

# santiago Watt

REVISTA

*Manuel Mesias M.*

## Nueva Directiva de la FIFCH.



Sentados, de izquierda a derecha: Gerónimo Galaz Díaz, Juan Fco. Espinoza S. Luis Maluenda C., Arnaldo Carvajal G., José Zurita U., Gilberto Muller S. De pie, de izquierda a derecha: Juan Grassi C., Ernesto Vegel R., Moisés González V., Arnaldo Cáceres B., Víctor Irribarra O., José D. Prado L. y Luis A. Sepúlveda M.

**Año XXVI - Julio-Agosto de 1971 - N.º 269**

# Modificada la Ley de Revalorización de Pensiones

El Senado aprobó, en su último trámite, el proyecto de ley que modifica a la Ley N° 15.386 promulgada en 1963, el cual será publicado en el Diario Oficial en los primeros días de Septiembre y cuyo texto será el siguiente:

**Artículo Unico.—**Modifícase la Ley N° 15386, del 11 de Diciembre de 1963, en la siguiente forma:

Sustitúyese, en las letras b), c) y d) del artículo 4º, las expresiones "30 de Junio" por "31 de Diciembre".

**Artículo transitorio.—** La modificación introducida a la Ley N° 15.386, por el artículo precedente, se aplicará para determinar la revalorización con que corresponde pagar a contar del 1º de Enero de 1971; y para tal objeto autorizase a la Comisión Revalorizadora de Pensiones para que fije un nuevo índice de revalorización para el presente año.

Como un alcance a esta modificación de la Ley 15.386 nos permitimos informar a los compañeros jubilados que ello permitirá reajustar las actuales pensiones, considerando el dete-

rioro provocado por la inflación en el periodo desde el 1º de Julio al 31 de Diciembre, lo que importa un aumento de un 8,9% respecto a la diferencia entre la pensión de jubilación y el sueldo similar en servicio, considerado hasta el 31 de Diciembre.

La enmienda de la referida Ley fue iniciativa del Gobierno a instancias de la Confederación de Jubilados y Montepiadas de Chile y su aplicación importa un costo de E° 53.000.000, financiado por el propio Fondo de Revalorización, poseedor de un excedente de E° 100.000.000.

El Subsecretario de Provisión Social manifestó en la Comisión de Hacienda del Senado, durante la discusión del proyecto de enmienda, que esta iniciativa tiene un carácter transitorio, por cuanto el Supremo Gobierno se propone enviar en un breve plazo un proyecto de ley que permita legislar sobre el Fondo Unico de Pensiones, cuyo estudio se realizó en conjunto con la Central Unica de Trabajadores y la Comisión Revalorizadora de Pensiones.

---

A contar desde el próximo número de la revista, correspondiente al mes de Septiembre, se regulariza su publicación mensual, al cual se agregarán "Páginas Técnicas", impresas tal como en las anteriores ediciones, en los Talleres Gráficos de la Empresa, para lo cual ya se cuenta con la necesaria autorización.

Además, se encuentran en prensa dos trabajos entregados por el Inspector del Departamento de Tracción y Maestranza e Instructor de Tracción Eléctrica y c. Leonardo Silva V., a la Directiva Nacional, la cual solicitó en su oportunidad la autorización para su impresión en los Talleres Gráficos. Dichos traba-

jos se titulan "CURSO BASICO PARA LOCOMOTORAS ELECTRICAS" y "SISTEMA DE REGENERACION PARA LOCOMOTORAS E 32" con la cual se completa el curso de la instrucción relativa a esta locomotora oportunamente distribuido entre los compañeros que intervienen en su manejo, y cuyo autor es precisamente el c. Silva, a quien felicitamos por sus constantes

## Reaparecen Páginas Técnicas

esfuerzos en la preparación y entrega de tan valiosos materiales de enseñanza

Al reanudarse la publicación de "PAGINAS TECNICAS", esperamos recibir sugerencias de los compañeros de toda la Red, sobre las materias que deseen ver publicadas, para una oportuna preparación, para lo cual no omitiremos esfuerzos en satisfacerlas.

Reiniciadas PAGINAS TECNICAS con la publicación del proyecto que crea el INSTITUTO NACIONAL DE CAPACITACION FERROVIARIA (INACAFE) interesante estudio presentado al IX CONGRESO NACIONAL de la FIFCH.

## **EL XI CONGRESO NACIONAL DE LA FIFCH**

La dinámica gremial en su desarrollo establece la realización periódica de Congresos Nacionales para proceder a una revisión crítica de la labor realizada, analizar las particularidades del presente y procurar una definición concreta de las posiciones y tareas que deben ser fijadas y alcanzadas en un futuro próximo.

La Federación Industrial Ferroviaria de Chile, de la cual forma parte nuestra Federación, ha realizado su Décimo Primer Congreso Nacional durante los días 12, 13, 14 y 15 de Agosto, con la participación de alrededor de 210 delegados en representación de los diferentes organismos de base a través de todo el país, en forma tal que constituyen una genuina demostración de una auténtica democracia sindical, como ya es tradicional en los torneos gremiales ferroviarios.

La importancia fundamental de este Congreso radica en la etapa histórica que en nuestro país se desarrolla mediante la política del Gobierno Popular y las nuevas situaciones que obligan a fijar igualmente actitudes diferentes en las decisiones que el gremio debe adoptar como tal o como parte de un proceso revolucionario que tiende a transformar estructuras sociales y económicas tradicionales, en etapas progresivas hasta formar una nueva sociedad sin privilegios y con una mayor justicia social.

Esta situación crea una doble perspectiva para la clase trabajadora en general, y a los ferroviarios en particular: Ser gestores principales del proceso de transformación y al mismo tiempo ser los receptivos o beneficiarios del resultado de las medidas que se adopten.

El XI Congreso de la FIFCH, al considerar la Organización Unica, la participación de los Trabajadores en los Comités de Empresa, comprender la justicia de la política salarial establecida en el CONVENIO CUT-GOBIERNO, la creación de una estructura funcionaria con escalafones racionales y adecuados a la realidad de los servicios, y el reconocimiento hacia un Gobierno por su decidida acción en favor de las clases desposeídas, aparte de otros asuntos de real importancia para el gremio, clarifica la responsabilidad que cada uno de los ferroviarios debe asumir para estas nuevas tareas y decisiones.

## EN LOS COMITES DE EMPRESA

Los trabajadores debemos utilizar todas las herramientas que se pongan a nuestro alcance con la finalidad de luchar por las transformaciones del actual sistema capitalista, por uno más justo y ecuánime como es el socialista.

Para ello debe contarse con la necesaria capacitación y clara conciencia de trabajador, para alcanzar las metas propuestas, capacidad obtenida fehacientemente mediante la lucha constante y tenaz hasta provocar los cambios necesarios, sin omitir sacrificios y con dedicación absoluta. Deben colocar a disposición de las direcciones de las Empresas o Consejos de Administración, toda su experiencia para realizar los objetivos deseados, que son principalmente: Cambio de las viejas estructuras, Desburocratización Administrativa, Aumento de la Producción, Planificación y Desarrollo de los Transportes, Financiamientos adecuados, Rentas justas, etc.

Hasta hace poco las Empresas del Estado de servicio público, eran fábricas de nuevos ricos, quienes estaban al servicio incondicional del Gobierno de turno. Estos montaban una máquina burocrática para manejar a su antojo a los funcionarios en servicio o a los que ingresaban a ella, presionándolos de una u otra manera hasta convertirlos en traidores de sus hermanos de clase, con el consiguiente desprecio de sus compañeros, familia y amigos.

Ahora, lo que se desea no son pequeños cambios o modificaciones o reemplazos de personas, sino una profunda e integral transformación de aquellas podridas estructuras y de los corrompidos procedimientos adoptados por los detentores del poder, transformaciones que serán posibles con la participación directa de los trabajadores en la dirección de las empresas. No aceptaremos que se nos informe de lo que se va a hacer sino que deberemos participar efectivamente en la toma de decisiones, por muy importantes que ellas sean y en todos los niveles jerárquicos.

Una importante labor deberán desarrollar los Comités de Productividad, como medio re-

ceptivo para acoger las inquietudes, sugerencias, opiniones y juicios de los trabajadores, los cuales analizados llegan finalmente al Consejo de Administración, el cual deberá otorgarles su respaldo más amplio para ejecutar y cumplir lo que sea procedente, en una acción sincronizada y efectiva.

Al mismo tiempo será necesario mantener una actitud vigilante y digna para evitar que algunos funcionarios demuestren ineffectividad o poco interés en mejorar o atender los servicios. Las tareas dispuestas deben ser cumplidas por todos —sin consideraciones de grados o jerarquías— como única manera de asegurar la mayor productividad o eficiencia de los servicios que, en nuestro caso, lo constituye el transporte ferroviario. Tampoco podrá aceptarse abuso de autoridad ni persecuciones sectarias e inútiles, que sólo perjudicarán la acción de los trabajadores como gobierno o como integrantes de los Consejos de Administración.

Así como las puertas deben abrirse para acoger a quienes honestamente y con limpieza desean sumar esfuerzos para dignificar a la Patria, así también debemos desenmascarar a quienes pretendieron convertirse en mártires anteponiendo falsedades. Sabemos quiénes son, lo que hicieron, el por qué lo hicieron y lo que son actualmente. Sólo han recibido el desprecio de los trabajadores dignos. Hoy lloran como lo que son; por lo que no supieron defender como hombres. No está en nuestra mano darles dignidad ni entregarles lo que se necesita para andar con la cabeza erguida. Eso no se compra en el comercio ni viene con la paga que dan a los mercenarios traidores a su clase.

