados, entre ellos algunos muy antiguos, los cuales figuran entre los forjadores y pioneros de nuestra Federación: don Blas Rojas, don Pablo Coronado y don Antolín Poblete.

HABLA GUILLERMO MUÑOZ PRESIDENTE DEL PERÍODO ANTERIOR

El compañero Muñoz después de referirse al significado de nuestra fiesta y rendir un homenaje de gratitud a los fundadores de nuestra Institución Gremial y saludar especialmente a los compañeros jubilados allí presentes, se les repartió diplomas recordatorios como un premio por sus desvelos por la Federación Santiago Watt y como gratitud por el esfuerzo de haberla hecho grande y respetada. Hizo un análisis muy completo de toda la actividad desarrollada por la Directiva, que él comandó por el período gremial anterior, señaló objetivamente punto por punto cada uno de los problemas, que tuvo que afrontar el gremio y que se resolvieron en su mayoría gracias al esfuerzo desplegado por los dirigentes y a la cooperación oportuna de todos los federados. Don Guillermo Muñoz terminó su intervención agradeciendo en nombre de la Directiva, que él presidió, y en el suyo propio, toda la cooperación que recibió de los federados, ayuda sin la cual no hubiera sido posible haber realizado una labor fructífera y eficaz, haciendo votos también por que la nueva Directiva tenga mucho éxito en sus proyectos tan inspirados en pro del engrandecimiento de nuestra organización.

DISCURSO DEL NUEVO PRESIDENTE

Correspondió en seguida hacer uso de la palabra al nuevo presidente de la Seccional, compañero dirigente don Efraín Navarro A., quien en sencillas pero bien hilvanadas palabras sintetizó toda la importancia que tenía para él, el hecho de haber llegado a ocupar un puesto de tanta importancia y trascendencia como lo es el de presidente de Seccional.

Agradeció emocionado la confianza que tuvieron los federados para asignarlo en tal puesto, y manifestó que daría lo mejor de sus energías para corresponder debidamente a aquella confianza en él depositada. El compañero Navarro rindió en esta oportunidad un espontáneo homenaje a un viejo y capacitado dirigente, que después de bregar por largos años en las la-

bres de dirigente gremial se retira hoy a descansar por un tiempo de las inquietudes, satisfacciones y sinsabores, que el ejercicio de ella dispensa; me refiero a Oscar Alvarado A., quien deja su puesto de Delegado Directo en una fecha muy próxima para entregarlo a la responsabilidad de otro compañero.

Termina el compañero presidente su intervención agradeciendo la asistencia de las personas presentes a aquella fiesta wattina y en forma muy especial la de los socios jubilados, que fueron las estrellas de ella.

ENTREGA DE UN CUADRO RECORDATORIO A LA FEDERACION

El socio jubilado de nuestra Organización, don Manuel Quilodrán, hace donación a la Seccional, por intermedio del compañero Guillermo Muñoz, de un cuadro recordatorio con las fotografías de 37 fogoneros; este cuadro es una verdadera reliquia pues data del año 1922, y fue cariñosamente recibido por todos los socios presentes en aquella oportunidad, quienes agradecemos emocionados al señor Quijodrán por su valiosa donación.

FIN DE LA FIESTA Y UN COMENTARIO AL MARGEN

Se puso fin a aquella inolvidable fiesta, ya entradita la noche, con un variado y selecto show artístico, en que hubo de todo: música, cantos y algunas interpretaciones de baile de la nueva ola, sin que faltara desde luego nuestro incomparable baile nacional. Los bailarines que más destacaron en aquella oportunidad, fueron Cuco Valderama, el tuister Herrera y otros.

Si hay que comentar algo con respecto a esta fiesta, seremos muy honrados en decir, que en realidad ella fue magnífica. Ojalá que todos los años cuando haya cambios de directivos, haya así fiestas tan bien organizadas y tan inolvidables. Vayan para sus autores nuestras calurosas felicitaciones.

