

santiago Watt

REVISTA



AÑO XXVII SEPTIEMBRE Y OCTUBRE DE 1972 N° 274



El compañero Nelson Iturrieta, al centro, rindiendo la cuenta. A su izquierda el nuevo Presidente compañero Víctor Gamboa, mientras el compañero Osvaldo Ordenes, secretario, toma nota de la información



Mesa que presidió la ceremonia de cambio de directiva en el Comité de Yungay y parte de los federados concurrentes a la sala Francisco Cremicio.



El compañero Carlos Fort, aspirante de la Casa de Máquinas de Yungay, principal impulsador para la adquisición de un televisor.

CAMBIO DE DIRECTIVA EN EL COMITE YUNGAY

A una gran fiesta de camaradería dio lugar el acto de cambio de Directiva en que el Presidente en ejercicio, c. Nelson Iturrieta, por motivos de su próximo traslado a Los Andes debió entregar al combativo Dirigente de ese Comité c. Víctor Gamboa.

Sin duda alguna que llamó poderosamente la atención la maciza cuenta entregada por el c. Iturrieta quien, del análisis socio-económico y gremial de la Federación, hizo certero enfoque. Concitó también la atención el contenido político de ella, ya que dejó claramente establecido que en los momentos actuales que vive el país, la clase trabajadora organizada no puede retrotraerse, menos aún, tratándose de los trabajadores de Tracción, quienes dentro del concierto de nuestra clase, tienen una responsabilidad de primera importancia que desarrollar.

Cabe destacar que con la presencia del c. Presidente Nacional, Manuel Vielma I., del c. Regidor de la I. Municipalidad de Quinta Normal, Jorge Castro H. y otras autoridades, se inauguró oficialmente la Sala Francisco Cremicio C. de ese Comité, como igualmente se hizo entrega al nuevo Presidente del Televisor comprado con el aporte económico de todos los federados.

Terminó la reunión con un ágape de camaradería con la concurrencia de los miembros de la nueva mesa Directiva, dirigentes Nacionales de la Fed. y federados en general.

C. ACEVEDO B.
Secretario-Prensa
Seccional Barón

HORAS DECISIVAS

Han quedado atrás los días negros del paro de la antipatria. Impulsado por sectores empresariales, que se cobijaron bajo las banderas de un pseudo gremialismo, arrastraron a otros sectores —minoritarios— a un movimiento de clara orientación política. Los dirigentes de estos últimos, sin duda alguna, equivocaron la defensa de los derechos de sus representados, pero una pequeña parte de estos dirigentes actuaban con definidos propósitos sediciosos. La prensa clasista, todavía en poder de intereses económicos importantes, deja testimonio de la aseveración precedente.

Sus inspiradores pretendieron cubrir sus torvas intenciones con la piel de cordero de la lucha por la democracia, libertad de expresión y otros argumentos cazabobos, pero sin tapar las garras y las pezuñas de los elementos reaccionarios ya conocidos, sirvientes a su vez del imperialismo. La sincronizada acción entre la CIA, KENNECOTT y la ITT y los yanacónas criollos ha sido evidente, para crear condiciones favorables al derrocamiento del Gobierno Popular.

Las otras clases dominantes pretendieron pasar a la ofensiva, con la llamada resistencia civil, utilizando a los empresarios del transporte caminero, comerciantes, empleados bancarios, profesionales y otros de menor relevancia, para provocar el derrumbe de la institucionalidad y la posterior intervención de las fuerzas armadas. Algunos de aquellos sectores adhirieron al movimiento en defensa o recuperación de privilegios y otros como meros instrumentos de poderosos intereses. El caso inmediato lo tenemos con los ingenieros que laboran en nuestra Empresa y que se plegaron al paro por solidaridad (?) hacia el gremio de transportistas. Ha sido el propio c. Director Alfredo Rojas C. quien ha fijado, con mucha claridad, el carácter de este apoyo al calificarlo como un movimiento político, absurdo, antigremial, antiferroviario e hipócrita. Cada afirmación la hizo con sólidos argumentos, y que fueron entregados a la publicidad con el respaldo ampliamente mayoritario de los trabajadores del riel.

Mas, el paro de la antipatria no fue una demostración pasiva, sino que el terrorismo fascista dejó sus criminales huellas en el sabotaje comprobado a las líneas férreas, en los desórdenes persistentes provocados en las calles de Santiago. La meta era el caos y el enfren-



La barbarie fascista desata la violencia en las calles céntricas de la capital.

Los estudiantes, con plena conciencia de su responsabilidad, responden con trabajos voluntarios para descargar de los carros ferroviarios los alimentos llegados desde las zonas productoras.





La ultraderecha trata de paralizar los servicios ferroviarios con una ola de atentados dinamiteros en diferentes puntos de la red ferroviaria.



tamiento con los trabajadores. Repitieron procedimientos ya empleados por la CIA en Guatemala y Santo Domingo. Pero Chile dijo otra cosa.

Al movimiento sedicioso que pretendió paralizar al país respondió la clase trabajadora y los estudiantes con la sinfonía del trabajo creador. No se paralizó una sola industria, no obstante el abandono de sus ejecutivos. Presencia que no fue necesaria. Fueron los estudiantes los que dieron una formidable demostración de responsabilidad revolucionaria al convertirse en cargadores, choferes, vendedores, etc. para abastecer a la comunidad de recursos limitados de los bienes de consumo diario. Los ferroviarios en particular, muchos de ellos en jornadas voluntarias, entregaron igualmente su aporte magnífico: ¡122.000 toneladas movilizadas en una semana en la Red Sur! Récord semanal en los últimos 10 años.

Al profundizar los acontecimientos producidos, nos encontramos con una nueva experiencia en el desarrollo histórico de las luchas sociales de Chile. Por primera vez se enfrentan los sectores oligárquicos y empresariales con la clase trabajadora y sus definidas metas, lucha que no fue sino consecuencia de una embestida reaccionaria para confirmar una ley aplicable a todo proceso revolucionario: Que las desplazadas capas dominantes no abandonan sin lucha el poder y los privilegios que otrora les pertenecieron. Recuperar el control de las riquezas básicas y devolverlas a los monopolios nacionales y extranjeros. Detener el proceso de la Reforma Agraria. Controlar la banca y el crédito. Vuelta a los grandes negociados, mientras que la clase trabajadora busca las transformaciones vitales y profundas que tienden a cambiar una sociedad capitalista, odiosa e injusta, por otra libre de explotadores.

Y aquí surgen las grandes tareas del pueblo. La experiencia recién adquirida señala acciones inmediatas. Solamente un pueblo organizado podrá derrotar a sus seculares enemigos y la lucha deberá darse en todos los frentes y en permanente ofensiva, sin reposo. Intensificar la movilización de las masas laborales. Formar los Comités de Vigilancia en las industrias. Unión de toda la clase trabajadora no obstante circunstanciales diferencias ideológicas. Desterrar el sectarismo.

¡Es la batalla por Chile! ... ¡Por nuestros hijos! ...
¡Por nuestras mujeres! ...

Ferrovianos de San Eugenio en trabajo voluntario juntando chatarra para evitar paralización de industrias del área social, afectadas por el paro de los transportistas.

La directiva máxima de la Central Unica de Trabajadores, se dirige al país:

1.— Los paros de los empresarios de camiones y del comercio, apoyados por algunos profesionales universitarios, tienen por objetivo:

- Producir la falta total de alimentos para la población.
- Paralizar la industria por falta de materias primas y combustibles.
- Producir el caos económico y atentar contra la estabilidad del Gobierno legalmente constituido.

—2.— En una situación tan difícil, los trabajadores deben acerar su disciplina fortalecer al máximo a sus organizaciones y desarrollar toda la iniciativa creadora del pueblo.

Para ello se plantea:

a) Realizar asambleas sindicales en que se informe de manera seria y concreta sobre la situación.

b) Respalda con apoyo masivo las iniciativas de las autoridades para requisar a los empresarios que se rebelen contra la legalidad.

c) Informar a las federaciones respecto de los problemas que haya en cada empresa, acerca de la materia prima.

d) Contactarse con las JAP de su sector para ayudarlas en las tareas de carga, descarga y apoyo.

e) Informar a las empresas del área social sobre la situación que existe en las empresas privadas del sector, a fin de que desde allí se informe a CORFO.

f) Mantener atención constante y apoyo en los locales sindicales durante las 24 horas del día.

g) Mantener vigilancia voluntaria permanente a las empresas, a fin de prevenir cualquier intento de sabotaje o atentado.

h) Denunciar al Ministerio de Economía, a las Federaciones y a la CUT, los camiones bencineros o de otro tipo que están parados.

i) Cada Federación, cada sindicato deberá asumir responsabilidad plena en su ámbito, apoyándose en la iniciativa creadora de los trabajadores y no esperando todas las soluciones desde arriba. Deberán además, designarse de inmediato compañeros encargados de las tareas de manera responsable y permanente.

3.— La CUT llama a los trabajadores a mantener una actitud serena, organizada y vigilante. Toda información debe ser transmitida y recibida solamente por los canales responsables de la organización sindical: esta Central, las Federaciones y los Sindicatos. Debe tenerse una actitud extremadamente severa con los rumores irresponsables provenientes de los provocadores.