Mientras ellos gimen y claman perdón, nosotros como trabajadores simplemente debemos empuñar las herramientas y producir, producir para avanzar hacia el venturoso mañana libre de miserias. Sólo con una actitud consecuente y con firmeza de principios, además de una honestidad a toda prueba, saldremos adelante con esta tarea.

## NAHUM CASTRO H., SE DESPIDE

Al alejarme del cargo de Director de los FF. CC. del Estado que desempeñé más de ocho meses como suplente, quiero expresar a todos los trabajadores del riel mis fraternales agradecimientos por la constante y responsable colaboración que obtuve para impulsar los planes de desarrollo ferroviario insertos en la planificación del Gobierno de la Unidad Popular.

Gremios y ejecutivos caminamos juntos en los Trenes de la Cultura, de la Salud, y de la Solidaridad con

nuestros hermanos damnificados. Es ya irreversible la participación de los trabajadores en el Comité de Empresa, en la gestión y administración de la Empresa, hito histórico que me correspondió impulsar, será imposible cerrar las puertas que mantuve abiertas a las inquietudes de todos los sectores y la solución de los problemas sociales sólo será posible si la unidad gremial de profesionales, técnicos, empleados y obreros se fortifica en el Congreso Nacional de la FIFCH.

# Asume Nuevo Director General

## C. ALFREDO ROJAS CASTAÑEDA

El Jueves 5 de Agosto, se realizó en la Sub-Secretaría de Transporte la ceremonia para notificar oficialmente al c. Alfredo Rojas Castañeda, Ingeniero Civil U. de Chile, su designación como Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, quien posteriormente asumió de inmediato su alto cargo ante la presencia de ejecutivos y dirigentes gremiales en las propias oficinas de la Dirección.

El c. Alfredo Rojas C., nació en Santiago el 27 de Septiembre de 1940 e hizo sus estudios secundarios en el Instituto Nacional, para continuar en la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile hasta obtener, en Enero de 1966 el título de Ingeniero Civil Electricista, mediante la Memoria que versó sobre "Proyecto de Modernización de la II Zona" y que realizó mientras se desempeñaba como funcionario en el Departamento de Electrificación.

Le correspondió activa participación en la electrificación de la Red Sur, la cual le valió por méritos obtener una beca de perfeccionamiento profesional en la firma Asea, de Suecia, por un lapso de seis meses.

De regreso al país, en

Agosto de 1966, el c. Alfredo Rojas se reintegró al servicio, oportunidad en la cual le correspondió la responsabilidad del control y estudio de las subestaciones eléctricas. Renunció voluntariamente a la Empresa en Septiembre de 1968 para ejercer libremente su profesión de Ingeniero y para cumplir funciones académicas en la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile en la Cátedra de "Ecuaciones Diferenciales"

Su corta y fructífera trayectoria profesional, avalada con el conocimiento de los problemas ferroviarios e identificado con la política de desarrollo social y económico que impulsa el Gobierno Popular, fueron los motivos que determinaron su designación para tal cargo.

Desde estas páginas, el personal de Tracción le desea al nuevo c. Director pleno éxito en su mandato.



Nuevo Director de los FF. CC. del E.

Ing. Civil Alfredo Rojas Castañeda.

# El sismo del 8 de Julio afecta gravemente a cuatro provincias

El día 8 de Julio, aproximadamente a las 23 horas, un violentísimo terremoto afectó a cuatro provincias de la zona central del país, causando la pérdida de más de un centenar de vidas humanas, de algunos centenares de heridos e irreparables daños materiales en edificios, viviendas, ferrocarriles, caminos, puentes, etc. Los puntos más afectados fueron Valparaíso, San Antonio, Llay-Llay, La Ligua e Illapel.

**DAÑOS.**—En lo que respecta a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, la vía ferroviaria entre Santiago y Valparaíso quedó interrumpida por una semana debida a derrumbes, mientras que sufrieron graves daños edificios e instalaciones, entre otros, la Maestranza de San Bernardo, estación Puerto, Casa de Máquinas de Llay-Llay, etc.

Numerosos compañeros ferroviarios sufrieron la destrucción de sus viviendas y enseres. Una encuesta realizada por el Servicio Social y el Servicio de Desarrollo Social determinó que en Valparaíso el sismo afectó a 329 hogares ferroviarios con destrucción de viviendas; en Llay-Llay fueron afectados 84 hogares del personal en servicio activo, de los cuales 30 quedaron sin hogar; de 32 jubilados, 5 sin casa y de 19 montepiadas, 7 sin casa. En Illapel quedaron sin casa 87 ferroviarios en servicio y 7 montepiadas. En La Calera quedaron sin viviendas, 52 hogares de ferroviarios en servicio, 17 de jubilados y 12 de montepiadas. En el ramal Santiago-Cartagena fueron destruidas 32 viviendas pertenecientes a la Empresa y ocupadas por su personal, aparte de numerosos compañeros que vivían en casa propia.

**COMITE NACIONAL DE SOLARIDAD EN FF. CC.**—Se constituyó esta Comisión para determinar una evaluación de los daños sufridos por los compañeros y la forma de la ayuda que cada uno debía recibir. Está integrado por el c. Director, Ing. Alfredo Rojas C., Carlos Casarino, Secretario General; Carlos Salazar, Jefe del Departamento del Personal; Carlos Zúñiga, jefe del Departamento de Salud, y por cada Presidente Nacional de las diferentes organizaciones gremiales.

**PRESTAMOS.**—Por Decreto Supremo 172, se autorizó a la Caja de Retiros de los Ferrocarriles del Estado, otorgar un préstamo extraordinario a los imponentes damnificados por temporales y sismos. Por la magnitud de los daños se ha dado prioridad a los imponentes de Valparaíso, Aconcagua y Coquimbo y, en segundo término, a los de Santiago y O'Higgins. El préstamo acordado corresponde a un vital más E° 80 por carga con un máximo de E° 1.120.— y al cual se acogieron a la fecha 5.000 imponentes, aproximadamente, para ser cancelado en un plazo de 30 meses.

**APORTE DEL PERSONAL EN SERVICIO DE UN DIA DE SUELDO.**—De acuer-

do con las organizaciones gremiales, se acordó una ayuda equivalente a un día de sueldo, para ayuda inmediata de los compañeros damnificados, que se hizo efectivo en Julio, arrojando aproximadamente E° 1.000.000.—

**MERCADERIAS ENTREGADAS AL COSTO POR COPEFERRO.**—Con cargo a la ayuda anterior se destinaron E° 150.000 para adquisición de mercaderías que fueron entregadas al costo por dicha Cooperativa, repartiéndose alrededor de 1.000 paquetes, los cuales fueron preparados en trabajo voluntario por sus empleados.

**SUSPENSION DESCUENTOS RUDDOFF.** La FIFCH solicitó la suspensión de los descuentos por un lapso de tres meses en favor de los damnificados de las cuatro provincias afectadas. La firma mencionada acordó la suspensión de los descuentos hasta un valor de E° 300.000 durante tres meses a razón de E° 100.000 mensuales a contar desde Agosto y distribuidos en relación con las encuestas entregadas por la FIFCH.

**CONSTRUCCION DE MEDIAGUAS EN BARON Y SANTIAGO.**—De acuerdo con la CORVI se están construyendo mediaguas en dichos puntos con materiales entregados por la CORVI y obra de mano por cuenta de la Empresa de los Ferrocarriles.

## LOS FERROVIARIOS DE CONCEPCION MANDARAN CASAS PREFABRICADAS

Un hermoso gesto solidario han tenido los ferroviarios de Concepción al disponer el envío de 150 casas prefabricadas como ayuda a sus compañeros afectados por el sismo del 8 de Julio. Se hizo posible tan importante aporte con el esfuerzo conjunto de las tres organizaciones gremiales de la zona y de todos sus componentes.

Tales viviendas constan de 41,5 metros cuadrados de superficie construida y se compone de dos dormitorios, living-comedor, cocina y baño. El material utilizado permite que las casas tengan larga duración, por tratarse de madera escogida y haberse construido los marcos de las ventanas con fierro estructural.

Según nuestras informaciones, el envío de las primeras casas se iniciará a comienzos de Septiembre y ello posibilitará una efectiva solución al grave problema que afecta todavía a numerosos compañeros, como son los de Llay-Llay, actualmente pernoctando en carros con sus familiares.

Según encuestas oficiales habrían sido afectados por el terremoto alrededor de 1.100 ferroviarios con graves pérdidas materiales, de las cuales 500 perdieron sus casas.

# Trenes de la Solidaridad

Desde Puerto Montt partió el Tren de la Solidaridad para recoger en su trayecto la ayuda solidaria de los diversos pueblos y ciudades consistentes en medicamentos, víveres, materiales de construcción, ropas y principalmente madera para la construcción de mediaguas.

Bajo el lema "DEVOLVAMOS LA MANO AL NORTE" y con las medidas adoptadas por las respectivas Intendencias y Gobernaciones, se hizo llegar la ayuda recolectada al paso por cada estación del Tren de la Solidaridad. En esta tarea tuvo destacada participación la Secretaría de la Juventud de la Presidencia de la República, la cual organizó el trabajo de los jóvenes en las provincias de Llanquihue, Osorno, Valdivia, Cautín, Malleco, Bío-Bío, Concepción, Arauco, Ñuble, Talca y Colchagua, para la recolección de la ayuda.

En Temuco se incorporaron al Tren de la Solidaridad grupos de estudiantes de Medicina, Enfermería y especialidades paramédicas con el fin de aportar su ayuda a los pueblos más alejados y con limitados medios de asistencia médica.

Fue tal el generoso aporte de los sureños que se hizo necesario formar un segundo tren, los cuales llegaron a Santiago el 22 de Julio para continuar de inmediato a la zona damnificada.

