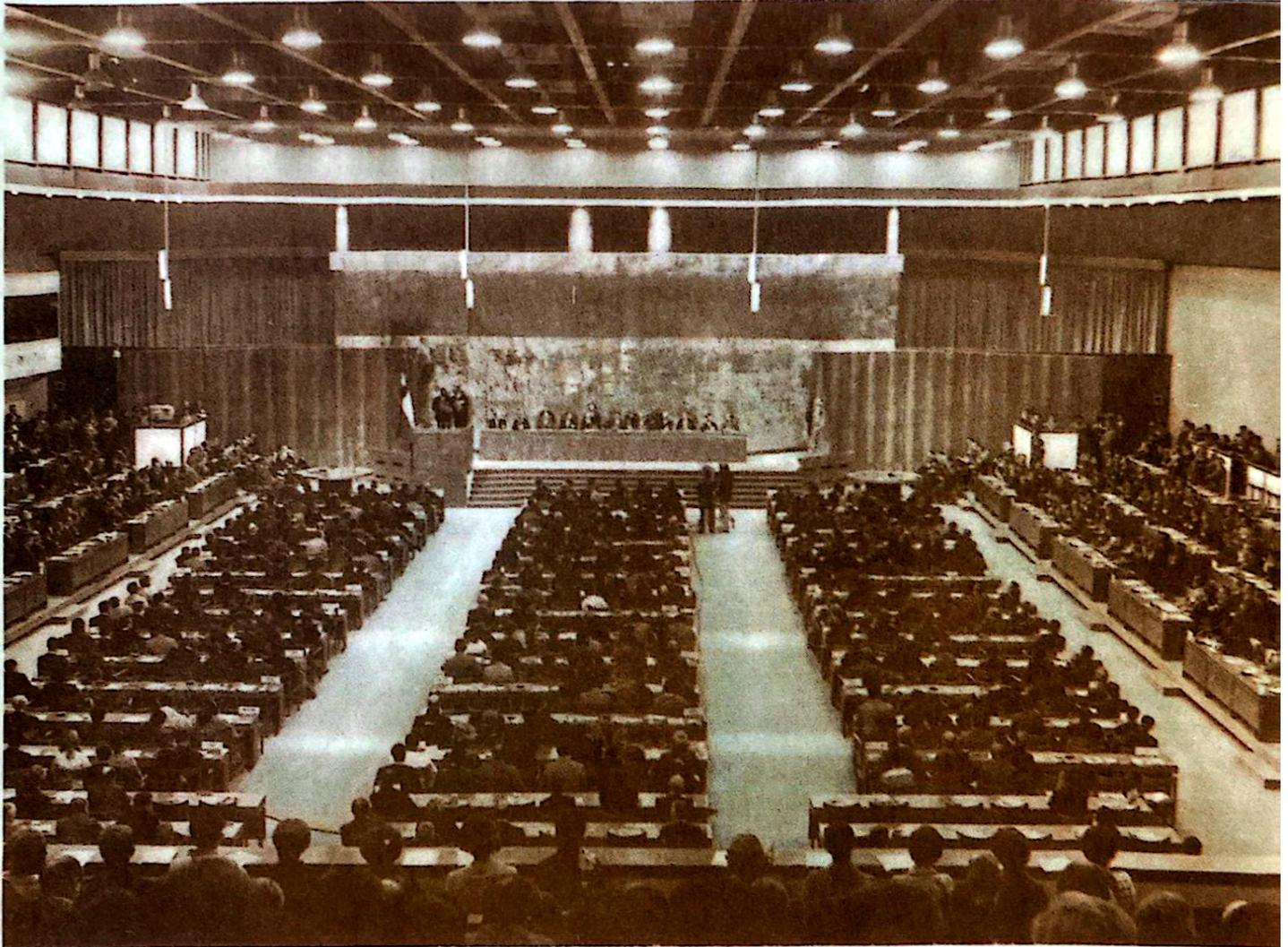


santiago Watt

REVISTA



TRIBUNA PARA LOS PAISES EN DESARROLLO. El Salón de Conferencias de la UNCTAD III, el día de su inauguración oficial con asistencia del Presidente de Chile, c. Salvador Allende y del Secretario General de las Naciones Unidas, más los representantes de 141 países. La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo permitirá analizar las causas que determinan las precarias condiciones sociales y económicas de los países en desarrollo y las medidas que deberán adoptarse para promover su propio progreso y una demanda a los países industrializados por una mayor justicia en el intercambio del comercio internacional

Año XXVII - Marzo y Abril de 1972 - Nº 272-

FRASES PARA RECORDARLAS

“El movimiento de liberación mundial del colonialismo, la lucha por la construcción del socialismo, es uno solo. La batalla que se dé en cualquier lugar de la tierra en contra del imperialismo por la paz mundial, por el establecimiento de una sociedad socialista, sirve a todos los pueblos de la tierra. *LA LUCHA ES UNA SOLA. LA VICTORIA SERA DE TODOS*”.

(Ernesto Ché Guevara)

“Sabremos siempre tener paciencia y cuando se nos acabe la paciencia, buscaremos más paciencia”.

(Fidel Castro en Sierra Maestra)

“Pero el pueblo debe tener conciencia que para hacer efectiva la democracia y la libertad, hemos destruido los centros de poder de la oligarquía, hemos recuperado las riquezas básicas de las manos del capital foráneo; hemos estatizado la banca y numerosos monopolios nacionales; hemos disminuido el interés del dinero, democratizando el crédito; hemos acabado o vamos a acabar, definitivamente este año, con el latifundio; hemos puesto bajo control del Estado el comercio de importación y exportación; hemos establecido por primera vez en la historia un presupuesto de divisas. Todo esto, de tanta importancia, no es aún suficiente. Por eso hemos incorporados a la Reforma Constitucional las 91 empresas que deben pasar al Area Social de la Economía y lucharemos por hacer efectivo este paso, trascendente, definitivo, necesario para el desarrollo económico de nuestro país”.

(Salvador Allende en la Marcha del Pueblo)

“Tenemos conciencia de que ya es tiempo que los cristianos no aparezcamos siempre como contrarrevolucionarios y nos demos posteriormente la apariencia de oportunistas, cuando, urgidos por la palabra de Dios, nos sumamos tardíamente a procesos cuyo dinamismo nos vuelve a dejar atrás de la realidad y vuelve a plantearnos la disyuntiva de la fidelidad a Dios o al hombre, que no debiera existir, pues sólo se plantea entre Dios y el pecado estructurado de mil manera en las instituciones opresoras de los mismos hombres”.

(Obispo de Cuernavaca Monseñor Sergio Méndez Arceo)

“El primer paso en la promoción cultural del pueblo es el conocimiento de la realidad social. El segundo, la convicción, la seguridad de que es posible intentar un cambio, de que la sociedad puede mejorar”.

(Del órgano "Presencia", marzo de 1972)

Revista **SANTIAGO WATT**, órgano oficial de la Federación **SANTIAGO WATT** (de Maquinistas, Ayudantes, Fogoneros y Aspirantes de los Ferrocarriles del Estado, Chile). Representante legal: **Manuel Vielma I.**; Director de la Revista: **Luis Muñoz S.**; Director de Páginas Técnicas: **Oscar A. Guzmán M.**; Reportero Gráfico: **Luis Zúñiga**; Corresponsales en todas las Casas de Máquinas. Dirección y Administración: Compañía 1933, Santiago de Chile, Fono 89035, Casilla 5590. Impresa en los Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado, Borja 84.

LO BUENO, LO MALO Y LO FEO

En un año y seis meses el Gobierno del compañero Salvador Allende, que es el Pueblo hecho Gobierno o el Gobierno de los Trabajadores, ha llevado adelante el cumplimiento del programa de la Unidad Popular y ha dicho, a quien le haya querido escuchar, que este programa no se transa ni se vende.

Vamos viendo: el medio litro de leche; la recuperación de las riquezas básicas; la estatización de importantes industrias del país que estaban en manos de capitales extranjeros y nacionales; la profundización de la Reforma Agraria; la nueva política de remuneraciones para los trabajadores; la participación de los trabajadores en la dirección de las Empresas y de la Administración Pública; el nuevo trato entre ejecutivos y trabajadores para buscar solución a sus problemas; la soberana decisión para ampliar las relaciones internacionales con otros países; son todas realidades indesmentibles, como tampoco se puede desmentir que en nuestro país sigue existiendo la democracia, el derecho a expresión y reunión y la mal interpretada y ejercida libertad de prensa.

Dijeron que no habrían más elecciones en Chile. Las han habido e incluso han ganado en dos de ellas. En resumen, mintieron y siguen mintiendo cuando dicen que no hay democracia en nuestro país. Mienten cuando dicen que no hay libertades, pero insultan a quienes se les ocurre, salen a la calle y gritan lo que se les viene en gana. Pero han quedado en descubierto de que actúan coludidos con la CIA y la ITT.

Han buscado la camorra en forma descarada. Están molestos porque no los mojan, no los apalean y tampoco hay muertos, porque eso habrían querido. Total como ellos, mientras gobernaron, estaban acostumbrados a matar obreros y estudiantes, lo que hicieron incluso los demócratas que dicen ser cristianos... Pero nada ha pasado, se les deja actuar libremente. Es el derecho al pataleo, que poco a poco se les va terminando. Al final vendrá lo terrible para ellos. Deberán trabajar si quieren sobrevivir. Y esto es lo que no soportan. No conciben tener que trabajar para subsistir, acostumbrados como están a administrar sus bienes o los de sus parientes. A vivir del trabajo de los demás, porque ellos no nacieron para trabajar, eso queda para los rotos.

Pero los rotos se espantaron. Se les ha dado vuelta la tortilla, por cuanto con las mismas leyes y con la misma Constitución que ellos dictaron, se les está dando duro a sus bolsillos repletos. Ya nada les sale bien. Hacen un desfile y se les responde con una marcha nunca antes vista en nuestro país en toda su historia política. Pretenden acusar a los Ministros y hasta al c. Presidente y se descubre que entre los acusadores hay traidores a la Patria.

Lo feo está en que todavía hay peregrinos que los ven como al Viejito Pascual (que perdone el Viejito por compararlo tan bajo) y no se pegan los tablazos. No se dan cuenta de que deben estar en la barricada con sus hermanos de clase, defendiendo intereses comunes y no los ajenos como lo hacen ahora. Deben comprender que integrarse a la Unidad Popular no significa que tengan que matricularse en uno de los partidos que la componen. Nosotros deberemos dejar algunos prejuicios a un lado y eliminar cualquier tipo de sectarismo para luchar con todo nuestro esfuerzo por fortalecer aún más la Unidad de los Trabajadores en sus organizaciones y en el seno de la CUT.

Hay que tener claro de que la revolución chilena, por sus características, necesita de la mayor fuerza posible, basada fundamentalmente en la cohesión orgánica de los trabajadores, sin distinción de ideologías. La Sociedad Socialista como meta la alcanzaremos en la medida que seamos capaces de defender nuestro Gobierno, de aumentar la producción y de participar en la dirección de las Empresas.

Deberemos estar atentos a cualquier maniobra que intenten los fascistas nacionales apoyados por los intrusos de siempre (CIA, ITT) que creen que todavía estamos en la época del Oeste, que ellos tuvieron. Sepan que nuestro Pueblo luchó por su Independencia y que no aceptaremos que se inmiscuyan impunemente en nuestros asuntos, tal como lo hacen en otras partes.

El Gobierno ha demostrado que es de los trabajadores y lo defenderemos a cualquier precio, porque nos es propio.

LA UNCTAD III

Un transcendental acontecimiento significa la realización en nuestro país de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo o UNCTAD III (sigla correspondiente a United Nations Conference on Trade and Developments) con participación de delegaciones provenientes de 141 países.