SANTIAGO. 19 de Octubre de 1972.

Resoluciones del Consultivo Nacional de la FIFCH

REALIZADO EL 19 DE OCTUBRE

1.— Entregar el más amplio respaldo al Gobierno de la Unidad Popular a fin de derrotar la huelga orquestada por la reacción chilena y el imperialismo norteamericano a través de los transportistas y el gran comercio.

2.— Los ferroviarios continuarán entregando el máximo esfuerzo en los medios de transporte a objeto de mantener el abastecimiento en forma oportuna a la población, como asimismo la movilización de pasajeros.

3.— Elevar su protesta por el paro de algunos profesionales que laboran en Ferrocarriles, tales como: ingenieros, abogados, médicos y enfermeras universitarias.

4.— Acentuar las medidas de vigilancia en talleres, oficinas, Departamentos y toda la red ferroviaria.

5.— Llevar a efecto trabajos voluntarios los días sábado y domingos, como una forma de aumentar nuestra producción.

6.— Exigir de la Dirección de la Empresa que se constituya en forma inmediata el Consejo de Administración recientemente elegido y este organismo decida en relación a los ingenieros que han estado en huelga, los cuales deben quedar suspendidos de sus cargos hasta segunda orden.

7.— Se acuerda por la unanimidad de posponer todo tipo de petición de carácter reivindicativo hasta que se supere la actual situación que vive el país.

8.— Teniendo clara conciencia que la actual huelga de los transportistas es de claro contenido golpista y sedicioso, hacemos un llamado a los dueños de un camión a deponer su actitud en bien de la patria.

9.— Mantener movilizado al gremio a través de toda la red en forma organizada para cualquiera eventualidad.

LUIS MALUENDA C.
Presidente de la FIFCH

MANUEL VIELMA I.
Pdte. Fed. "Stgo. Watt"

ARTIDORO SEPULVEDA G.
Pdte. Fed. Nac. de EE. Ferr.

GERONIMO GALAZ D.
Secretario General FIFCH

AMADOR DIAZ V.
Pdte. Unión de Obreros

GUSTAVO VELOSO F.
Pdte. Fed. Nac. EE. Deptos.

¿ QUE ES EL FAS CISMO ?

El fascismo no es simplemente un sistema de represión de actos de fuerza y de terror policial. El fascismo es un sistema gubernamental particular fundado en la *exterminación* de todos los elementos de la democracia obrera en la sociedad burguesa. *El objetivo del fascismo* no es sólo romper la vanguardia revolucionaria sino también mantener a toda la clase en un estado de fragmentación forzosa. Para lograr este objetivo *es insuficiente la exterminación física* del sector más revolucionario de la clase obrera. También es necesario destruir *todas* las organizaciones autónomas: sindicatos obreros, centros obreros y estudiantiles, partidos políticos, parlamento, etc. y aniquilar todos los logros obtenidos en 150 años.

La Gran Burguesía, poderosa económicamente aún, representa una minoría de la Nación. Para reforzar su dominio debe asegurar una relación estrecha con la *pequeña burguesía*.

Algunos gustan repetir: No se debe atemorizar a la clase media con la revolución. No le gustan los extremos. *Esto es falso*. El pequeño propietario prefiere el orden mientras los negocios vayan bien. En caso contrario se enfurece fácilmente y estará pronto a lanzarse a las más extremas medidas.

Para atraer a la pequeña burguesía, el proletariado debe *ganar* su apoyo y para eso debe tener confianza en sus propias fuerzas. Debe poseer un programa de acción claro y debe estar dispuesto a luchar por el poder con todos los medios posibles. Templado por las luchas revolucionarias para una acción decisiva y sin cuartel, el proletariado dirá a los campesinos y a la pequeña burguesía:



“Estamos luchando por el poder, y este es nuestro programa. Estamos dispuestos a discutir con ustedes. Sólo emplearemos la violencia contra el gran capital y sus lacayos, pero con ustedes deseamos llegar a una alianza sobre la base de un programa”.

Los campesinos y la pequeña burguesía entenderán el lenguaje. Unidos con el proletariado, podrán finalmente encauzar el proceso revolucionario hacia los cambios en mayor profundidad, sin temor a lo que puedan hacer los reaccionarios.

**RESULTADO
DE
LA
ELECCION
DEL
CONSEJO
DE
ADMINISTRACION**

ESTAMENTO UNION DE OBREROS

José Cádiz Anjari	1.878
Jorge Ford Ríos	1.808
Casimiro Pizarro F.	1.433
Jorge Zurita Uribe	2.406
Supl. Amador Díaz Varas	19
Víctor Valenzuela O.	1.646
José Godoy Godoy	424
Héctor Véliz Severino	811
Isidoro Torres I.	326
Supl. Oscar Herrera Mena	9
Votos en blanco	109
Votos nulos	216
TOTAL VOTOS	11.085

ESTAMENTO TRACCION

Silvio Pizzeghello P.	772
Francisco Araya Vergara	344
Supl. Ramón Pino G.	3
Teodoro Tapia Lagos	394
Luis Lameles Muñoz	172
Supl. Julio Ramírez D.	2
Votos en blanco	25
Votos nulos	57
TOTAL VOTOS	1.769

ESTAMENTO EMPLEADOS TRANSPORTE

Fernando Lizama Bustamante	1.076
José Espinoza Umaña	690
Votos en blanco	17
Votos nulos	25
TOTAL VOTOS	1.808

En consecuencia y de acuerdo a estos cómputos procede proclamar como candidatos electos a los compañeros que integrarán el Consejo de Administración en representación de los trabajadores:

Estamento Profesional
Omar Leal Oyarzún

Estamento Técnico
Oscar Cavieres Vallejos

Estamento Empleados Administrativos
María E. Cuadra Lainez

Estamento Unión de Obreros
José Cádiz Anjari
Jorge Ford Ríos
Jorge Zurita Uribe
Víctor Valenzuela Orellana

Estamento Tracción
Silvio Pizzeghello Pedreros
Teodoro Tapia Lagos

Estamento Empleados de Transporte
Fernando Lizama Bustamante

Por el Tribunal Superior de Elección
Consejo de Administración

Salomón Parada Urra, Secretario; Carlos Gallardo B., Presidente; Luis Muñoz Santiago, Vocal; Anselmo Mena S., Vocal y Oscar Soto G. Vocal.

El Tribunal Calificador efectuó el escrutinio de la elección y una vez que se resolvieron las correspondientes reclamaciones dio a conocer los resultados oficiales de la votación:

ESTAMENTO PROFESIONAL

Omar Leal Oyarzún	144
Votos en blanco	11
Votos nulos	16
Total votos	171

ESTAMENTO TECNICO

Carlos Acevedo Ortega	141
Eduardo Gaspar Cáceres	89
Oscar Cavieres Vallejos	176
Votos nulos	10
TOTAL VOTOS	416

EMPLEADOS ADMINISTRATIVOS

Aníbal López Aliaga	676
María E. Cuadra Lainez	925
Votos en blanco	12
Votos nulos	19
TOTAL VOTOS	1.632

El día 31 de Octubre se realizó en el edificio Gabriela Mistral (ex-UNCTAD III) la ceremonia de constitución del Consejo de Administración de la Empresa de los FF. CC. del Estado con la presencia del Ministro de Obras Públicas c. Pascual Barraza, Director de la Empresa, c. Alfredo Rojas, altos ejecutivos, dirigentes gremiales y ferroviarios de las diversas reparticiones.

El c. Ernesto Vogel, Vicepresidente de la CUT, manifestó que *"los trabajadores pasaban a ser actores dinámicos en la dirección de los FF. CC., cumpliéndose así una sentida aspiración del gremio"*.

El c. Luis Maluenda, presidente de la FIFCH resaltó este logro *"como un importante avance en las conquistas sociales del gremio ferroviario, en concordancia con el programa del Gobierno de la Unidad Popular"*.

El c. Alfredo Rojas Castañeda, Director de la Empresa y quien presidirá el Consejo de Administración, manifestó que *"la Empresa se ha constituido en un muro de acero contra la sedición y en un pilar del transporte del país"*.



Wattinos penquista en el Consejo de Administración. A la izquierda el compañero Teodoro Tapia L., ayudante de maquinista y, a la derecha, Silvio Pizzeghello P., Inspector de Tracción, ambos de Concepción, representan al estamento de Tracción.

CONSTITUCION DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA EMPRESA

El c. Pascual Barraza, quien a la fecha se desempeñaba como Ministro de Obras Públicas y Transportes, felicitó a nombre del Gobierno a los ferroviarios por la abnegada labor cumplida con motivo de los acontecimientos de todos conocidos. Entre otros conceptos, dijo lo siguiente:

"Tengo plena confianza que el trabajador, integrado a los más altos niveles de decisión entregará toda su capacidad creativa. El Gobierno por su parte estimulará y acogerá con interés todo lo que este nuevo organismo proponga".

