

SANTIAGO WATT



N.º 184
Año XVII
1962





EQUIPOS "VIEJITOS"

MAQUINISTAS: Rolando Aravena, Carlos Araya, Vernón Villanueva, Enrique Simonsenn, José Espinoza, Nicolás Muñoz, Héctor Cabrera y Anselmo Radrigán. **Agachados:** Alvarez, Francisco Villalón, Oscar Merino, Jorge Orellana y Miguel Flores. Estos fueron los integrantes del primer partido.

DIRIGENTES WATTINOS EN CLASES

La Directiva, en cuerpo, de la Seccional Barón de la Federación Santiago Watt, asistió a un curso especial para nivel directivos locales, en un seminario que incluyó los siguientes temas: "Aspectos Generales del Sindicalismo", "Realidad Actual del Sindicalismo Chileno", "Administración Sindical", Ley de Ferrocarriles, Reglamento de Tracción y Estatutos de la Federación Santiago Watt.

Con la participación del profesor y jefe del Centro de Estudios Sindicales, señor Pedro Guglielmetti; el vicepresidente nacional de la CUTCH, compañero Emiliano Caballero; el director de la Escuela Sindical Santiago Watt, Anselmo Radrigán; de los dirigentes, compañeros Vladimiro Bordones, presidente seccional; Nicolás Muñoz, vicepresidente; José Vera, prosecretario; José Cortez, tesorero; Oscar R. Valdés, protesorero; Oscar Merino, Hugo Gac C., Manuel Gálvez, directores; los socios miembros de comisiones de esta directiva seccional, Luis Lamelés y Eugenio Tabilo, y los compañeros de Calera, Orlando Rodríguez y Domingo Olave, durante tres días en horario completo desarrollaron los temas, correspondiéndole finalmente entregar un trabajo de investigación a los compañeros Nicolás Muñoz, Manuel Gálvez, Oscar Valdés y Vladimiro Bordones, los que fueron analizados profundamente en un debate dirigido, que por su interés en momentos llegó a ser polémico.

En la jornada de discusión sobre los resultados del programa, los dirigentes se mostraron muy satisfechos por los conocimientos adquiridos, pidieron que se realizaran más continuamente, aprobaron una propuesta de nuevos temas, y consideraron de gran interés la iniciativa de la educación sindical. Algunos reconocieron que ante-

riormente eran extraños a esta actividad, pero ahora se consideraban muy partidarios de ellas.

Por sus resultados, la Dirección de la Escuela y el Centro de Estudios Sindicales, están muy satisfechos, y se sienten alentados por la experiencia en este nivel, ya que los frutos constituirán una acción inmediata en beneficio de la Federación Santiago Watt, y por efecto, de la clase trabajadora chilena.

Un curso se dictará en Concepción, próximamente, incluyendo San Rosendo.

Comité Hispano-Chileno por la Amnistía y la Libertad del Pueblo Español.

TIRAJE A LA CHIMENEA ES ABSOLUTAMENTE NECESARIO

De acuerdo a lo que hemos informado desde hace un año sobre la situación de los compañeros que tienen su tiempo reglamentario para jubilar, se hace necesario que ellos tengan ahora la suficiente entereza como para devolver la mano a los que estuvieron de acuerdo que permanecieran en sus puestos hasta que se promulgara la ley de Escala Unica, como premio a su sacrificio de toda una vida leal a la causa que nos auna en la Federación Santiago Watt.

Fijada la vigencia, no hay motivos para que esperen otros arreglos posteriores, ya que una actitud de esta naturaleza traería consigo la reacción en masa de los compañeros postergados en sus ascensos desde hace 12 meses, especialmente los trasladados. No se puede aceptar que nuevamente aparezcan originales proposiciones de "salidas" para los actualmente cumplidos, ya que esto perjudicaría por quizás cuanto tiempo a los que esperan salir de sus grados a otros superiores, y en forma tan dramática, la solución del problema social creado a los por tanto tiempo fuera de sus residencias, alejados de su familia y el recargo de gastos hasta extremos que no se resisten.

La circular del Directorio General, pidiendo listas de compañeros cumplidos a los dirigentes seccionales, debe encontrar el eco de todo el país, y sin diferencias de ningún tipo, enviar las nóminas a la brevedad para darle el necesario tiraje a la chimenea, sin que se creen problemas que hagan de la actual situación una secuela de hechos desagradables.

TERMINA UNA ETAPA Y

EMPIEZA OTRA

Cuando se agitó el panorama sindical chileno a mediados del año pasado, los ferroviarios tuvieron la responsabilidad de dar el vamos, y de sus esfuerzos nació una bonificación de E° 11, que para los sectores modestos y empleados particulares era un 16 a un 20% de sus sueldos. Desde entonces hasta ahora, los ferroviarios en general esperaban que esa suma subiera hasta un porcentaje general promedio de un 20% en los sueldos bases y remuneraciones anexas. En particular el personal de máquinas esperaba también su viático.

Fueron muchos meses de recriminaciones, dudas, olvidos y angustiosa espera, hasta que la Ley salió del Congreso con modificaciones positivas, pero que por razones del tiempo, la inflación o devaluación del Escudo, y en general, por el fracaso del plan de recuperación económica, la austeridad, y estabilización que se dio como la solución de los males de nuestro país, no ha satisfecho nuestras posibilidades de consumido-

res, enfrentando en estos mismos momentos con todos los gremios afiliados a la CUTCH un movimiento para que se entregue un nuevo reajuste que corresponde a la realidad del presente año, ya que lo que la Escala da es lo que se debió dar el año pasado.

Una amplia reunión de Federaciones Nacionales estudia el porcentaje, que tendrá una relación a las alzas desmesuradas de los artículos de consumo, especialmente la carne, leche, pan, movilización colectiva, y otros de primera necesidad, sin contar los efectos del nuevo valor del dólar, del que todos sacan un deshonesto provecho.

LA ETAPA RECIEN TERMINADA

Al hacer un balance de la lucha que los dirigentes, con el respaldo de las bases de todo el país, han dado en las Cámaras para obtener la nueva Ley de Estructura de Ferrocarriles que mejora las condiciones de competencia, vemos que en el Senado tuvimos enconados enemigos como grandes luchadores. Entre estos últimos, la Directiva Ferroviaria, y particularmente la Federación Santiago Watt, destacan con un gran agradecimiento, a los Honorables Senadores Luis Quinteros Tricot y Angel Faivovich. El Senador Quinteros sostuvo una serie de entrevistas para conocer a fondo la posición de los dirigentes ferroviarios, llegando incluso a plantear con la firma que consiguió de otros Senadores, y aprobado en la Ley, la autorización para obtener préstamos para la construcción de la variante de La Dormida, problema tan antiguo como la Empresa misma.

LOS DIPUTADOS

También agradecen los ferroviarios al Diputado Luis Aguilera Báez, ex-presidente de la Unión de Obreros de Coquimbo, que

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XVII - SEPTIEMBRE 1962 - N° 184

Administración

COMPañIA 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

ROBERTO GONZALEZ

Corresponsales en toda la red

FINALIZO TRAMITE DE PERSONERIA JURIDICA

SANTIAGO, 28 de Septiembre de 1962.

A los Presidentes de los organismos bases de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile: Unión de Obreros, Federación "Santiago Watt" y Fed. de Empleados.

Estimados compañeros:

Por la presente comunicamos oficialmente que se ha puesto término a los trámites legales iniciados por el Abogado de la FIFCH Sr. Alejandro Jiliberto Z., para lograr la Personería Jurídica de nuestra Organización. A continuación transcribimos el Decreto respectivo:

"CONCEDE PERSONERIA JURIDICA.

Nº 2747.—

SANTIAGO, 11 de Septiembre de 1962.—

Hoy se decretó lo que sigue:

Vistos estos antecedentes, lo dispuesto en el Decreto-Reglamentario Nº 5850, de 31 de Octubre de 1962 y lo informado por el Consejo de Defensa del Estado,

D E C R E T O :

1º.—Concédese personería jurídica a la corporación denominada "FEDERACION INDUSTRIAL FERROVIARIA DE CHILE "FIFCH", con domicilio en Santiago.

2º.—Apruébanse los estatutos por los cuales se ha de regir la citada corporación en los términos en que dan testimonio las escrituras públicas otor-

gadas ante los Notarios de Santiago, señores Fernando Escobar Vivian con fechas veintiséis de Octubre de mil novecientos sesenta y uno y veintinueve de Mayo de mil novecientos sesenta y dos, y Raúl Pefaur Ojeda, suplente del titular antes mencionado, con fecha tres de Agosto último.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

J. ALESSANDRI R.— E. Ortúzar E.

Lo digo a Ud. para su conocimiento.

Dios guarde a Ud.

firma y timbre del Subsecretario Ministerio de Justicia".

El Secretariado de la Federación Industrial Ferroviaria con gran satisfacción ha cumplido una de las tareas más honrosas que le señalara el 8º Congreso Nacional del gremio. Con la obtención de nuestra personería jurídica la FIFCH podrá iniciar los trámites para materializar la adquisición de la propiedad que ocupan en la actualidad en calle Compañía Nº 1933.

Saludan atentamente a Uds.

POR SECRETARIADO NACIONAL DE LA FIFCH:

Edmundo Polanco Elgueta
Vicepresidente

Manuel Collao Gómez
Presidente

Juvenal Escobar Oñate
Secr. Organización

Raúl Pinto Fuentes
Tesorero

(De la vuelta)

fue un valiente luchador en la pelea por la Escala Única, mejorando el tratamiento a sectores perjudicados, e incluyendo una gran cantidad de indicaciones, que posteriormente fueron voleadas en el Senado.

Otro baluarte en la Cámara fue el Diputado penquista, Albino Barra, junto con los diputados ferroviarios Samuel Fuentes y Bernardino Guerra. La Federación destaca a estos hombres, con el sentimiento reconocido de los que lucharon con tesón por que la Ley fuera despachada prontamente, solicitando las urgencias, y durante el paso que tuvo por las comisiones, a las cuales se trasladaron para poder seguir de cerca su camino.