## TREN DE LA SOLIDARIDAD DEL NORTE

Por instrucciones directas impartidas por el Director c. Nahum Castro,

al Administrador de los Ferrocarriles de Iquique a Pueblo Hundido, c. Hugo Leiva, se dispuso la carrera del Tren de la Solidaridad desde Iquique a Calera y puesto a disposición de los Intendentes y Gobernadores de las provincias de Tarapacá, Antofagasta y Coquimbo. Así pudieron recolectarse alimentos, utensilios, colchones, frazadas, medicinas, maderas, combustibles para ser enviados al Sur y aliviar la crítica situación derivada del sismo.

Las empresas Enami, Codelco y Soquimich han colaborado con la Empresa de los Ferrocarriles, al poner a disposición de ésta los ramales de las líneas particulares ubicadas en la zona de Antofagasta y facilitar el transporte de la ayuda dispensada en localidades tales como Chuquicamata, María Elena, Pedro de Valdivia, Victoria, El Salvador, Potrerillos y otros lugares.

Tren de la Solidaridad pernoctando en Osorno, una etapa de su viaje.



## **Reclama por falta de vitales elementos en las locomotoras**

El Comité de San Rosendo ha reclamado directamente a la Jefatura de la Zona la falta de diversos elementos que son vitales en la locomotora, acogándose favorablemente esta petición, pero sin que hasta la fecha se haya cumplido el ofrecimiento de completar la dotación correspondiente.

Los elementos solicitados son:

- 1.—Limpiaparabrisas.
- 2.—Cocinillas.
- 3.—Depósitos de agua.
- 4.—Calefactores que funcionen.
- 5.—Focos de alumbrado.
- 6.—Fusibles de repuesto.

La nota enviada por el Comité de San Rosendo hace presente que dichos elementos son esenciales para un buen servicio y, al no disponerse de ellos como corresponde, resultan evidentes los riesgos de la seguridad de un eficiente servicio.

Como el reclamo del Comité de San Rosendo es totalmente justificado, y común a lo que ocurre con las locomotoras de otros depósitos o Casas de Máquinas, desde estas páginas nos permitimos

solicitar a la Superioridad que se procure una solución inmediata a este problema, con la prioridad necesaria para la adquisición de tales elementos.

---

## **Agradece ayuda solidaria el C. Kurt González**

Compañero

Presidente Nacional

de la Federación Santiago Watt — Santiago.

De mi mayor consideración:

Haciendo un alto en mis días de tristeza, me atrevo a molestar vuestra atención para dirigiros esta humilde carta.

Si algo positivo puedo sacar de todo lo ocurrido en torno al suceso que nos tiene atribulados a mis compañeros y a mí, ha sido el constatar la grandeza de alma de todos y cada uno de los federados del país, representados por nuestra querida institución. Nunca nos han dejado solos y en este apoyo hemos hallado la fuerza para salir adelante en esta dura prueba.

Por eso he querido dirigirme en forma modesta a Ud. para presentarle mis más sinceros y emocionados agradecimientos por este hermoso gesto de solidaridad. Mil gracias.

Ruego hacer llegar este sentimiento también a los compañeros de la Red, que tan dignamente son dirigidos por Ud. Mi familia, por su parte, me acompaña en esta gratitud, en esta hora, en que el cruel destino me ha marcado con la desgracia.

Espero confiado tener una solución favorable a mi gran problema. Gracias, una vez más, compañero Presidente. Gracias amigos de la Federación.

Le saluda atte. a Ud.

(Fdo.): **Kurt González**, Maquinista 2ª, Coquimbo.



# Ampliado Zonal en Coquimbo

La Zona Norte del país realizó en Coquimbo, durante los días 8 y 9 de Julio, un Ampliado Zonal con participación de los Comités de la 5ª Zona. A este importante evento gremial de los nortinos fueron invitados los Dirigentes Nacionales, compañeros Juan Mora, Luis Rocco, Domingo Flores y Luis Muñoz Santiago. El compañero Vielma, Presidente Nacional, no pudo asistir por razones familiares.

Los Comités de la Zona estuvieron representados por los siguientes compañeros: CHAÑARAL: Orlando Gallardo Espinoza; VALLENAR: Moisés Núñez y Manuel Ocaranza; OVALLE: Juan Alquinta y Vladimir Contreras; ILLAPEL: Rubén Rojas Araya y Gilberto Cruz; COQUIMBO: Luis Cataldo y Manuel Rivera; COPIAPO: Amado Sierra y Herman Jiménez; CALERA: Rubén Rojas Galleguillos y Orlando Rodríguez.

Por la Seccional Coquimbo lo hicieron los compañeros Carlos Parodi Castillo, Presidente; Luis Burgos Valencia, Secretario de Organización; Maglio Suazo, Secretario de Actas; Hernán Lobos, Tesorero Mutual y Gustavo Monardes, Tesorero de la Seccional.

## DESARROLLO DEL AMPLIADO

De acuerdo con la Convocatoria se desarrolló el Ampliado Zonal de la V Zona. El compañero Presidente Seccional, Carlos Parodi, inauguró el evento dando la bienvenida a los compañeros invitados y a los Delegados de los Comités. A continuación entregó una completísima y detallada cuenta de las actividades y gestiones realizadas por la Directiva Seccional que él preside. La cuenta entregada por el compañero Parodi reflejó la variedad de problemas que han afectado a esa Seccional, tanto en la parte organización como en la de problemas del Servicio, de los cuales han salido adelante, prueba de ello fue la aprobación unánime y sin objeciones de la cuenta.

Desde estas columnas felicitamos al compañero Presidente Seccional y a toda la Directiva, por tan efectiva labor desarrollada, deseándoles en el futuro el mayor de los éxitos en su gestión directiva; se lo merecen.

El compañero Juan Mora Seguel, Secretario Nacional, fue el encargado de entregar la cuenta de la Directiva Na-

cional, en ausencia del compañero Manuel Vielma.

Inició su cuenta dando las razones por las cuales no pudo asistir el compañero Presidente Nacional; luego saludó a los compañeros delegados al Ampliado, agradeciendo la gentil invitación y deseándoles que el evento fuera todo un éxito en materia de resoluciones.

A continuación expresó sus felicitaciones al Presidente Seccional por la cuenta entregada en esta oportunidad, para luego dar a conocer las actividades desarrolladas por la Directiva Nacional. Esta incluyó las giras y visitas realizadas a los diferentes puntos del país, donde han participado en Ampliados zonales y reuniones, con la finalidad de tomar conocimiento de los problemas que afectan al personal de Tracción, muchos de los cuales han sido solucionados favorablemente. Señaló que con esto se cumplía ampliamente con acuerdos nacionales, en el sentido de tener un efectivo contacto con las bases.

Luego hizo una relación de las gestiones realizadas desde el inicio de las actividades de la Directiva Nacional, cuen-

ta completísima y detallada de todo lo ocurrido hasta la fecha.

En la cuenta del compañero Juan Mora destaca la real situación y la forma cómo se han llevado las peticiones económicas del gremio, desde los planteamientos iniciales hasta la obtención del aumento del 100% de la Prima Básica; hizo presente que se ha pretendido minimizar esta conquista, sin valorar los porcentajes que representa para las diferentes categorías. Además el gremio consiguió este beneficio sin tener que recurrir a la huelga, sólo hubo diálogos con los ejecutivos de la Empresa y del Gobierno.

Se refirió a la Perseguidora para los ferroviarios; accidentes del Servicio que han afectado a las diversas zonas; Comisión de Sumarios; Reglamento de Tracción; Comisión de Adiestramiento para el Personal; Reajuste año 71 y Convenio CUT-Gobierno; atención dental gratuita; constitución Comité de Empresa y su importancia; vacantes en Tracción y los ingresos del personal a la Sección.

Con respecto a la participación de él en la Comisión Bipartita, señaló que hasta el momento sólo se ha estado tomando conocimiento de las aspiraciones de los diversos sectores de trabajadores de la Empresa. Por su parte, la Watt ha planteado sus puntos de vista en relación a la carrera funcionaria y la necesidad de ir a una Evaluación de Cargos con el fin de fijar las prioridades en cuanto a la política de remuneraciones del personal en general.

Sobre las excedencias relacionadas con la zona, hizo entrega del decreto correspondiente; además dio a conocer el dictamen aclaratorio de la Contraloría en relación con la inamovilidad, que permite las jubilaciones voluntarias, con los beneficios previsionales existentes en la Empresa.

La cuenta entregada por el compañero Mora fue aprobada por la unanimidad de los delegados, que hicieron varias consultas aclaratorias sobre la cuenta.

## CONSTITUCION DE COMISIONES DE TRABAJO

Se constituyeron tres Comisiones de trabajo: de Organización; Técnica; y de Desarrollo Social, Hogares, Ayuda Mutua y Varios.

En el trabajo de Comisiones participó en forma especial el compañero Ingeniero Jefe de Sección, José Guillermo Iglesias, el cual aportó con valiosas indicaciones tendientes a solucionar problemas de servicio y de política del Transporte en la zona. Además cooperaron los compañeros Dirigentes Nacionales invitados.

Cabe destacar que en la Plenaria realizada el día viernes participaron los compañeros Ingenieros Carlos Silva y Jorge Araneda, de la Sección Adiestramiento, quienes junto al compañero Marmaduke Clouet dieron a conocer en detalle el Reglamento de Adiestramiento del personal; éste fue analizado por el Ampliado y se entregaron copias del citado reglamento con la finalidad de verlo en detalle, para hacer posteriormente las enmiendas que pudieran hacerse. En general, fue aprobado por los compañeros delegados, quienes están interesados en esta materia, debido a la importancia que tiene para nuestros compañeros.

En la Plenaria del viernes se discutieron los informes de las Comisiones de trabajo. Las resoluciones se acordaron dentro de la armonía que corresponde y caracteriza a los wattinos, en este tipo de reuniones.