A continuación damos una síntesis de lo que significa UNCTAD para los pueblos en desarrollo o del Tercer Mundo, de los motivos que impulsaron a su creación en 1964 y de los esfuerzos tendientes a lograr un mejor trato de los países industrializados en el intercambio del comercio internacional y derivados.

BREVE HISTORIA DE LA UNCTAD

Se creó como organismo dependiente de la Asamblea General de las Naciones Unidas el año 1964, con asiento en Ginebra (Suiza) para permitir un diálogo sin prejuicios entre los países ricos y pobres, en igualdad jurídica.

Se advierte entre los países que la prosperidad es sólo patrimonio de unos pocos y que los adelantos científicos y tecnológicos solamente benefician a los llamados países desarrollados o industrializados, circunstancias que dividen al mundo en dos zonas perfectamente delimitadas, una de pobreza y otra de abundancia.

El creciente desarrollo del comercio internacional agudiza en proporción directa la desmedrada situación de pobreza, atraso y dependencia de los países de América latina, Africa y Asia, al adoptarse arbitrarios procedimientos fijados por los países poderosos, en donde los países ricos siguen siendo cada vez más ricos mientras los pobres aumentan su pobreza.

Los países afectados promovieron iniciativas comunes para enfrentarse a quienes sostienen tal régimen discriminatorio y arbitrario, creándose la UNCTAD en la oportunidad que señalamos y para disponer de una tribuna que sirviera a todos los países para exponer sus reclamos y sus particulares puntos de vista.

UNCTAD I

Realizada en Ginebra en junio de 1964, estableció que el desarrollo económico de los pueblos es un deber y un derecho.

Que los países pobres tienen el DEBER de movilizar todos sus esfuerzos para asegurar el progreso económico y el bienestar de sus pueblos y que a su vez tienen el DERECHO a esperar de la comunidad internacional la ayuda

necesaria para promover su desarrollo, considerando que no controlan, ni manejan, ni influyen, ni participan en la política comercial internacional.

En efecto, los países pobres no controlan los precios que pagan los países desarrollados por las materias primas. No son los que provocan los obstáculos arancelarios ni las medidas restrictivas en el intercambio. Son ajenos al monopolio internacional del transporte marítimo. Deben adquirir a un alto costo las patentes para la producción de maquinaria moderna. No manejan el crédito internacional. En suma, los países pobres son DEPENDIENTES del comercio, el crédito, el transporte, la ciencia y la tecnología de los países ricos.

En la UNCTAD I se plantearon estas situaciones, desglosadas en cinco temas, a saber:

1º *Productos Básicos*.— Los ingresos de divisas de los países en desarrollo depende en gran parte de la exportación de sus productos básicos. Se piden precios renumerativos, equitativos y estables.

2º *Manufacturas*.— La exportación de manufactura resulta esencial para financiar importaciones fundamentales para su crecimiento económico. Se trata de crear un sistema de preferencias arancelarias generalizadas, no discriminatorias.

3º *FINANCIAMIENTO*.— Siendo necesarios los créditos para impulsar el desarrollo de los pueblos atrasados, que ellos se otorguen a bajos intereses y sin imposiciones políticas.

4º *Transporte Marítimo*.— Que los países pobres tengan alguna participación en las reuniones internacionales del transporte para fijar un trato más justo en las condiciones del flete, tanto para las exportaciones como para las importaciones.

5º *Ciencia y Tecnología*.— El atraso evidente en estos campos ha permitido que los dos tercios de la humanidad (2.600.000.000 de personas) subsistan en estado de pobreza. Se solicita transferencia a bajo costo, a los países en desarrollo, de licencias, conocimientos, patentes, tecnología en general, etc.

UNCTAD II

Realizada en Nueva Delhi en 1968, consideró nuevamente el Temario ya tratado en Ginebra, al comprobarse que las recomendaciones sugeridas no habían tenido la acogida esperada de parte de los países poderosos.

Esta Segunda Conferencia reafirmó la decisión de los países pobres para enfrentarse a los países ricos y requerir una pronta solución a sus demandas.

UNCTAD III

Fijado nuestro país como sede de la UNCTAD III, se pretende ahora proporcionar una nueva oportunidad para realizar un esfuerzo colectivo que permita reducir la situación desfavorable de los países en desarrollo y exigir a los países poderosos el cumplimiento de las obligaciones contraídas por éstos en algunos foros internacionales, como asimismo una definición clara de sus propósitos de ayuda efectiva en favor de los dos tercios de la humanidad, para que alcancen un digno nivel de vida.

El Presidente de la República c. Salvador Allende G., inauguró la UNCTAD III con un macizo discurso que concitó unánime aprobación de las delegaciones participantes al interpretar los anhelos de los países en desarrollo o del Tercer Mundo y fijar la dramática situación social y económica de sus pueblos, con acopio de cifras y antecedentes tales fuera de los tradicionales moldes protocolares.

Realidad Económica de América latina.— (300 millones de habitantes). Considerando solamente esta zona del Tercer Mundo, tenemos:

- 80 millones de analfabetos;
- 40 millones de semianalfabetos;
- 18 millones de desocupados;
- 14 millones de viviendas que faltan;
- 40% de la población carece de proteínas; y
- 25 millones de seres que no conocen la moneda como valor de intercambio.

Se hace pues imperativo que la lucha que libran nuestros pueblos para lograr o asegurar una plena independencia política, su liberación social y económica mediante la recuperación de sus recursos básicos y un trato justo en el intercambio del comercio, debe ser lo suficientemente conocida por su clase trabajadora, no obstante las diferencias que puedan separarnos en cuanto a razas, religiones, credos y los variados regímenes políticos de gobierno. Sin embargo, nos identificamos por un común sentimiento solidario al sufrir las contingencias del

subdesarrollo traducidos en miseria, falta de viviendas, incultura, etc.

El rompimiento de las fronteras ideológicas —doctrina preconizada por el c. Salvador Allende y aceptada por su realismo en la hora presente— abre un camino promisorio a la unión de los pueblos del Tercer Mundo y su enfrentamiento con los países poderosos y su implacable y despiadada política económica internacional.

¿QUIENES FORMAN LA UNCTAD?

Agrupada a 141 países, divididos a su vez en cuatro grupos:

GRUPO A: Africa, Asia, más Yugoslavia.

GRUPO B: Países Desarrollados.

GRUPO C: Latinoamérica.

GRUPO D: Países Socialistas y de Europa Oriental.

El año 1967 se reunieron en Argel los componentes de los grupos A y C, constituyendo el llamado "GRUPO DE LOS 77" (que en la actualidad asciende a 96 países, y que conforman los de mayor atraso entre los que integran el Tercer Mundo), para fijar una estrategia común para determinados objetivos, agrupación que nuevamente se reunió en Lima en octubre de 1971 para unificar planteamientos y propósitos en UNCTAD III.

REALIDADES SOCIALES Y ECONOMICAS DE SUS INTEGRANTES

Las zonas menos desarrolladas del mundo conforman una población de 2.638 millones de personas, comparadas con 946 millones de los países desarrollados.

No obstante poseer enormes recursos potenciales, la capacidad de producción de los países pobres para alimentar a su población es muy reducida, agravado por la llamada explosión demográfica.

El producto nacional bruto anual por persona tiene los siguientes valores:

Estados Unidos	3.520 dólares
Africa	184 "
Asia	184 "
América latina	385 "
Europa	1.230 "
U.R.S.S.	890 "
Chile	600 "

Las diferencias económicas señaladas se reflejan en la alimentación, en donde:

- Países desarrollados:
3.500 calorías por habitante
- Países en desarrollo:
1.700 calorías por habitante.

Respecto al analfabetismo, tenemos:

Africa	85%
Asia	55%
América latina	32%
Países desarrollados	2%



La construcción del edificio donde se desarrolla la UNCTAD III se hizo en 240 días con la participación de 1.300 operarios, 40 supervisores y 6 ingenieros. Se invirtieron 150 millones de escudos y un millón de dólares. Lo constituyen una torre de 22 pisos con 15.000 metros cuadrados de edificación y una Placa de Conferencias con 25.000 metros cuadrados.

La construcción de las monumentales obras, dentro de los plazos fijados, constituyó un desafío para la capacidad creadora de los chilenos y un admirable ejemplo de lo que puede hacerse cuando todos los esfuerzos se suman para lograr un objetivo determinado.

El artículo 25, de la Ley 17.457, que creó la Comisión Chilena para la Tercera Conferencia Mundial de Comercio y Desarrollo, establece: *"que los bienes muebles e inmuebles de ella serán transferidos al Fisco y administrados por el Ministerio de Educación para que se destinen a reuniones y congresos internacionales, nacionales y a todo tipo de actividades en beneficio de la cultura popular"*.

En cumplimiento del citado artículo, una vez finalizadas las sesiones de UNCTAD III, el edificio será entregado para el desarrollo de las actividades del Centro Cultural de Santiago, para aprovechar la monumental Sala de Conferencias con capacidad para 2.300 personas y otras siete de menor capacidad, que totalizan una eventual asistencia de 2.000 personas.

LOS EJECUTIVOS DE LA EMPRESA Y LA COMISION BIPARTITA

En carta dirigida a los dirigentes nacionales de la Federación Industrial Ferroviaria, el 21 de abril ppdo., el Director Alfredo Rojas Castañeda expone los alcances del informe que entregó la Comisión Bipartita, su proyección futura y la opinión que tienen los ejecutivos de la Empresa respecto a esta materia, lo que ya había sido analizado en una reunión sostenida el 11 de marzo con los dirigentes nacionales. El tenor de la referida carta es el siguiente:

Compañeros
Dirigentes Nacionales
Federación Industrial Ferroviaria
Presente.

Compañeros dirigentes:

En la reunión realizada el Martes 11 próximo pasado tuve la oportunidad de exponer a Uds., la opinión que el cuerpo de ejecutivos de la Empresa tiene respecto a la Comisión Bipartita.

A continuación resumo los aspectos a mi parecer más importantes que allí se expusieron.

En primer lugar creo oportuno hacer algunas consideraciones generales.

La creación de la Comisión Bipartita responde a la necesidad y al interés que es resultado de una política de Gobierno orientada a la participación de los trabajadores en la acción del presente y su proyección hacia el futuro. En el caso específico de esta Comisión, ella responde al imperativo de que esa participación se materialice en un trabajo que fije una política en materia de remuneraciones, carreras funcionarias, etc., a la cual, evidentemente, no son ajenas las organizaciones gremiales.

El trabajo realizado por la Comisión Bipartita es el resultado de esa participación extendida a todos los sectores de trabajadores de la Empresa y en términos generales me parece conveniente señalar que responde a muchos de los objetivos que originalmente se plantearon existiendo algunos vacíos de importancia, y que creo que pueden ser llenados a través de una reformulación del trabajo como se plantea más adelante.

Pero conviene hacer presente también que la eficiencia en el cumplimiento de una política general sobre estas materias y que, se ha señalado antes, tiene una importante proyección a futuro, debe estar asociada a un organismo de fundamental importancia: la organización única gremial fe-

roviaria. De todos modos esto no significa necesariamente que una condicione la existencia de la otra.

De estas consideraciones generales planteadas en primer lugar se deduce una importante conclusión: desde el punto de vista conceptual la Comisión Bipartita tiene plena validez, y debe actualizarse sobre la base de todas las modificaciones que posteriormente a Septiembre de 1971 se han efectuado en materia de remuneraciones y carreras funcionarias.

En segundo lugar, algunos alcances específicos al trabajo realizado por la Comisión Bipartita.

Aunque no se señale en forma expresa en el informe su punto de partida establece que todos los trabajadores ferroviarios son postergados. Esto necesariamente tenemos que revisarlo sobre la base de las variaciones de los niveles de remuneraciones ocurridos con posterioridad al trabajo de la Bipartita y que no han obedecido a una política general dentro de la Empresa y que tenemos la necesidad y la obligación de establecer.