Al terminarse la tramitación, vemos con mucha claridad que el enfoque que a nuestros problemas dan los parlamentarios es completamente distinto al que nosotros esperamos de ellos, debido que sus intereses abarcan todos los sectores de producción, y la forma representativa se mantiene sola-

mente cuando hay una fuerte dosis de interés electoral. Las excepciones señaladas nos honran, ya que los que fueron ferroviarios siguieron interesados en nuestros problemas, y los otros no se olvidaron lo que prometieron en otras oportunidades al gremio.

LA LUCHA SINDICAL NO TERMINA NUNCA

Decíamos que completamos la primera etapa de nuestra lucha iniciada el año pasado pero también hemos recalcado que la lucha no ha terminado, ni terminará con el aumento que masivamente los trabajadores chilenos solicitarán para paliar las alzas derivadas de la política económica. Debemos pues ir pensando que empezamos de nuevo otra pelea, ya que la explotación sigue tranquilamente su tarea desquiciadora.

Si en algún momento cejamos, no solamente no lograremos conservar lo ya ganado, sino que retrocederemos vertiginosamente hacia el pasado.

PARTO DIFÍCIL DE LA ESCALA

Sin tomar en cuenta los tramos correspondientes a la Escala que se construyeron antes de ir al Congreso, podemos, en base a los signos numéricos generales, hacer un balance de las responsabilidades de los señores parlamentarios cuando deben crear cuerpos legales, encomendados a sus habilidades legislativas y muy bien remuneradas por considerarse de antemano eficientes.

Al salir de la Cámara de Diputados el proyecto en viaje al Senado, los beneficios incluidos alcanzaban un total de gastos del orden de los E° 19.573.400.— y entregaban recursos con ese fin del orden de los E° 8.558.500.— O sea desfinanciado en la no despreciable suma de once mil millones de pesos. La demagogia de los sectores enemigos de los trabajadores aprobaba cuanto beneficio se proponía, pero no tenía igual generosidad para dar los medios para hacer realidad lo que aparecía como reivindicaciones justas.

En el Senado, tal como anticipamos en el número anterior de nuestra revista, se votó en un noventa por ciento el proyecto de la Cámara, y los compañeros pueden leer en las páginas siguientes lo que realmente dio, y que en forma general asciende a un total de beneficios por E° 10.881.900.— con un financiamiento de ellos por el total posible y realizable en un plazo no muy cercano, de E° 9.108.500.—.

El desfinanciamiento dice relación con las posibilidades que todavía se discuten de un grado más para la escala administrativa, lo que alcanza una cifra de 1.500 millones, y que no está contemplada como disposición legal, sino en las esperanzas de los que están en los escalafones administrativos aunque no administren nada.

LA HISTORIA DEL GRADO

Cuando se hizo una comparación de los totales alcanzados por los funcionarios de los escalafones técnicos y los de la Escala de Servicios, se consideró injusta la situación de estos últimos, y hubieron iniciativas tendientes a lograr un arreglo marginal de lo dispuesto en la Escala Unica para ellos. Por emulación, sectores incluidos en la escala de Administración, solicitaron también este nuevo trato.

El Ministro de Hacienda, que necesitaba votos en las Comisiones y la Sala, ante las actitudes encontradas de los diputados frente a una iniciativa de Gobierno, con el apoyo de los ferroviarios, pero que afectaba a otros sectores de producción que no se quedaron tranquilos, ofreció a la oposición este arreglo marginal basado en ciertas condiciones, incluyendo nuevos gravámenes que específicamente fijaban impuestos a las publicaciones y al chocolate. Esto daba un total de 3.000 millones, que alcanzaba para la petición total. La sala rechazó la iniciativa, pero se puso de nuevo otro recurso a disposición del Ejecutivo, devolviendo el monopolio del transporte estatal,

lo que solamente alcanza a 500 millones de pesos, los que junto con nuevos impuestos al turismo, peaje general, impuesto a los viajes, patentes, importaciones, una deuda de Aduana, vacantes, alzas de tarifas, cierros en disposiciones contenidas en los artículos 2, 3, 4, y hasta el 12° inclusive dan los totales de financiamiento que alcanzaría para arreglar solamente los 1.480 millones necesarios a los compañeros de Servicios, además de los otros beneficios que señala la Ley en sus artículos 13, 14, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 30, 36, que tal como pueden leer los compañeros, se refieren a la Escala Unica, grado para los obreros, asignación familiar a los postulantes, medios de protección y seguridad, feriado a los recién ingresados, meses de funerales, abonos por año de servicio a los que se desempeñan en labores nocivas para la salud, atención médica a jubilados, construcciones de casas, accidentados en servicio y beneficios a los compañeros fundadores del Ferrocarril de Arica a La Paz, y que alcanzan a un gasto, si incluimos por nuestra cuenta a los compañeros de la Planta Administrativa, solamente desde el grado 7°, a 10.881.900 escudos.

ENTREVISTAS CON EL MINISTRO DE HACIENDA Y PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Los dirigentes nacionales se movilizaron rápidamente y consiguieron una entrevista con el Ministro de Hacienda para que se obtuviera una pronta promulgación y se definiera el asunto del grado más. El Ministro dijo que se encontraban haciendo los cálculos para sacar los gastos reales y oficiales de la nueva Ley, como asimismo el rendimiento de los nuevos impuestos para informar al Presidente. Sobre el grado más recordé especialmente a los que lo dieron por hecho en una circular, que las condiciones del ofrecimiento desaparecieron cuando se votó en contra de los impuestos a la publicidad y el chocolate, y que la Ley no hablaba nada de ese famoso grado para la Escala Administrativa. De todas maneras ofreció su ayuda para ver los recursos.

Con el Presidente de la República se espera solicitar que no vete nada, y que la firma sea una rúbrica a las esperanzas, jibarizadas, que tenemos hace un año o más. También se le preguntará cuándo será el pago, ya que hay que hacer un traspaso de ítem de los bienes de capital para entregar los dineros necesarios a la Empresa, ya que hay recursos que no darán frutos hasta el año próximo, como son el peaje, turismo, patentes, cierros, viajes al extranjero, etc., etc.

Nada hace temer que no exista la retroactividad desde el 1° de Mayo, que está contemplada en la Ley a pedido del Ministro de Hacienda, y ratificado en esa entrevista en que afirmó tener el compromiso serio de esa fecha.

TEXTO DE LA LEY DE ESCALA UNICA COMO SALIO DEL CONGRESO

Incluimos el texto del Proyecto de Ley que salió del Congreso después de la más larga tramitación que conozca la historia ferroviaria, después de un conflicto. No se coloca el artículo primero por ser modificaciones a la Ley de Ferrocarriles creando subdirecciones y dando facilidades de comercialización, propiedad de terrenos ocupados por la Empresa, etc. Lo creado con motivo del proyecto empieza desde el artículo 2, y quedará para la historia de la más grande lucha dada por los ferroviarios en sus centenarias actividades societarias

CARGA FISCAL

Art. 2.º— Facúltase al Presidente de la República para determinar, a través de un reglamento, las condiciones que deben cumplirse para obligar a efectuar el transporte de su carga por intermedio de las Empresas de Transportes del Estado a las instituciones fiscales, semifiscales, empresas del Estado y, en general, todas las personas jurídicas en las cuales el Estado tenga aportes de capital en forma directa o por intermedio de la Corporación de Fomento u otras instituciones.

PEAJE

Art. 3.º— Se faculta al Presidente de la República para establecer peajes en los caminos, puentes y túneles que estime conveniente, fijando su monto, el cual no podrá exceder de un escudo para los automóviles particulares y otros vehículos motorizados de movilización y de dos escudos para los camiones. Se le faculta, asimismo, para determinar los vehículos que no pagarán esta contribución.

Los ingresos provenientes de este tributo deberán destinarse anualmente a la construcción y conservación de la red caminera del país, sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes N.os 12.017 y 14.587."

Art. 4.º— Suprímese en el Art. 1.º transitorio de la Ley N.º 14.836 la frase: "con vigencia máxima hasta el 31 de diciembre de 1962".

PATENTES

Art. 5.º— Reemplázase en el Art. 25 de la Ley N.º 14.171 de 26 de octubre de 1960, la frase:

"pagarán un impuesto a beneficio fiscal, equivalente a la patente municipal, reajustada en la forma señalada en el artículo 23" por la de: "pagarán un impuesto a beneficio fiscal, equivalente al doble de la patente municipal, reajustada en la forma señalada en el artículo 23".

Art. 6.º— Reemplázase en el inciso primero del artículo 26º de la Ley N.º 14.171, de 26 de octubre de 1960, la frase: "y que será de Eº 5 para los modelos anteriores al año 1946, y se recargará en un 20% por cada año posterior aplicado sobre los cinco escudos aludidos y hasta enterar un máximo de veinticinco escudos", por la de: "y que será de Eº 10 para los modelos anteriores al año 1946, y se recargará en un 20% por cada año posterior, aplicado sobre los diez escudos aludidos y hasta enterar un máximo de cincuenta escudos".

Art. 7.º— Las modificaciones introducidas por los dos artículos anteriores regirán desde el 1.º de enero de 1963.

Art. 8.º— Traspásase la suma de Eº 88.213 del ítem 17/01/28/2 "Empresa Nacional de Minería" al ítem 17/02/27,1 "Ferrocarril Salitrero de Taltal" del Presupuesto Corriente en moneda nacional del Ministerio de Minería, para el año 1962.

Art. 9.º— Se suprime el impuesto al turismo que se cobra en pasajes de segunda clase.

Art. 10.º— Reemplázase en el inciso primero del artículo 169º de la Ley N.º 13.305 el guarismo "300%" por "400%" y agrégase al final de este inciso la siguiente frase: "suprimido el depósito no podrá restablecerse con posterioridad".