En resumen, consideramos que este nuevo Ampliado Zonal de la Zona Norte del país, no fue un Ampliado más en la historia de la V Zona, ya que hay importantes resoluciones tanto en el plano gremial como social y de servicio, de los compañeros que laboran en esta esforzada zona del país.

## RESOLUCIONES

### REUNION PLENARIA

Acuerdos tomados en sesión plenaria efectuada el día 9 de Julio, que se inició a las 17.25 horas, bajo la presidencia del compañero Presidente Seccional Carlos Parodi.

En primer lugar se escucha la cuenta de la

Comisión Técnica, integrada por los compañeros Manuel Ocaranza, Rubén Rojas G., Rubén Rojas A., Herman Jiménez, Luis Cataldo, Vladimiro Contreras y la asesoría del compañero Ingeniero Jefe de Sección don José Guillermo Iglesias.

Llevado este trabajo a la Sesión Plenaria, se acuerda lo siguiente:

Pedir recursos económicos y las atribuciones explotativas, a la Administración Regional, para conseguir aportes inmediatos con el fin de modernizar sello y enrielladura de la Red Norte, y así poder transportar un mayor volumen de carga, con la seguridad y agilización correspondiente, y como medida adicional se pide además lo que a continuación sigue:

1º Que las reparaciones generales de locomotoras, sean efectuadas en la Casa de Máquinas de Coquimbo.

2º Que la planta de Bitrochas, cuyo armado se efectúa en La Calera, por ningún motivo sea cambiada de lugar.

3º Que sea instalado, a la brevedad posible, el sistema C. T. C. en el ramal Llanos de Soto a Huasco.

4º Que Compañías estatizadas sean anexadas a Ferrocarriles del Estado, para su explotación.

5º Que en breve plazo sean nominados los Subcomités Empresa, y que la Directiva Nacional informe sobre el modo de operar en dicha Elección.

6º Se acuerda notificar a la Jefatura de la Empresa, que el personal no se responsabilizará por atrasos de trenes cuando falten extinguidores.

7º Solicitamos que, por la forma de trabajo de los trenes lastreros, estos personales descanse días sábados y domingos, y además se exija a la Sección Vía y Obras el confort necesario en las casitas que cumplen con estos servicios. (Casita Lastrero 5571/72 dotar de luz eléctrica.)

8º Que en las permutas de los distintos escalafones, sean estudiadas previamente por la Jefatura de la Zona y dirigentes Seccionales y Comités respectivos.

9º Se acuerda que la Sección y Jefatura, notifiquen anticipadamente a los futuros participantes, a concurso para Instructores.

10º Se acuerda que en una futura ampliación de la planta de Inspectores, la Seccional notifique a los Comités para que éstos soliciten una distribución de los mismos.

11º Se acuerda que el aumento de la planta de Inspectores a 22, originado por la creación de la 4ª Categoría, sea el Ingeniero Jefe de Sección quien decida en qué escalafón de la Zona sea ocupado. (Se toma esta decisión por existir un empate a 3 votos entre los delegados, determinando el procejo a seguir el Presidente de la Seccional.)

12º Que el Escalafón de los Inspectores sea enviado a los diferentes Comités de la Zona.

13º Se acuerda que al Comité de Chañaral le sea completada su planta de Maquinistas de 3ª Categoría.

14º Insistimos que en breve plazo sean lle-

nadas las vacantes de Limpiadores existentes en la Zona.

A continuación se escucha la cuenta del trabajo elaborado por la Comisión de Organización, Ayuda Mutua, Social y de Puntos Varios. Esta estuvo integrada por los compañeros Orlando Rodríguez, Gilberto Cruz, Juan Alquinta B., Manuel Rivera, Moisés Muñoz y Orlando Gallardo.

Al respecto y escuchado este trabajo, la Plenaria acuerda lo que sigue:

1º Se determina que sea oportuna la información a los Comités, de parte de la Directiva Nacional y Seccional, y que la Revista "Santiago Watt" cumpla con su cometido.

2º La Plenaria acuerda que los compañeros federados que se retiraron voluntariamente de la Organización, podrán reintegrarse, previa solicitud individual de ingreso a sus respectivos Comités, condicionados a los siguientes puntos: a) Estos postulantes no podrán pertenecer a ninguna organización gremial paralela a la Federación Santiago Watt; y b) Cada Comité determinará las condiciones y el tiempo que estos compañeros deberán permanecer sin el goce de sus beneficios sociales y gremiales.

3º La Plenaria determina que se envíen oportunamente las planillas de descuento mensuales, dada la importancia que a ellos le ha otorgado la Empresa, y que éstos se efectúen a todos los federados en general, con o sin alcance, con el único fin de no verlos perjudicados en sus beneficios gremiales.

4º La Plenaria determina que, a los Comités del Escalafón del 30%, les sea devuelto el fondo de Ayuda Mutua, que está pendiente.

5º La Plenaria recomienda a los delegados de todos los Comités, mantengan el conducto regular para solicitar y plantear sus peticiones.

6º Se acuerda que en esta oportunidad les sea cancelado el viático a todos los delegados citados por la Convocatoria. Que en lo sucesivo, éste sea reajustado conforme al alza del costo de la vida. (Acordado en Ampliados anteriores).

7º La Plenaria pide a la Directiva Nacional que agote todos los medios a su alcance, sean éstos gremiales o políticos, a fin de buscar una solución favorable a la situación del compañero Kurt González, dado el tiempo que permanece separado del servicio. Recomienda que, con el fin de paliar la situación económica de este compañero, se le consiga el puesto de maquinista en el mineral Cerro Imán, como una solución parcial al problema, solicitando a la Jefatura Regional el pase correspondiente a esa vacante.

8º La Plenaria solicita el estudio del artículo 89, que es desfavorable a los personales de 1ª Categoría que corren en los ramales de la Zona, considerando el kilometraje recorrido en el ramal, como si fuera en la línea central.

9º La Plenaria, acogiendo la enorme inquietud de todas las bases de la Zona frente al desmedro económico, con relación a otras organizaciones hermanas, como ser: Asociación de Empleados, Unión de Obreros, etc., se

permite reiterar a nuestra Directiva Nacional que agilice al máximo la solución favorable a nuestro petitorio económico nacional, y el reconocimiento y respaldo por la labor efectuada hasta aquí, solicitándole que llegue a las bases mismas de los Comités a informar, y tomar conciencia de la inquietud existente en ellas.

10º Se acuerda en forma unánime, la total independencia gremial de la Federación Santiago Watt en sus relaciones con la Unidad Popular. Se determina que el compañero Manuel Vielma, Presidente Nacional, sea el enlace entre la Federación Santiago Watt y la Unidad Popular.

11º La Plenaria encomienda a los delegados de los Comités, que concurren al próximo Congreso FIFCH y se aboquen al punto 4º de la Convocatoria, referente a la política de los Ferrocarriles del Estado.

12º La Plenaria acuerda nominar a los compañeros Carlos Parodi de Coquimbo y Mauricio Rojas de Vallenar, como representantes de la Federación Santiago Watt en la Comisión de Adiestramiento.

13º Se acuerda solicitar a la Jefatura Regional, su preocupación preferente al mal estado de los Hogares de la zona, y que el Jefe del Departamento de Bienestar venga a la zo-

na a constatar en el terreno mismo estas necesidades, y que en caso de no solucionarse estos problemas, los Comités tomarán las medidas necesarias.

14º Se solicita que personal de 3ª Categoría de La Calera haga reemplazos en Vallenar.

15º Se acuerda que el maquinista Medardo Vallejos, de La Calera, no sea castigado, al haber originado un equívoco por falta de información.

16º Se acuerda solicitar a la Jefatura que al Jefe de Depósito de Ovalle se le dote de talonarios de Pases Libres Serie "A", a fin de evitar dificultades al carecer de éstos.

17º Se acuerda que el carguío en Desvío Cristales, lo ejecute personal de Vallenar.

18º Se acuerda que la Jefatura haga las gestiones pertinentes, a fin de que la Compañía Minera Santa Bárbara coloque revisadores aprobados por la Empresa, para desempeñarse en Desvío Cristales.

19º Se solicita la construcción en Chañaral de una oficina para el Jefe de Depósito y Receptores, dotada de servicios higiénicos.

**POR LA FEDERACION SANTIAGO WATT,  
SECCIONAL COQUIMBO:**

**CARLOS PARODI C.,** Presidente — **LUIS BURGOS VALENZUELA,** Secretario.

## **Creación de una Comisión para investigar el futuro de los ferrocarriles**

La cuestión de los transportes ha adquirido una importancia enorme en la coyuntura actual. Cada día aumenta la necesidad de transportar. Las carreteras y el aire están cada vez más saturados en las regiones de alta densidad de población. La competencia entre los diversos medios de transporte es cada vez más acérrima y llega a ser a veces tan verdaderamente anárquica, que los gobiernos se han visto obligados a tomar cartas en el asunto. Lógicamente, el ferrocarril ha de reflexionar sobre cual es el papel que le corresponde a la larga en el sistema de transportes.

Por este motivo, el Comité Directivo de la U.I.C. (Unión Internacional de Ferrocarriles) ha decidido crear en su seno una Comisión de Investigaciones prospectiva, cuya presidencia ha sido conferida a la SNFC (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses). Dicha Comisión procederá en seguida a establecer un análisis de los diferentes sectores tradicionales de las actividades ferroviarias en sus aspectos económicos, tales como

estudio de los mercados competitivos, de los costos de transportes bajo diferentes hipótesis, de la calidad de los servicios, de la estructura tarifaria y, en cuanto a los aspectos operacionales, la concentración del tráfico en ciertos itinerarios y estaciones, la explotación simplificada de los ramales dedicados al servicio exclusivo de carga, la influencia de las velocidades de marcha sobre la ocupación de las vías y sobre la utilización de material, modalidades del transbordo y, finalmente, problemas relacionados con las velocidades elevadas, unificación del material, etc.