El nuevo Consejo de Administración lo integran los siguientes miembros:

Presidente: el Director de la Empresa c. Alfredo Rojas Castañeda.

Consejeros nombrados por el Presidente de la República:

Carlos Casarino R.
 Carlos Salazar C.
 Tristán Gálvez E.
 Edmundo Polanco E.
 Waldo Iriarte R.
 Guillermo Fernández C.
 Sergio León H.
 Alicia Vega P.
 Bernardo Andrew O.
 Elicier Araneda E.

Consejeros elegidos por el gremio:

Omar Leal O.
 Oscar Cavieres V.
 María Cuadra L.
 José Cádiz A.
 Jorge Ford R.
 Jorge Zurita U.
 Víctor Valenzuela O.
 Silvio Pizzeghello P.
 Teodoro Tapia L.
 Fernando Lizama B.

DECRETO SOBRE LA ASIGNACION DE RIESGO

Nº 300/.— VISTOS: el oficio D. Nº 400/1146 de 28 de Agosto de 1972, de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; lo dispuesto en el artículo 10º, letra j) del D. F. L. Nº 94, de 21 de Marzo de 1960, y las atribuciones que me confiere el artículo 72, Nº 2 de la Constitución Política del Estado.

D E C R E T O :

1º.—AUTORIZASE al Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado para establecer, a contar del 30 de Septiembre de 1972, una asignación de riesgo, de carácter permanente e imponible, en beneficio del personal que se indica que será equivalente al 10% de las rentas bases mensuales correspondientes a los grados respectivos de la escala única o general de rentas del personal ferroviario:

- a) Inspectores de Tracción o Jefes de Casas de Máquinas, excluidos aquellos encasillados en Categorías.
- b) Ayudantes de Inspectores o de Jefes de Casas de Máquinas.
- c) Maquinistas, Ayudantes de Maquinistas o Fogoneros y aspirantes de Tracción.

2º.— Los funcionarios a que se refiere el Nº anterior tendrán derecho, además, a una bonificación adicional por única vez, equivalente al 30% de sus respectivas rentas bases mensuales al 30 de Septiembre de 1972.

3º.— IMPUTESE el Mayor Gasto que originen los beneficios a que se refieren los números anteriores, estimado en E° 3.240.000.— para 1972 al Item 1 del Presupuesto Vigente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

ANOTESE, REFRENDESE, TOMESE RAZON, COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

Salvador Allende G., Pascual Barraza B., Orlando Millas C.

El Subdepartamento de Deudas Hipotecarias de la Caja de Retiros y P. S. de los FF. CC. del Estado nos ha entregado el siguiente alcance, que completa la información publicada en la edición anterior sobre la suspensión de los dividendos.

"La ley Nº 17.663 suprime la reajustabilidad establecida en el artículo 68 del D. F. L. 2 de 1959, de los Préstamos Hipotecarios otorgados por la Caja para la adquisición de habitaciones económicas, cuya superficie inicial no sea superior a 100 metros cuadrados.

"Hay que hacer presente que esta Ley no suprime ni reemplaza el Seguro de Incendio y Desgravamen impuesto por el D. F. L. 2 a las Deudas Hipotecarias, por lo tanto, continúa el descuento de la Prima Mensual incluida en el Dividendo.

"De acuerdo al Informe proporcionado por la Fiscalía de la Institución, la citada Ley no es aplicable a los préstamos de Cuotas de Ahorro D. S. Nº 214 que se conceden con el fin de completar el ahorro previo, para la compra de viviendas por intermedio de la Corporación de la Vivienda y Asociaciones de Ahorro y Préstamo".

**ALCANCE
SOBRE
DIVIDENDOS
REAJUSTABLES**



Renato Plaza P.



Luis Bustos M.



Carlos Latín C.

Los compañeros, Manuel Vielma I., (centro), Juan Mora S. (izquierda) y Domingo Flores V. (derecha) reelegidos como Presidente, Secretario y Tesorero de la Directiva Nacional para el período 1972-74.



Raúl Díaz I.



Emilio Llanos Ll.



Luis Muñoz S.



**DIRECTIVA
NACIONAL
1972-1974**

En conformidad a las disposiciones fijadas en los estatutos, en el reciente Ampliado Nacional del gremio se procedió a constituir la Mesa Directiva Nacional de la Federación Santiago Watt para el período 1972-1974, la que formará con los siguientes compañeros:

- Presidente
Manuel Vielma I.
- Vicepresidente
Renato Plaza
- Secretario General
Juan Mora S.

- Prosecretario
Luis Bustos M.
- Tesorero
Domingo Flores V.
- Protesorero
Raúl Díaz I.
- Secretario de Relaciones
Carlos Latín C.
- Prosecretario de Relaciones
Emilio Llanos Ll.
- Director de la Revista
Luis Muñoz S.

AMPLIADO NACIONAL DE LA FED. STGO. WATT

En Santiago, los días 31 de Agosto y 1º de Septiembre se efectuó un Ampliado Nacional de la F. S. W. con asistencia de todos los Delegados Directos y Presidentes de Seccionales, elegidos para el período 1972-1974, el cual tuvo como principales objetivos analizar la Cuenta de la Directiva Nacional durante la gestión realizada desde Agosto de 1970 hasta la fecha y resolver sobre los planteamientos inmediatos y futuros del personal de Tracción.

En el desarrollo de dicho Ampliado se adoptaron los siguientes acuerdos:

1.—Rendida la Cuenta de la Directiva Nacional por el c. Manuel Vielma, ésta fue aprobada por la unanimidad de los delegados, los cuales en su totalidad coincidieron en que la directiva había cumplido con creces su cometido y aún más, que se habían obtenido mejoramientos más allá de las demandas.

Tales resultados fueron debidamente valorizados por los compañeros delegados y Presidentes de Seccionales y corresponde a las bases hacer el análisis final que, a no dudarlo deberá ser coincidente en sus apreciaciones. Es decir, la Directiva Nacional... ¡se pasó!...

Se aprobó por unanimidad la amplia cuenta rendida por el c. Domingo Flores V., relativa al manejo de la Tesorería del Directorio General, la que no tuvo objeciones.

Igualmente se aprobó la cuenta rendida por el c. Luis Muñoz S., director de la revista, con especial reconocimiento a su abnegada labor.

2.—Declarar su apoyo a los c. profesionales Omar Leal y Alfonso Pino en sus postulaciones como candidatos al Consejo de Administración de la Empresa en representación de la APROF.

3.—Facultar a la Mesa Directiva para designar representantes en la Comisión de Sanciones y Castigos.

4.—Hacer efectivo un descuento de E° 0,50 por federado en beneficio de los Orfeones Ferroviarios, ya aprobado en el Congreso de la FIFCH.

5.—Realizar el 16º CONGRESO NACIONAL DE LA F. S. W. en Santiago, entre los meses de Abril y Mayo del próximo año.

6.—Recomendar a los dirigentes de base especial preocupación para las elecciones del Comité de Empresa que se efectuará entre los días 10 y 14 de Diciembre próximo.

7.—Conocidos los resultados de la Comisión que estudió el establecimiento del Incentivo de Producción, se acuerda llamar para una fecha próxima a una reunión de Presidentes Zonales, para fijar una resolución definitiva.

8.—Se procedió al nombramiento de la nueva Mesa Directiva Nacional para el período 1972-1974.

9.—Se nombró a la Comisión Revisora de Cuentas, la cual quedó formada con los siguientes compañeros:

Martín Rivas L.	Primera Zona
Teobaldo Díaz S.	Segunda Zona
Nibaldo Garrido	Tercera Zona
Ulises Vargas	Cuarta Zona
Nicolás Zepeda	Red Norte

PARTICIPACION DE EJECUTIVOS

El día 31 de Agosto se contó con la presencia del c. Guillermo Fernández C., Subdirector de Operaciones, quien hizo una relación de la forma como operan los transportes de la Empresa, con un reconocimiento de la efectiva participación del personal de Tracción en dicho proceso. Dio a conocer asimismo las dificultades existentes para efectuar un mejor servicio.

Los dirigentes de base plantearon al c. Fernández que el personal está deseoso como siempre de entregar su mayor aporte e hicieron presente las dificultades que se tienen para cumplir aquella finalidad y que inciden en la falta de locomotoras, mala conservación de las mismas, falta de materiales y repuestos, problemas de la movilización, etc.

El día 1º de Septiembre asistió el c. Sergio León H., Jefe del Departamento de Tracción, Mantenimiento y Producción, con quien se estableció un diálogo franco —al igual que con el c. Fernández— para analizar problemas similares a los planteados en el día anterior.

Se espera que estas conversaciones —sostenidas a tan alto nivel— tengan sus frutos a corto plazo traducidas en una mayor coordinación de los servicios, agilización del tráfico, modificaciones de los itinerarios ajustándolos a la realidad, etc.

Finalizó este importante evento gremial con una comida de camaradería en el Club Árabe, asistiendo especialmente invitados los compañeros Walterio Contreras, Jefe del Departamento de Transporte y Control de Tráfico; Sergio León H., Jefe del Depto. de Tracc., Mantenimiento y Producción; Fernando Escobar, Jefe del Depto. de Finanzas y Control de Presupuesto, Arnoldo Carvajal, Gerónimo Galaz y Domingo Prado por la FIFCH.