Los tenedores de pagarés o bonos fiscales que puedan faci-

litarlos a terceros para ser utilizados como depósitos para importaciones no podrán cobrar una comisión o interés superiores al que la Superintendencia de Bancos y el Banco Central hayan fijado a las empresas bancarias por la prestación de ese servicio.

La contravención a lo dispuesto en el inciso anterior será penada como delito de usura.

Art. 11.º— Las mercaderías que las Aduanas despachen para su libre uso o consumo en el país, y cuyos cambios hayan sido cubiertos con anterioridad, quedarán afectas a un impuesto especial equivalente a la diferencia entre su valor Cif. calculado al tipo de cambio con que fueron cubiertas, y ese mismo valor calculado al tipo de cambio que rija al momento del despacho para su libre uso o consumo en el país.

Los derechos e impuestos que deben recaudar las Aduanas sobre estas mercaderías, se calcularán sobre la base del tipo de cambio vigente a la fecha del despacho para su libre uso o consumo en el país.

El impuesto especial establecido en el inciso primero precedente, será recaudado por las Aduanas.

No regirán respecto de este impuesto las disposiciones vigentes que establecen liberaciones o reducciones de gravámenes aduaneros.

Art. 12.º— Las vacantes en cargos que no tengan el carácter de técnicos, que se producen en la Empresa durante el término de tres años contado desde la fecha de publicación de esta ley, sólo podrán proveerse por ascenso de traslado.

Un reglamento dictado por el director de la Empresa, aprobado por Decreto Supremo, determinará los cargos que para estos efectos serán considerados como técnicos.

ESCALA UNICA

Art. 13.º— El mayor gasto que origine la implantación en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado la Pauta Unica de Suellos confeccionada por la Comisión Tripartita designada por el Gobierno por Decreto Supremo N.º 588, de 24 de octubre de 1961, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, será de cargo fiscal, en confor-

de los Ferrocarriles del Estado los pisos cuarto, quinto, sexto, séptimo y octavo del edificio de su propiedad ubicado en Alameda Bernardo O'Higgins N.º 924 de la ciudad de Santiago y las oficinas, locales, departamentos y anexos de otros pisos de la propiedad indicada en un precio que se fijará conforme a la tasación que deberá efectuarse de acuerdo con el procedimiento que señala el DFL. N.º 39, el que se aplicará en este caso exclusivamente para dicho efecto.

Los fondos que resulten de la aplicación del inciso anterior se invertirán en construcción de poblaciones para los empleados y obreros de la empresa de los Ferrocarriles del Estado, debiendo iniciarse dichas construcciones en los centros ferroviarios en que no existan tales poblaciones.

Las construcciones a que se refiere el inciso anterior deberán iniciarse con cien casas en la ciudad de Iquique.

Artículo 28º— Autorízase al Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para donar a la Federación "Santiago Watt", de Maquinistas, Fogoneeros y Limpiadores de los Ferrocarriles de Chile, el inmueble que actualmente ocupa, situado en Avenida Subercaseux esquina de calle Santiago Watt, de Santiago, de una superficie aproximada de 628 metros cuadrados y cuyos deslindes son: al Norte, en 22,30 metros con Avenida Subercaseux; al Sur, en igual medida con terrenos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado; al Oriente, en 28,30 metros con calle Santiago Watt; y al Poniente en igual medida, con terrenos de la mencionada Empresa, ocupados con casas de su personal.

La referida donación comprende las construcciones existentes en el inmueble señalado y no requerirá del trámite de la insinuación ni estará afecta a ningún impuesto.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado podrá transferir el valor del avalúo fiscal terrenos que no sean necesarios a sus servicios para la construcción de poblaciones por intermedio de la Corporación de la Vivienda, o la edificación de escuelas o cuarteles de Carabineros.

La Corporación de la Vivienda estará obligada a dar preferencia en la venta de las casas o

departamento que construya en dichos terrenos personal de la citada Empresa.

Del mismo modo la Empresa de los Ferrocarriles transferirá gratuitamente al Ministerio de Educación las estaciones de los ex ramales de Chillán a Recinto, de Crucero a Puyehue y de Petorca a Cabildo, con todos sus terrenos y construcciones, para destinarlos a escuelas. También podrá transferir gratuitamente al Ministerio de Salud Pública las casas de los Jefes de Estación del ramal de Petorca a Cabildo para instalar postas médicas rurales.

Asimismo, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado podrá transferir al valor del avalúo fiscal terrenos a su personal o a organizaciones del personal que acrediten contar con los recursos necesarios para la edificación en ellos de viviendas en forma directa o por intermedio de Asociaciones de Ahorro y Préstamo.

Autorízase a la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado para hacer préstamos extraordinarios a sus imponentes para completar las cuotas de ahorro que les sean necesarias para optar a viviendas económicas de aquellas a que se refiere el DFL. N.º 2. La Caja fijará las condiciones generales en que se otorgarán dichos préstamos.

Artículo 29º— Autorízase a la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado para transferir a título gratuito a la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, el bien raíz de su dominio ubicado en Santiago con frente a las callas Compañía 1933-35 y Brasil N.º 455, inscrito a fojas N.º 7.501, N.º 12.439 del Registro de Propiedad del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1948, y que fuera adquirido por escritura otorgada ante el Notario don Luis Azócar Alvarez, con fecha 16 de septiembre de 1948, destinada a ser transferida a la Federación Industrial.

La referida donación comprende el sitio de una extensión aproximada de 1.458 metros cuadrados, las construcciones existentes en el inmueble señalado, no requerirá del trámite de la insinuación y estará liberada de todo impuesto.

Artículo 30º— La Empresa de los Ferrocarriles del Estado des-

tinará todos los años una cantidad no inferior a cien mil escudos para la reparación, ampliación o construcción de edificios destinados a la enseñanza técnica ferroviaria y de estudios, gimnasios u otros recintos deportivos y para ayudar a las instituciones ferroviarias con personería jurídica en la construcción o adquisición de propiedades destinadas a sedes sociales.

Durante los años 1963 y 1964, la Empresa destinará el cincuenta por ciento de la cantidad indicada en el inciso anterior para construir en Santiago, el local del Instituto Técnico Ferroviario "Carlos Arias Martínez".

Artículo 31º— Transfiérese a la Corporación de la Vivienda los terrenos de la ex Sociedad Modernizadora de Arica, en los que se ha construido la población ferroviaria denominada "Población Chinchorro" de esa ciudad y autorizase a dicha Corporación para transferir a los actuales ocupantes tales terrenos.

La Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado procederá, dentro de los 180 días siguientes a la fecha de vigencia de la presente ley a vender a los actuales adquirentes seleccionados las casas de dicha población, con exclusión del valor que corresponda al sitio respectivo para lo cual extenderá, si ello es necesario, nuevas escrituras de compraventa.

En ningún caso el monto del dividendo de amortización del valor de transferencia de las viviendas de la Población Chinchorro de Arica podrá ser superior al 25% del salario base del adquirente de la vivienda.

Artículo 32º— Las disposiciones y beneficios, establecidos en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, para los técnicos egresados de cualquiera de las Universidades reconocidas por el Estado, les serán aplicables a los egresados del Instituto Técnico Ferroviario "Carlos Arias Martínez", cuando desempeñen cargos en las plantas técnicas.

¡OJO! JUBILACIONES FINANCIADAS POR EL PERSONAL:

Artículo 33º— En un plazo de treinta días contados a partir de la promulgación de la presen-

te ley, deberá formarse una Comisión Especial integrada por representantes de la Dirección General de Ferrocarriles, la Federación Industrial Ferroviaria y la Superintendencia de Previsión y Seguridad Social, con el objeto de estudiar y resolver el problema previsional del personal ferroviario.

Dentro de un plazo no mayor de seis meses, dicha Comisión propondrá un proyecto de ley destinado a liberar a la Empresa de sus actuales obligaciones previsionales, traspasándolas a un régimen institucional determinado.

Artículo 34°— Concédese al personal de empleados y obreros en servicio activo y jubilado de la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado y de las Cooperativas Ferroviarias del país el derecho a obtener, una vez al año, una rebaja del 50% en los pasajes de los Ferrocarriles de esa Empresa.

¡AL FIN! LA DORMIDA

Artículo 35°— Autorízase al Presidente de la República para

otorgar la garantía del Estado, hasta por la suma de cuarenta millones de escudos o su equivalente en moneda extranjera en los empréstitos u otras operaciones de créditos que pueda contratar la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para el estudio y construcción de una variante en el recorrido de la línea férrea entre Santiago y Valparaíso.

Artículo 36°— Al personal de la Empresa que sufre accidentes en actos de servicios se le pagará su remuneración completa hasta su total recuperación.

Artículo 37°— Los ocupantes o adquirentes de las casas que posee la Caja de Previsión de los Ferrocarriles del Estado en la Población Ferroviaria de Valdivia, pagarán por concepto de dividendo mensual un 25% de sus sueldos o salarios bases que perciben mensualmente.

ARTICULOS TRANSITORIOS

Artículo 1.º— Autorízase al Presidente de la República para

traspasar, por el presente año, del Presupuesto de Capital al Presupuesto Corriente de los Ferrocarriles del Estado, la suma necesaria para financiar el mayor gasto que representa la aplicación de la presente ley, no cubierto por el rendimiento de los impuestos que en ella se establecen.

Artículo 2.º— Libérase a la Empresa Portuaria de Chile de la obligación, impuesta por el artículo 17º de la Ley N.º 14.514, de reintegrar en arcas fiscales durante el año 1961 la suma de dos millones de escudos, la que se considerará como aporte fiscal a dicha Empresa.

Artículo 3.º— La transferencia que se autoriza efectuar por el artículo 29º de la presente ley a la Caja de Retiro y Previsión Social de Los Ferrocarriles del Estado no podrá llevarse a efecto sino cuando la Federación Industrial Ferroviaria de Chile haya obtenido personería jurídica".