GUTIERREZ, Corresponsal

Foro sobre Adiestramiento

Un Foro sobre las materias de competencia de la Comisión Técnica, cuyo informe fue aprobado en la última Reunión de Delegados Directos, del 24 y 25 de febrero, fue realizado en la Escuela de Maquinistas de Barón. Participó en representación del Departamento de Tracción, el Sr. César René Vargas, quien traía la misión de escuchar los puntos de vista de la Federación sobre esta materia, y de dar a conocer sus opiniones frente a lo que actualmente está haciéndose de parte de esa repartición. También participaron los instructores de la 1ª Zona, Srs. Leonardo Silva y Luis Ravest. Los instructores de la 2ª Zona, Oscar Maldonado y Julio Muñoz Córdova, y numerosos compañeros interesados en esta materia.

De hecho quedó presidiendo la discusión el compañero Anselmo Radrigán, quien junto con Julio Araya representaban oficialmente a la Federación como miembros de la Comisión Técnica. Así se le solicitó al Sr. Vargas que como cuestión previa explicara cuáles eran los proyectos que el Departamento tenía para modernizar los sistemas actuales. En forma extraoficial, por no haber sido aún aprobados por el Sr. Atilio Bavestrello, dio a conocer los programas de estudio en locomotoras y automotores eléctricos, que en general se adaptan a las aspiraciones del personal, ya que entregará elementos en conocimientos eléctricos y un conocimiento general de todas las locomotoras, adecuado a las necesidades de sus funciones a los ayudantes de maquinistas, agregando como obligatorio el saber atender prácticamente a un electrocutado. En las otras categorías se hará una división de los exámenes correspondientes de Fogonero para maquinista de tercera, exigiéndose entre esas dos categorías solamente lo concerniente a las locomotoras que va a servir, y limitando los otros conocimientos a saber operar las otras locomotoras, para el caso de los recibidores que deben moverlas para guardarlas o llevarlas a talleres, etc., pero no un conocimiento de circuitos y fallas. Estos

Informe de la Comisión Técnica sobre Adiestramiento

CONSIDERANDO:

La Federación Santiago Watt las antiguas y repetidas protestas de sus militantes por la forma y sistema de entrega de los conocimientos técnicos, así como su evaluación, los que no reflejan la satisfacción de las necesidades pretendidas y que han tenido como consecuencia la frustración de muchos funcionarios esforzados, perjudicando los intereses de éstos y de la Empresa, ya que no puede contar con su experiencia y capacidad de cargos de mayores responsabilidades.

Basada en los antecedentes que nuestra Federación ha reunido la experiencia de los años servidos en Tracción, las aspiraciones expresadas por nuestros compañeros, federados, y la asesoría de compañeros especializados en educación de adultos, la Comisión Técnica designada por la Federación Santiago Watt, entrega el siguiente informe con proposiciones concretas al Departamento de Tracción, el que puede servir de base para una discusión de los puntos propuestos y otros que se puedan presentar.

MODIFICACION DE INICIACION DE CARRERA

Creemos de absoluta necesidad que los futuros aspirantes de fogoneros ingresen en calidad de oficiales de mecánicos o electricistas, según las necesidades de la Empresa, eliminando para nuestra carrera los desempeños de limpiadores de máquinas.

DESCRIPCION DE TAREAS

Dada la importancia que tiene para la aplicación de muchas técnicas la descripción de las tareas, proponemos su aplicación en todas las categorías de la carrera de Tracción.

SISTEMA DE SELECCION

De acuerdo a la proposición anterior, poner como exigencia mínima a los futuros postulantes, haber completado el primer ciclo de enseñanza técnica de Escuela Industrial, o su equivalente en humanidades, eliminando los puntos de beneficio por cambio dentro de la misma Empresa. En esta misma parte deben incluirse los exámenes sicotécnicos, médicos, de la vista y otros, que aseguren un desempeño normal hasta el final de la carrera a los postulantes aprobados, sin necesidad de exigírselas cuando ya han realizado una buena parte de sus aspiraciones, frustrándolos y haciéndolos resentidos cuando fracasan.