La Bipartita no consideró, y no podía hacerlo, dentro de su análisis, la política de remuneraciones generales para el país durante el año 1972 y que evidentemente significa un beneficio relativo superior para los sectores postergados.

Como Uds. saben esta semana se firma por el Servicio Nacional de Salud un Convenio que para el gremio ferroviario es trascendental: la atención médica extendida a las cargas familiares de los ferroviarios y a los jubilados y sus cargas. Debemos entonces revisar también el planteamiento de la Bipartita en este aspecto.

Así, se puede hacer un conjunto de observaciones de forma y algunas de fondo al informe de la Bipartita pero que no vulneran el concepto mismo que ese trabajo implica.

Conviene señalar también que es importante que la Comisión Bipartita señale en forma expresa como conclusión, que la formulación de una política general en estas materias y su aplicación debe significar un mayor rendimiento del conjunto de la Empresa y a ello está asociada la personal responsabilidad de todos nosotros.

En resumen, creo que debemos impulsar la reformulación del planteamiento de la Comisión Bipartita y hacer de ella un instrumento que contribuya eficazmente a obtener un doble objetivo: ir cumpliendo con las aspiraciones del trabajador ferroviario y entregar al país un mayor y mejor servicio.

Saluda fraternalmente a Ud.,

ALFREDO ROJAS CASTAÑEDA
Ingeniero Director Suplente
FF. CC. del Estado

FIRMADO CONVENIO EMPRESA CON SERVICIO NACIONAL DE SALUD



Asistentes a la ceremonia de la firma del Convenio de la Empresa con el Servicio Nacional de Salud. Hace uso de la palabra el c. Director de la Empresa, Ing. Alfredo Rojas C.

El 21 de Abril, en acto público realizado en el Teatro Alcázar de la capital, se firmó un importante Convenio entre el Servicio Nacional de Salud y la Empresa de los FF. CC. del Estado, que permitirá la extensión de atención médica a los familiares del personal en actividad, jubilados y sus respectivas cargas familiares.

Previamente a la ceremonia de la firma del Convenio se desarrolló un interesante programa artístico con la actuación de la Agrupación Artística Ferroviaria de Valparaíso, el dúo melódico Los Devon, la orquesta Típica Fonomímica, Richard Pool, Los Andariegos, Los de Repente y el Trío Folklórico de la Maestranza Central de San Bernardo.

El Convenio suscrito es el primer paso para establecer en el país un sistema socializado de medicina y servirá como plan piloto para el resto de las instituciones y empresas del Estado.

Para fijar los alcances del Convenio intervinieron los siguientes compañeros: Raúl Farías, Presidente Nacional de la Federación de Jubilados y Montepiadas; Luis Maluenda, Presidente de la FIFCH; Carlos Zúñiga, Jefe del Departamento de la Salud; Mariano Requena, Subdirector del S. N. S. y Alfredo Rojas, Director de los FF. CC. del Estado.

"PRIMERO: El Servicio Nacional de Salud se compromete a otorgar hospitalización en sus establecimientos a través del país, al personal que envíe la Empresa de Ferrocarriles del Estado (activos, cargas familiares y jubilados) y, además, atención ambulatoria al personal jubilado y a las cargas familiares de todo el personal.

"SEGUNDO: La Dirección del respectivo establecimiento del Servicio, registrará la admisión e ingreso de los grupos antedichos que requieran ser atendidos, quienes deberán acreditar su identidad mediante tarjeta otorgada por el Servicio Nacional de Salud.

"TERCERO: Las prestaciones de hospitalización y consulta que conceda el Servicio conforme al presente Convenio, se otorgarán por medicina funcionaria y de acuerdo a su costo real.

La tarifa por día-estada de hospitalización será de E° 176.— y representa el costo real de hospitalización, asistencia médica y quirúrgica completa, exámenes, atención paramédica integral, medicamentos del Formulario Nacional y el empleo de todos los elementos de diagnóstico y terapéutica especial con que contare el establecimiento.

Las prestaciones en Consultorio externo serán cobradas a razón de E° 53,60 cada una, cifra que representa el costo real de la consulta ambulatoria integral, que utiliza todos los recursos diagnósticos y terapéuticos del establecimiento.

"CUARTO: La atención hospitalaria se prestará en el establecimiento que corresponda a la afección del paciente. Si dicho establecimiento no está capacitado para dar la atención convenida o si durante la atención surgen complicaciones que no puedan ser solucionadas en él, el beneficiario será derivado, de acuerdo con los programas de regionalización asistencial del "Servicio", previa disposición del médico tratante.

"QUINTO: El Servicio establecerá normas igualitarias a las que se aplican a sus beneficiarios directos, en la atención de los ferroviarios hospitalizados en virtud del presente convenio, en cuanto a ingreso, permanencia, visitas y régimen interno de los pacientes, familiares y acompañantes. Dichas normas serán comunicadas a la Empresa.

"No obstante lo anterior los beneficiarios de este Convenio tendrán derecho a ingresar a habitaciones con mayor privacidad, de acuerdo con la categoría y disponibilidad del Establecimiento, siendo de cuenta del interesado, la diferencia del precio resultante.

"SEXTO: La Empresa se compromete a cancelar al Servicio, por las atenciones prestadas, un aporte anual, que será entregado en tres parcialidades; un tercio al iniciarse el Convenio, y los otros dos durante el año calendario, a base del cálculo estimativo efectuado según las tarifas ya indicadas.

Las dependencias correspondientes del Servicio entregarán anualmente el estudio de costos en lo que se refiere a días-cama y consultas ambulatorias, para los fines de este Convenio, el que podrá ser revisado por la Comisión designada por la Empresa.

"SEPTIMO: Las tarifas ya señaladas serán reajustadas anualmente de acuerdo al porcentaje que determine la comisión de estudio de costos y, en consecuencia, los aportes también serán reajustados año a año en el mismo porcentaje.

"OCTAVO: El "Servicio" aplicará las medidas de control y fiscalización interna respecto de sus establecimientos, para el buen cumplimiento de este Convenio, tanto en el aspecto técnico como en el procedimiento administrativo, lo que podrá ser corroborado por la Comisión de la Empresa.

"NOVENO: La celebración de este Convenio no podrá significar, en ningún caso, un deterioro de las prestaciones que el "Servicio" debe otorgar a todos sus beneficiarios vigentes.

"DECIMO: El presente Convenio tendrá un año de duración contado desde la fecha de su suscripción y se entenderá renovado tácita y sucesivamente por períodos iguales, si ninguna de las partes manifestare a la otra su deseo de ponerle término, mediante comunicación escrita efectuada con una anterioridad mínima de tres meses al cumplimiento del respectivo período.

En la edición pasada de nuestra revista se publicó el texto del Convenio suscrito el 19 de Enero del presente año entre la Universidad Técnica del Estado y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Con posterioridad, el 7 de Abril, la Comisión designada para elaborar el ante - proyecto de creación del Instituto Nacional de Capacitación Ferroviaria e integrada por los funcionarios cuya nómina diéramos a conocer en Páginas Técnicas de Noviembre de 1971, entregó al c. Director el proyecto definitivo para la estructuración de la **UNIDAD DE DESARROLLO Y FORMACION DEL PERSONAL FERROVIARIO**, organismo que reemplazará a la anterior denominación.

LA CAPACITACION VA

El c. Director resolverá, de acuerdo a los antecedentes presentados y a sus facultades administrativas, lo que corresponda para materializar esta vieja aspiración del gremio. El estudio entregado contiene las bases generales para establecer un Convenio con INACAP (Instituto Nacional de Capacitación) destinado a crear el Sistema de Aprendizaje para menores de 18 años, en una formación previa a su ingreso a la Empresa. Incluye además la puesta en marcha del Convenio U. T. E.-FF. CC. y el Plan de



El Dr. Mariano Requena, Sub-director del S. N. S. firmando el Convenio



El c. Alfredo Rojas C., Director de los FF. CC. del Estado estampa su firma al Convenio



El c. Luis Maluenda C., Presidente de la FIFCH, mientras procede a la firma del Convenio

Trabajo del Area de Formación Profesional, que permitirá una preparación integral del funcionario en servicio con aplicación en cualquiera rama de la economía, además de otros antecedentes generales que posibilitarán la centralización de todos los esfuerzos conducentes a la capacitación del personal ferroviario.

Oportunamente informaremos sobre el desarrollo de esta iniciativa y las decisiones que se adopten sobre el particular, especialmente en lo que se refiera al personal de Tracción.

Decreto en trámite sobre bonificación para Inspectores y J. de Máquinas

El c. Director Alfredo Rojas C., por oficio D. 400/476 fechado el 14 de abril ppdo. solicita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes autorización para otorgar una bonificación no imponible a los Inspectores de Tracción, fundamentado en el escaso interés de los maquinistas de primera categoría, para postular a dichos cargos, en virtud de la real pérdida de sus remuneraciones

que les significaría al ser ascendidos a cargos inspectivos, situación que está creando serias dificultades al servicio.

Al oficio mencionado agrega un proyecto de Decreto Supremo que, conforme a disposiciones legales, deberá ser aprobado en última instancia por el c. Presidente de la República, y cuyo texto es el siguiente, en su parte fundamental:

- 1.— AUTORIZASE al Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para establecer una bonificación no imponible para el personal de Inspectores de Tracción de dicha Empresa, equivalente a los porcentajes que a continuación se indican, aplicados sobre los respectivos sueldos bases:**

GRADO O CATEGORIA	INSPECTORES DE TRACCION	
	DEPARTAMENTO	ZONAS
4ta. Categoría	19,0	12,7
5ta. Categoría	21,3	14,2
Gr. 1º		17,0
Gr. 2º		17,0
Gr. 3º		17,0

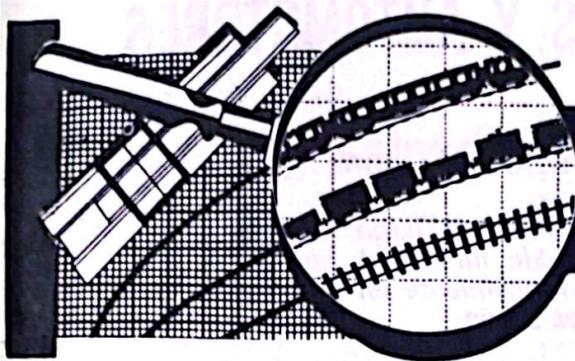
- 2.— Los funcionarios señalados tendrán derecho además a una bonificación adicional, por una sola vez, equivalente a seis veces la bonificación mensual que les corresponde de acuerdo con el N° 1 precedente.**
- 3.— Impútese el mayor gasto que origina el presente Decreto al Item 1 del Presupuesto vigente de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.**
- 4.— El presente Decreto regirá a contar desde el 1º de junio de 1972.**

“El precio de la paz es la justicia, porque no habrá paz en el mundo mientras convivan la miseria y la riqueza, mientras existan países que nada poseen y otros que lo tienen todo. Estamos convencidos de la existencia de una unidad indisoluble entre paz, justicia y libertad. Jamás podrá existir en este mundo paz ni justicia, ni paz y justicia sin libertad”.

(Gabriel Valdés S., en las Naciones Unidas)

“El Tercer Mundo contempla cómo se consume en armamentos y en gastos superfluos y absurdos, parte decisiva e importante del trabajo humano, mientras no es posible sacudirse la miseria. Vemos con pesar como la Ciencia, la Técnica y la riqueza acumulada, sólo sirven para afianzar una injusta estructura de las relaciones sociales e internacionales”.