EN LO SOCIAL Y PREVISIONAL.—Con fecha 1º de Diciembre de 1970 se modifica el Reglamento de Grados Flotantes de Tracción, otorgando el derecho a Jubilar con 5ª Categoría a los Ayudantes de Jefes de Máquinas, y el grado 2º a los Maquinistas de Primera, pudiendo jubilar con la 5ª Categoría si sus promedios son iguales al 30% de la diferencia entre el grado 2 y la 5ª Categoría. En los últimos años todos los Maquinistas de Primera han jubilado con la 5ª Categoría Flotante.

Al mismo tiempo se logró la modificación del Decreto de Flotante de los Inspectores de Tracción, al eliminarse el inciso "B" que exigía para tener derecho a la 4ª Categoría Flotante el haber trabajado en casos de "Emergencia", (Huelgas). Hoy es un derecho de todos ellos.

GRADO FLOTANTE FOGONEROS.—A contar del 1º de Julio del presente año y por medio del Decreto D. P. N° 4918, se crea el grado 5 Flotante para los Fogoneros de las diferentes Plantas de Tracción. Se cumple así otra antigua aspiración de nuestra organización.

NORMA "E. S. 108".—Se modificó esta norma de servicio en el sentido que basta con aprobar el examen C. IV, para tener derecho a correr los trenes Rápidos o Expresos y posteriormente ascender a Ayudante Jefe Máquinas o postular a Inspector.

REGLAMENTO DE ADIESTRAMIENTO.—La puesta en práctica de este Reglamento es otra conquista de la organización a pesar de las fallas que tiene y que se han detectado en su aplicación. Los cursos de Pre-Inspectores establecidos en este Reglamento es una clara contribución al perfeccionamiento del personal y que su ascenso a los mandos medios sea el producto de sus conocimientos y de su ubicación en el escalafón, y no de los arreglines o presiones a que eran sometidos anteriormente. Debemos recordar que el mejor antecedente para ascender a Inspector era el de renunciar a ser miembro de nuestra organización. Aún cuando los cursos son un avance importante, todavía se desarrollan con medios rudimentarios y no existe, ni coordinación entre los diversos servicios encargados del Adiestramiento, ni material didáctico, ni confort en los lugares donde se dictan los cursos. Creemos que las horas de cla-

ses no deben ser tan extensas y estas deben ser matizadas con visitas a centros de perfeccionamiento profesional a industrias o a diferentes Talleres de nuestra Empresa.

La experiencia de la aplicación de este Reglamento nos da la autoridad suficiente para solicitar su modificación, tarea que deberá encargarse la nueva directiva.

REGLAMENTO DE SANCIONES Y CASTIGOS.—No hemos logrado su modificación a pesar que la Dirección ha respondido estar de acuerdo con hacer un nuevo estudio. En esto debemos señalar que la organización también tiene parte de culpa pues nosotros no hemos designado nuestros representantes en esta nueva comisión. Con el Reglamento de Calificaciones ha pasado otro tanto, sólo hemos logrado su no aplicación y las seccionales o comités de la Federación no han hecho llegar al Directorio Nacional sus observaciones a estos reglamentos. Es una tarea para el futuro de la organización.

REGLAMENTO DE TRACCION.—No se ha podido dar cumplimiento a esta misión de la directiva, a pesar que la Federación y el Departamento de Tracción, Mantenimiento y Producción tienen designados sus representantes pues tanto ellos como nosotros hemos tenido múltiples actividades y no nos hemos podido constituirnos en comisión. Este Reglamento deberá ser revisado en su totalidad, para ponerlo a tono con la actualidad y las nuevas disposiciones vigentes.

INAMOVILIDAD-EXCEDENCIAS.—La Ley de Presupuestos para el año 1971 estableció la inamovilidad funcionaria como una arma política contra el Gobierno, creando agudos problemas a los diversos escalafones, pues nadie se acogió a la jubilación voluntaria a pesar que la Contraloría dictaminó que era posible su uso cuando lo solicitaran los interesados. Ante esto la Directiva Nacional gestionó y logró de la Dirección la autorización para sacar del Escalafón al personal con tiempo cumplido. Es así como entre el 1º de Enero y el 31 de Marzo de 1971, todos los Inspectores, A. J. de M. y Maquinistas quedaron "Excedentes y Fuera de Escalafón".

El compañero Manuel Vielma, reelegido Presidente de la Federación Santiago Watt por un nuevo período, rodeado de delegados directos, nortinos y sureños.



LEY PERSEGUIDORA.—Con la dictación de la Ley 17.387 del 4 de Noviembre de 1970, se cumplió otra etapa más de las aspiraciones del gremio ferroviario. Desde esa fecha en adelante tienen el derecho a Jubilación con renta Perseguidora los ferroviarios que hayan cumplido los dos (2) requisitos básicos exigidos por la Ley, el haber llegado al tope del Escalafón y tener en él un año o más. En lo que a Watt se refiere, el Reglamento establece los siguientes topes de escalafón: Fogoneros de Primera Categoría, Maquinistas de Primera, Ayudantes de Jefes de Máquinas, Inspectores de Tracción Grado 1º.

Como toda conquista nueva han surgido problemas de aplicación y de interpretación. Las diversas consultas efectuadas a la Contraloría permiten tener un criterio definido sobre quiénes tienen derecho o no al beneficio. El último dictamen de la Contraloría ha dado la razón a la organización en el sentido que no es necesario estar un nuevo año en el tope de escalafón cuando por modificación de planta o encasillamiento se dan nuevos grados a esos topes.

CONVENIO DE LA SALUD.—Dentro del nuevo espíritu de la gestión de la Dirección de la Empresa, de amplia comprensión a los problemas sociales del trabajador ferroviario y a las normas impuestas por el Gobierno al Servicio Nacional de Salud, se firmó en un acto público el Convenio entre la Federación Industrial, Ferrocarriles y el Servicio Nacional de Salud, donde este último se compromete a atender en todos los establecimientos hospitalarios a los familiares de los ferroviarios en servicio activo, los jubilados y sus familiares. A su vez los ferroviarios, tanto activos como pasivos, aportaremos un 2% y un 1% de nuestros sueldos impositivos para financiar este Convenio. Debemos recordar que la legislación social ferroviaria tiene dos disposiciones legales que obligaban a la Empresa a entregar este servicio en su actual Departamento de la Salud, no entregándole ni más medios materiales ni económicos.

Este Convenio atenderá a cerca de 160.000 personas, y para su atención sólo bastará la presentación de la "Tarjeta de Identificación" que elaboró el Servicio Nacional de Salud y el Departamento de Salud de Ferrocarriles. Se ha cumplido una añeja y sentida aspiración del trabajador ferroviario y debemos reconocer el esfuerzo que significó la firma de este Convenio al Secretariado de la Federación Industrial, quien recibiera como mandato en su último Congreso el hacer realidad la atención médica a los familiares y jubilados.

ACCIDENTES DEL SERVICIO.—Los accidentes de tráfico han sido numerosos, teniendo que lamentar en algunos de ellos la pérdida de valiosas vidas y de varios compañeros de labores. El más grave fue el ocurrido en la Red Norte, en la localidad de Gualliguaica, donde el

sumario estableció responsabilidad funcionaria en el personal del tren accidentado. La organización logró el cambio de nombre en la sentencia, obteniendo con ello la posibilidad de jubilar al compañero Kurt González, Maquinista del tren accidentado.

Nosotros reconocemos nuestra culpabilidad en algunos accidentes, pero también hemos denunciado que la Empresa no toma ninguna medida para la protección de su personal y a veces ni para la seguridad de un eficiente servicio. Es así como en los Almacenes de las diferentes Casas de Máquinas no existen, Faroles, Torpedos de Señales, Banderolas, etc., incluso se han dado casos que al instalar el Selector, éste no funciona por que las "Pilas" o "Baterías" están agotadas o simplemente no hay. Cuando sucede un accidente, con fatales consecuencias, como por arte de magia aparecen estos vitales elementos, y se ofrecen soluciones sin que estas lleguen nunca. Para muestra un botón:

En el accidente de Meiggs, donde perdiera la vida el Maquinista Raúl García (Q. E. P. D.), el año recién pasado, aún se moviliza en las mismas condiciones que originaron la pérdida de nuestro compañero, a pesar de las continuas denuncias de la organización, pero la Jefatura, al parecer, espera una nueva tragedia para tomar cartas en el asunto. Mucho se ha conversado al respecto, pero todo sigue igual: burocracia, indolencia, falta de interés o capacidad, no sabemos. Seguiremos insistiendo y sí en un plazo prudencial no se soluciona, patrocinaremos medidas de fuerza para evitar nuevas desgracias.

Hacemos un llamado a Uds., como dirigentes del gremio, para que inculquen en nuestros compañeros el sentido de una mayor responsabilidad, la observancia de los Reglamentos vigentes de movilización, las velocidades máximas y mínimas, las prevenciones, etc., sobre todo ahora que necesitamos el mayor número de material rodante en condiciones para prestar servicio ante la demanda de los usuarios.