Dios guarde a V. E.



CARTA

Arica, 15 de Septiembre de 1962

Señor.

Director de la Revista "Santiago Watt"

Presente:

De nuestra consideración:

La Directiva de la Federación "Santiago Watt", Comité-Arica tiene el agrado de saludar muy Atté. a Ud. y asesores de nuestro primer órgano gremial a través de toda la red, y se permite poner en su conocimiento el nuevo Directorio de nuestra organización por el período comprendido 1962-1964:

Armando Donoso C.	Presidente
Raúl Calderón.	Vicepresidente
Manuel Cortés V.	Secretario
Carlos Thompson C.	Prosecretario
Jorge Figueroa G.	Tesorero
Sabino Pinto G.	Protesorero
Valerio Vásquez C.	Director
Enrique Aguirre.	Director

La citada Directiva cumple con un de-

ber poner en su conocimiento tales nombramientos considerando la enorme importancia de nuestro órgano de publicidad dentro del conglomerado wattino.

El Directorio que finaliza sus funciones agradece la valiosa cooperación prestada y espera que la nueva Directiva cuente con su valioso aporte para el mejor éxito de sus actividades en la defensa de los intereses de sus representados.

Sin otro particular nos suscribimos de Ud. como sus Attos. y Ss. Ss.

Por la "Federación Santiago Watt" Comité-Arica.

Manuel Cortés V.
Secretario

Armando Donoso C.
Presidente

NUESTRA PORTADA

Aspecto de la moderna maestranza de Iquique

La Empresa de Ferrocarriles, enfrentada a una fuerte competencia, ha logrado por la presión gremial, que el Parlamento le entregue medios para poder desenvolverse, especialmente al gravar el transporte caminero con el pago de derechos de peaje y recargos en las patentes, que equiparan las condiciones de costo de explotación.

En forma determinante los dirigentes ferroviarios en todas las reuniones, muy especialmente en el segundo y tercer trámite constitucional, vivieron en el palacio del Parlamento, enfrentando las posiciones encontradas de los parlamentarios, que dada su extracción política adoptaron actitudes que no eran las esperadas. Todos habían prometido durante la huelga grande y después de ella que serían nuestros amigos, desdiciéndose en el momento en que había que votar, y en algunos casos, parlamentarios que son asiduos en las reuniones ferroviarias, y otros que se manifestaron acordes con nuestras posiciones referente al peaje en Foros Sobre Problemas Ferroviarios, organizados por la Revista y Escuela Sindical Santiago Watt, en el momento de votar lo hicieron en contra, tratando inútilmente de favorecer a los importadores de camiones y repuestos extranjeros.

La nueva situación favoreciendo a la Empresa ha creado problemas que pretendemos analizar en forma constructiva, señalando soluciones a los ejecutivos, para que sean consideradas.

INCAPACIDAD PARA DESATOCHAR BARÓN

Normalmente, Barón tiene 1.000 toneladas diarias de promedio para despachar desde el terminal, lo que hace un promedio de 29 carros. Con algunas disposiciones superiores, este tonelaje subió bruscamente entre la segunda y tercera semana, cuando en un momento determinado se necesitaron carros para cargar 4.000 toneladas de salitre y 150 carros planos para transportar rieles de ferrocarril. Lo mismo ha sucedido en momentos en que el muelle mecanizado ha atochado el patio por la rapidez de su descarga. Veamos las razones. Preguntamos primeramente al Jefe de Patio Barón, y nos manifestó que tenía dos especiales carga-

listos para salir, pero que Conservación de Casa de Máquinas le había dicho que no había locomotoras. Esperaba que con los dos especiales diarios, aseguraría el desatochamiento de carros en el patio.

Consultados los jefes de conservación, estos manifestaron que nunca había sucedido que no tuvieran locomotora para estos especiales, y que por el contrario, Transporte no programaba con la debida anticipación, lo que les impedía a ellos a su vez programar reparaciones de locomotoras. Por otra parte, todos los días dejaban una locomotora tipo 29, de guardia para estos trenes, ya que siempre con una hora de anticipación solamente pedían máquina, y luego pasaban tres y cuatro horas los compañeros maquinistas y ayudantes esperando que saliera el tren.

En otra oportunidad, aseguraron los jefes de Conservación, señores Carlos Lamperte e Hipólito Verdugo, se pidió una máquina para traer tonelaje desde Calera, y dos horas después una locomotora para llevar tonelaje, sin haber aprovechado la locomotora que solamente había subido con una casita a remolque. En otras oportunidades se piden máquinas para que vayan a cargar animales a Los Andes, en un programa que obliga a la inactividad a esa locomotora de casi 24 horas en ese Depósito, lo que agrava la situación.

Para completar estos datos y verificar quién tiene la responsabilidad en esta incapacidad de hacer servicio, conversamos con el Jefe de Máquinas de Barón, a quien una gran cantidad de dirigentes, personal y podemos decir con mucha seriedad, Inspectores, no consideran con la suficiente autoridad, preocupación e ingerencia en los servicios que reglamentariamente están a su cargo.

El señor Daniel Rodríguez manifestó al Director de esta publicación que él se atenia a la última palabra de los Jefes de Conservación cuando eran necesarias las locomotoras, los cuales no contaban con los recursos materiales para hacer reparaciones menores en Casa de Máquinas. Que el Taller Eléctrico era muy lento para entregar las máquinas que son reparadas, en relación con otros tiempos, parecía ser que por no tener la garantía del sobretiempos necesario el personal. Que él había conversado con el Jefe co-

¿SOMOS DE H

respondiente pidiéndole que se interesara por entregar luego las locomotoras para el servicio. Por último, que no había materiales para hacer reparaciones, lo que en varias oportunidades había creado grandes problemas al servicio.

Recomendó a los que estamos en esta lucha por mejorar la Empresa que indiquemos la conveniencia de eliminar las locomotoras de vapor, ya que no se cuenta con personal de conservación en esa especialidad, y el costo de este tipo de tracción resulta muy caro. No cree que saquemos nada, dada su experiencia en la Empresa (más de treinta años de servicio), pero, de todas maneras, lo recomendaba como un aporte.

A una consulta final, respondió que los Jefes de Taller Eléctrico, Inspección de Taller, Jefes de Conservación Eléctrica y Mecánica y el Jefe de Máquinas, no se reunían para tratar problemas de este tipo y su solución. Lo mismo confirmaron los otros Jefes en la evaluación del problema. Tampoco habían reuniones con Transporte.

Consultado un compañero de Taller Eléctrico, quien pidió no dar su nombre, reconoció que la producción había bajado, no tan sólo por la falta de sobretiempos, sino que, porque con la llegada de las locomotoras italianas había disminuido el personal del pozo, que tienen que cambiar ruedas, motores, etc. Al hacerse este trabajo con un solo grupo, es indudable que demoran el doble.

Finalmente, consultados los dirigentes de la Seccional ante este problema, se manifestaron en desacuerdo con la falta de programación del Patio para los trenes especiales, y creyeron necesaria una reunión con el Ingeniero de Tracción y los Inspectores, en una mesa redonda en que se discutirían los problemas del servicio, en la cual se trataría de ver los errores, las obligaciones de los ejecuti-

CAPACES HACER SERVICIO?

vos y la cooperación del personal en la nueva responsabilidad de la Empresa.

EN TRANSPORTES

Como no se trata de hacer una guerra entre las secciones, sino darle la agilidad que permita un prestigio de buen servicio, hicimos una encuesta en Transporte en la 1ª Zona, sobre los problemas de la atención al público y la eficiencia del personal, basado en una serie de reclamos del público que obran en nuestro poder.

La Atención al Público. La prensa de Valparaíso y la radio de las dos ciudades vecinas, destacan en forma que ya es común, que las oficinas de Informaciones de Puerto, Barón y Viña están desorientadas sobre los servicios de pasajeros en la Zona Norte y las combinaciones hacia Viña y Puerto. Entrevistamos a una de las reclamantes, señora Matilde Molina, por ser persona muy conocida del barrio Placeres del Puerto. Se dirigió a preguntar por la llegada del A-M del Norte y su combinación, con un telegrama viajero en la mano, y allí el empleado le informó que no había A-M. Al insistir que tenía que haber, puesto que tenía un telegrama viajero de un familiar que venía en el tren, fue tratada tan violentamente, que casi llorosa se fue a la otra estación a averiguar, y allí nuevamente, más desorientados que un comerciante que arribara al muelle desde Génova, empezaron una serie de consultas a itinerarios, los que tratándose de trenes de zonas tan largas como la Norte, no tienen más que un valor relativo. A la insistencia y a las amenazas de irse a la prensa a reclamar, fue tratada de manera que la obligó a cumplir su amenaza. No se tomó el selector para llamar a Calera para saber la hora exacta de la llegada del A-M y la combinación

que resultaría. Para qué "mié-chica" los tienen ahí, en Informaciones si no saben tratar ni saben nada de trenes, nos expresó la señora Molina.

CON LOS COMPAÑEROS DE TRANSPORTES

Dos corresponsales en Barón y Alameda hicieron una encuesta refiriéndose a estos casos tan repetidos. Una compañera reconomió la mala voluntad de los encargados de relacionarse con el público, especialmente al hablar por teléfono, en que casi le dicen al cliente que no moleste con preguntas. Por otra parte, opinaba la compañera de Transporte, con ese trato no dan ganas de llamar más a "Informaciones". Un conductor con 20 años de servicios, de reconocida buena voluntad y atención, manifestó que no había una selección para estos servicios, y que en muchos casos se había castigado a un compañero de Cabinas (Movilización) enviándolo de bodeguero, en que tenía que atender público. Por otra parte, en el caso muy especial de un boletero de Viña, de reconocida mala voluntad y altanería, opinó que no había una carrera en la Sección, y que muchas veces se ingresaba a la Empresa en una boletería con el sueldo más pequeño, sin considerar la gran cantidad de dinero que pasan por las manos de estos funcionarios, lo que seguramente tenía mucho que ver con el genio de uno que está sacando cuentas que no cuadran y vienen a hacerle preguntas que lo alteran.