(Clodomiro Almeyda, en la reunión de los "77" en Lima)



PAGINAS TECNICAS

DE LA REVISTA "SANTIAGO WATT"
Director: Oscar A. Guzmán M. - Compañía 1933 - Santiago

AÑO XXVII — Marzo y Abril de 1972

ESTAMOS CUMPLIENDO

Conforme a lo dicho anteriormente en nuestra revista, se ha reiniciado la publicación de Páginas Técnicas con las informaciones sobre el anteproyecto de creación del Instituto Nacional de Capacitación Ferroviaria, el cual ha sido posteriormente modificado para adoptarlo al nuevo organismo que se denominará Unidad de Desarrollo y Capacitación de Personal, en concordancia con el Convenio suscrito entre la Empresa de los FF. CC. y la Universidad Técnica, suscrito en Enero del presente año y con el de Inacap, que se establecerá en breve.

Además, mediante Páginas Técnicas y previa autorización de la Dirección, se han impreso dos folletos preparados por el ex Instructor c. Leonardo Silva V., titulados CURSO BASICO DE LOCOMOTORAS ELECTRICAS y MANUAL DE LOC. E-32 (Cap. VI —La Regeneración), el primero ya distribuido y el segundo lo será junto con la presente edición. Se encuentra en elaboración un tercer folleto, preparado por la Sección Tracción y Maestranzas de Barón, titulado AUTOMOTORES SALON AMZ. Asimismo, estamos acumulando material para dar satisfacción a los requerimientos constantes de nuestros compañeros de la Red Norte y que serán prontamente atendidos si los c. Instructores nos envían en forma directa trabajos afines preparados por ellos mismos.

En la presente edición damos a conocer una síntesis del estudio hecho por la Superioridad de la Empresa, para establecer en Chile una fábrica de locomotoras y automotores, primicia informativa que habrá de concitar interés en nuestros compañeros hacia una iniciativa ambiciosa pero factible si, despojados de mezquinas querellas, encaminamos propósitos y decisiones para liberar a nuestra patria de las dependencias que todavía estrangulan el desarrollo económico y social.

ADQUISICION DE LOCOMOTORAS Y AUTOMOTORES

Los planes de modernización de la Empresa, entre otras medidas, consultan la electrificación de la Red Sur hasta Temuco y ramal a Concepción y total dieselificación de la IV Zona, para mejorar la prestación de servicios a los usuarios y para satisfacer la demanda creciente del tráfico.

Los estudios realizados por los organismos técnicos de la Empresa determinaron, por otra parte, que la electrificación desde Temuco a Puerto Montt y desde Alameda a Cartagena no tenía justificación económica por la insuficiente densidad de tráfico en ambos sectores.

La existencia de locomotoras eléctricas fue calculada atendiendo las previsiones del aumento del tráfico, mejor aprovechamiento del poder de arrastre de las locomotoras y líneas electrificadas hasta Temuco, incluyendo el ramal a Concepción. Tales líneas, electrificadas o por electrificar, se dividieron en tres sectores para los efectos de analizar una correcta distribución del material de tracción, a saber:

- 1.—Puerto - Mapocho y ramal Los Andes.
- 2.—Alameda - Temuco.
- 3.—Laja - Concepción.

Se dispuso la adquisición de material de tracción, mediante las propuestas públicas acostumbradas, adjudicaciones que tuvieron la siguiente distribución por fabricante:

GRUPO AZIENDE ITALIANE (G. A. I.)

24 locomotoras eléctricas de Patio y Línea (Roadswitches) de 1.500 HP y trocha 1.676, actualmente en proceso de fabricación en Italia.

FIAT - CONCORD DE ARGENTINA

20 automotores eléctricos de 2 coches cada uno, para servicio suburbano, actualmente en proceso de fabricación en Córdoba (República Argentina).

NISSHO - IWAI CO. LTDA.

6 automotores de largo recorrido para servicio rápido interzonal, con 4 coches cada uno. Actualmente en proceso de fabricación en Japón.

8 automotores para servicio local, con 4 coches cada uno. Actualmente en proceso de fabricación en Japón.

Las nuevas locomotoras eléctricas se destinarán a la atención del mejorado sistema colector y distribuidor de carga en el sector Alameda - Laja. Siete de ellas serán para el servicio de maniobras de las estaciones de mayor importancia del sector, liberando a siete locomotoras diésel y 5 locomotoras a vapor. Las 17 locomotoras restantes serán destinadas a servicio local, para reemplazar a 11 locomotoras eléctricas E-30, de 2.400 CV, muy mal aprovechadas en su capacidad de arrastre.

Por otra parte, se ha considerado el aumento creciente de los pasajeros transportados y la necesidad de crear servicios locales adecuados a la demanda entre los sectores Valparaíso - Santiago; Santiago - Talca; Talca - Concepción y un servicio rápido de largo recorrido, tipo salón, entre Valparaíso - Santiago - Concepción. Se ha previsto que el servicio local en los sectores ya mencionados sea atendido por los ya existentes automotores y por los 8 automotores por llegar (1973), mientras que el servicio rápido de largo recorrido lo será por los 6 automotores, cuya probable puesta en servicio será 1973.

La construcción del primer tramo del Metropolitano de Santiago iniciada en 1970 y que se entregaría al servicio público a fines de 1973, consulta enlaces entre la red metropolitana y un sistema de servicio suburbano para atender principalmente los sectores Quilicura - Santiago - Paine, entregándose parte de los 20 automotores FIAT a este recorrido. El resto de ellos cubrirá el sector Hualqui - Talcahuano - Tomé.

Las características técnicas generales del equipo adquirido y que se encuentra en los procesos de diseño y fabricación, son los siguientes:

1.-Locomotoras eléctricas de patio y línea

Procedencia	: Italia.
Fabricante	: Grupo Aziende Italiane (GAI).
Cantidad	: Veinticuatro (24).
Tipo	: Servicio Patio y Línea.
Peso	: 72 t.
Disposición de ejes	: B - B.
Trocha	: 1.676 mm.
Denominación	: E - 17 (Nos. 1.701 al 1.724).
Cabinas de comando	: 2 (similar a la E - 24).
Motores de Tracción	: Cuatro (4).
Potencia por motor	: 435 HP.
Potencia total	: 1.740 HP.
Pantógrafos	: Dos (2).
Tensión de línea	: 3.000 Vcc.
Compresores	: Dos (2).
Tipo de compresor	: 2CB.
Operación múltiple	: Sí.
Equipo de Freno	: 26 - LE Westinghouse.
Fecha probable de puesta en servicio	: 1973.
Servicio a que serán destinadas	: Para patios y línea Alameda - Laja.

2.-Automotores para servicio local

Procedencia	: Japón.
Fabricante	: NISSHO - IWAI CO. LTDA.
Cantidad	: Ocho (8).
Tipo	: Servicio LOCAL.
Trocha	: 1.676 mm.
Denominación	: AEL31 al AEL38.
Cabinas de comando	: 2.
Coches por automotor	: 4.
Bogies por coche	: 2.
Motores de tracción por automotor	: 8.
Potencia total de régimen continuo a 2.700 V. c. c.	: 2.195 kw.
Total asientos	: 356.
Peso total vacío	: 236 toneladas.
Longitud total entre cabezales	: 102.800 mm.
Velocidad máxima	: 130 km/h.
Tensión de línea	: 3.000 V. c. c.
Sistema de frenos	: Frenaje reostático combinado con freno electro-neumático, WESTINGHOUSE RT-2 aplicado sobre discos.
Operación en múltiple	: Hasta 4 automotores del mismo tipo. Cada automotor de 4 coches puede ser separado (en talleres) en 2 automotores de dos coches, capaces de funcionar separadamente.

Fecha probable de ingreso al servicio : 1973.
 Servicio a que serán destinados : Servicio Local entre SANTIAGO - VALPARAISO; STGO. - TALCA; CONCEPCION - CHILLAN.

3.-Automotores para servicio de largo recorrido

Procedencia : Japón.
 Fabricante : NISSHO - IWAI CO. LTDA.
 Cantidad : Seis (6).
 Tipo : Servicio LARGO RECORRIDO (SALON Y PRIMERA CLASE).

Trocha : 1.676 mm.
 Denominación : AEZ41 al AEZ46.
 Cabinas de comando . . . : 2.
 Coches por automotor . . : 4.
 Bogies por coche : 2.
 Motores de tracción por automotor : 8.
 Potencia total de régimen continuo a 2.700 V. c. c. : 2.195 kw.
 Total asientos : 252.
 Peso total vacío : 258 toneladas.
 Longitud total entre cabezales : 102.800 mm.
 Velocidad máxima : 160 km/h.
 Tensión de línea : 3.000 V. c. c.
 Sistema de frenos : Frenaje reostático, combinado con freno electro-neumático, WESTINGHOUSE RT-2 aplicado sobre discos.

OPERACION EN MULTIPLE : Hasta 4 automotores del mismo tipo. Cada automotor de 4 coches puede ser separado (en talleres) en dos automotores de 2 coches, capaces de funcionar separadamente.

Fecha probable de ingreso al servicio : 1973.
 Servicio a que serán destinados : Servicio Rápido entre VALPARAISO - SANTIAGO CONCEPCION.

4.-Automotores para servicio suburbano

Procedencia	: Argentina.
Fabricante	: FIAT CONCORD S. A. I. C.
Cantidad	: 20.
Tipo	: Servicio Suburbano.
Trocha	: 1:676 mm.
Denominación	: AES1 al AES20.
Cabinas de comando	: 2.
Coches por automotor	: 2.
Bogies por coche	: 2.
Motores de tracción por automotor	: 4.
Potencia total de régimen continuo a 2.700 V.	: 696 kw.
Total asientos	: 166.
Peso total vacío	: 109,6 toneladas.
Longitud total entre cabezales	: 50.670 mm.
Velocidad máxima	: 122 km/h.
Tensión de línea	: 3.000 V. c. c.
Sistema de frenos	: Frenaje reostático combinado con freno electro-neumático, WESTINGHOUSE RT-2, aplicado sobre zapatas de fierro fundido.
Operación en múltiple	: Hasta 4 automotores del mismo tipo.
Fecha probable de ingreso al servicio	: 1973.
Servicio a que serán destinados	: Servicio Local entre Valparaíso y Servicio Suburbano en los sectores QUILICURA - SANTIAGO - PAINE y HUALQUI - TALCAHUANO - TOME.

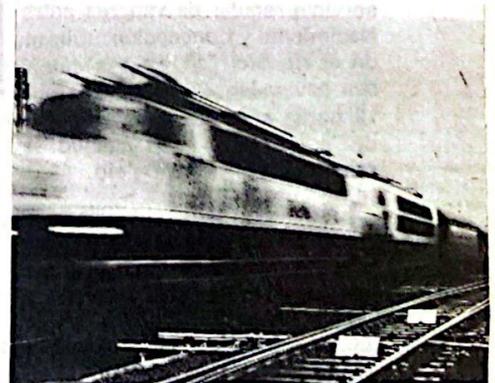
A 200 KM/H. POR LA HEIDE

Los ferrocarriles federales practican actualmente una especie de "entrenamiento de alto rendimiento" entre Vinhorst, en los alrededores de Hanóver, y Uelzen.

A 200 km/h. se desliza por la landa denominada Heide una locomotora y dos vagones experimentales. Con estas investigaciones se trata de averiguar si el tramo de pruebas puede ser

enlazado regularmente por trenes que rueden a tal velocidad.

A tramos regulares se han instalado aparatos altamente sensibles que registran las fuerzas entre rueda y vía, vía y desvío y los movimientos en el carro giratorio de los vagones y la aceleración en la caja de coche.



CENTENARIO DEL FERROCARRIL ENTRE TALCAHUANO Y CONCEPCION

En la fecha indicada se cumplirán 100 años desde que fuera entregado al servicio público el ferrocarril que, uniendo a Talcahuano con la ciudad de Concepción, llegaba hasta Malvoa con una extensión de 80 kms.