VACANTES.—Ha sido preocupación de esta directiva el hacer conciencia dentro de los Ejecutivos de la Empresa y hombres de gobierno el grave problema que significa para tracción el no tener completas sus plantas. Es así, como hemos logrado la autorización para remediar en parte esta situación, obteniéndose el ingreso por medio de la Ley 10.383, y ahora último la autorización suprema para la incorporación de 100 nuevos aspirantes.

PROBLEMAS ECONOMICOS.—Trataremos de hacer una breve síntesis cronológica de las conquistas del gremio en este aspecto.

PRIMA BASICA DE KILOMETRAJE.—Al hacernos cargo de nuestro mandato se encontraba en sus últimos trámites el Decreto que



Delegados de la Red Norte al Ampliado Nacional de la F. S. W.

otorgaba la Prima Básica de Kilometraje, que como incentivo de producción había solicitado la organización, por lo tanto nos correspondió concretarla y agilizar su pago. Fue así, como en Agosto de 1970 se decretó y publicó en el Diario Oficial el decreto supremo que otorga a Maquinistas y Fogoneros la "Prima Básica de Kilometraje", equivalente a E° 150 y una bonificación por una sola vez de E° 1.050, equivalente a los siete meses que demoró el trámite del decreto supremo. Este pago se efectuó en el mes de Septiembre de 1970.

ENCASILLAMIENTO ASPIRANTES - LIMPIADORES.—En compensación a la Prima Básica de Kilometraje, que la ganarían maquinistas y fogoneros, los aspirantes y limpiadores tuvieron un encasillamiento a contar del 1° de Enero de 1970, de un (1) grado, quedando los aspirantes en el grado 17° y los limpiadores en el grado 18°.

ENCASILLAMIENTO INSPECTORES Y A. J. M.—Nos correspondió también finiquitar los trámites que otorgó una corrida de 1 grado a los Inspectores y A. J. M. a contar del 1° de Febrero de 1970.

PRIMA EXTRAORDINARIA.—Por medio del Decreto 30.142 del 28 de Mayo de 1971, se otorgó a maquinistas y fogoneros el equivalente a casi 1/4 de vital de Prima Básica de Kilometraje del orden de los E° 202, por funcionario a contar del 1° de Mayo de 1971. Como la ley de reajuste vigente para el año 1971 impidió cualquier tramitación de Decreto Supremo que entregara porcentajes o cantidades adicionales al reajuste general, hubo que usarse el sistema de extraordinario para cumplir esta nueva meta.

COMISION BIPARTITA.—Fuimos y somos partidarios de un estudio objetivo, concienzudo, realista y eficaz que rijas las relaciones Empresa-Trabajadores para la aspiración de una Política Salarial de acuerdo a la política que sobre remuneraciones tiene el Supremo Gobierno. Creemos, y así lo hemos dicho, que Ferrocarril

les debe evitar seguir aplicando una política de parches en lo que a salarios o anexos se refiere. Por eso participamos con entusiasmo y responsabilidad en los trabajos de la Comisión Bipartita (a pesar de las experiencias que tenemos), de acuerdo a los fundamentos del Decreto que la creó, al patrocinio del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, que designó un representante y al aval que representaba su figuración en el convenio firmado entre el Gobierno y la CUT. Lamentablemente debemos reconocer que hubo fallas de fondo y de la cual nosotros no estamos exentos, la parte gubernamental o del Ministerio no se vio a excepción del día inaugural, la parte ejecutiva ferroviaria no tuvo ni coordinación ni coherencia en sus planteamientos, amén de una falta de dirección de los objetivos que se precisaban. Por nuestra parte nos entusiasmos haciendo peticiones de la más diversa índole, como quien echa papas o piedras en un saco roto, y también creando falsas ilusiones en nuestros representados, incluso no todas las organizaciones participaron. Nuestros representantes compañeros, Carlos Acevedo y Juan Mora, plantearon nuestras específicas aspiraciones resumiéndolas en una sola gran meta: *LA PLANTA DE TRACCION*. La Comisión aprobó e informó favorable esta petición. Esa es ahora nuestra tarea. Vayan para los compañeros Acevedo y Mora nuestro reconocimiento por su brillante actuación en esa Comisión.

Según nuestra opinión, la Ley 14.999 o de Escala Unica está totalmente obsoleta, pues en sus 10 años de vigencia, todos los sectores de trabajadores ferroviarios hemos tenido arreglos de plantas o encasillamiento, o sea en la Escala Unica del año 1962, no es en su forma ni su espíritu lo que representa en la actualidad. Por lo tanto creemos que debe interesarse a los Ejecutivos, para la dictación de una nueva ley que regule las relaciones entre Empresa-Gremio, pues la experiencia nos enseña que no es solución de fondo el encasillamiento de planta, es más bien un paliativo. Esta será una tarea del Consejo de Administración y de las organizaciones gremiales, donde la Federación "Santiago Watt" deberá jugar un activo y efectivo papel.

ENCASILLAMIENTO A MAQUINISTAS Y FOGONEROS.—Mediante conversaciones entre directiva y Dirección, se logra acuerdo para encasillar a contar del 1º de Diciembre de 1971, a maquinistas y fogoneros en nuevos grados. Es así como la planta queda estructurada de la siguiente manera: maquinista de 1ª del grado 7º al 5º; maquinista de 2ª del 10 al 8º; maquinista de 3ª del 11 al 9º; fogoneros de 1ª del grado 13 al 11; fogoneros del 14 al 12 y fogoneros de 3ª grado 16 al 14.

INSPECTORES DE TRACCION.—Con esa misma fecha, es decir 1º de Diciembre de 1971, hay un reagrupamiento de los grados Inspectivos. Para mayor comprensión debemos recordar los grados que teníamos a esa fecha.

La planta de Inspectores, nacionalmente, incluidos los del Departamento estaba compuesta por:

- 8 Cuartas Categorías (Especialistas)
- 14 Quintas Categorías
- 28 Grados 1º
- 39 Grados 2º
- 41 Grados 3º
- 34 Grados 4º A. J. M.

Luego del estudio, la planta quedó de la siguiente forma:

- 10 Cuartas Categorías
- 27 Quintas Categorías
- 50 Grados 1º
- 40 Grados 2º
- 34 Grados 3º A. J. M.

En otras palabras, se logró aumentar las posibilidades de Perseguidora para Inspectores, y de aportar la diferencia que existe en las remuneraciones al ascender de maquinista de 1ª a estos mandos medios.

BONIFICACION DE 17% A INSPECTORES.—Como complemento al arreglo de grados enunciado anteriormente, se acordó entregar a los inspectores y ayudantes Jefes de Máquinas una bonificación mensual del 17% sobre las rentas bases a los inspectores de las zonas, y del 25% a los inspectores del Departamento. Este decreto, que tiene el número 186, ya actualmente tramitado, establece por una sola vez una bonificación equivalente a ocho veces los porcentajes anteriores.

La Directiva Nacional ha continuado planteando las aspiraciones del gremio. Como resultado de estos planteamientos, en conversaciones sostenidas con la Dirección de la Empresa, ésta acoge favorablemente algunas de éstas aspiraciones y que concretamente se refería a otorgar, a contar del 1º de Julio de 1972, el medio vital para completar la Prima Básica de Kilometraje, estudiaría la forma de nivelar las categorías de tracción con las administrativas,

y también estaba de acuerdo de otorgar, a contar del 1º de Enero de 1973, un incentivo de Producción.

Esta respuesta de la Empresa fue aceptada, pero no así las fechas de vigencia, situación que acarreó una paralización de las labores del personal de tracción los días 30 de Junio, 1º y 2 de Julio pasado. Como solución del conflicto que tuvo su inicio en San Eugenio, la directiva nacional y la Empresa suscribieron un Acta de Avenimiento que puso fin al conflicto.

Esta Acta, establece cuatro puntos principales:

1) *Se completa la Prima Básica de Kilometraje* al vital de Santiago "Escala A" a contar del 1º de Junio de 1972, materializado mediante el decreto N° 30.157 del 4 de Agosto del presente año.

2) *Asignación de Riesgo.* Se establece que a contar del 1º de Julio de 1972, todo el personal, de Inspectores a Aspirantes, obtendrá esta asignación equivalente al 10% de los respectivos sueldos bases.

3) *Nivelación de Categorías.* Se establece que a contar del 1º de Julio de 1972, las categorías (4ª y 5ª) de Inspectores de Tracción, se nivelarán a sus similares administrativas, teniendo en el futuro una misma evolución de carrera. El Decreto modificatorio ya se encuentra en el Gobierno, pues necesita ser decreto Supremo ya que va a modificar los Decretos 772 y 270, respectivamente.