Otros casos conversados incluyeron a armadores, sacando en limpio uno muy interesante de Alameda, en el cual a una firma que ocupa los servicios de carga de los ferrocarriles se le cobra estadia por carros, de los cuales la oficina de Patio aludida ha dicho no haber llegado aún desde el día en que corre la multa.

CONCLUSIONES

Analizados los casos que ocuparían dos revistas, de los cuales hemos referido sólo una muestra, podemos comprender la procedencia de los errores que han necho que se desprestigie a la Empresa ante sus usuarios, y cuáles serían entonces las soluciones para reencontrar el camino que cabe a nuestra responsabilidad, ganada para la Empresa por los representantes del personal en el Parlamento sobre los parlamentarios, de los cuales se han destacado claramente los que señalamos en otro artículo.

1. Hay mala atención al público (mala voluntad, altanería).

2. Hay falta de especialización en determinadas tareas.

3. No hay sincronización con los servicios treneros.

Tomando en cuenta las opiniones de los compañeros de Transportes más preocupados, nos veríamos en la necesidad de decir también que hay falta de disciplina (conductores que llegan justo a la salida del tren, o lo toman en otra estación, o se quedan en otra estación que no es la de término), lo que ha creado situaciones gravísimas que incluyen supresiones de trenes.

Considerando las soluciones, algunos dirigentes empleados y conductores, como igualmente un Jefe de Patio, podríamos ver las causas siguientes de estos problemas.

1. Falta de selección de personal para las tareas de responsabilidad, especialmente atención al público, que debería considerar varios factores personales y culturales, como la amabilidad, paciencia, algunos conocimientos de relaciones públicas, un conocimiento muy completo sobre itinerarios, tarifas, garantías, etc. Recomendaciones a los clientes o posibles clientes sobre la forma de hacer el viaje, y una demostración de interés por cada caso que obligue a sentirse a los usuarios que son bien recibidos.

2. Habría que dividir las tareas de Transportes en técnicas (movilización, tarifas, avalúos, aranceles, etc.) y tareas de explotación, señalando lo anterior en la selección del personal.

3. Buscar un mecanismo que coordine la acción en beneficio del buen servicio, reuniendo a los jefes de las distintas secciones para encontrar caminos eficientes.

(Pasa a la pág. 18)

PIDE LIBERTAD A TRABAJADORES ESPAÑOLES

Como manifestación de protesta por los criminales atentados en contra de la libertad y los Derechos Humanos perpetrados por el Dictador Franco, la Federación Santiago Watt publica el manifiesto del Comité por la Amnistía y la Libertad del Pueblo Español.

**COMITE HISPANO - CHILENO
POR LA AMNISTIA Y LA
LIBERTAD DEL PUEBLO
ESPAÑOL**

Todavía no se apaga el eco de las grandes huelgas ocurridas en España en los meses de abril y mayo, cuando el mundo se informa de las nuevas protestas surgidas entre los mineros asturianos en demanda de mejores condiciones de vida.

En las huelgas de abril y mayo, el miedo y la cautela paralizaron al franquismo, esperando su término para iniciar la represión a sus líderes y a los estudiantes e intelectuales que les secundaron. En numerosas regiones las cárceles han vuelto a repletarse con presos políticos, siendo maltratados, vejados y torturados por los agentes del régimen; muchos ciudadanos están siendo relegados a distintos puntos del país desarraigándoles de sus lugares de vida y trabajo. No obstante, el espíritu de lucha se ha fortalecido en toda la península y las nuevas huelgas de Asturias son prueba de que el pueblo no se arredra ante la violencia de la dictadura, demostrando que está dispuesto a poner fin a tanto latrocinio.

Dentro de pocos días, serán llevados ante un tribunal militar el grupo de patriotas españoles encabezado por el dirigente obrero metalúrgico vasco Ramón Ormazábal, y del que forman parte Gregorio Rodríguez; el pintor Agustín Ibarrola, el abogado Enrique Mujica y varios más, sobre los

cuales quiere cargar el franquismo todo el peso de la represión.

La mano del verdugo puede ser paralizada. En otras oportunidades, la movilización mundial consiguió éxito. Hoy día llamamos al pueblo de Chile, a sus mujeres y a sus hombres, a su juventud, a sus organizaciones de trabajadores, a sus partidos políticos, a sus escritores, a todos los demás intelectuales y profesionales a que sin pérdida de tiempo hagan llegar al Gobierno de Franco, a través de su Embajada en nuestro país, su protesta y su exigencia de que sea anulado el proceso ante el tribunal militar contra Ramón Ormazábal y sus compañeros; que sea respetado el derecho de huelga; que se reconozca el derecho a asociarse en verdaderos sindicatos al margen de los patronos y del Estado; que cesen las torturas y las persecuciones contra los mineros; en una palabra que el imperio de los Derechos Humanos sea una realidad.

¡Hombres y mujeres de Chile: escuchad el clamor de España!

Condenad con toda vuestra fuerza la violencia franquista y movilizad vuestras grandes energías para ayudar a devolver la libertad y el honor arrebatados al pueblo español por el fascismo hace 26 años.

Por el Comité

ALEJANDRO RIOS VALDIVIA, GUILLERMO

DEL PEDREGAL, presidentes;

FEDERICO KLEIN, secretario.

DEPORTE MOVILIZO AL PERSONAL DE 1ª ZONA: VENCIO JUVENTUD

La Comisión de Cultura y Deporte de la Seccional primerina, organizó un cuadrangular de fútbol, con participación de "Maquinistas", motejados de viejitos; "Fogoneros", bautizados de "Foguitos" en recuerdo de un personaje de una tira cómica que aparecía en nuestra revista; "Aspirantes" o "Motas" y "Conservación".

En el primer enfrentamiento, los "foguitos" dieron cuenta en duro partido de los compañeros de Conservación, pasando a las finales, mientras que los "viejitos" caían gloriosamente ante "los motas, que a pesar de su juventud se vieron muy afligidos para ganar en un angustiosa 3-2, con una presión manillera de última hora que casi volcó los acontecimientos.

En la final, nuevamente los "viejitos" cayeron, esta vez con Conservación, en un juego muy diferente al anterior, y en la gran final, Aspirantes y Fogoneros debieron definir el resultado con tiros penalty, en un 3-2, que diferenció en anterior 1-1 durante los 70 minutos, resultando campeón el equipo de "Motas".

Lo interesante es que participó hasta un fogonero de Arica, y Aspirantes de Santiago. lo que demuestra el interés del torneo que próximamente se ampliará a otros equipos de tracción y conservación, tales como Empleados de Tracción, Taller Eléctrico, Auto Motores, etc. Bien por Pancho Villalón, Eugenio Tabilo, Luis Lamelés y otros activos organizadores, como a los más de sesenta jugadores de todos los tiempos que

ilustran estas páginas como un antecedente histórico del evento, hecho muy importante y de grandes comentarios en el mes que termina en Barón.



EQUIPO CAMPEON TORNEO 1962

Aspirante Casa de Máquinas Barón
DE PIE: Izquierda a derecha, Carlos Díaz, Arnaldo Palma, Oscar Catalán, Enrique Magna, Hans Bobadilla, Claudio Giovanetti, Rigoberto Núñez. **HINCADOS:** de izquierda a derecha, Raúl Hidalgo, Rojas, Víctor Fernández, Rafael Pino, Fernando Rodríguez. **MASCOTA:** Eduardo Radrigán.



2º CAMPEON

FOGONEROS: Eugenio Tabilo, Luis Pino, Patrio Giovanetti, Luis Lamelés, Baltasar Miranda, Carlos García (Arica), Alejandro Guerrero y Anselmo Radrigán (árbitro). **Agachados:** Perico Soto, Oscar Valdés, José Vera, Gustavo Briones y Ricardo del Canto.

La Seccional Iquique, de reciente formación, debía de hacer reconocer ante quienes correspondía a su filial, el Comité de Baquedano, y a su directiva que preside el antiguo dirigente Watino, c. Osvaldo Cuello Erazo.

Para este trámite, debió dirigirse el 5 del mes de Septiembre al pueblo ubicado al interior de la ciudad de Antofagasta, y en pleno desierto, una delegación de cuatro dirigentes, encabezada por el presidente de la Seccional don Carlos Vilches C., y cuyo objeto era **apadrinar** al recién nacido Comité, y el cual, por aclamación democrática quedó formado por Osvaldo Cuello E., como presidente, José Martínez E., vice, Ricardo Aguilera, secretario, Fidel Galeas, tesorero, y Carlos González R., y Julio Serano V., como directores.

El viaje desde Iquique a Baquedano, no es como el de Santiago a Valparaíso, ni es tampoco en Automotor o en tren con las comodidades de los suñeos, en que los viajes sirven de esparcimiento al espíritu al contemplar el verdor de nuestros campos. Este es un viaje, en el que todo es tierra, viento, polvo, desierto, en fin, un infierno... 40 a 45 Kph, bajo un sol ardiente y noches frías. Hay que ser de esta zona, para poder sufrir las consecuencias, y tal viaje, nos hace imaginar una cinta cinematográfica de aquel tiempo del Far West y la Diligencia.

Nos estaba esperando gente cariñosa. Llegamos justamente cuando se estaba celebrando un baile auspiciado por la Asociación de Fútbol en el único local que existe en el pueblo, ubicado en terrenos pertenecientes a la Empresa. Además se celebraba un triunfo en fútbol de la Watt sobre Transporte, asistimos en calidad de invitados a este baile, un baile que estaba autorizado en forma especial hasta las 12 de la noche, y prolongado hasta la una de la madrugada, por gentileza del Sr., Jefe de Casa de Máquinas, gesto que fue muy

aplaudido por la concurrencia, "ebrios de felicidad ante tantas regalías". Y, llegó la hora, todo quedó a oscuras en el pueblo, pues el motor generador de energía eléctrica, no admite tal **de**rruche.