Con la construcción de este tramo se iniciaba la penetración del ferrocarril hacia la Araucanía, recién pacificada. Pudo haber sido el segundo ferrocarril construido en Chile, pero la revolución de 1851, encabezada por don Pedro Félix Vicuña en Concepción, frustró los planes de este último y del ingeniero francés Henri Eucher, quienes habían realizado y completado serios estudios para unir al puerto mencionado con la perla del Bío-Bío, cuando aún no se daba término al de Caldera a Copiapó.

En la época señalada, el transporte fluvial era el único medio que disponía Concepción para comunicarse con las regiones interiores cercanas. Se hacía un servicio regular de vapores entre Nacimiento y Concepción, utilizando el río Bío-Bío, en ese entonces navegable. El viaje demoraba 12 horas en el sentido favorable de la corriente y 36 cuando se remontaba el histórico río.

Se hicieron proyectos para unir Talcahuano y Concepción mediante un canal, de tal manera que los vapores fluviales llegaran a Talcahuano para dejar o tomar, en forma directa, pasajeros y carga. Al ingeniero Allan Campbell se le encomendó la misión de estudiar la practicabilidad de este canal, luego de haberse desempeñado en la construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó, o bien un camino de hie-

LA SEGURIDAD NO ES CASUALIDAD

Las normas y procedimientos que se adoptan para las operaciones, mantención y pruebas de los diferentes sistemas de frenos usados en los ferrocarriles, tienen un denominador común: **SEGURIDAD**.

SEGURIDAD para los pasajeros.
SEGURIDAD para el personal.
SEGURIDAD para la carga.
SEGURIDAD para el equipo.

Tales normas adquieren importancia fundamental tratándose de un ferrocarril de montaña, en donde las leyes físicas —a las cuales quedan sometidos los vehículos en movimiento— no permiten el más ligero descuido u omisión de aquellas.

El personal de locomotoras, de trenes, de vehículos sobre rieles o carretera, de talleres y mantención, etc., no deben omitir esfuerzo alguno en la observación permanente de cada uno de los detalles que les concierne en su labor.

Un grave accidente pudo originarse por una chaveta cortada, una tuerca suelta, un pasador perdido, una válvula pegada. Luego: ¿POR QUE SE CORTO LA CHAVETA?... ¿POR QUE ESTABA LA TUERCA SUELTA... ¿POR QUE SE PERDIO EL PASADOR?... ¿POR QUE SE PEGO LA VALVULA?...

LA SEGURIDAD NO ES CASUALIDAD, sino que dependerá del responsable sometimiento al conjunto de disposiciones que fijan la intervención de quienes operan los sistemas de frenos, y que de hecho involucra la imposibilidad de percances originados por fallas humanas.

MANILLERO

rrero —como se les llamaba— que en última instancia debía llegar a Chillán.

Triunfante la idea del camino de hierro, hubo disparidad para su trazado. Algunos sostenían que debía seguir el curso del Bío-Bío y otros que debía pasar por Florida, por su menor distancia. Como se impusiera la idea de hacerlo en forma paralela al Bío-Bío, el 10 de Junio de 1872 se inauguraba el ferrocarril hasta Malvoa, un pequeño caserío ubicado en la margen

Norte de aquel y puerto fluvial, convertido en terminal de la navegación. Por imperativos del progreso en las comunicaciones más tarde desapareció totalmente dicho transporte fluvial ante el avance del ferrocarril por las indómitas tierras araucanas.

El 15 de Abril de 1874 llegaron a Chillán los primeros trenes que provenientes desde Talcahuano, permitirían años más tarde, su enlace con el Ferrocarril del Sur que llegaba solamente hasta Curicó, desde Santiago.

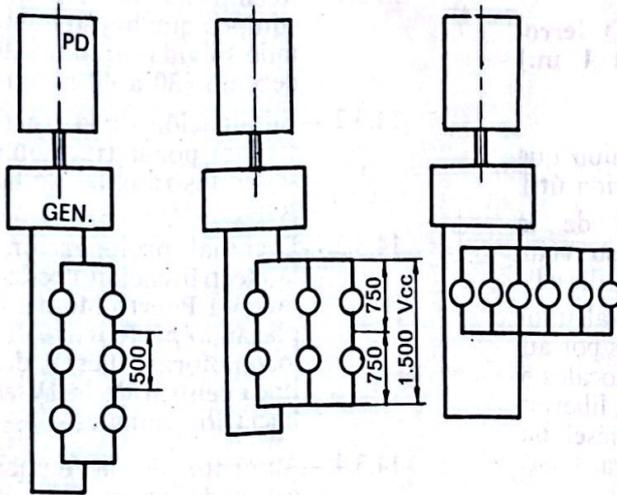
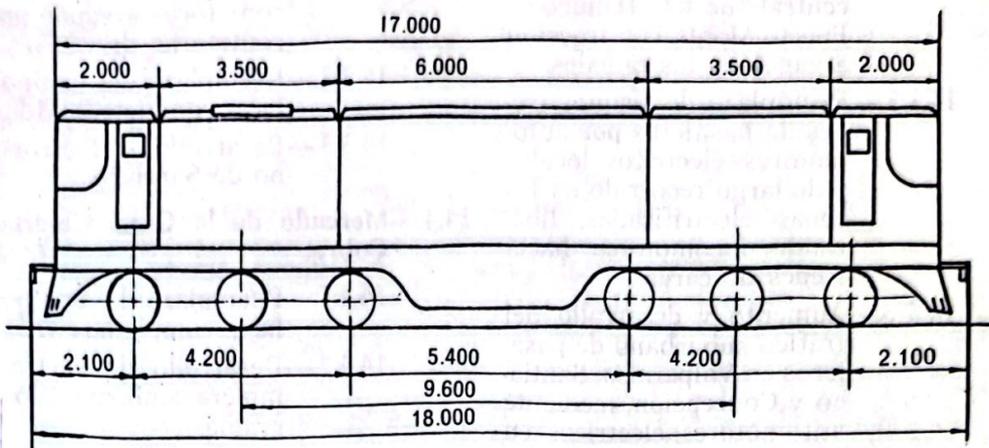
- 14.1.4.—Dieselización de la línea central desde Temuco a Puerto Montt, con tracción a vapor en los ramales.
- 14.1.5.—Reemplazo de algunos trenes de pasajeros por automotores eléctricos locales y de largo recorrido en las zonas electrificadas, liberando locomotoras hacia trenes de carga.
- 14.1.6.—Aumento y desarrollo del tráfico suburbano de pasajeros en Valparaíso, Santiago y Concepción, mediante automotores eléctricos en conexión con los servicios de Metropolitanos.
- 14.2.—**Mercado de la Red Norte y ferrocarriles anexados (trocha 1 m.) para el primer decenio**
- 14.2.1.—Reemplazo del equipo que haya completado vida útil.
- 14.2.2.—Eliminación total de la tracción a vapor y su reemplazo por tracción diésel.
- 14.2.3.—Substitución de algunos trenes de pasajeros por automotores diésel locales y de largo recorrido, liberando locomotoras diésel hacia trenes de carga.
- 14.3.—**Mercado de otros ferrocarriles no pertenecientes a Ferrocarriles del Estado para el primer decenio: Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, Puente Alto a El Volcán, Cap. de Algarrobo a Huasco, Emporch y Ferrocarril Metropolitano de Santiago.**
- 14.3.1.—Reemplazo de todas las locomotoras a vapor por locomotoras diésel.
- 14.3.2.—Reemplazo del equipo que haya completado vida útil.
- 14.3.3.—Desarrollo del Metropolitano de Santiago.
- 14.4.—**Mercado de la Gran Minería del Cobre.**
- 14.4.1.—Reemplazo del equipo que haya completado vida útil.
- 14.4.2.—Desarrollo de la tracción minera conforme a los programas.
- 14.5.—**Mercado del Segundo Decenio.**
- 14.5.1.—Reemplazo de todos los equipos que hayan completado su vida útil durante el decenio (30 a 40 años).
- 14.5.2.—Eliminación de la tracción a vapor por la tracción diésel en los ramales de la IV zona.
- 14.5.3.—Eventual prolongación de la electrificación desde Temuco a Puerto Montt, desplazando parte parte de las locomotoras diésel de la línea central de la IV zona hacia los ramales.
- 14.5.4.—Aumento de la demanda estimada en un 5% anual.
- 14.6.—**Mercado del tercer decenio.**
- 14.6.1.—Reemplazo del equipo que haya completado su vida útil durante el decenio.
- 14.6.2.—Aumento de la demanda a razón de 1% anual.

NOTA DE LA REDACCION

El citado informe incluye una serie de cuadros estadísticos y comparativos, que hemos estimado inoficioso publicar, salvo los que aparecen más adelante, concluyendo aquel con sugerencias para las bases generales de la Propuesta Pública Internacional, ya mencionada anteriormente.

Nos permitimos agregar que la información entregada corresponde a una síntesis del estudio original, adaptada a las exigencias técnicas de la impresión, siendo necesario en parte modificar su texto y arreglar las figuras en forma adecuada, de todo lo cual nos hacemos responsables, como asimismo de la numeración dada a cada uno de los temas tratados y de sus correspondientes títulos y subtítulos.

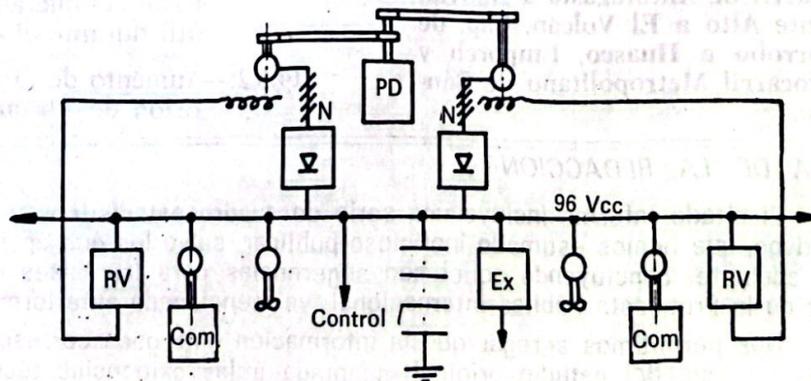
El Director de PAGINAS TECNICAS



1ra. Comb. — 2 grupos en paralelo, de 3 motores en serie c/u.

2da. Comb. — 3 grupos en paralelo, de 2 motores en serie c/u.

3ra. Comb. — 6 motores en paralelo.



LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA C-C, DE 102 T.