4) *Incentivo de Producción.* El Acta establece la formación de una Comisión para estudiar este incentivo, teniendo como vigencia el 1º de Octubre de 1972. Esta Comisión se encuentra trabajando y por nuestra parte la componen un representante de cada zona. Nuestra aspiración, es que todo el personal de tracción, de Inspector a Limpiador, al igual que el personal de talleres, tenga un incentivo cuya meta es el 200% de los sueldos bases. Para lograr este porcentaje el gremio aportará lo que actualmente percibe por Kilometraje, Prima Básica de Kilometraje, Prima Extraordinaria etc. A su vez, los inspectores aportarán su bonificación del 17% y los aspirantes los cuatro días de bonificación. Junto con obtener este incentivo, el personal se compromete a cumplir todos los servicios de trenes que programe la jefatura respectiva. Nuestros representantes en la Comisión han entregado estos y otros argumentos, amén de datos estadísticos que justifican la petición de la organización.

VIATICO UNICO.—De acuerdo a las cláusulas del Convenio CUT-Gobierno de Remuneraciones para el presente año, se estableció para los trabajadores públicos el derecho a un subsi-

dio por alimentación y alojamiento, que será de un monto único para todos los funcionarios sin tener en cuenta sus grados o jerarquía. El Reglamento que fijó los siguientes valores del viático único es del siguiente orden: viático total E° 205,00, alojamiento E° 125,00, alimentación E° 80,00. La Empresa ha debido acomodar este reglamento general para poder aplicarlo al personal de tráfico. La Comisión que estudió este asunto ha aclarado que el día-viático empieza a las 0 horas y termina a las 24 horas, es decir, que si un funcionario aloja y almuerza ganará E° 205,00, si almuerza y/o come ganará E° 205,00, si aloja solamente ganará E° 125,00, si almuerza y/o come E° 80,00. Estos valores se pagarán a contar del 1° de Enero del presente año. Recién, con fecha 23 de Agosto, se han impartido las instrucciones a las alistaciones zonales para empezar a confeccionar planillas con las diferencias. Mientras tanto, el reglamento que estudió la Comisión ha pasado para su aprobación a la Contraloría General de la República. Nosotros hemos hecho las gestiones necesarias para que estas diferencias se paguen antes del 18 de Septiembre próximo.

LOCOMOTORAS Y REPUESTOS.—Hemos seguido insistiendo ante la Jefatura la grave escasez de locomotoras y repuestos para las mismas, lo que impide un normal funcionamiento y circulación de los trenes programados, con el consiguiente deterioro económico del personal y de la imagen de la Empresa al no poder atender con la prontitud requerida a sus usuarios. Al mismo tiempo hemos reclamado la pésima conservación que se hace al equipo rodante y esperamos que estos reclamos y alertas que hemos hecho a la alta Jefatura, tengan algún eco y se tomen las medidas para remediar esta situación. Según nuestras informaciones, a fines del presente año y en los primeros meses del próximo, empezarán a llegar los nuevos equipos adquiridos en el extranjero, compuesto por locomotoras para patio y línea, automotores, salones y urbanos de procedencia Italiana, Japonesa y Argentina.

PARTICIPACION.—Tal como lo decimos al inicio de este informe, creemos que una real y efectiva participación de los trabajadores en la administración y toma de decisiones será la mejor arma para erradicar la burocracia y mejorar la explotación. Por eso hemos participado en la Comisión que sobre participación creó el Congreso de la FIFCH, y nuestros representantes en esa Comisión, compañeros Francisco Araya, Segundo Apablaza y Luis Muñoz Santiago, han planteado los puntos de vista de la organización sobre el particular.

Como resultado de esta Comisión ya se ha fijado la fecha de la elección por la base de los representantes gremiales ante el Consejo de Administración a nivel de Dirección. Esta elección se realizará en todo el país los días 10, 11, 12 y 13 de Septiembre próximo.

POLITICA DE TRANSPORTE.—Aún no se ha podido materializar que el Ejecutivo trace su política de transporte con el objeto de coordinar todos los servicios que ofrecen transporte en Chile. Sin embargo, debemos reconocer que la Dirección de la Empresa ha logrado hacer conciencia entre los hombres de Gobierno acerca del papel que Ferrocarriles juega en la vida económica del país y es así como ya se han tomado algunas medidas tendientes a entregar a la Empresa los medios económicos y materiales para poder efectuar un mejor servicio.

HOGARES DE TRACCION.—Este permanente problema que aqueja al personal, que por razones de servicio, debe usar los Hogares en las diferentes partes de la Red, ha sido planteado a la Jefatura respectiva, lográndose las reparaciones de algunos, la terminación de otros y empezando la construcción de otros Hogares. Se han distribuido los utensillos más necesarios, pero el problema siempre subsiste, pues es de origen económico, ya que la Sección Hogares del Departamento del Personal y Bienestar no dispone de los fondos suficientes para atender a todos los Hogares de las diferentes reparaciones en el país. Nosotros creemos que dado que el actual monto de Viático para Alojamiento fijado por el Supremo Gobierno, el personal estará dispuesto a aportar una parte de él para mejorar los Hogares, siempre y cuando este aporte esté destinado solamente a ese objeto y sea administrado por el Bienestar y la organización. Aún más, creemos que el aporte de cada zona debe ser invertido en la respectiva zona.

REAJUSTE ANUAL DE SUELDOS.—El Supremo Gobierno y la Central Unica de Trabajadores han elaborado ya las bases de la Política Salarial. El Proyecto se encuentra ya en el Congreso y a grandes rasgos establece que empezará a regir a contar del 1° de Octubre del presente año y será igual al 100% del alza del Costo de la Vida al 30 de Septiembre de 1972. Establece además que se otorga una Bonificación Compensatoria a todo trabajador, jubilado pensionado o montepiada, del orden de los E° 700 a pagarse en la primera quincena de Septiembre. El financiamiento del Reajuste es totalmente diferente a lo ya conocido. Ahora tributarán más los que poseen más y los que ganan más. Los compañeros, que de acuerdo a lo declarado por Impuesto Global Complementario debe pagar este tributo en 10 cuotas, pagarán solamente hasta Octubre, condonándose el saldo y al mismo tiempo se establece un fuerte impuesto a los Bienes Raíces, exceptuando los que posean una casa y los que tengan dos con avalúo mínimo. El impuesto a la Compra-Venta se elimina y se reemplaza por otro que se aplicará a la base de la producción, con esto el consumidor pagará menos pues el actual impuesto es del 13%, y quedará en un 12%, a su vez el Fisco recaudará más por el mejor control que podrá hacer Impuestos Internos.

Cada trabajador deberá constituirse en un funcionario de Dirinco, con el fin de defender el reajuste otorgado por el Gobierno, denunciando a los acaparadores y comerciantes inescrupulosos que acaparan y cobran por encima de los precios oficiales.

Compañeros, nuestra Empresa ha seguido modernizándose, tal como lo dijimos anteriormente. Con la llegada del nuevo material rodante, la terminación de la electrificación en la tercera zona y la dieselización de la cuarta, nos encontraremos ante problemas propios de la época que vivimos. Las mayores velocidades de los convoyes y el mayor poder de arrastre de las Locomotoras nos deberá encontrar preparados para afrontar esta nueva situación. Es necesario encontrar la fórmula que permite a la Empresa un aprovechamiento más integral de su equipo rodante y del material humano. Nosotros a su vez deberemos estudiar la manera de hacer una integración racional de una zona a otra, complementando los servicios y evitar así lo mal llamado "Invasión de Zona". Como dirigentes tenemos la responsabilidad de orientar a nuestros compañeros y nuestra orientación debe ser realista, objetiva y futurista. Debemos estar preparados para sacar el mayor provecho de las nuevas situaciones. La lucha por la dictación de la Ley 17.094 nos ha dejado grandes experiencias. Hoy igual que ayer defendemos los límites zonales con mayor ahinco que si fueran los límites patrios con países fronterizos, olvidándonos que le servimos al mismo patrón, que se llama Estado, y ese Estado se llama Chile, y Chile somos todos nosotros. En fin, que en nuestro quehacer diario estamos entregando servicio a todo el país, sea de la zona que sea, y que merced a nuestra loca geografía y a nuestra compleja economía todas las provincias o regiones del país deben coordinarse y nosotros como trabajadores ferroviarios de tracción tenemos la obligación histórica de ayudar a coordinar nuestros servicios, para lo cual deberemos estudiar las fórmulas que nos permita una real y efectiva integración, sin que esta integración signifique retroceso económico o social.

Los compañeros Vielma, Mora y Flores, rodeados por los delegados wattinos de Arica, Iquique y Baquedano.

Uds. compañeros dirigentes, deben llevar a la discusión de la base estos planteamientos de la Directiva Nacional de la organización.

Compañeros Delegados: Esta ha sido nuestra actividad más importante durante nuestro mandato. Mucha actividad no queda registrada en los libros, ni en las circulares de la organización, pues es esa que no da dividendos, ni significa conquista alguna. Bástenos sólo decir que cada compañero que ha llegado hasta nosotros con algún problema, por personal que haya sido, ha tenido la atención que se merece y se le ha buscado la solución deseada.

Antes de terminar, quiero dejar claro testimonio de agradecimientos a los compañeros Dirigentes Nacionales, Delegados Directos, Presidentes de Seccionales y Comités, a los dirigentes de la Federación Industrial y en especial a los compañeros Secretarios Administrativos de la organización Fernando Arriagada V. y Oscar Pizarro, por su abnegada y eficaz colaboración, como asimismo al Abogado y Contador, profesionales que han estado siempre atentos a las consultas que les hemos formulado y han entregado su granito de arena a la causa wattina.