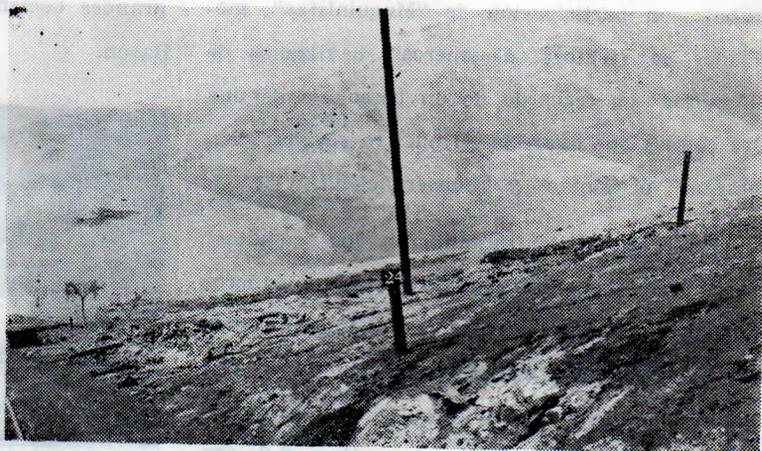
Al día siguiente, se efectuó la reunión, en la cual nuestro presidente, dio detallada cuenta de las actividades de la Seccional, y, del objeto del viaje, a posteriori se presentó a la directiva del Comité ante el Sr. Jefe de Casa de Máquinas y el Jefe de los Servicios, que se encontraba en ésa, logrando algunas concesiones el favor de dicho depósito. Se nos comunicó después que en otra entrevista sostenida por la nueva directiva, el Sr. Escudero, Jefe de Máquinas, se mostró muy amable con los dirigentes, y que se trataba nuevamente de rehacer las buenas relaciones con el gremio, relaciones que se rompieron, con el Sr. Jefe con motivo de la huelga del año pasado. Creemos que si es verdad esta aseveración, el

Sr. Escudero no tendría problemas con esta Seccional, pues debe comprender que sólo el tratamiento afable hace a un buen servidor.

Terminada la entrevista, se dió lugar a una ceremonia de ocupación de cargo, y a posteriori se sirvió un vino de honor en pos de la unidad y acción conjunta de la flamante Directiva, y en donde en actos de variedades sobresalieron en forma nítida la bullanguera barra y dotes artísticos de los aspirantes, y la calidad de comediantes de los c. Rodríguez y Blemey.

Durante el día, los dirigentes conversamos con los compañeros y Jefes, y se pudo apreciar que existe voluntad por ambas partes con el objeto de paliar la falta de comodidades, aseo y métodos de trabajo. Más que nada, se apreció que aún existe la inseguridad de pertenecer a un gremio como el nuestro, que estará dispuesto a encarar esta difícil misión de dar a conocer

UN BASTION EN EL DESIERTO



a nuestros nuevos compañeros los deberes que tienen que cumplir, y lo que les corresponde como servidores del Estado.

En este relato, los compañeros wattinos han podido observar que hay que ser sufridos como pampinos, abnegados y amantes a la profesión, para poder vivir en el pueblo de las noches frías y días calurosos, EL PUEBLO SIN COMPASION, como le he llamado yo, recordando el disco de moda. No hay cines, menos un teatro, no hay bailes, y cuando los hay son hasta ciertas horas y después, oscuridad, y sobre todo regidos por una reglamentación exigente. Se vive en hogares en que la energía eléctrica no alcanza a cubrir las necesidades modernas, y racionada sólo para escuchar música de Antofagasta. desde las 11 hasta las 13 horas. Se vive en hogares con hoyos por servicios higiénicos, en un patio reducido y totalmente insalubre. Se tiene que vivir amontonado en un coche porque las casas son escasas, este modo de vivir es un ejemplo de resignación que nos dan los compañeros Aspirantes... es un ejemplo de la edad de piedra... como nos diría el compañero Radrigán.

La Casa de Máquinas es una

media luna donde faltan roperos, luces, baños para el personal, oficinas para los Jefes, en resumen, falta todo lo relacionado con el bienestar, higiene, comodidad y Seguridad Industrial, pero lo que no falta es la cooperación del personal en general, para hacer más llevadera su situación aislante, ¡y eso que el personal de tracción en nuestra zona no coopera!, según nuestros Jefes.

Se llega a Baquedano, y se nota que existen tres dominios, separados por sus respectivos límites, y en el que cada uno de ellos tiene sus respectivos Jefes que son la autoridad máxima de la población, y de quienes se cuentan graciosas anécdotas, y que la población reconoce como sus amos, los aplauden, les temen, les desfilan, lo que nos hace imaginar a un pueblo, bajo el dominio colonial de un conquistador, y en el cual el Jefe de Máquinas es el Corregidor como se le tiene apodado. Se deja Baquedano y se piensa en lo que diría nuestro estimado Director de la Revista, y creemos que tendrá que buscar palabras adecuadas para describir y expresar su pensamiento ante esta realidad plena del Siglo XVII.

Se deja Baquedano y se llega

a una sola conclusión, de que, la acción conjunta y totalmente gremial de las directivas de la zona, y de la disposición netamente humana y comprensible de la Administración de esta Empresa serán capaces de ir dando poco a poco la fisonomía a las esperanzas de un conglomerado de Ferroviarios.

COMPAÑEROS DE BAQUEDANO: sabemos que el camino para lograr vuestras aspiraciones está lleno de escollos de distintas naturalezas, sólo con la acción decidida, leal y el pensamiento libre podemos alcanzar, bajo este alero que se llama FEDERACION SANTIAGO WATT, lo que ustedes no encontraron con sus antiguos patrones ingleses, sabemos que sólo la expresión fiel de cada uno de ustedes, podrá conducirnos a satisfacer sus anhelos de bienestar, y hacerles más llevadera la vida que se merecen y así, no pensamos igual que hoy, que detrás de esos cerros y en las condiciones descritas, pueda sobrevivir UN BASTION EN EL DESIERTO. Desde Iquique, los saluda.

RASQUETA

Jaime D. Iturrieta L. Corresponsal



P A G I N A S T E C N I C A S

Ante numerosas consultas de los compañeros sobre la no publicación de planos y páginas técnicas, reiteramos lo ya dicho, en el sentido de que se necesita de un acuerdo de los Delegados Directos para poder disponer de los fondos necesarios y que alcanzan, en el caso de la U-20 y de la A-B, a la suma de \$ 53.— por cada plano. las series son de ocho y nueve planos.

Frente a la proximidad de reunión de

Delegados, recordamos esta situación a los compañeros que en Seccionales y Comités han manifestado desconocer las causas.

También manifestamos a los compañeros que enviaron colaboraciones muy tarde, que éstas serán totalmente incluidas en el próximo, que saldrá a mediados de Octubre.

El Director

LA LUCHA DE CLASES

por Francisco Araya Zamora,
ex presidente nacional Santiago Watt

LA LUCHA DE CLASES.— Para analizar tan socorrida enunciación, es necesario preguntarse primero si en verdad existe la lucha de clases, o mejor dicho, si ella no es más que una aseveración especulativa, careciendo, por tanto de una real existencia.

Se esgrime con frecuencia en apoyo de la tesis que niega su existencia, el que, para que en verdad ella fuese real deberían las clases estar organizadas, cosa que, como todos sabemos, no sucede, condición que sería indispensable para que pudieran enfrentarse y que siendo éstas complejos de carácter cultural y económico como hemos visto, no pueden considerarse como grupos o equipos de combate, y que sería imposible explicar contra quien lucha y por qué lucha una contra otra, ni la forma como este combate se efectúa ni su finalidad. Con estos planteamientos se pretende haber destruido la, para algunos, mítica lucha de clases.

Si entramos a estudiar, aunque sea de paso, estos argumentos de tan débil consistencia, veremos que ellos no son sino mera palabrería, en la cual va envuelta la negación interesada de la realidad. No comprendemos por qué ha de ser necesaria una organización —en el tal sentido de la palabra— de una determinada clase social, para que ésta pueda iniciar una lucha. Será suficiente para probar su existencia, el que grupos aislados de ella inicien la acción con un determinado fin común, aunque los movimientos no se produzcan al unísono. Y ya sabemos que la meta de toda acción de grupos en este sentido es y ha sido siempre, el abolir privilegios y el poner término a situaciones consideradas injustas. Así tenemos el caso de la Revolución inglesa del siglo XVII y la francesa de la centuria siguiente, en las que determinadas clases sociales, sin organización previa, se lanzaron contra la nobleza y la reyecía y lograron destruir el edificio social, alcanzando la conquista de nuevos derechos.

A nuestro entender, la lucha social ha existido desde que aparecieron sobre la tierra los pueblos organizados en clases, vale decir, desde que hace su aparición la propiedad privada. Esta lucha no ha tenido siempre las mismas características ni sus alternativas han sido semejantes; pero, a poco que profundicemos, hemos de hallar que han tenido un común denominador, cual ha sido la aspiración de alcanzar niveles de vida mejores, en concordancia con la elevación de la cultura, del progreso científico y del desarrollo técnico. Así nos encontramos con movimientos de esta naturaleza* por ejemplo, en la rebelión de los esclavos contra Roma, que encabezara Spartacus; en las guerras de los campesinos, durante la época medieval en las luchas religiosas que precedieron a la Reforma, etc.. Por eso ha sido que Marx y Engels encabezaron su "Manifiesto Comunista" con las siguientes palabras: "La his-

toria de toda sociedad, hasta el presente, es la historia de la lucha de clases".