**INVERSIONES MAS IMPORTANTES EN EQUIPO DE TRACCION EFECTUADAS
POR FERROCARRILES DEL ESTADO DURANTE LOS ULTIMOS 15 AÑOS**

C.1.—EQUIPO DE TRACCION ELECTRICA

Equipo de Tracción Eléctrica 3.000 Vcc.	Valor del Equipo Básico	Repuestos y otros gastos para 10 años	Valor unitario	% de repuestos para 10 años
34 locomotoras eléctricas de 2.720 kw., tipo C-C	18,35	1,98	0,54	10,8
22 locomotoras eléctricas de 1.810 kw., tipo B-B	8,80	0,95	0,40	10,8
20 coches de automotor eléctrico local, 130 km/h. y 1.700 asientos de pri- mera clase.	3,60	0,39	0,18	10,8
12 coches de automotor eléctrico, 130 km/h. con 600 asientos salones.	3,60	0,39	0,30	10,8
24 locomotoras eléctricas de patio y línea, 1.320 kw., tipo B-B	6,00	1,30	0,25	21,7
40 coches de automotor eléctrico sub-urbano 130 km/h., con 3.640 asientos de 2ª clase	7,94	2,32	0,20	29,2
32 coches de automotor eléctrico local, 160 km/h. con 2.848 asientos de 1ª clase	5,97	1,95	0,19	32,6
24 coches de automotor eléctrico de largo reco- rrido, 160 km/h., con 912 asientos de 1ª clase y 600 asientos de 2ª clase	7,32	2,44	0,30	30,0
Total en millones de U.S.\$ C. F. expresadas en moneda de 1971	61,58	11,72	—	19%

C.2.—EQUIPO DE TRACCION DIESEL Y DIESEL ELECTRICA

Equipo de Tracción	Valor del Equipo Básico	Repuestos y otros gastos para 10 años	Valor Unitario	% de repuestos para 10 años
15 locomotoras de patio y línea tipo 6.000	3,38	2,06	0,23	60
11 locomotoras de línea chicas tipo 9.000	2,84	1,70	0,26	60
5 locomotoras de línea mediana tipo 16.000	2,32	1,39	0,46	60
4 locomotoras de línea chicas tipo 12.000	1,42	0,71	0,36	50
19 locomotoras de línea chicas tipo 12.000	5,95	2,98	0,31	50
10 locomotoras de línea mediana tipo 18.000	3,72	1,85	0,37	50
49 locomotoras de patio y línea tipo 7.000	10,60	5,30	0,22	50
19 locomotoras de línea medianas tipo 13.000	6,34	3,17	0,33	50
16 locomotoras de patio y línea tipo 5.000	3,22	1,61	0,20	50
8 locomotoras de línea medianas tipo 13.000	2,18	1,31	0,27	60
6 buses-carriles compuestos por un coche motriz y un coche remolcado (xx)	0,88	0,44	0,15	50
5 buses-carriles compuestos por un coche motriz y un coche remolcado (xx)	0,72	0,40	0,14	55
Total en millones de U.S.\$ C. F. expresadas en moneda de 1971	43,57	22,93	—	50

Nota: (xx) = Equipo de Tracción diésel-mecánica (sin motores eléctricos de tracción).

15.—LOS PRIMEROS PROTOTIPOS DE LOCOMOTORAS Y AUTOMOTORES

Las características técnicas de los primeros prototipos corresponden a los siguientes principios, que deberán ser considerados por los proponentes:

- Satisfacer progresivamente el mercado decenal previsto iniciando la fabricación con los equipos más necesarios para los planes inmediatos.
- Escoger modelos que, junto con ser los más adecuados a las necesidades inmediatas, sean lo suficientemente modernos y completos como para sentar desde un principio las bases para construir cualquier equipo más complejo que se requiera en el futuro.
- Buscar el máximo de normalización entre equipos, compatible con el equipo existente y al mismo tiempo sean compatibles con la reducida capacidad de diversificación que tendrá en un principio la industria.
- En esta Industria también se montarán completas las locomotoras Diésel-Eléctricas. El proponente debe considerar para la Industria Eléctrica que sea capaz de construir el Generador Principal de la locomotora diésel.

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES DE LOS PRIMEROS PROTOTIPOS

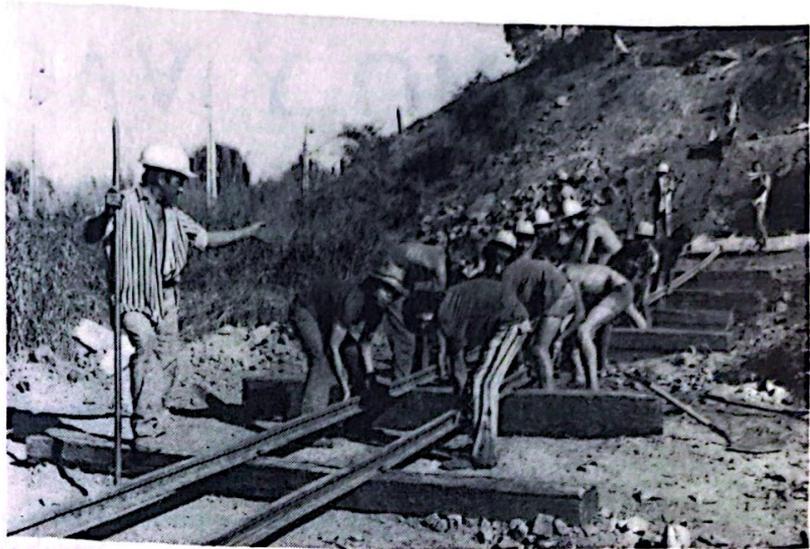
Características Técnicas Generales	Primeras 2 series de locomotoras		Segundas 2 series de locomotoras	
	Eléctricas	Diésel-eléct.	Eléctricas	Diésel-eléct.
Trocha	1.676 mm.	1.676 mm.	1.676 mm.	1.676 mm.
U s o	Carga mediana	Patio y línea chica	Línea pasajero chica	Carga y Pasaj. media
Disposición de ejes	C-C	B-B	B-B	C-C
Peso máximo por eje	18 t.	18 t.	18 t.	18 t.
Peso total y adherente	108 t.	72 t.	72 t.	108 t.
Esfuerzo de tracción por arranque	27.000 kgs.	18.000 kgs.	18.000 kgs.	27.000 kgs.
Velocidad máxima	90 km/h.	90 km/h.	130 km/h.	130 km/h.
Potencia total útil motores de tracción al eje en régimen continuo	1.350 kw.	450 kw.	900 kw.	1.350 kw.
Voltaje nominal motor tracción	3.000/2 V cc.	1.500/2 V cc.	3.000/2 V cc.	1.500 V cc.
Voltaje nominal al control	96 V cc.	96 V cc.	96 V cc.	96 V cc.
Tambor de aceleración	Manual	Manual	Manual	Manual
Sistema de frenos	Neumático y regeneración	Neumático	Neumático y regeneración	Neumático
Acoplamiento en múltiple	Si	Si	Si	Si

Características técnicas generales	Primeras dos series de coches automotores eléctricos	
	Coche motriz	Coche remolcado
Trocha	1.676 m.	1.676 m.
Uso	Sub-urbano	Sub-urbano
Disposición de bogies y tracción	B - B	2 - 2
Aceleración máxima al arranque	1,1 m/s ²	1,1 m/s ²
Velocidad máxima	90 km/h.	90 km/h.
Peso máximo por eje	18 t.	18 t.
Longitud de coches	25 m.	25 m.
Asientos de pasajeros por coche	88	96
Baños por coche	1	1
Cabinas de conducción por coche	1	1
Voltaje nominal motores de tracción	3.000/2 V cc.	—.—
Voltaje nominal de control	96 V cc	96 V cc
Tambor de aceleración	Automático	—.—
Potencia útil de cada motor de tracción al régimen continuo (+)	195 kw.	—.—
Corriente nominal motores de tracción al régimen continuo auto-ventilado	133 amp.	—.—
Características de marcha motores de tracción	4S - 2S 2P	—.—
Sistemas de frenos	Electro- neumático y reostático	—.—
Acoplamiento en múltiple	Si	—.—
Potencia absorbida total de tracción al régimen continuo (++)	800 kw.	—.—
Potencia del alternador auxiliar para alimentar los compresores, control, calefacción e iluminación	45 kw.	—.—
Potencia de utilización total absorbida por el automotor al régimen continuo	845 kw.	—.—

Nota: (+) = Considera el mismo tipo de motor de tracción especificado para las locomotoras (en 3.000 Vcc) pero con un ventilador centrífugo agregado y potencia reducida por efecto de la refrigeración autónoma (15% de diferencia).

(++) = Considera 97,5% rendimiento para los motores de tracción.

TRABAJOS VOLUNTARIOS EN ANGOSTURA



Los trabajos voluntarios son actividades que se practican sólo desde que asumió el actual Gobierno, para promover mejoramientos en beneficio de la comunidad sin que el factor presupuesto sea necesario para lograrlos.

Queremos destacar en esta oportunidad la labor que realiza en Angostura un equipo de trabajadores, los fines de semana, para rectificar el trazado de la vía férrea en dicho punto, contando con la herramienta más útil: el espíritu creador para hacer algo y la voluntad suficiente para salir adelante.

Hasta ese campamento han llegado ejecutivos de la Empresa, dirigentes del gremio, profesionales y técnicos para sumarse a los esfuerzos de quienes le están poniendo el hombro a tan encomiable labor. Participan en forma regular grandes grupos de compañeros de Vías y Obras, maestranzas de San Bernardo y San Eugenio, empleados administrativos de los diferentes Departamentos, funcionarios de Trans-

Una labor titánica están desplegando ferroviarios y jóvenes voluntarios para modificar el trazado de la línea férrea entre los kilómetros 54 y 56 de la Red Sur, sector denominado Angostura. Las curvas existentes se pretenden reemplazar por una variante compuesta de una sola curva con un radio de 1.000 metros y sus correspondientes enlaces clotoidales, lo que permitirá el paso de los trenes a grandes velocidades, cercanas a los 130 k/h.

La obra se ha dividido en varias faenas, siendo la primera en construir un terraplén y efectuar un corte de cerro, lo que significa remoción de 5.000 metros cúbicos de tierra. La faena será mecanizada con un Payloader y será necesario el uso de explosivos para remover las rocas que afloran en el frente de ataque del corte. Magnífico ejemplo de nuestra juventud y trabajadores. Felicidades para ellos.

porte y de Tracción y de otras reparticiones, todos, cual más cual menos, han aportado lo suyo, sin que les disminuya un ápice el entusiasmo por realizar los fines propuestos y ojalá que labores similares de una u otra naturaleza se repitan a lo largo y ancho de nuestra Empresa.

Tan reconfortante ejemplo ha tenido seguidores entre un grupo de wattinos de la Segunda Zona, frente al recinto de guardarrope de la Casa de Máquinas de San Eugenio, quienes en trabajo voluntario han pavimentado toda la parte correspondiente al frontis del edificio, con su respectiva

vereda, además de un parrón ornamental.

Destacada participación le ha correspondido al c. Raúl Neira en la ejecución de estos trabajos, mediante su iniciativa y espíritu creador, contagiando a un buen equipo que lo secundó eficazmente hasta dar término en la forma prevista. Luego, como buenos wattinos, esto dio motivo para una gran fiesta de inauguración, oportunidad que fue aprovechada para despedir a los compañeros que se acogían a jubilación. Bonito trabajo. Bonita fiesta. Bonito gesto. Gratos recuerdos para todos...

TURISMO Y VACACIONES PARA LOS FERROVIARIOS

Las vacaciones, el recreamiento y el descanso es también un derecho de cada ciudadano de nuestro Chile.

Conciente de esto, la Empresa de los Ferrocarriles y Ferrotur S. A., han suscrito un convenio que permitirá al trabajador ferroviario y sus familiares descansar y conocer Chile en cómodas cuotas mensuales, cumpliendo así los planes del Supremo Gobierno sobre esta materia, pues Ferrotur S. A. es una sociedad mixta en la que Ferrocarriles posee el 51% del total de sus acciones y que ahora, a contar del 1º de marzo, ha pasado a integrar el Area Social.

Conocidos los alcances y proyecciones de este convenio, la organización le ha dado su visto bueno. El texto del Convenio es el siguiente:

En Santiago, a 8 de febrero de 1972, entre la Empresa de los FF. CC. del E. y "FERROTUR S. A." se celebra el siguiente convenio:

PRIMERO: La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, a través de su Servicio de Desarrollo Social, le está dando una especial importancia a la promoción del turismo social, creando programas que tienden a incorporar a los trabajadores ferroviarios a la política popular del Gobierno sobre esta materia y que es impulsada mancomunadamente por la Dirección de Turismo, la Consejería de Desarrollo Social y la Central Unica de Trabajadores.