ADECUACION DEL ADIESTRAMIENTO

La enseñanza deberá adecuarse a las necesidades de cada categoría según la descripción de tareas, preparándose un programa de conocimiento para cada una de ellas.

APORTES DE LA EMPRESA

a) Cursos concentrados por el tiempo que se estime conveniente a cada categoría, donde reciban básicamente los cono-

(A la vuelta)

conocimientos se exigirán en otro examen, aliviando el anterior, dando más posibilidades de ascenso. En consecuencia, que el examen actual se dividiría en dos, uno sencillo desde fogonero a maquinista de 3ª, y la otra parte, más dura, de maquinista de 3ª a maquinista de 2ª.

CONCLUSIONES: Tal como dejó de manifiesto el Sr. Vargas, su intervención no constituía la última palabra, sino que adelantar juicios y recoger los nuestros para ir conformando lo que será a la postre la instrucción del personal. Nuestra Comisión entregó como sus puntos de vista, a nombre de la Federación, el informe que aparece en esta misma página, acogiendo todas aquellas mejoras que pudieran irse aplicando desde ya como un avance en el camino que la organización se había señalado con la finalidad de dignificar la carrera de Tracción. Desde esas posiciones se lograron algunas conclusiones que pueden, de acuerdo con las atribuciones actuales de los instructores, irse aplicando, regularizando algunas otras que ya estaban en práctica, y mostrando muy buen ánimo de las partes para la aplicación de aquellas que serán motivo de ratificaciones de parte del Departamento por un lado, y del Cuerpo de Delegados Directos por otra.

Estas conclusiones previas a las entrevistas decisivas y como un paso adelante fueron:

- 1.— Instrucción con características esenciales de práctica.
- 2.— Aceptación de notas promedio otorgadas en interrogaciones de los instructores, para ser consideradas en los exámenes.
- 3.— Se entregará el cuestionario de preguntas sobre la materia, a cada categoría con obligación de dar examen, al iniciar el año escolar.
- 4.— Se preparará un Cuestionario para los aspirantes a Inspectores y para los que actualmente no tengan en las otras promociones.
- 5.— A los Inspectores aprobados se les dará un curso de Relaciones Humanas, llamados cursos de Supervisores de Nivel Medio, que incluya Administración, Calificación de Personal y Relaciones.
- 6.— Se prepararán Tests de preguntas para facilitar el sistema de examen escrito, el que contendrá las preguntas que deberán ser res-

(DE LA VUELTA)

cimientos teóricos y prácticos en forma correlativa y completa.

b) Cursos complementarios por el número de horas necesarios a cada caso, con percepción de remuneración extraordinaria.

c) Adecuación de las salas de clases para el desarrollo eficiente, cómodo y moderno de enseñanza de adultos, incluyendo medios audiovisuales, planos, piezas en corte y otros.

d) Material de estudio completo, tales como cartillas que incluyan cuestionarios de preguntas, planos, etc.

e) Dado el hecho que la Empresa cuenta con diferentes tipos de locomotoras, los programas deberán planificarse de acuerdo a las dotaciones de cada Zona.

f) Las evaluaciones de final de curso pueden ser más de una al año a solicitud de la sección respectiva o la organización del personal.

g) A estas evaluaciones asistirá un representante del personal en calidad de observador.

h) A estas evaluaciones se presentarán los postulantes con calificaciones promedio obtenidas en interrogaciones periódicas que hará el instructor durante el desarrollo de los cursos.

CONSIDERACIONES FINALES

La Federación Santiago Watt estima, al proponer la modificación de la iniciación de la carrera, ésta será dignificada, haciéndola interesante para los mejores jóvenes de las Escuelas Industriales o colegios secundarios, los que postularán para su ingreso.