A los compañeros Juan Mora S., Domingo Flores V. y Luis Muñoz Santiago, un reconocimiento especial por su lealtad y gran espíritu de trabajo, ya que juntos colegiadamente dirigimos esta organización, tan querida para todos nosotros. Vayan así mismo nuestros agradecimientos a los Ejecutivos y personal Administrativo de la Dirección General, Secretaría General, Sub-Dirección Administrativa y de Operaciones, del Departamento de Tracción, Personal y Finanzas, quienes con su criterio, gentileza y colaboración han hecho posible mucho de lo aquí expuesto.

Compañeros: Esta es nuestra labor, queda aún mucho camino por recorrer, camino sembrado de obstáculos y problemas, unidos con la fe revolucionaria y el optimismo del trabajador chileno saldremos adelante.

Muchas Gracias.





INFORME DE FINANZAS

COMPAÑEROS DELEGADOS:

La Tesorería del Directorio General, se permite informar a los compañeros Delegados Directos y por su intermedio a las bases de nuestra organización, en términos generales de la forma como se ha desenvuelto la Tesorería General en el período 1970-1972, ya que de esta reunión tendrá que salir la Comisión Revisora de Cuentas que hará la revisión en particular.

DESCUENTOS EFECTUADOS PERIODO AGOSTO 1970 - FEBRERO 1971

Directorio General	E°	14,00
Fifch y Cut		2,20
Revista		3,80
		<hr/>
Total descuento Directorio General	E°	20,00

DESCUENTO EFECTUADO PERIODO MARZO 1971 - SEPTIEMBRE 1971

Directorio General	E°	18,00
Fifch y Cut		2,20
Revista		4,80
		<hr/>
Total descuento Directorio General	E°	25,00

DESCUENTOS EFECTUADOS PERIODO OCTUBRE 1971 - FEBRERO 1972

Directorio General	E°	21,60
Fifch y Cut		3,60
Revista		4,80
		<hr/>
Total descuento Directorio General	E°	30,00

DESCUENTOS EFECTUADOS PERIODO MARZO 1972 - AGOSTO 1972

Directorio General	E°	25,00
Fifch y Cut		4,50
Revista		5,50
		<hr/>
Total descuento Directorio General	E°	35,00

En el año 1971, la cuota se sube en el mes de Marzo, solamente de E° 20 a E° 25, en circunstancias que, de acuerdo al reajuste otorgado ese año correspondía aumentar la cuota de E° 20 a E° 27, motivo por el cual se vino a subir en el mes de Octubre de 1971 a E° 30, manteniéndose hasta el mes de Febrero del año 1972, en el presente año se otorga un reajuste de 22%, que aplicado a la cuota gremial E° 30, corresponde subirla en E° 6,60 pero, se sube sólo a E° 35, y desde el mes de Marzo hasta la fecha.

AYUDA SOLIDARIAS.—Por acuerdo de los delegados directos se efectuó una ayuda solidaria en favor del compañero Guerrero del Comité de Talca, la que se hizo efectiva en los meses de Noviembre y Diciembre de 1970, por valor de E° 2, c/u. Posteriormente, cumpliendo también acuerdo de los delegados direc-

tos en reunión de Abril de 1971, se efectúa un descuento extraordinario en favor de los compañeros que tuvieron el accidente de Gualliguaica, haciéndose entre los meses de Mayo 1971 a Septiembre del mismo año, por un valor de E° 5 mensuales, y por último en el mes de Febrero del presente año, se hizo un descuento de E° 5 en favor del compañero Néstor Espíndola, de la Segunda Zona, para ayudar la recuperación de su hijo que tuvo un grave accidente. Todas estas ayudas fueron entregadas oportunamente, incluso en algunos casos tuvimos que adelantar de los fondos de la Tesorería la ayuda a estos compañeros por la demora que tienen los descuentos.

También es necesario informar a los c. delegados que las remesas de los Comités y Seccionales como de las Ayudas Mutuas han sido enviadas oportunamente y, el destino de la cuota del directorio general E° 25, es la siguiente:

Sueldos funcionarios, pago imposiciones, asignaciones dirigentes, teléfono, telefónogramas, gastos de secretaría, correspondencia, gastos comunes (agua, luz, gas, útiles de aseo, etc.) viático delegados directos y presidentes seccionales, viático dirigentes nacionales cuando salen a dar cuenta a las bases, y las comisiones que en este período han sido seis, comisión de sumarios, comisión de adiestramiento, comisión bipartita, comisión de reglamento, Consejo de Administración, comisión Electoral de Comité Paritario y la de Incentivo de Producción, que hasta la fecha se encuentra trabajando. Además, se efectuó en el año recién pasado el Congreso de la Fifch, por lo que hubo que hacer un aporte extraordinario de E° 3,50, por socio para tener derecho a participar en el Congreso, cantidad que no fue descontada, sucediendo el mismo problema en la Cut, en el que hubo que cancelar E° 2, por socio para poder participar en las elecciones efectuadas en Mayo recién pasado. También con la Cut, tuvimos que poner las cotizaciones al día, ya que estaban atrasadas porque la Tesorería de la Central Unica no aceptaba el pago de las cotizaciones de acuerdo a los descuentos que nosotros habíamos hecho para tal motivo, ejemplo: descuento CUT, año 1970, nosotros descontábamos E° 0,70 y la Cut, exigía un escudo diez (E° 1,10), año 1971; nosotros descontábamos E° 1,10 y la Cut, exigía una cotización de E° 1,80 para poder participar en el VI Congreso de Central Unica, la tesorería nacional tuvo que cancelar las diferencias de los valores exigidos por la Cut, sin que se haya hecho efectivo este mayor descuento a los federados; a contar de Enero de 1972, se descuenta y se paga a la Cut E° 2,70, valor de la cotización acordada en el VI Congreso y que fue ratificada en el Ampliado Nacional anterior.

Por lo que podrán darse cuenta los compañeros delegados, que los fondos de la Tesorería son bastante ajustados, y no existe un margen para poder adquirir algunos útiles indispensables para el mejor funcionamiento de la Tesorería, ejemplo, no tenemos un Kárdex que se hace cada vez más necesario para poder tener un control de nuestros asociados, no existe una Caja de Fondos para manejar dinero en efectivo, lo que significa graves riesgos al tener que guardarlos en el escritorio. Además, tenemos problemas con los descuentos, ya que la IBM en algunos casos les hace descuentos dobles a los compañeros y en otros no les hace estos, teniendo que afrontar con estas situaciones el directorio general; por todas éstas razones hicimos en el presente mes de Agosto un descuento extraordinario de E° 25, por socio, para poder paliar los gastos extras de las diferentes comisiones, aporte a los Congresos de la Fifch y Cut, mayores cotizaciones entregadas a la Cut y ver la posibilidad de adquirir algunos elementos antes señalados, esto, teniendo en cuenta la facultad que nos entregaron los delegados directos para hacer el descuento extraordinario cada vez que por conquista de la organización se consiga un nuevo beneficio para poder sufragar los mayores gastos que significa una movilización de la Federación para tales efectos.

Una vez nombrada la Comisión Revisora de Cuentas se verá abocada a la Revisión general de la Tesorería, para entregarles su informe definitivo a los compañeros delegados, toda la documentación está en manos del Contador.

Sin otro particular, saluda fraternalmente a ustedes,

DOMINGO FLORES VERA
Tesorero General

Santiago, Agosto de 1972

COMPAÑEROS DELEGADOS:

Habiendo sido elegido para desempeñar el cargo de Director de la Revista "Santiago Watt", en Agosto de 1970 y llegado el momento de rendir ante Uds. un informe sobre las actividades que me correspondió realizar en dicho cargo, deseo basarlo en tres aspectos principales que son:

1º.—DESEMPEÑO DEL CARGO

En primer lugar me puse en contacto con el c. Eduardo Muñoz Rozas, Director de la Revista que dejó su cargo en esa oportunidad. El c. Muñoz Rozas me entregó los antecedentes que tenía en su poder, pero que lamentablemente no eran los suficientes como para iniciar mi labor, la que era a su vez completamente nueva para mí y que para cualquier compañero que lo haga por primera vez, resulta muy difícil por lo complejo de ésta.

Por tal motivo me ví en la obligación de solicitar la cooperación de alguien con experiencia sobre esta materia. En este caso fue el compañero Anselmo Radrigán, conocido de todos nosotros y que cuenta con un vasto conocimiento sobre nuestra Revista, por haber sido en varias oportunidades Director de ella.

Por razones de financiamiento, tiempo y residencia del c. Radrigán se resolvió llevar la impresión a Valparaíso en la Imprenta La Unión de esa, acordando sacarla en forma bimensual. Deseo aclarar que al hacerme cargo de la dirección de la Revista no se contaba con una Imprenta donde hacerla.