Como es lógico, la Comisión tendrá en cuenta diversos factores que caracterizan la evolución actual del transporte ferroviario: la cibernética, los "containers", las posibilidades de integrarse en la fase de transporte de determinados procesos industriales, etc. En suma, el programa es bastante amplio y permitirá recapacitar sobre la situación del ferrocarril en el porvenir.

## SELECCION DE CANJES

"Las cualidades humanas del maquinista han de ser similares a las de otros ferroviarios de diversos servicios, pero llevadas a un grado máximo, superlativo, en cuanto a cooperación, civismo y sentido de la responsabilidad de su misión. Debe huir siempre de la rutina, de los abusos de la amistad, de todo lo que pueda perturbar o alterar su facultad de atención y concentración, del exagerado optimismo y del pesimismo, pues tan pernicioso puede ser para su delicada y responsable labor la pérdida del equilibrio psíquico por defecto como por exceso de confianza.

Deberá ser severo cuando haga falta, tolerante en las cosas sin importancia y estricto cumplidor siempre, sin concesión alguna en lo que respecta a las normas y preceptos reglamentarios y a las órdenes de servicio. Será, en fin, una pieza fundamental del complejo y a la par delicado mecanismo ferroviario. Una pieza esencial, sin cuyo ajuste y perfecta sincronización el engranaje general se desarticula y desacompasa produciendo peligrosas disonancias.

El maquinista es el intérprete —uno de los protagonistas— de lo que sucede en nuestras vías y estaciones, por ser uno de los pocos responsables directos de la circulación de los trenes. Por ello, su sagacidad, su preparación, su constante vigilancia, sus dotes personales y humanas en suma, han de estar permanentemente equilibradas y en su punto óptimo de serenidad.

El maquinista no puede permitirse fallo alguno en su misión, pues su labor es de una responsabilidad y de una trascendencia humana singular. Podrá ser maquinista de locomotoras a vapor, con la presencia característica de su quehacer, o podrá tener la elegancia y pulcritud de los que conducen locomotoras diesel o eléctricas, pero todos ellos (nadie puede negarlo) son los

# EL MAQUINISTA

## CUALIDADES PROFESIONALES Y HUMANAS — RESPONSABILIDAD DE SU MISION

fieles ejecutores del lenguaje óptico o sonoro de las señales.

El que esto escribe ha sentido siempre un profundo respeto por los maquinistas, respeto y admiración que creo comparten todos los ferroviarios. Los maquinistas, ya sean de locomotoras a vapor, diesel o eléctricas, puede decirse que son los únicos ferroviarios que tienen un ferrocarril para ellos solos. Las noches y los días, el verano y el invierno, el frío y el calor, aunque sobrevengan acontecimientos o fiestas de importancia, ya sean públicos o familiares, se los pasan en su máquina, a la vanguardia del tren. Son los viajeros que se encuentran en la parte más avanzada del convoy, los viajeros número uno y dos respectivamente (maquinista y fogonero), a los que las señales, de día y de noche, les están continuamente, a lo largo de su itinerario, dando novedades, noticias y órdenes. Sostienen con ellas un continuo y mudo diálogo en una eficaz y práctica compenetración.

Los maquinistas, en fin, son también aquellos agentes en los que la intuición de unos segundos, la rápida reacción de unos reflejos, puede suponer el mejor servicio, muchas

veces ignorado, que agente alguno puede ofrecer a los viajeros, que, confiados en la responsabilidad del maquinista, ocupan tranquilos sus asientos o camas en el tren. Un servicio a la vez humano y profesional.

Hemos dicho antes que los maquinistas obedecen ciegamente a ese "robot" que es la señal avanzada o de entrada de las estaciones y las órdenes del lenguaje expresivo y sintético de todas las señales y de los agentes que las manejan. El maquinista está habituado a obedecer, obedece siempre, pero no por afán sumiso de someterse o de ponerse a las órdenes de alguien, sino porque tiene fe en lo que mandan otros agentes ferroviarios, porque tiene conciencia plena de que sus actos están ligados, relacionados, armonizados, en una compleja trama, con los actos de otros maquinistas, con la circulación de otros trenes, con una serie de vicisitudes y circunstancias que pueden ignorar ellos, pero que conocen positivamente aquellos agentes sedentarios que regulan la circulación de los trenes en las estaciones y en las vías".

## ACTO INAUGURAL

Dicha ceremonia se efectuó en el Teatro Alcázar, inmediato a la Plaza Brasil, lugar en donde se realizaron además las diferentes Sesiones Plenarias para debatir las conclusiones de las Comisiones de Trabajo.

Al acto inaugural concurren especialmente invitados, en representación del Gobierno, el c. Hernán Morales, Subsecretario de Transportes; c. Hernán Núñez Alarcón, Gobernador de San Antonio y ex dirigente nacional de la FIFCH; compañeros representantes de la CUT; el c. Carlos Morales Abarzúa, Presidente del Partido Radical y los ejecutivos superiores de la Empresa, director, subdirectores y jefes de departamentos. El c. Carlos Altamirano, Secretario General del Partido Socialista, excusó su inasistencia por enfermedad, junto con un cordial saludo a los delegados.

El Orfeón Ferroviario, bajo la dirección del maestro Luis García Cerda, el Coro Ferroviario, dirigido por el c. Sergio Miranda, y el Conjunto Folklórico Cultural Ferroviario, con sus variadas interpretaciones, dieron especial jerarquía al desarrollo inicial del torneo. Todas fueron aplaudidas con mucha efusividad y el colorido, alegría y animación fueron un aporte extraordinario para el mayor lucimiento de tan solemne ceremonia.

El c. Luis Valenzuela C., fue quien oficialmente dio por inaugurado el Congreso, haciendo un breve desarrollo del Temario, bajo el cual los delegados deberían ajustar su labor concreta. A continuación, el c. Hernán Morales, Subsecretario de Transportes, hizo llegar el saludo del Gobierno a los trabajadores ferroviarios, junto con destacar la importancia del evento en relación con las actuales circunstancias que afectan al país en lo político, social y económico. Deseó el mayor éxito al torneo y señaló las medidas que se tienen dispuestas por parte del Ejecutivo para una efectiva racionalización de los transportes, coordinando los diferentes servicios, de tal modo que se evite la competencia suicida y desleal de algunos particulares, quienes no serán eliminados sino que tendrán funciones específicas de complementación.

El c. Héctor Núñez, actual Gobernador del Departamento de San Antonio y ex Secretario General de la FIFCH y an-

# XI Congreso d Industrial Ferro

**Durante los días 12, 13, 14 y 15 de Agosto de 1962 en Santiago el XI Congreso Nacional reunió 206 delegados provenientes de todos los organismos de base afiliados.**

tiguo dirigente de la Federación Santiago Watt, en breve y emocionadas palabras agradeció la invitación que le fuera formulada para participar en este Congreso y entregó su saludo fraternal, destacando la importancia del mismo y la trascendencia de las resoluciones proyectadas al proceso de cambios que impulsa el Gobierno en conjunto con los trabajadores. Deseo toda clase de éxitos y que sigue siendo ferroviario de corazón. Pidió, además, que se le considere en todas las actividades del gremio en todo aquello que fuere menester en función de su alto cargo público.

A continuación hizo uso de la tribuna el c. Nicolás López, Secretario de Organización de la Central Unica de Trabajadores, en representación del c. Luis Figueroa, quien excusó su inasistencia. Saluda a los compañeros congresales a nombre de la Central, haciendo presente la importancia de este Congreso y la necesidad de que el gremio ferroviario, digno exponente y vanguardia de la clase trabajadora, fortalezca aún más si cabe, la unidad interna, para cristalizar en breve plazo la constitución de la Organización Unica del gremio, como una manera de apoyar en forma decidida la acción del Gobierno Popular y de las medidas que los propios trabajadores están impulsando a través de sus representantes en las empresas. En forma especial saludó a los compañeros Edmundo Polanco y Héctor Núñez, quienes fueron destacados dirigentes y que hoy ocupan cargos de alta responsabilidad administrativa y políti-

# e la Federación viaria de Chile

5 de Agosto ppdo. se realizó en  
de la FIFCH. al que asistieron  
o el país y en representación de

ca, respectivamente, el primero como Subdirector Administrativo y el segundo como Gobernador de San Antonio, es decir que la participación de los trabajadores es directa y efectiva en la gestión de Empresa y Gobierno.

Luego el c. Raúl Farías Jara, Presi-

dente Nacional de los Jubilados, se dirigió a los congresales a nombre de su organización, con un cordial saludo. Recordó la participación de los viejos tercios en la organización de la FIFCH, el año 1940 en su primer Congreso, muchos de los cuales desaparecidos. El c. Farías, quien además fue Presidente Nacional de la Federación Santiago Watt, con una trayectoria gremial fecunda y honesta, pidió a los congresales presentes que de pie rindieran un homenaje al gobierno de la Unidad Popular y al c. Salvador Allende, por el éxito obtenido hasta ahora y por el futuro cumplimiento de las medidas que sean necesarias para mejorar las condiciones sociales y económica de toda la clase trabajadora. Se cumplió esta petición en la forma señala con los consiguientes aplausos finales.

Finalmente, el c. Alfredo Rojas Castañeda, de reciente designación como Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, dio a conocer su impresión sobre este Congreso, saludó a todos los congresales y, en reposadas palabras informó de cuáles son las tareas

## NUEVA DIRECTIVA NACIONAL DE LA FIFCH

En la 4ª y última Sesión Plenaria del XI Congreso Nacional de la FIFCH, verificada el 15 de Agosto, se procedió a la elección de la nueva Directiva Nacional. Efectuado el escrutinio correspondiente, la lista 1 obtuvo 169 eligiendo a 10 representantes, mientras que la lista 2, al obtener 33 votos, elige un representante. Cifra repartidora: 16,9 votos.