También, en la descripción de las tareas, se concluirá lógicamente, que no es necesario profundizar los experimentados conocimientos de los maquinistas de primera categoría en los aspectos técnicos, y si necesitan los de Relaciones Humanas, con Administración del Personal y Calificación. Para el caso de los Instructores además de los conocimientos técnicos, le son necesarios los de sistemas de pedagogía para adultos.

Finalmente estamos ciertos que la eliminación de detalles superfluos en los programas, en el futuro redundará en un mayor énfasis en la instrucción práctica, permitirá una promoción más experimentada a los cargos de mayores responsabilidades, y existirá la garantía más amplia en las posibilidades de carrera.

ANSELMO RADRIGAN L.
Primera Zona

MARIO REYES
Tercera Zona

JULIO AHUMADA C.
Segunda Zona

JULIO ARAYA S.
Red Norte

pondidas sin necesidad de hacer trabajos de redacción. Estará complementado por un examen práctico de trabajo en la locomotora.

7.— A los exámenes asistirán siempre dos postulantes como mínimo, sean en el escrito o el práctico.

Después de leídas estas conclusiones, fueron consideradas como verdaderas por los oponentes del Foro, y se aclaró que se tratará de standarizarlas para todo el país por medio del Jefe del Departamento de Tracción, aplicándose desde este año las características

nuevas de la instrucción. Los detalles seguirán siendo discutidos por el Departamento con la Comisión, para ser presentadas al Ampliado correspondiente, y que la Directiva Nacional las entregue al Departamento como un trabajo elaborado en conjunto con los técnicos para su ratificación final y puesta en práctica en toda la Red. Estuvieron acordes los participantes de la fructífera labor desarrollada por el Foro, y la calidad de las posiciones expuestas, muchas de las cuales coinciden en lo esencial, y otras totalmente.

JOSE PARDO SE JUBILA



José Pardo recibe pergamino de sus compañeros del Partido Socialista, de manos de la dirigente señora Isabel Cárdenas, en el acto de despedida que le ofrecieron los federados militantes de esa corriente ideológica, con motivo de su alejamiento de la Empresa. Observa de pie, el compañero Carlos Acevedo, y sentados divisamos a Hugo Gac y Oscar Valdés.

Hay hombres que dan cierta tónica a las actividades en las que participan, y en el concierto gremial se manifiesta en la conducción de una línea de lucha de caracteres determinados por la dirección que se le da por parte de los militantes sindicales que constituyen ellos mismos opinión pública.

Uno de estos hombres es, sin duda, José Pardo Catalán, quien vinculó su nombre como bandera de lucha por espacio de 23 años en la historia gremial wattina y ferroviaria.

De la incansable acción de nivel local, saltó su nombre al ámbito nacional cuando destacó en forma brillante como presidente del Comité Yungay, forjadora de dirigentes wattinos de la 1.a Zona, y fue elegido Delegado Directo en 1953 en representación de su zona, y luego, en el Congreso de Concepción de febrero de ese mismo año, secretario del Director General, cargo que ocupó por dos períodos.

Fue nuevamente elegido Delegado Directo, puesto que mantenía cuando decidió, sólo con 23 años de servicios, buscar otros horizontes más promisorios en el aspecto económico, para poder cumplir con sus obligaciones de educar a sus once hijos.

El compañero José Pardo, de carácter tranquilo y modesto, con un espíritu de responsabilidad raramente igualado, se aleja sin cumplir la jornada ferroviaria, pero con la más profunda satisfacción de haber sido útil a sus compañeros, que lo destacaron en puestos de altas responsabilidades, y que bien pudieron culminar en los de mayor nivel, no sólo como una legítima y personal aspiración del que cumple con su deber con dedicación y honestidad, sino que como de-

seo de sus compañeros y amigos de la Federación Santiago Watt.