Se imprimieron Tres números en Valparaíso y se debió traer ésta a Santiago, ya que el c. Radrigán fue nombrado en Desarrollo Social, no pudiendo seguir cooperando por esta razón.

Cotizado algunos presupuestos en Santiago se optó por la Imprenta Fernández, que está ubicada frente al Directorio Nacional. En esta Imprenta se hicieron tres números y debo decir que tuvimos múltiples dificultades, ya sea por el material que en esa oportunidad estaba escaso y por que la Imprenta no tenía los medios adecuados para realizar el trabajo regularmente, además de incumplimiento sobre las fechas de entrega.

Para ese entonces empezó su colaboración en la confección de la Revista el compañero Oscar Guzmán Montenegro, Inspector Jubilado y Ex-Director de nuestra Revista.

Por las razones expuesta antes, sobre las dificultades de impresión, se solicitó a la Empresa la posibilidad de llevar la Revista a la Imprenta de Ferrocarriles, lo que fue posible a principios del presente año.



ARRIBA: Mesa de Honor que presidió el ágape de camaradería al término del Ampliado. CENTRO: Grupo de delegados que participaron en el Ampliado Nacional convocado por la FIFCH. ABAJO: Mesa que presidió la ceremonia de constitución del Consejo de Administración y los concurrentes, en el Salón de Actos del edificio Gabriela Mistral.

CUENTA DEL DIRECTOR DE LA REVISTA

Se llevan hecho dos números en la Imprenta de Ferrocarriles y además tres folletos de Páginas Técnicas, más material que se ha entregado adjunto a la revista. Está en impresión otro folleto de Páginas Técnicas sobre Automotores Eléctricos y hasta la fecha se reúne material para imprimir un folleto diésel y otro de freno que tenga la particularidad de servir a todas las zonas.

Con respecto a las colaboraciones por parte de los compañeros de la base, debo decir que son escasas y que esta dirección de la Revista no ha contado con colaboradores asignados por la Reunión de Delegados Directos que constituyó aquella Directiva, tal como se hiciera en otros periodos.

2º.— FINANCIAMIENTO DE LA REVISTA

El financiamiento de la Revista es sobre la base de los presupuestos que habían a la fecha de ser designados en el cargo y que correspondía a una edición de 16 páginas. A todos les consta que una situación rígida de pago no se puede mantener, a pesar de haberse reajustado los gastos y descuentos para financiarla. Estos son insuficientes para una edición mensual, motivo por el cual se hacían cada dos meses y les consta además que en cada edición han aparecido 20, 24 y 36 páginas, por lo cual se alarga la aparición en la mayoría de los casos.

Sobre esta materia propongo que con el fin de regularizar por lo menos cada dos meses la aparición de nuestra Revista se faculte a la Directiva Nacional próxima a elegir para dar un financiamiento adecuado y hacer los descuentos necesarios para poder regularizar nuestra Revista.

Con respecto al financiamiento de las Páginas Técnicas debo aclarar que éste principal-

mente se refiere a lo correspondiente a su distribución y otros gastos de recopilación de antecedentes.

3º.— LABORES DIRECTIVAS

No con la finalidad de justificar las deficiencias que hubieren habido dentro del desempeño de mis funciones como Director de la Revista, que corresponde a la base y a Uds. juzgar, en esta oportunidad en especial deseo hacer presente que me correspondió desempeñar otras funciones como Dirigente Nacional, ya que esta directiva ha tenido la virtud de trabajar en equipo como cuerpo directivo y no con acciones aisladas de determinados dirigentes.

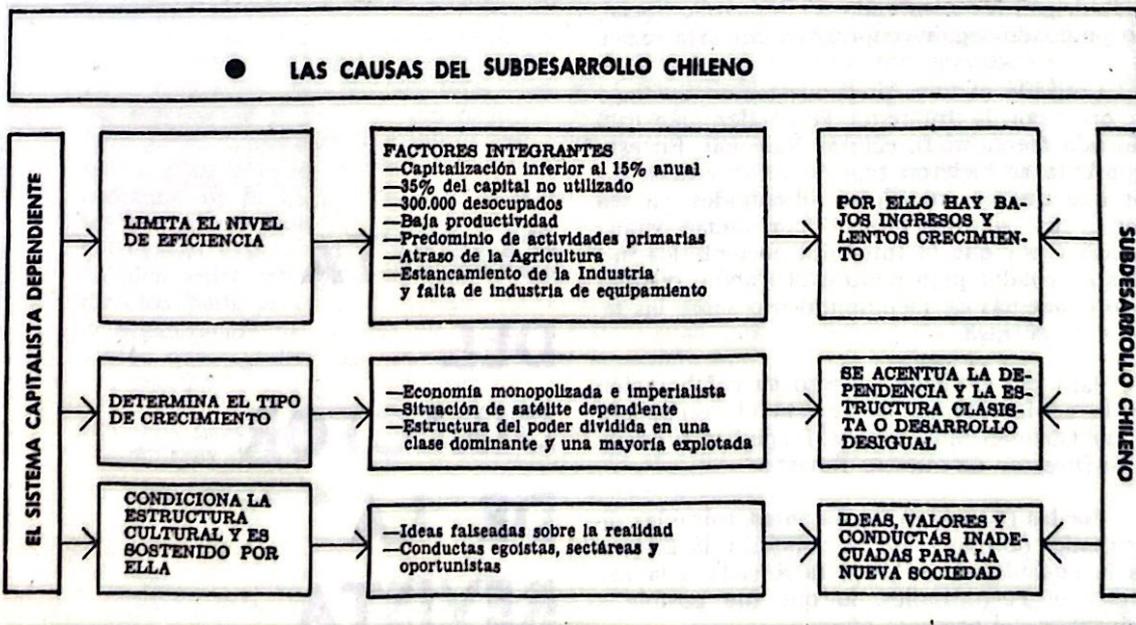
En las comisiones que se me entregaron sobre diversos problemas del gremio a nivel nacional, espero haber cumplido a satisfacción de mis compañeros de la base y del Directorio en particular.

Con respecto a los comp. del Directorio, quiero destacar la forma fraternal y amigable que ha existido siempre durante este período que termina y agradecer la oportunidad que se me ha brindado de servir a mis compañeros.

En forma especial deseo agradecer la valiosa cooperación del compañero Oscar Guzmán Montenegro, quien me ha acompañado durante este último tiempo y a los compañeros que me han enviado información y colaboraciones durante el período que me correspondió ser Director de la Revista.

Es todo cuanto puedo informar sobre mi labor en el cargo de Director de la Revista en el período 1970-1972.

LUIS MUÑOZ SANTIAGO
Director de la Revista
"Santiago Watt"



RENTAS DEL PERSONAL DE TRACCION

(Rige a contar desde el 1° de Octubre de 1972)

CATEGORIA	GRADO	RENTA BASE	ASIG. IMPON.	ASIG. NO IMPON.	DECRETO SUPREMO 285-16-1972	RENTA TOTAL	HORAS EXT.
Inspector . . .	4° C.	E° 10.362	55,52%	E° 4.029	Dect. 285 E° 3.021	E° 23.165	—
Inspector . . .	5° C.	9.221	57,33%	3.628	Dect. 285 1.457	19.596	—
Inspector . . .	Gdo. 1°	8.827	20%	1.501	ASIG. DE RIESGO DECRETO N° 300 10% E° 883	12.976	—
Inspector . . .	Gdo. 2°	8.146	20%	1.385	10% 815	11.975	—
Inspector . . .	Gdo. 3°	7.516	20%	1.278	10% 752	11.049	—
Maq. 1° . . .	Gdo. 5°	6.569	20%	—	10% 657	8.540	43.79
Maq. 2° . . .	Gdo. 8°	5.263	20%	—	10% 526	6.842	35.09
Maq. 3° . . .	Gdo. 9°	4.781	20%	—	10% 478	6.215	31.87
Fog. 1° . . .	Gdo. 11°	3.972	—	TRIPARTITA E° 300	10% 397	4.669	26.48
Fog. 2° . . .	Gdo. 12°	3.586	—	312	10% 359	4.257	23.91
Fog. 3° . . .	Gdo. 14°	2.955	—	246	10% 296	3.497	19.70
Aspirante . . .	Gdo. 17°	2.266	—	178	10% 227	2.671	15.11
Limpiador . . .	Gdo. 18°	2.140	—	126	—	2.266	14.65
Limp. Prueba . . .	Gdo. 23°	1.564	—	Adicional 334	—	1.898	12.65

GRADOS FLOTANTES:

4° Catg.: Renta Base E° 10.362; Asig. Imp. 33,98% E° 3.521; Asig. no Imp. 17,80% E° 2.471 = TOTAL E° 16.354

5° Catg.: Renta Base 9.221; Asig. Imp. 20% E° 1.844; Asig no Imp. 6,25% 692 = TOTAL 11.757

ANEXOS: Kilometraje u otros que no son en relación con el sueldo se reajustan en un 99,8%.

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



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

CONFECCIONES

Ruddoff S.A.

FABRICA Y TIENDA

COQUIMBO · VALPARAISO · SANTIAGO · CONCEPCION

Talleres Gráficos FF. CC. del E. - Chile