Con estos votos se proclamó a los integrantes de la nueva Directiva Nacional, quienes reunidos posteriormente el día 18, a las 16 horas, acordaron constituir la de la siguiente manera:

-Presidente	Luis Maluenda Calderón	S. Watt S. Eugenio
1.er Vice-Presidente	Juan Grassi Contreras	Empleados Barón
2º Vice-Presidente	Jorge Zurita Uribe	U. de O. Temuco
Secretario General	Gerónimo Galaz Díaz	S. W. S. Eugenio
Sub-Secretario Gral.	José Prado López	S. W. S. Eugenio
Sec. de Finanzas	Arnaldo Carvajal Gallardo	U. de O. Iquique
Sec. de Relaciones	Juan Francisco Espinoza S.	U. de O. S. Eugenio
Sec. Organización	Víctor Iribarra Opazo	U. de O. Barón
Sec. de Conflictos	Gilberto Müller Sepúlveda	U. de O. S. Bernardo
Sec. de Prensa	Arnaldo Cáceres Blancheteaux	Empleados Alameda
Sec. de Actas	Ernesto Vogel Rodríguez	Empleados S. Bdo.
Director	Luis A. Sepúlveda Morales	Jubilados
Director	Moisés González Vilches	Jubilados

En la Sesión Plenaria mencionada quedaron designados como suplentes los siguientes compañeros: Jorge Huerta Aguillón, Silvio Toro Díaz, Sixto Bastías Contreras, Orlando Urzúa Norambuena, Juan Villegas Muñoz, David Araya Tapia, Teobaldo Díaz Salgado, Manuel Jeria Romo y Atiliano Rojas Castro.

fundamentales que se deben cumplir para levantar a la Empresa y salir adelante con las metas de una mayor producción, mejorando el nivel y calidad del transporte y la situación financiera actual, que desde luego, no es la mejor. Solicitó que, junto con la discusión de los problemas que afectan a los trabajadores del riel, se fijaran metas para provocar una pronta elevación en el rendimiento operacional de la Empresa, por cuanto cuenta con un valioso capital humano capaz de asumir responsabilidades tanto en la dirección de la Empresa como en la ejecución de los planes que tienden al mejor desarrollo y aprovechamiento de su material para mejorar los servicios que otorga a los usuarios y, finalmente, hizo una pauta de tareas concretas que debían ser fijadas y cumplidas por los ferroviarios. El c. Alfredo Rojas C, demostró conocer perfectamente su misión como Director y la nuestra, como trabajadores del riel, no obstante su juventud y aparente inexperiencia. El mensaje del c. Director fue entendido perfectamente por los delegados congresales y, desde luego, no nos merece duda que su difícil y responsable misión será cumplida con todo éxito, al tenor de sus planteamientos.

Terminada la ceremonia inaugural, los congresales y sus invitados se dirigieron a la Asociación Nacional de Box (Echaurren con Grajales) donde se sirvió un almuerzo de camaradería con entrega de Diplomas de Honor a los compañeros Edmundo Polanco, Héctor Núñez y Walterio Contreras, ex dirigentes de la FIFCH y que en la actualidad son altos ejecutivos de la Empresa y Gobierno.

### TRABAJO DE COMISIONES

En conformidad al Temario del Congreso, los compañeros delegados pasaron a integrar las diferentes comisiones de trabajo, que se constituyeron en el local de la FIFCH y en la sede de la Federación de Jubilados Ferroviarios, para iniciar sus labores específicas y cumplir el mandato de sus bases.

A continuación damos una sucinta relación de los principales acuerdos aprobados en las Comisiones, y ratificados en las Sesiones Plenarias, los cuales serán publicados "in-extenso" en nuestras próximas ediciones.

### COMISION DE MEMORIA Y BALANCE

Constituída la Comisión, quedó integrada de la siguiente manera:

Presidente: Orlando Urzúa N.

Secretario: Juan Ahumada E.

Relator: Sergio Poblete H.

Vocales: Omar Pérez R., Luis Anabalón, Fernando Gallardo, Nelson Vilches, Carlos Aguilera, Rubén Rojas, Pedro Rojas, Juan Argei, Juan Sandoval, Gustavo Olivos, Guillermo Navarro, Heriberto Espinoza, Carlos Yeber, Sergio Sotolichio, Juan Díaz, Ramón Tapia y Luis Guajardo.

Se analizó la Memoria presentada por el c. Luis Maluenda C., por la labor realizada en los diez meses de su gestión como Presidente de la FIFCH, la que fue aprobada en general, tal como ya había ocurrido en la Primera Sesión Plenaria. Se reiteró respaldo a las nuevas tareas fijadas para alcanzar la Organización Única y a la política de desarrollo de la Empresa impulsada por los propios trabajadores.

A continuación se procedió a la revisión de Tesorería con el asesoramiento del contador c. Juan Ugalde G. y del c. Walterio Contreras, en su calidad de ex Tesorero de la FIFCH, quienes junto con el actual Tesorero c. Arnaldo Carvajal, informaron a la Comisión los detalles correspondientes al Balance presentado.

Se acordó subdividir el trabajo de revisión de la documentación presentada en tres Subcomisiones, una por cada Balance, la primera correspondiente a los años 1966 y 1967, la segunda a los años 1967, 1968, 1969 y 1970 y la tercera desde el 1º de Enero al 30 de Junio de 1971.

Revisados los respectivos Balances se constató que no habían anormalidades en el uso de los dineros, salvo algunos detalles de procedimiento que deben ser mejorados. La Comisión acordó que la nueva Directiva, en un plazo no superior a 30 días, elabore un presupuesto con los diversos ítems que la FIFCH necesita para sus actividades normales, en base a un descuento mensual de E° 1,50 por federado a contar desde el 1º de Octubre del presente año y reajutable en proporción al alza del costo de la vida.

### COMISION DE ORGANIZACION

Se constituyó esta Comisión el Viernes 13 de Agosto a las 12.45 horas, con los siguientes miembros:

Presidente: Teobaldo Díaz S.; Secretario: Francisco Jácamo B.; Relator: Carlos H. Cornejo P.; Vocales: Harry Díaz, Manuel Quiroga, Julio Orrego, Baldomero Uribe, Darío Muñoz, Jorge Ford, Nolberto Rozas, Manuel Jera, Renato Plaza, Héctor Ramírez, Rodolfo Mura, Pedro Cancino, Jorge Chamorro y Teodoro Tapia.

Además participaron siete delegados fraternales. Iniciadas sus labores hubo acuerdo para formar una Subcomisión de Organización para tratar exclusivamente el punto b) del Temario relativo a la participación de los trabajadores en las empresas, tal como se establece en el Convenio CUT-GOBIERNO, y cuyas resoluciones explicamos más adelante.

Respecto a las conclusiones adoptadas por



la Comisión de Organización podemos resumirlas en las siguientes:

### 1.—ORGANIZACION UNICA

a) Aprueba en general el Ante-Proyecto presentado y recomienda que se ponga en discusión entre los diferentes organismos que componen a la FIFCH.

b) Se faculta al Secretariado de la FIFCH para aceptar la incorporación de los organismos que están al margen de otros afines.

c) En un plazo de 6 a 8 meses el Secretariado Nacional convocará a un Ampliado Nacional de todos los organismos ferroviarios en general, el cual estudiará la Convocatoria de la Constituyente, el Reglamento respectivo y el Proyecto de Estructura de la Organización Unica.

d) En el lapso entre el Ampliado Nacional y la fecha de la Constituyente, las organizaciones convocarán a sus respectivos Congresos, donde deberán adoptarse los acuerdos que procedan.

e) El Secretariado deberá actualizar la Declaración de Principios de la Organización Unica

f) El Ante-Proyecto y Declaración de Principios de la Organización Unica deberán ser publicados en EL RIEL, en un número extraordinario, en EL FERROVIARIO y en los demás órganos publicados por las respectivas instituciones de base

### 2.—La Empresa en el Gobierno de la U. P. y el nuevo papel de los trabajadores

La Comisión estimó que, en la Declaración de Principios, que deberá elaborar el Secretariado Nacional, deberá formularse los planteamientos que fijen la función de la Empresa ante el Gobierno de U. P. y la de los trabajadores.

### SUB-COMISION DE ORGANIZACION

Tal como se dijo anteriormente, debió tratar el Convenio CUT-GOBIERNO en lo relativo a la participación de los trabajadores en los Comités de Empresa. Dicha Sub-Comisión quedó integrada de la siguiente forma:

Presidente: Mario Reyes R.

Secretario: Luis Lima.

Relator: Arnaldo Cáceres B.

Especialmente invitados concurren los siguientes compañeros:

Alicia Vega, Jefa del Departamento de Ingeniería, Pedro Guglielmetti, Presidente del Comité Ejecutivo Nacional de Gobierno y Edmundo Polanco, Sub-Director Administrativo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El relator c. Arnaldo Cáceres B., en el informe rendido por la Sub-Comisión de Organización estableció las siguientes conclusiones:

"Compañeros: El proceso revolucionario que impulsan los trabajadores desde el Gobierno Popular y de sus organizaciones sindicales, para la transformación de las estructuras económicas, sociales y políticas tradicionales del país, obligan a su participación activa en la conducción y control de las Empresas del Estado.

"Los trabajadores, consecuentes con el rol histórico que deben cumplir en esta etapa de transición hacia una sociedad socialista, están aportando el máximo de su capacidad creativa y esfuerzo de producción, con el objeto de contribuir a lograr las metas señaladas, en el Programa de Gobierno de la Unidad Popular.