Por su parte, la sociedad filial de Ferrocarriles del Estado denominada "FERROTUR S. A." acepta integrarse activamente a dicha política, contribuyendo al financiamiento de los respectivos progra-

mas y dando cumplimiento así a uno de sus fines sociales, que tiene por objeto promover el turismo entre los trabajadores del sector público y privado.

SEGUNDO: En cumplimiento del presente Convenio corresponderá al Servicio de Desarrollo Social de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

2.1. Crear y organizar programas de promoción de turismo social entre el personal ferroviario y sus familiares, como ser, tours de familia a Puerto Montt; caravanas a otros puntos del país; giras de estudios; viajes de lunas de miel; concurrencia a convenciones, congresos, eventos deportivos, etc.

2.2. Comunicar con la debida anticipación a FERROTUR S. A., la organización, costo y fecha de iniciación de cada programa para que dicha Sociedad proceda oportunamente a su financiamiento.

2.3. Obtener de los usuarios ferroviarios la autorización necesaria para que a través de la respectiva organización gremial, la Empresa de los Ferrocarriles les descuenta por planillas, de sus remuneraciones, en diez o menos mensualidades iguales, los valores que les haya proporcionado FERROTUR S. A. más los gastos de operación, para disfrutar de los beneficios del plan a que se han acogido (1,5 por ciento mensual de interés bancario y 5 por ciento por gastos planilleros y de oficina). Para cada Plan, FERROTUR presentará una escala reguladora del crédito.

Como los referidos descuentos deberán efectuarse por intermedio de la entidad gremial a que pertenece el trabajador, será requisito esencial para disfrutar de los beneficios que se establecen en el presente Convenio, que cada usuario cuente con la autorización previa del Presidente Nacional de la respectiva organización sindical. Esta autorización obligará a efectuar los descuentos, pero no avallará al usuario.

2.4. Extender las autorizaciones de entrega de los beneficios, previa comprobación de la solvencia de los solicitantes, con la intervención de los Comités Locales de Desarrollo Social, en los que tendrán participación los dirigentes locales del gremio ferroviario.

2.5. Intervenir a petición de FERROTUR S. A., ante la Empresa de los Ferrocarriles o las correspondientes organizaciones gremiales ferroviarias para solucionar cualquiera dificultad que se pueda presentar en los descuentos a FERROTUR S. A.

TERCERO: En cumplimiento del presente Convenio, corresponderá a FERROTUR S. A.

3.1. Contribuir al financiamiento de los planes turísticos programados y orga-

nizados por el Servicio de Desarrollo Social de FF. CC. del E.

3.2. Disponer de los fondos necesarios para el oportuno financiamiento de dichos planes.

3.3. Entregar cheques viajeros al Servicio de Desarrollo Social, con anterioridad a cada caravana, por el valor total de las sumas ordenadas, con exclusión de los gastos de operación y que corresponden al pago de los beneficios programados por el citado Servicio.

3.4. Elaborar las escalas reguladoras que incluyan los costos de programa, el 1,5% de interés bancario mensual, y el valor fijo por gastos de oficina.

3.5. Proporcionar asistencia técnica turística permanente al Servicio de Desarrollo Social, para la ampliación o perfeccionamiento de sus actuales planes, sin que ello implique intervención alguna de FERROTUR S. A., en la programación y organización de las giras que realice el mencionado Servicio, las que serán de la exclusiva responsabilidad de este último.

3.6. Exigir de las diferentes organizaciones ferroviarias con Personalidad Jurídica, un convenio escrito que los comprometa a solicitar a la Empresa de los FF. CC. del E., a través de sus cuotas sindicales, los descuentos por planillas autorizados por sus respectivos asociados. Las autorizaciones obtenidas de los usuarios serán en triplicado, quedando una en poder de la Organización Gremial, otra en el de FERROTUR, y la tercera, en la Empresa de los FF. CC. del Estado.

Las organizaciones se pondrán de acuerdo con FERROTUR para la entrega inmediata de los aportes descontados.

CUARTO: Quedarán sujetos a las disposiciones del presente Convenio, exclusivamente los programas de turismo social patrocinados y organizados por el Servi-

cio de Desarrollo Social de FF. CC. del Estado, sin perjuicio de que los trabajadores ferroviarios, personalmente o a través de sus organizaciones gremiales, se acojan a otros planes que ofrezca FERROTUR S. A. y en tal caso, se registrarán dichos planes por las condiciones pactadas en los contratos o convenios celebrados directamente con dicha Sociedad.

QUINTO: El presente contrato tendrá

una duración indefinida sin perjuicio de lo cual cada una de las partes podrá desahuciarlo, previo aviso a la otra, con 30 días de anticipación a lo menos, por carta certificada, subsistiendo, no obstante, la responsabilidad que toma a su cargo la Institución en este Convenio, hasta la total cancelación de las sumas adeudadas por órdenes extendidas durante la vigencia del mismo.

Para constancia firman y aceptan

DARIO PAREDES HERMANN
Gerente FERROTUR

ALFREDO ROJAS CASTAÑEDA
*Ingeniero Director Suplente
FF. CC. del E.*

ANEXO "B" CONVENIO FERROTUR "EMPRESA"

1.— Mediante el presente documento la "Federación Santiago Watt", se compromete expresamente a arbitrar los medios para que las cuotas correspondientes a créditos otorgados por FERROTUR, a través del Servicio de Desarrollo Social de los Ferrocarriles, a los asociados de ese organismo gremial, sean descontados por planillas.

2.— Para los efectos anteriores, cada

interesado firmará a la "Federación Santiago Watt" cuando proceda, la autorización para que el Departamento de Finanzas y Control de Presupuesto de los Ferrocarriles efectúe el descuento como cuota gremial.

3.— Este mismo procedimiento registrará cuando el usuario contrate servicios turísticos directamente a FERROTUR S. A.

Santiago, febrero 17 de 1972

JUAN MORA S.
Secretario

MANUEL VIELMA I.
Presidente



DOMINGO FLORES V.
Tesorero D. G.



JUAN MORA SEGUEL
Secretario General



MANUEL VIELMA I.
Presidente D. G.

REUNION ZONAL EN CONCEPCION

Los días 10 y 11 de abril se reunieron en Concepción las directivas de las Seccionales y Comités de la Tercera y Cuarta Zona, primera reunión de los dirigentes que fueron elegidos en las últimas elecciones realizada entre febrero y marzo del presente año.

Esta reunión contó con la presencia del Presidente Nacional compañero Manuel Vielma I., del Secretario General Juan Mora S. y del Tesorero del Directorio General compañero Domingo Flores V., y participaron los compañeros Narciso Salamanca y Saúl Elizalde por Concepción, Sixto Bastías y Eusebio Suárez por San Rosendo, José Villagra y Luis Valdivenito por Chillán, José H. Reyes por Victoria y Héctor Rampoldi de Lebú, por la 3ª Zona. La 4ta. se hizo representar por Franklin Crothers y Reinaldo Baeza Sandoval por Temuco, Rómulo Carrillo de Valdivia y Fernando Durán por Osorno; Silvio Pizzhigello por los Inspectores y Marmaduque Cluot por la Comisión Nacional de Adiestramiento.

El temario de la reunión era corto pero importante: 1º) Cuenta Directiva Nacional, 2º) Personal con 30 años, 3º) Escalafón y 4º) Temas Varios.

Al iniciar la reunión el compañero Salamanca, Presidente de la Sección Concepción, rindió un cálido homenaje en memoria del c. Vicente Navarrete, muerto recientemente en la Estación de Quilacoya en un accidente del Servicio.

La cuenta entregada por el compañero Vielma, Presidente Nacional, que abarcó el período de diciembre a la fecha, fue ampliamente debatida por todos los asistentes, la complementó Juan Mora S. y finalmente fue aprobada por unanimidad.

El tema, Personal Cumplido, por su implicancia en el escalafón y su relación entre los federados, fue el que acaparó el mayor número de intervenciones, debiendo la Directiva Nacional contestar todas las consultas que los dirigentes de los Comités hicieron sobre jubilación, grados flotantes, cesantías y beneficios de la Ley Perseguidora.

Sobre este tema la reunión zonal acordó:

1.— Todos los Inspectores, con más de 30 años de servicio efectivos, deben acogerse a los beneficios de la Jubilación en el plazo dado por la Jefatura.

2.— Los Maquinistas de Primera deben presentar sus papeles a la directiva Seccional, en los plazos acordados, los que serán remitidos a la Directiva Nacional. Se faculta a ésta para

agotar todas las gestiones con el fin de que estos compañeros jubilen con Perseguidora. Si todas las gestiones fracasan, se les esperará hasta que cumplan el año en el grado 5to. dándose como plazo máximo el 20 de diciembre próximo.

Sobre el Escalafón, se acordó reclamar por la mala confección de éste y solicitar que una comisión de la Federación participe en la confección del Escalafón definitivo.

En lo referente al Adiestramiento, la reunión zonal acordó designar a los compañeros Marmaduque Cluot M. y Rómulo Carrillo Q. como sus representantes en la Comisión Regional de Adiestramiento, hasta fines del presente año. Solicitar se programen cursos eléctricos y diésel en el presente año, unos por orden de escalafón y otros para los personales de los depósitos que usen tracción eléctrica o diésel.

La tradicional entrevista con el Jefe de Sección se realizó como culminación de la reunión zonal. El Sr. Emilio Marín, subrogante dio respuestas positivas a los planteamientos de los comités y se fijaron plazos para dar respuestas a otros asuntos, estando la Jefatura de acuerdo con las resoluciones de la reunión, sobre el personal cumplido, la confección del escalafón y los cursos eléctricos y diésel.

Se le reiteró al Sr. Marín la preocupación de la Federación por el estado del material rodante, por la mala conservación de todo tipo de locomotoras, por la escasez de respuestos, incluso palas fogoneras o mangos para las mismas, la falta de carpas para las máquinas a vapor, además de las deficiencias que día a día se ven en la movilización, problema este que incide directamente en las jornadas del personal de máquinas, al mismo tiempo que reclamamos por la escasa preocupación de la jefatura por la seguridad de su personal al no entregar elementos de protección y no tomar medidas para evitar los accidentes en la línea. Ejemplos: aros en mal estado, estaciones totalmente oscuras, disposiciones de toma de aro en malas condiciones, muy bajos o muy altos con relación a la locomotora, o muy distantes o muy cerca, etc.

Sobre el particular el Sr. Marín, solicitó se le haga llegar relación sobre las estaciones que adolezcan de las fallas denunciadas, comprometiéndose a tomar las medidas para su reparación.

La reunión zonal terminó con esta entrevista, la que fue calificada por los asistentes como realmente efectiva y es de esperar que lo que quedó pendiente, tenga una solución a breve plazo.

CONSULTIVO NACIONAL DE LA FIFCH

El 22 de abril se realizó en Santiago, en el Teatro Alcázar de la Plaza Brasil, el Consultivo Nacional convocado por la Federación Industrial Ferroviaria y que contó con la presencia de delegados representantes de todos los organismos de base a través de todo el país. Se trataron principalmente los siguientes temas:

REGLAMENTO DE LA PARTICIPACION

Fue ampliamente debatido, pero sólo se le hicieron pequeñas innovaciones a su texto primitivo. Por lo tanto podemos decir que *LA PARTICIPACION VA EN FERROCARRILES*. Estarán presentes los trabajadores en la Dirección de la Empresa para aportar su valiosa experiencia al mejoramiento de nuestro sistema de transportes, para superar viejas fallas y vicios. Será una magnífica oportunidad para demostrar que somos capaces de co-administrar esta Empresa y sacarla del estado precario en que se encuentra desde el punto de vista económico.

Después del Consejo de Administración, que deberá ser elegido en el mes de mayo próximo, viene la constitución de los Comités de Producción para, de ahí en adelante, ponerle el hombro firme, con mayor decisión de como lo hemos estado haciendo hasta ahora.