Al alejarse del servicio activo, fue objeto de una significativa demostración de camaradería, en la cual se le expresó el afecto que había sembrado su sostenida acción social.

Los wattinos y algunos amigos no ferroviarios le ofrecieron una comida, durante la cual le entregaron un pergamino, y el Club Locomotoras, un banderín.

Estas páginas que muchas veces informaron de sus actividades, ahora lo despiden en su calidad de ferroviario en servicio, pero tenemos la certeza que seguirá en su constante deseo de servir en otros planes, ya que la inquietud que lo llevó a permanecer 23 años en la primera plana de los hechos gremiales, no lo dejará alejarse de las actividades sociales que constituyen parte de su vida.

Esto quedó demostrado en la manifestación, claramente, después que numerosos compañeros hicieron uso de la palabra, entre otros, Víctor Hugo Gac, dirigente nacional de la FIFCH; Carlos Acevedo, de la Brigada Socialista; Miguel Flores, del Deportivo Locomotoras; Fernando Navarro Allende, de la Célula del Partido Comunista; Salvador Yáñez, de los Portuarios y CUTCH; Isabel Cárdenas, del Profesorado; Manuel Vielma, de Los Andes; Anselmo Radrigán, de la Escuela Sindical Ferroviaria y esta revista; y muchos otros que se nos escapan, pero que incidieron en la expresión de respeto, cariño y admiración por los años de lucha del compañero José Pardo.

(Pasa a la tapa 3)

SOBRE RIELES...

LA LINEA DE LA



NEXO - 81452

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

Repunte después de injustificado receso



Equipo Santiago Watt: De pie de izquierda a derecha: Juan Villalobos, Orlando Farías, Hugo Mejías, Jorge Aguayo, José Ribba, Manuel Sereño. AGACHADOS: Clorindo González, René Peñalosa, Luis Valerio, Lautaro González y José Fernández.

Sin lugar a dudas se logró tras un esfuerzo en conjunto de jugadores y dirigentes sacar adelante al deportivo Watt de San Eugenio, que venía sufriendo un receso que no tenía ninguna justificación (en lo que a fútbol se refiere) ya que cuenta con elementos humanos suficientes tanto como para formar la escuadra que se desplaza en el campo verde, como los que tienen que actuar frente al escritorio de la secretaría.

A pesar de lograr un tercer lugar en la competencia interna de San Eugenio, el equipo se lució prácticamente. Los hinchas y dirigentes tuvieron oportunidad de sentir la satisfacción de ver de nuevo a los defensores wattinos bregar en el campo deportivo del Velódromo Sn. Eugenio. Nadie podrá negar sus méritos aunque se siga dudando de su capacidad, pues hay que tener en cuenta su ausen-

cia de más de un año de competencia alguna. Y si bien es cierto que en el Campeonato aniversario se clasificó para las finales con mucha dificultad, logró sin embargo jugar parejo con Sn. Bernardo que fue el mejor equipo Watt de la zona.

En cuanto a básquetbol se refiere, todo lo dice el homenaje que en forma muy especial se les rindió en el baile social de la fiesta del Riel.

El conjunto de dirigentes encabezados por Carlos Cornejos tuvo y puso empeño en su cometido, y no podía ser de otra manera ya que ellos fueron en su época defensores de los colores wattinos de San Eugenio. Se puede decir que estuvieron animados por el mismo espíritu de los hombres que el 11 de abril de 1940, encabezados por el activo dirigente y deportista "Anadon Araya Araneda (Q.E.P.

D.), pertenecientes a la red Santiago Watt se reunieran y acordaran organizar un equipo de fútbol al que denominaron "Deportivo Santiago Watt F. C.", cumpliendo así una aspiración vieja y sentida por los federados. Los nombres de Alejandro Arellano, Juan Valdivia, Juan Aceval G., Aliró Araya A., y otros, han sido reemplazados hoy a más de 24 años por C. Cornejo, Luis Borques, Juan Aceval S., Luis Valerio y Fdo. Ruiz. Y si ayer fue destacada la actuación de los wattinos de San Eugenio; hoy, los dirigentes y jugadores seguirán la trayectoria continuando el ejemplo de sus antecesores, animados por el espíritu de los hombres del 11 de abril de 1940: amor a la camiseta wattina y comprensión que el deporte es una función social dentro de la Federación.