Generalmente y sobre todo en estos últimos tiempos, la lucha de clases se ha agudizado y su elemento más activo ha sido la clase baja o proletaria; o, con mayor precisión, la clase obrera es la que estado permanentemente activa, fenómeno fácil de comprender por cuanto su crecimiento le ha dado cierta conciencia de su verdadero poder. Lo que faltaba en las clases explotadas de los tiempos anteriores a la segunda mitad del siglo pasado, una filosofía común, un pensamiento que las ligara y un claro objetivo como meta de sus esfuerzos, lo tuvieron cuando Carlos Marx y Federico Engels plantearon la interpretación materialista de la historia.

Claro está que no todos los grupos proletarios, poseen una misma conciencia. Desde luego, la conciencia clasista es débil en el campesinado, cuyo aislamiento, le impide estar en contacto con los grupos más avanzados de la clase obrera y en ciertos sectores de los obreros industriales que no han logrado, principalmente por sus creencias religiosas, comprender que sólo la unión total de los desposeídos, les puede llevar a dar cima a sus aspiraciones, las que no pueden lograrse por una acción más o menos pasiva y a través de la dictación de leyes, sino, por medio de un movimiento revolucionario.

Es por eso que ciertos importantes sectores cuyos problemas son idénticos a los de la clase baja, no se unen a ella sino esporádicamente en sus comunes reivindicaciones. Al decir esto, nos referimos a vastos grupos que se consideran incorporados a la clase media en vista de su cultura, pero que no pueden pertenecer a ese grupo social en atención a su carencia de medios económicos, sobre todo si se les mira desde el punto de vista de la materia que estamos tratando. Estos sectores, movidos por un afán que podríamos denominar "arribismo", piensan que el mejor método para obtener una superación —para ellos casi exclusivamente del tipo económico—, es empeñarse en una lucha política-electoral, sin alteraciones de las líneas generales que determinan la actual sociedad, por lo que sin darse cuenta, están favoreciendo el mantenimiento de los privilegios de la clase alta, con su actitud conservadora y su repudio a los sistemas revolucionarios que inspiran los movimientos proletarios. Carecen, en consecuencia de espíritu revolucionario y se contentan con la vana esperanza de enderezar el estado actual de cosas a través de un proceso legalista.

En cuanto a la clase media en sí, podemos decir que su actuación en las luchas de clases se ha limitado a obtener para ella claras ventajas, sobre todo en el aspecto de su encumbramiento al poder, pero dejando subsistente y aún reforzando la existencia de las clases sociales. Sin embargo, en tiempos pasados y en las revoluciones de tipo burgués, apeló a la masa para convertirla en tropa de choque, esgrimiendo promesas de redención social y términos abstractos como los de Libertad, Igualdad y Fraternidad. Los oprimidos tienen casi siempre —y es fácil explicárselo— la tendencia a creer en las promesas con que se les incita a seguir determinado movimiento y se entregan con entusiasmo, valor y sacrificio a la lucha reivindicacionista; pero, la historia

AL FRENTE

CAMAS CALIENTES Y HUESERA EN HOGAR TERCERINO DE TALCA

FALTA DE PIEZAS PRODUCE SERIAS INCOMODIDADES AL PERSONAL Y ALGUNAS INCIDENCIAS VERBALES ENTRE MAPUCHES Y CARMELOS

Desde hace un buen tiempo a esta parte se ha hecho notar la falta de piezas para el alojamiento del personal que llega hasta el Hogar de Talca en cumplimiento de sus obligaciones. Este problema es tan serio que hay personales que deben esperar pacientemente y con las molestias que es de imaginar, que se desocupe una pieza para reposar después de haber cumplido una agotadora jornada. Tal es el caso de personales que llegan con trenes de cargas especiales (para estos personales no se consulta piezas). Otras, en especial trenes de pasajeros deben practicar el método de "Camas Calientes" después de haber cumplido también su jornada de trabajo, tal es el caso de trenes 9|10 y 21|22.

Pero hay más: "Huesera" pieza de estrechas dimensiones y discutida higiene, donde por la falta de piezas amplias e higiénicas (la mayoría que existen son recortes de piezas) deben dormir a menudo hasta 8 personas. Es de imaginar cómo es el hacinamiento de huesos con carne y vida

que los compañeros de San Rosendo le pusieron la "Huesera".

También existe falta de servicios higiénicos y baños en relación numérica a las personas que llegan hasta el hogar de Talca. Los que hoy hay en servicios deben ser reparados para que cumplan en forma normal sus funciones.

La escasez de piezas produjo un roce y algunas incidencias verbales entre el personal de Temuco y San Rosendo originado a raíz de la disputa de una de ellas. De modo que debieron llegar hasta la ciudad Talquina algunos Inspectores de Bienestar y Tracción para servir de mediadores en tal conflicto.

Es una lástima sí, que no haya habido un acuerdo previo de las partes interesadas para presentar una petición planificada con la solución de los problemas existentes.

Menos mal que se consiguió algo, ya que según promesa del Bienestar, en un futuro no muy lejano no habrán más "Camas Calientes" ni "Hueseras". Ojalá sí, que no pase como la "Escala Unica" que si se sigue alargando llegará hasta la luna primero que Rusos y Yanquis.

JUAN GUTIERREZ OYARZUN

Corresponsal de Temuco

LUCHA DE CLASES... (del frente)

nos enseña qué, cuando una revolución que no es la suya, ha conseguido el triunfo y piden ser considerados en la hora de hacer realidad sus aspiraciones, la clase media les traiciona, no sólo olvidando sus ofrecimientos, sino haciendo aún más penosa su esclavitud. El ejemplo palpable lo tenemos en la Revolución Francesa, la que una vez vencedora, no consideró para nada al pueblo que había sido su sostenedor y cuando éste se hizo agresivo, no trepidó en restaurar la monarquía, esta vez una monarquía de clara extracción burguesa.

Es por esta razón que en su lucha, las clases proletarias manifiestan abierta desconfianza con los líderes de una diferente clase social. La experiencia les ha enseñado que sus reivindicaciones de todo orden sólo pueden cumplirse a través de un movimiento generado y dirigido por individuos salidos de su propio seno.

En cuanto a la clase alta, es ella contra quien endereza sus ataques más violentos el movimiento reivindicacionista que supone la lucha de clases. Pero, esta clase a diferencia de la clase media que no tiene ningún concepto clasista, se presenta fuertemente unida aunque, a veces, en el campo político se la quiera ver dividida. Su tradición, sus intereses y aún el factor religioso, son poderosísimas ligaduras que atan de modo inseparable a los individuos que a ella pertenecen, proporcio-

nándoles un sentido clasista tremendamente poderoso. Cuenta, además, con la casi permanente alianza de la inmensa mayoría de la clase media, que temerosa de ver limitada sus posibilidades de incorporación a la clase superior, no trepida en ponerse de su parte, invocando el tan manido concepto de que para que las sociedades progresen es indispensable que exista un orden inalterable, olvidando que el orden sólo puede obtenerse de modo permanente cuando en un estado social han desaparecido las injusticias que motivan las inquietudes de los grupos económicamente débiles.

En consecuencia, la lucha de clases es un fenómeno cuya existencia e importancia no podemos dejar de reconocer. Sus objetivos principales son de índole económico y social, siendo éste una resultante del primero. La desaparición de las clases sociales tal como están concebidas hoy, será el primer gran paso que dé la humanidad en procura de la realización de un ideal. Destruído el factor económico, sólo subsistirá el del orden cultural, único que podemos aceptar para catalogar a los hombres.

FRANCISCO ARAYA Z.
Ex-Presidente D. G. Federación

"Santiago Watt"

ATAQUES A FERROCARRILES

El desviar parte de la carga que llega a la Aduana hacia un Servicio Estatal de Transporte que carece de ella significa para algunos un crimen. No se toma en cuenta la antigüedad de la Empresa, el personal que en ella labora, ni las condiciones especiales de seguridad, experiencia de más de un siglo, ni las características de este servicio explotado en base a riquezas nacionales como son: Fuentes de Energía Eléctrica, cobre etc...

Defensa de la Provincia dicen unos, cuando debieron decir: Defensa de los intereses particulares, vale decir capitales privados. Libertad de Transporte alegan otros, queriendo dar oportunidad solo al transporte carretero y perdiendo con esto totalmente la capacidad de carga que tiene la Empresa Ferroviaria, aún con sus trazados instalados hace más de cien años y jamás innovados.

¿Qué se ha hecho para abaratar los costos del sistema Ferroviario acortando las distancias?, nada absolutamente. Hubo un proyecto "La Dormida" y pese a realizarse expropiaciones importantes, no se mueve un dedo por concretarlo, las autoridades ni los parlamentarios demuestran interés, a excepción de uno o dos que ya deben estar molestando al resto con sus intervenciones...

No pretendemos los ferroviarios desconocer la importancia que tiene el transporte caminero par-

titular ni mucho menos los derechos de los que en el trabajan, pero ¿No corresponde contrapesar esa importancia con un mejoramiento prudente en el servicio de FF. CC.?

¿No tenemos derecho los ferroviarios a mejorar nuestra empresa para que nos asegure el pan del futuro?, además la importancia de la Provincia se puede asegurar también acortando las distancias Ferroviarias.

Pese a todos los proyectos de reformas estructurales que se plantean con el objeto de dar al país un auge Industrial, agrario etc. algunos parlamentarios y autoridades ven el problema del transporte íntimamente relacionado con aumento de producción desde un punto de vista estrecho, mezquino, no se actúa patrióticamente. Hemos visto el fracaso del plan Decenal en cuanto a internación de camiones, hay un 100% de excedente por este rubro con el consiguiente gasto de divisas que debían haberse desviado a otras actividades.

¿Se ha tomado en cuenta la duración del motor de un camión trabajado en forma constante comparado con la duración de una locomotora? En nuestra zona, la primera, hay locomotoras con cincuenta años de servicio y no tienen por qué darse de baja, es económico el repararlas.

¿Se ha considerado la duración del pavimento comparado con la vía férrea? esta última dura

treinta años en perfectas condiciones.