"Asimismo, están conscientes con la planificación de los recursos humanos y económicos, constituye una herramienta fundamental para formar una nueva sociedad por medio de la participación efectiva y democrática de los trabajadores, pero también saben que todo proceso de cambios de estructuras, rompe la continuidad tradicional del esquema y están dispuestos a superar las dificultades que ello implique.

"Frente a la nueva perspectiva, los ferroviarios comprenden el significado de ser actores en el proceso revolucionario, asumiendo con responsabilidad el papel que les corresponde en la pugna entre los que desean vivir atados a un pasado que hundió al país en la postración económica y sometió a las masas modestas de la población a la miseria, y los que buscan romper definitivamente los gastados moldes de la sociedad chilena.

"Por eso, se incorporan decididamente a la co-administración y, desde ahí, orientar y ayudar la acción que nos conduzca a mejorar la operación y la productividad de la Empresa y los niveles que requieren las necesidades que la nueva sociedad se ha planteado.

"En consecuencia, los trabajadores organizados saben que son, junto con la Dirección de la Empresa, los factores dinámicos y fundamentales que impulsarán el desarrollo de los Ferrocarriles.

"Por ello, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, de común acuerdo con las organizaciones representativas de sus trabajadores, está en condiciones de formular las bases de una nueva estructura de gestión basada en las normas básicas CUT-GOBIERNO, para decidir sus planes operacionales, administrativos y laborales".

El c. Relator para completar su informe a la Plenaria, da lectura a las Normas Básicas del Convenio CUT-GOBIERNO. A continuación expone los fundamentos considerados para la dictación del Decreto que crea el Comité de Empresa, con fecha 23 de Abril (que fuera publicado en el número anterior de nuestra revista) y las razones que hubieron para nominar a sus componentes de entre los dirigentes nacionales.

Señala que la Sub-Comisión dio su aprobación a las siguientes etapas:

1º—Adecuar las Normas Básicas a las características de la Empresa a través de una Reglamentación, labor que debe ser realizada en un plazo no superior a los 15 días desde la fecha de término de este Congreso.

2º—Difundir esta Reglamentación en las bases ferroviarias para su conocimiento, en la forma más intensiva (mediante charlas, reuniones, circulares y publicaciones) para recoger el caudal de observaciones que permitan

enriquecer y hacer más práctica dicha Reglamentación.

3º—Recoger todas las sugerencias que permitan la elaboración definitiva de una adecuación de las Normas Básicas y que dicha Comisión disponga de un plazo de 30 días para proceder a las elecciones de los miembros permanentes de dicho Comité o Consejo de Administración, en forma secreta y democrática.

Cumplidas tales etapas, el Comité provisorio finaliza su cometido y pasa a ser reemplazado por los miembros elegidos libre y democráticamente por las bases. Recomienda, además:

a) La creación de un curso de monitores mediante la Sección Adiestramiento para colaborar con el Comité provisorio en la divulgación de las finalidades que se persiguen y para lograr la creación de una conciencia cabal sobre la importancia de las nuevas responsabilidades que debe asumir la clase trabajadora.

b) Que la designación de los miembros del Comité provisorio sea hecha en este Congreso y compuesta por siete miembros, los cuales no deben ser dirigentes gremiales.

Producido un debate en la Sesión Plenaria sobre este informe, se aprobó la siguiente proposición:

"Frente al informe de la Sub-Comisión de Organización, en relación al Comité de Empresa, se propone en su reemplazo la formación de una Comisión que estudie los Reglamentos de los organismos de participación a todos los niveles de la Empresa, teniendo un plazo máximo de 60 días para entregar sus resoluciones, para lo cual se proponen los siguientes compañeros:

"Lino Robledo, César Galdames, Segundo Apablaza, Francisco Araya, Fernando Lizama, Jorge Ford y Anselmo Mena".

#### COMISION "POLITICA SALARIAL Y ANALISIS DE LA ESTRUCTURA FUNCIONARIA"

Se constituyó con la siguiente mesa:

Presidente: Víctor Iribarra O.

Relator: Manuel Briño B.

Secretario: Paulino Chávez P.

Vocales: Octavio Urrutia, Rubén Sandoval, Oscar Galdames, Samuel Seguel, Julio Carriel, José Rivera, David Araya, Víctor Parra, José Barrales, Sergio Vargas, Sergio Gatica, Héctor Romero, Ricardo Fuentes, Elías Campos, Manuel Villarroel, Víctor Quezada y Eduardo Gallardo.

Esta Comisión debió ajustar su labor al estudio de los siguientes temas:

a) Comisión Bipartita (Empresa-FIFCH).

b) Evaluación de cargos.

c) Alcances del acuerdo CUT-GOBIERNO sobre problemas salariales y sociales.

En primer término se escucha el pre-informe que elaboró la Comisión Bipartita, mediante las explicaciones dadas por el c. Oscar Caviades, uno de sus integrantes, y que se relaciona con la nueva política salarial, de otorgar mayor justicia a los sectores de menores ingresos, según las premisas del convenio CUT-GOBIERNO. En dicho pre-informe se analizaron las condiciones actuales del trabajador ferroviario respecto a escalafones y sueldos y la

anarquía existente. La Comisión Bipartita elaboró una nueva escala de remuneraciones, tomando como base un nuevo valor, correspondiente al vital A del Departamento de Santiago.

Se inicia esta escala de valores con 1 1/2 vital, en forma ascendente, de tal modo que se incluyen los cuatro días de bonificación, la bipartita, el reajuste adicional y la asignación de especialistas, todo lo cual pasa a ser sueldo base imponible.

**Proyección de Carrera.**—En el pre-informe se establecen las normas para racionalizar las carreras funcionarias de tal manera que los escalafones de igual nivel funcionario tengan la misma velocidad de carrera e idénticas proyecciones económicas, en base a 30 años de servicios, y con una proporción en los grados topes aplicables a todos los escalafones. Igualmente se determinó, en relación a las diferentes funciones existentes en la Empresa, una escala de riesgos. Finalmente, se deja establecido que, tan pronto la Comisión Bipartita dé término a sus estudios, éstos serán entregados a las organizaciones gremiales para posteriores observaciones que permitan modificarlo, pero ajustado a la filosofía del CONVENIO CUT-GOBIERNO.

La Comisión "Política Salarial y Análisis de la estructura funcionaria", y habiendo escuchado a los compañeros Waldo Iriarte, Juan Mora, Carlos Acevedo y Oscar Caviades, integrantes de la Comisión Bipartita, y a los delegados que puntualizaron algunos aspectos de este tema, acordó lo siguiente:

a) Aprobar en principio y en general el pre-informe entregado por la Comisión Bipartita, cuyo informe final deberá ser analizado en su oportunidad por los diferentes organismos gremiales.

b) Proponer al XI Congreso la formación de una Comisión con asesoramiento técnico para el estudio de la Evaluación de Cargos, dada la complejidad e importancia de tal materia.

c) Considerar la importancia del apoyo que la clase trabajadora chilena, y en particular los ferroviarios, debe otorgar el acta suscrita entre la Central Unica de Trabajadores y el Supremo Gobierno, en donde se contemplan las más sentidas aspiraciones de los trabajadores en el nuevo proceso de transformaciones sociales y económicas.

d) Que la Gratificación Anual sea determinada en base a tres escalas según los años de servicios: 1 a 10, 11 a 20 y 21 a 30 años.

e) Que el préstamo de Fiestas Patrias se considere en el futuro como una bonificación de estímulo.

f) Solicitar la eliminación del actual sistema de Calificaciones y Sanciones y su reemplazo por otro que no menoscabe la integridad moral del personal.

g) Solicitar la nivelación de la asignación de zona al 15% en favor de las provincias de Osorno y Llanquihue y con relación a la de Valdivia.

Otros votos presentados se entregaron a las respectivas organizaciones, para que finalmente se hagan llegar a la Comisión Bipartita.

## COMISION DE "DESARROLLO DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Presidente: Ernesto Tobar T.  
Secretario: Hugo Hernández.  
Relator: Luis Bustos.  
Vocales:

Participaron, además, los compañeros Guillermo Fernández, Sub-Director de Operaciones; Eliana Tramón, Jefe del Departamento de Planificación; Sergio León, Jefe del Departamento de Tracción y Maestranza; Sylvio Campos, Director del Instituto Ferroviario; Oscar Aguayo, Jefe de Taller de la Maestranza de San Bernardo y Silvio Chamorro, Inspector de Tracción de la Primera Zona.

La Comisión debió tratar las siguientes materias:

- 1.—Estudio de los planes de desarrollo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.
- 2.—Participación de los trabajadores en la ejecución de los planes.
- 3.—Aumento de la producción.
- 4.—Análisis de la burocracia en los Ferrocarriles del Estado.

### ESTUDIO DE LOS PLANES DE DESARROLLO DE LA EMPRESA

En primer término, el c. Sylvio Campos, Director del Instituto Ferroviario hace una detallada exposición sobre las necesidades actuales y futuras de la Empresa sobre el Adiestramiento y Capacitación del personal ferroviario, postulantes y activos y a los hijos de ferroviarios. Hizo entrega de un Ante-Proyecto para crear el Instituto Nacional de Capacitación Ferroviaria (INACAFE) destinado a procurar una solución integral y definitiva al respecto.