(Informó Departamento Cultural).

JOSE PARDO...

Al contestar, en emocionadas palabras, el compañero Pardo reconoció que sería muy difícil el regreso al hogar, cuando ahora había tanto que hacer en el terreno de los compañeros jubilados que viven en la miseria; aquellos antiguos luchadores que no tuvieron la suerte de obtener verdaderos beneficios de la Ley de Revalorización de Pensiones, y es muy doloroso tener que contemplar tan dramática situación que, dijo, "debiera mover a una lucha decisiva por reivindicar a esos hombres que dieron mucho más sacrificio que nosotros a lo largo de

una vida al servicio de la comunidad a través de nuestra Empresa". "No podremos permanecer ajenos, y habrá que estudiar la forma de llegar a nivelar verdaderamente a todos los jubilados, sin distinción".

Eso nos hace declarar sin vigencia la intención de don José Pardo, de retirarse para poder solucionar el problema económico de su numerosa familia. Se ha retirado para servir donde más necesario se hace.

El que nace luchador, no tiene posibilidades de jubilación que signifique descanso o dedicación familiar.

(de la página 17)

Del libro "Los Ferrocarriles del Estado como Factor de Progreso", editado en 1918 por la Sociedad Protectora de Maquinistas y Fogoneros Santiago Watt de Valparaíso, trabajo ejecutado por el compañero A. C. Vicencio, en

que rindió un homenaje, a través de unos sencillos versos, a los hombres que seguían la carrera de Tracción; hemos creído que los siguientes son dignos del conocimiento de la actual generación.

"AL MAQUINISTA"

Sobre el monstruo de acero que devora
la vasta inmensidad, sobre los rieles,
atento a cada luz que se colora
y a la burbuja fiel de los niveles.

Hay un hombre que, esclavo del progreso,
es amo de su dócil mecanismo,
y cruza en el relámpago de un beso
la cumbre, la llanura y el abismo...

La diestra en la palanca son sus ojos
almas que indagan en dura brega,
los discos verdes y los discos rojos.

Y si el destino y el azar lo quiere
es quien primero a plataforma llega
y es el primero que en el choque muere...

"AL FOGONERO"

En el fogón voraz, pausado arroja
carbón o leña, que su garfio iguala.
La puerta del fogón hambrienta y roja
espera los saludos de su pala...

Su vista del manómetro en la cifra,
el temblor del nivel siguen sus ojos,
y entre dos cargas de carbón, descifra
los discos verdes de los discos rojos.

La pala, el inyector y el lubricante
requieren sus esfuerzos de gigante,
que el fuego aureola con rojizo toque.

Y es, con su socio por sagrada norma
quien, también el primero en plataforma
le acompaña a morir llegado el choque.

Cooperación de la Empresa al Plan Educacional

El subsecretario de Transportes, don Sergio Saldivia, y el director de Ferrocarriles del Estado, don Luis Falcone, se entrevistaron con el ministro de Educación, don Juan Gómez Millas, para concretar un ofrecimiento de esos servicios hacia el Plan Educacional Extraordinario.

Los Ferrocarriles del Estado ofrecieron ceder al Ministerio de Educación los vagones en desuso, como igualmente bodegas y casas de estaciones que se encuen-

tran desocupadas para que sean habilitados como salas de clases en el respectivo lugar donde se encuentran.

Se estima que con la habilitación de dichas salas de clases se puede atender alrededor de dos mil alumnos. Los FF. CC. del E. realizarán un censo sobre el particular y comunicarán los datos correspondientes al Ministerio de Educación.