¿Cuáles son nuestras principales riquezas? el cobre, conductor de la electricidad que produce abundantemente las caídas de agua, o las plantas termoeléctricas etc. Fábricas de vehículos motorizados en el supuesto caso que se instalaran en Chile.

Se pretende quitar a FF. CC. el plan que ocupan sus bodegas, talleres, maestranzas, oficinas, con el objeto de construir edificios ¿Serán estos edificios habitación para los trabajadores?

Se pretende trasladar la Maestranza a Peñablanca. ¿Con qué presupuesto? ¿Está la Provincia en condiciones de sufragar gastos de esta magnitud? ¿Ha avaluado la Empresa sus terrenos? Creemos sinceramente que todo el mundo pretende quitar a FF. CC. sus pertenencias sin pagar por ellas. No habría dinero suficiente para hacerlo. Construiríamos con su valor varias veces "La Dormida".

Los trabajadores ferroviarios protestan por todos estos ataques que lesionan los intereses de cada uno de ellos, ya que consideran a la Empresa, su patrimonio, pues han renunciado muchas veces a pedir lo que en justicia les corresponde tomando en cuenta la mala situación financiera de Ferrocarriles.

Nicolás Muñoz Vega
Vice-Pres. Fed. Santiago Watt.
Secret. Prensa Cdo. "La Dormida"

¿SOMOS CAPACES...?

(De las páginas centrales) cientos y posibles a la finalidad del ferrocarril.

Estas ideas expresadas por hombres de experiencia en Transportes, y que acogemos y proponemos, sabemos que contará con la enemistad del elemento conservador y anquilosado, que llegado a determinados puestos solamente buscan el agrado de estar altos, y todo lo que tienda a reformar los hará trabajar o irse. Tampoco contará con la acogida de determi-

nados señores buenos para el garabato ferroviario, lo que quedaría fuera de lugar en una selección de personal calificado para el buen trato, y con conocimiento que no alcanzaron los viejos tercios en una estructura añeja y enemiga del progreso.

Por nuestra parte, la lucha iniciada por levantar a nuestra Empresa, no cesará y la impulsaremos en todos los frentes, así tengamos que esperar los violentos cambios que ofrece como alternativa el porvenir de

Chile, en que se podrá barrer con los estancados que hunden al ferrocarril a pesar de ganar sus sueldos en él

Nuestra crítica es con altura de miras, ya que no solamente señalamos los vicios como lo haría un demagogo, sino que decimos cuáles, a nuestro entender, son las soluciones. Es nuestra opinión, y esperamos la suya, señor jefe, compañero dondequiera que hayas adquirido una experiencia, e incluso al público que ahora nos ha colaborado.

OSORNO

OSORNO, 30 de agosto de 1962.

Señor

Director de

la Revista SANTIAGO WATT.

SANTIAGO.

Señor Director:

El Comité Osorno, de la Federación Santiago Watt, le saluda atentamente y le hace llegar sus congratulaciones a Ud. y al personal de la Revista SANTIAGO WATT, de su digna dirección, poniéndose de antemano a sus órdenes como componentes de la Organización antes mencionada.

Hemos podido apreciar, con mucha satisfacción la orientación que Ud. ha dado a nuestra Revista, vocero de las inquietudes de la Federación Wattina, que se hace grande gracias al esfuerzo de sus confederados. Como dirigentes del Comité Osorno, nos congratulamos en esa iniciativa.

Rogándole, al mismo tiempo, dar cabida en las páginas de la Revista, a la nómina de la nueva Directiva que regirá los destinos del Comité Osorno, durante el periodo 1962-63.

Presidente, Sergio Alvarez Rojas; Vicepresidente, Víctor R. García Rodríguez (reelegido); Secretario, Miguel Monsalve Monsalve (reelegido); Prosecretario, Oscar Ferrada Ceballos (reelegido); Tesorero, Miguel Zapata Delgado (reelegido); Protesorero, Angel Sánchez Salazar.

Directores: Víctor Ponce Faúndez, Guillermo Mella Neira, Samuel Ortiz Venegas, Luis M. Reinoso Espinoza, Domingo Troqian Delgado.

Delegado Directo: Reinaldo Cruz Arias.

Cabe destacar en esta nueva Directiva, la elección del Presidente, compañero Sergio Alvarez, hombre de dilatada expe-

riencia gremial, anteriormente presidió la Seccional Temuco, el compañero Tesorero Miguel Zapata, elegido por largos periodos, los demás componentes de esta directiva son "viejos luchadores", exceptuando al Secretario, compañero Miguel Monsalve, aspirante con apenas tres años en la Empresa, y al servicio del Comité Dos.

La nueva Directiva espera responder ampliamente a la confianza depositada, y entregar una labor encomiable para su periodo.

Sin otro particular, le saludan cordialmente y se reiteran a sus órdenes como sus Affmos. S. S.

Sergio Alvarez R., Presidente.
Miguel Monsalve M., Secretario.

ACROSTICO

Fuístes como una alborada en plena noche
En aquellas sombras en que el gremio vivía
De una débil chispa encendiendo la hoguera
Eras un fuego inmenso al germinar la idea
Radiante, hermosa, espléndida y maciza.
Así como en las sombras el diamante brilla
Con igual claridad debemos de recordar
Ideales forjados por héroes de mezclillas
Olvidarnos no debiéramos nunca, que
Nuestro lema es: Unidad para triunfar.

Seremos buenos federados toda nuestra vida
Ahora en el servicio y después de jubilar
Nadie disfrutará de mayor alegría
Teniendo como nosotros tanto que conquistar
Iguales nos deberemos de sentir siempre
Ante los resultados de nuestros anhelos
Gozaremos del triunfo y la derrota, conscientes
Orgullosos de trazar firmes derroteros.

Watt, hoy todos tus hijos te saludan
Adentro de sus pechos te tienen un altar
Te admiran, al contemplarte emocionados te veneran
Te pondrían si pudieran sobre eterno pedestal.

Por distintos caminos nos llevará la vida
Redordarás sin embargo el rostro de cada uno
Estará tu estandarte presente en cada despedida
Sollozando en silencio y guardando su luto.
Eres para todos la más fiel compañera
No te quejas si alguno con su ignorancia
Traicionándote se burla cuando ya no te necesita.
Eres flor que aúnque enloden, nos darás tu fragancia

PISCIS
SAN FERNANDO II ZONA

FRICASSE

¡ESTOS (ADORABLES) FRANCESES! o El Feriado Paternal

Las serias conferencias que sobre previsión dío hace poco en Santiago el presidente de la Seguridad Social francesa, Monsieur Pierre Laroque, fueron largamente comentadas por expertos e interesados. Lo raro es que no hayan dado mayor importancia a un nuevo beneficio otorgado a estos bienaventurados franceses, el "feriado paternal" (explicado por Monsieur Laroque) que es (¡a fe mía...! —frase exhumada de principios de siglo) toda una innovación en la materia. Los hijos de las Galias tienen ahora derecho a un descanso legal de tres días, cada vez que su esposa da a luz.

Se sabía de polinésicos y de algunas tribus del Africa negra, en que el marido (presa de graves dolores morales) guardaba cama (forma de convencer sobre el régimen paternal) mientras su mujer traía hijos al mundo. Parientes, familiares y amigos prodigaban todos sus desvelos al flamante padre, mientras la esposa volvía (sin que nadie se ocupara de ella) a sus labores habituales.

Esta pintoresca costumbre siempre fue comentada con sonrisas y golgorio, pero ahora, la flor y nata de la civilización, la Dulce Francia, legaliza un hábito similar, ¡Admirable...!

La razón legal para otorgar este "beneficio" fueron la preocupación del hogar y de otros hijos (en Europa hay pocas empleadas) y los trámites legales, mientras la esposa está en la maternidad. Pero siempre resulta sensacional esta recompensa a las emociones y cuidados de la paternidad.

Ya lo saben nuestros varones. La próxima reivindicación social, este feriado paternal que los legisladores tendrán que estudiar muy bien, para que no se establezcan consecuencias retroactivas.

Angeles Fuentes.

IQUIQUE

LA ALHARACA CAMIONERA

Me he impuesto, señor director, en el N° 183 de nuestra revista leyendo con verdadero interés el editorial, que en una de sus partes habla de la formación de comandos de resguardo a nuestros intereses como integrantes de la Empresa de Ferrocarriles, atacada por sectores particulares.

Ahora bien, yo me pregunto compañero di-

rector, ¿ por qué nosotros que somos parte de la ciudadanía y que en contados casos hacemos uso de la pavimentación callejera, debemos costearla, para que sirva para la explotación de los dueños de vehículos?

Actualmente yo cancelo E° 16,20 anuales durante diez años por pavimentación de una faja de ocho metros que quedan frente a mi casa. Y mientras los camioneros hacen publicaciones atacando a los ferroviarios porque van a pagar peaje para la mantención de sus caminos y puentes, nosotros tenemos que pagarles a ellos la calle pavimentada para que pasen cuando gusten.

Esto me ha parecido de interés para publicarlo, ya que no es justo que todos los ciudadanos le estemos financiando el negocio a los dueños de vehículos, al mejorarles los sectores urbanos en forma personal, e indirectamente con los impuestos que van a parar en las carreteras y puentes.

Hugo Herrera Saavedra
Iquique

Reunión de Delegados Directos durante los días 8, 9 y 10 de octubre de 1962

T A B L A

- 1°—Lectura del Acta;
- 2°—Cuenta de la Directiva Nacional y análisis del proceso económico;
- 3°—Grados Flotantes y Cesantías;
- 4°—Designaciones de Comisiones de Estudio;
 - a) Previsional.
 - b) Técnicos y evaluación de trabajo.
 - c) Reducción de Personal.
 - d) Revalorización de Pensiones.
 - e) Problemas varios Congreso FIFCH.
 - f) Reglamento de Tracción;
- 5°—Congreso Federación Industrial Ferroviaria;
- 6°—Fijar fecha elección Directiva Nacional;
- 7°—Temas varios.