ORGANIZACION UNICA FERROVIARIA

El Consultivo acordó: Que cada Organización y en estas condiciones participar en la Asamblea Constituyente que se realizará en el mes de octubre del presente año.

Los Dirigentes Nacionales de cada organización se integrarán al Secretario de la FIFCH y entre ellos nombrarán una Comisión que estudiará definitivamente los Estatutos de la Organización Unica.

Sesenta días antes de la Constituyente deberán darse a conocer a las bases para su aprobación y, además, el proce-

dimiento para integrarse a esta nueva Organización.

En la Asamblea Constituyente se procederá a la aprobación de los Estatutos y al nombramiento de la Comisión de Elecciones, previa aprobación del Reglamento respectivo que regulará la realización de los actos eleccionarios.

LEY PERSEGUIDORA

Se analizó ampliamente este beneficio, que favorece al personal ferroviario acogido a retiro si cumple determinados requisitos. Se planteó la necesidad de aumentar el aporte que hace el personal para financiar la extensión del beneficio de la Ley Perseguidora a todo el personal ferroviario, sin limitaciones.

ESTUDIO DE LA BIPARTITA

Se estableció en este Consultivo Nacional que el estudio realizado por la Comisión Bipartita tiene en la actualidad plena vigencia. Se determinará, en conjunto con la Dirección de la Empresa, la forma de seguir aplicando las disposiciones señaladas en dicho estudio. Al mismo tiempo se insistió en que cualquier arreglo del personal había sido basado en dicho estudio y que en el futuro se continuará aplicando igual, dando siempre la prioridad a los sectores más postergados del gremio.

TEMAS VARIOS

Se explicaron diversas materias de interés general, como el Convenio suscrito por la Empresa y el Servicio Nacional de Salud, firmado el 21 de abril y cuyo texto completo publicamos en esta misma edición.

Igualmente se discutió lo referente al Viático Unico, que se desfinanció por las excepciones hechas en el Senado, para finalizar con diversas materias relativas a organización interna del gremio en general.

NUEVAS DIRECTIVAS PARA 1972 - 1973

SECCIONAL CONCEPCION

Presidente	Narciso Salamanca J.
Vicepresidente	Emilio Carrasco M.
Secretario	Saúl Elizalde G.
Prosecretario	Sergio Albornoz
Tesorero	Humberto Rodríguez C
Protesorero	Virginio del Pino A.
Directores	Luis Altamirano Z. Raúl Bizama Eloy Hermsilla O. Eduardo Robles Pablo Torres Pedro Hernández M. Juan Mora Seguel
Delegado Directo	

COMITE DE SAN ROSENDO

Presidente	Sixto Bastías C.
Vicepresidente	Paulino Chávez P.
Sec. correspondencia	Luis Araneda R.
Sec. de Actas	Eusebio Suárez O.
Tesorero	Luis Carvallo F.
Protesorero	Rigoberto Fuica R.
1er. Director	Juan Acuña C.
Directores:	Luis R. Mardones Manuel Alvear A. Armando Merino S. Luis Veloso Z. Andrés Garrido J. Domingo Flores V.
Delegado Directo	

SECCIONAL TEMUCO

Presidente	Franklin Crothers G.
Vicepresidente	Víctor Carrasco R.
Secretario	Luis Isla C.
Prosecretario	Jorge Taylor P.
Tesorero	César Martínez V. R.
Protesorero	Luis Ríos S.
1er. Director	Héctor Maldonado
2do. "	Rafael Aedo R.
3er. "	Sebastián Soto M.
4to. "	Raúl Bravo C.
5to. "	Víctor Espinoza M.
6to. "	Héctor Toledo A.
Delegados Directos	Renato Plaza P. Nivaldo Garrido P.

COMITE DE YUNGAY

Presidente	Nelson Iturrieta
Vicepresidente	Víctor Gamboa
Secretario	Osvaldo Ordenes
Tesorero	José Rodríguez
Directores	Sergio Páez Sergio Cardemil Francisco Franco
Delegado Directo	Manuel Vielma I.

COMITE DE VALLENAR

Presidente:	Moisés Núñez Rojas
Vicepresidente:	Daniel Araya Díaz
Secretario:	Eladio Madariaga N.
Prosecretario:	Carlos Cortés Trigo
Tesorero:	Miguel S. González M.
Protesorero:	Omar Araya Carrizo
Primer Director:	Oscar Torre Huerta
Segundo Director:	Eduardo González Q.
Tercer Director:	Máximo Miranda G.
Jefe Desarrollo Social:	Mario Montoya
Subjefe D. Social:	Luis Rubilar Castillo
Corresponsal Prensa:	Ernesto Chirino Flores
Delegado Directo:	Carlos Latín Cruz

COMITE DE OSORNO

Presidente	Mario Durán S.
Vicepresidente	Emilio Sepúlveda
Secretario de C.	Bernardo Salgado A.
Secretario de Actas	Láfiro Hott C.
Tesorero	Víctor García R.
Protesorero	Miguel Zapata
1er. Director	Efraín Subiabre L.
Directores	Efraín Vielma Juan Escobar
Delegado Directo	Ulises Vargas T.

COMITE DE VICTORIA

Presidente	José H. Reyes
Vicepresidente	Carlos Campos
Secretario	Orlando Ponce
Prosecretario	Nelson Gutiérrez T.
Tesorero	Roberto Róbinson I.
Protesorero	Tránsito Hernández I.
1er. Director	Oscar Araneda F.
2do. Director	Waldo Wursling P.
3er. Director	Ramón Pezo R.
Delegado Directo	Hugo Vásquez P.

COMITE DE COPIAPO

Presidente	Herman Jiménez R.
Vicepresidente	Enrique Avila G.
Secretario	Pedro H. Varas
Prosecretario	Francisco González C.
Tesorero	Gustavo Valdivia R.
Protesorero	Víctor Salinas C.
1er. Director	Héctor Espejo L.
2do. Director	Celso Alvarez A.
3er. Director	Arnoldo Escobar R.
Delegado Directo	Amado Sierra M.

ARICA

SEDE PROPIA PARA EL COMITE

Una sentida aspiración de los compañeros del Comité de Arica, tendiente a poseer una Sede Social propia, ha quedado materializada con la firma, por el c. Presidente de la República, Dr. Salvador Allende y del Ministro de Obras Públicas y Transportes c. Pascual Barraza del Decreto Supremo N° 43 de la Subsecretaría de Transportes, fechado el 4 de Febrero, mediante el cual se autoriza a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para vender al Comité de Arica de la Federación Santiago Watt, la propiedad ubicada en calle Arturo Gallo N° 850.

En su parte principal, el citado Decreto establece lo siguiente:

1° — Autorízase al Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para vender en forma directa, al Comité de Arica de la Federación Santiago Watt, un inmueble ubicado en la calle Arturo Gallo N° 850 del puerto de Arica, con las siguientes características, según el plano que se acompaña:

SUPERFICIE: 404,52 metros cuadrados, con un edificio de 127,72 metros cuadrados.

DESLINDES: Al Norte y Sur en 37,63 metros con terrenos del Ferrocarril de Arica a La Paz; al Oriente en 10,75 metros con propiedad de la misma Empresa; y al Poniente con calle Arturo Gallo del puerto de Arica.

2° — El precio de venta del inmueble individualizado es de: E° 19.043 (DIEZ Y NUEVE MIL CUARENTA Y TRES ESCUDOS) pagados al contado.

3° — Déjase sin efecto el Decreto N° 416 del 5 de Noviembre de 1971 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Subsecretaría de Transportes, sin tramitar.

ANOTESE, TOMESE RAZON, COMUNIQUESE Y REGISTRESE EN EL MINISTERIO DE TIERRAS Y COLONIZACION.

Fdo. SALVADOR ALLENDE G.

PASCUAL BARRAZA B.

NUEVA DIRECTIVA

Con fecha 9 de abril, el personal de locomotoras del ferrocarril de Arica a La Paz, hizo un alto en la jornada, para elegir sus dirigentes que regirán los destinos de la Federación "Santiago Watt", por un período de dos años de duración. En esta elección debo hacer destacar el entusiasmo, que reinó, hasta el último momento en los socios de la federación, para ver quienes iban a ser los mandamases de nuestro gremio y fue así que salió ganadora, por mayoría abrumadora la lista número dos, compuesta por elementos que en su mayoría son gente joven y que su única ambición es servir con voluntad y entusiasmo a su gremio, aunque no están solos, ya que también hay gente con experiencia y de reconocida trayectoria gremial y es así como doy a conocer los nombres y puestos de la nueva directiva de la Federación "Santiago Watt", comité de Arica.

Presidente	Manuel Cortez Vildoso
Vicepresidente	Manuel Cortés Gárate
Secretario	Alfredo Fernández Ch
Prosecretario	Germán Arias A.
Tesorero	Genaro Caro M.
Protesorero	Rodolfo García G.
Primer Director	Víctor Valderrama F.
Segundo Director	Eddie Pizarro
Tercer Director	Eugenio Canqui V.
Delegado Directo	Emilio Llanos Ll.
Corresponsal Revista	Fernando Pinto Sana

Una vez finalizado los escrutinios, se dio por terminada la reunión con gran cóctel en donde reinó esa gran camaradería que existe en nuestro gremio, en donde se demostró una vez más que no hubieron vencedores ni vencidos.

FERNANDO PINTO *Corresponsal*

COMPAÑERO:

4 Puntos que debe conocer para organizar sus vacaciones

¿QUE ES FERROTUR?

- 1.** Es una Sociedad Anónima, filial de la Empresa de los FF. CC. del Estado y fundada en Julio de 1971.

¿CUALES SON SUS FINALIDADES?

- 2.** Favorecer a todos los obreros, empleados y profesionales, con sus respectivas familias, de manera que conozcan cualquier región de Chile asegurándoles transporte, alimentación y estadía, sean en forma individual, grupos afines o integrando caravanas. Atención preferencial a organismos gremiales, sindicatos, instituciones deportivas, colegios, entidades culturales, centros vecinales, etc., mediante convenios con vigencia temporal o permanente.

¿QUE SERVICIOS PUEDE PROPORCIONAR FERROTUR?

- 3.** Caravanas, Fines de semana, Vacaciones, Giras de estudio, Congresos, Convenciones, Eventos deportivos, Lunas de miel, City-tours, Reservas hoteleras (desde hoteles de lujo hasta una pensión familiar), Reservas de pasajes (aéreos, ferroviarios, marítimos, terrestres).

¿QUE MODALIDADES DE PAGO SE CONTEMPLAN?

- 4.** Al Contado, Crédito Medio o Crédito Máximo. El plazo a concederse varía desde 3 a 10 meses, según sean los planes elegidos. Un experto equipo de Programadores se encarga de proponerle diversas alternativas para su descanso en cordillera, termas, campo o playas, ajustadas a su presupuesto real. Un Plan de Ahorro Previo le permitirá la congelación de los valores fijados, mediante el pago de cuotas anticipadas.

**TODO EL AÑO
POR TODO CHILE
PARA TODO PRESUPUESTO**



(Filial de la Empresa de los FF. CC. del E.)

OFICINAS: Alameda 853, 2º piso, altos de la Oficina de Informaciones de los FF. CC. del Estado (Galería Hotel Emperador).

Fonos 391375 - 394264

destacado...
seguro de sí mismo...
viste en RUDDOFF !



todos los modelos,
todas las tallas,
una sola calidad...
LA MEJOR

CONFECCIONES

Ruddoff^{SA.}

FABRICA Y TIENDA

COQUIMBO · VALPARAISO · SANTIAGO Y CONCEPCION

Talleres Gráficos FF. CC. del E. - Chile