A continuación la Srta. Tramón expuso la política de desarrollo de la Empresa basada en un exhaustivo estudio elaborado por su Departamento y que contempla todos los aspectos necesarios para una planificación integral. El c. Sergio León felicitó a la sta. Tramón por su informe, el cual expresa el pensamiento de la parte ejecutiva de la Empresa. Señaló que la Empresa debe hacer fuertes inversiones para promover su desarrollo, especialmente en la Zona Norte, y que ODEPLAN se encuentra confeccionando estudios regionales de las zonas más industrializadas, para fijar una política de transporte adecuada. Dejó planteada la posibilidad de instalar en Chile una fábrica de locomotoras y equipo en general, con una inversión aproximada de 4 a 5 millones de dólares.

Algunos delegados intervinieron para dar a conocer problemas concretos relacionados con la explotación de los servicios en sus respectivos sectores, a saber:

- a) Cambios de rieles, eliminación de curvas y hacer nuevos trazados de vía en la Red Norte.
- b) Que Coquimbo pueda efectuar reparaciones completas a las locomotoras.
- c) Que las empresas estatales cumplan disposiciones legales para usar preferencialmente el transporte ferroviario, lo que no hacen Enami, Sademi, Eca, Enafri,

etc.

- d) Falta de repuestos para locomotoras, en general.

### 2.— Participación de los trabajadores en la ejecución de los planes.

Se dio lectura a Normas Básicas de participación de los trabajadores en las Empresas, según el convenio CUT-GOBIERNO para su aplicación en las áreas social y mixta. Los congresales hicieron presente que no había claridad en el gremio sobre el Comité de Empresa y se acordó invitar a los dirigentes que han intervenido en su constitución para que informen sobre el particular. No obstante, la Comisión aprobó en general el convenio Cut-Gobierno, dadas sus finalidades.

### 3.— Aumento de la Producción.

Al iniciarse la discusión de este tema, el c. Gerónimo Galaz dio una detallada información sobre la constitución del Comité de Empresa, en base a lo dispuesto en el convenio Cut-Gobierno, pero que faltó la necesaria comunicación a las organizaciones para su discusión amplia y oportuna, a pesar de que un Ampliado de la FIFCH lo había aprobado, y que un error manifiesto había sido al dejar afuera a la Federación de Empleados de Departamentos Administrativos (FEDA).

Que la principal dificultad se deriva de la falta de una Ley que autorice la constitución de dichos Comités, y que ha habido inasistencia de los dirigentes nacionales a la reuniones de dicho Comité, cargo que no se puede imputar a los miembros pertenecientes a la Federación Santiago Watt, quienes han actuado responsablemente. El c. Manuel Vielma expone que solamente han habido dos reuniones, en las cuales se elaboró el Reglamento y se acordó solicitar la eliminación del D.F.L. Nº 94, que otorga poderes absolutos al Director General de la Empresa de los FF. CC. del Estado, y que los integrantes del Comité de Empresa debían ser elegidos directamente por las bases. El c. Artidoro Sepúlveda explica que el cambio de Director, los temporales y el terremoto fueron determinantes para impedir una labor efectiva del Comité Empresa, o Consejo de Administración, como debiera llamarse.

### 4.— Análisis de la burocracia.

Se informa de que no hay trabajo previo sobre este tema, salvo un estudio entregado por la Federación Santiago Watt, a través de su directiva nacional, el cual señala los diversos factores que afectan al personal en servicio en relación con su carrera, entre otros aquellas disposiciones legales que impiden el ingreso de personal para completar las plantas, lo que se traduce en un recargo de servicio, para mantener un tráfico en aumento, y sin feriados, ni descansos ni reposo. No obstante se ha producido un incremento de las plantas administrativas y técnicas, que no se compadece con la realidad de la propia Empresa. Se señala que en 1965 habían 110 ingenieros, los cuales ascienden a 200 en 1971, de los cuales un 60% desempeña simples labores administrativas.

**Acuerdos de la Comisión.**— Tres sesiones rubricaron el trabajo de esta Comisión, a cuyo término se establecieron los siguientes acuerdos, para ser llevados a Sesión Plenaria:

- a) Que el actual Comité de Empresa desempeñe las labores que el convenio Cut-Go-

bierno le otorga a la Comisión Paritaria y que en un plazo de 30 días informe sobre la constitución del Consejo de Administración.

- b) Que los actuales miembros sean reemplazados por otros que no sean dirigentes.
- c) Aprobar el ante-Proyecto de creación del Instituto Nacional de Capacitación Ferroviaria.
- d) Aprobar el informe sobre los planes de desarrollo de la Empresa de los FF. CC. del estado, presentado por la c. Eliana Tramón.
- e) Recomendar a los ejecutivos de la Empresa que se adopten medidas para aprovechar al máximo toda la capacidad de talleres y maestranzas.
- f) Propiciar una gran ofensiva para mejorar los servicios.
- g) Aplicar una política de reubicación del personal, de acuerdo a aptitudes, capacidad y profesión.
- h) Efectiva descentralización administrativa de la Empresa en todos sus niveles.
- i) Orientar los programas de capacitación para perfeccionar al trabajador y aumentar sus conocimientos, sin otorgamiento de títulos que solo conducen al burocratismo y lucro personal.

#### COMISION DE PREVISION SOCIAL

Esta Comisión debió considerar los siguientes aspectos:

- 1.— Medicina Curativa.
  - 2.— Cooperativas de Consumos, Viviendas y Ahorros.
  - 3.— Ruddoff S.A.
- Se constituyó con los siguientes miembros: Presidente, Anselmo Mena S. Secretario, Milton Velásquez. Relator, Lupercio Machuca.

Vocales: Francisco Mirauda, Arnaldo Carvajal, Luis Devoto, Enrique Figueroa, Jaime González, Plácido Henríquez, José Arias, Genaro Caro, Emilio Contreras, Juan Garfias, Fernando Lizama, Mario Albornoz, Juan Hernández, Alfredo Reyes, René Prado, Pedro Carvallo, Sergio Gómez y Juan Villegas. Participaron, además, los siguientes compañeros:

José Moraga A., Jefe Departamento de Comercio, Carlos Zúñiga S. Jefe Departamento de Salud; Carlos Salazar C., Jefe Departamento del Personal y Bienestar; Hernán Becerra, Vicepresidente de la Caja de Retiros; Hugo Oyanedel, Gerente Cooperativa Ferroviaria; y Luis Castro H., Vice-presidente de Ruddoff S. A.

#### 1.— Medicina Curativa.

El Jefe del Departamento de la Salud, doctor Carlos Zúñiga, dio a conocer con amplitud los estudios realizados para desarrollar una eficaz labor en el campo de la salud, de tal manera que la atención médica sea ampliada

a los jubilados, montepiadas y familiares del personal. Un interesante debate hubo sobre el particular y, en especial, al aporte del 2% de las remuneraciones que haría el personal activo y de 1% los jubilados, para financiar las prestaciones médicas y hospitalarias señaladas.

#### 2.— Ante-Proyecto de la Reforma de la Ley Orgánica de la Caja de Retiros.

El Vicepresidente c. Hernán Becerra presentó a la Comisión un ante-Proyecto redactado por el Departamento Jurídico de la misma Caja y que permitiría otorgar a los ferroviarios jubilados, montepío, cuotas mortuorias, bonificaciones del art. 19 de la ley 15.386, subsidios, indemnizaciones por años de servicios, etc.

Luego de un debate fue rechazado por la Comisión, al estimarse que sus disposiciones no eran convenientes para el gremio.

#### 3.— Venta de propiedades de la Empresa al personal.

La Comisión escuchó la cuenta del Jefe del Departamento de Comercio c. José Moraga, sobre los alcances del Decreto 145 del 26 de Mayo de 1971, dictado por la Dirección de la Empresa, el cual crea la Comisión respectiva para estudiar el problema habitacional del personal a través de Cooperativas Habitacionales, Instalación de campos de Verano, locales sociales, viviendas para damnificados, etc.

Se estableció que, a la fecha, aún no se nombraba el representante de las organizaciones gremiales para integrar dicha Comisión.

#### 4.— Planes del Departamento del Personal y Bienestar.

El Jefe del Departamento del Personal y Bienestar, c. Carlos Salazar C., hizo una exposición de los estudios realizados por su Departamento y que tienen relación con promociones del personal, adiestramiento, ascensos etc. y que significan innovaciones a normas establecidas. Frente a tal predicamento, la Comisión acordó que dicho estudio sea entregado al conocimiento del gremio antes de su aplicación.

#### 5.— Cooperativas de Consumo.

Luego de un extenso debate en torno a los problemas de diferente orden que afrontan las Cooperativas de Consumo ferroviarias, se acordaron en la Comisión diversas proposiciones, las que se publican al final del trabajo de ésta.

#### 6.— Ruddoff S. A.

Varios delegados participaron para determinar las operaciones comerciales de esta firma proveedora, cuyos capitales son aportados por la Empresa (44%) y el resto por particulares. El Vice-Presidente de esta firma, c. Luis Castro H., informó de la situación actual de ella y los propósitos existentes para ampliar sus actividades hacia otros rubros.

### 7.— Ferroviarios Exonerados.

Se informa de la constitución de un "Comité de ferroviarios Perseguidos, exonerados y Jubilados con menos de 30 años desde 1927 a 1930", quienes están propiciando una Ley de tal forma que repare las injusticias derivadas de medidas adoptadas que en diferentes administraciones con criterio político en perjuicio de quienes fueron consecuentes con sus principios sociales y que fueron alejados del servicio activo sin haber completado su carrera normal. Hacen entrega de un ante-Proyecto, el cual publicamos en otras páginas.

Finalmente, hacemos una resena de los acuerdos adoptados por la Comisión de Previsión Social, para ser presentados a la Plenaria.

- a) Aprobar un descuento de 2% de los sueldos del personal en servicio para financiar ampliaciones de la atención médica y hospitalaria.
- b) Aprobar un descuento por una sola vez de E° 1.— del personal en servicio en favor del Centro de Amigos del Hospital Ferroviario de Barón.
- c) Que se forme una Comisión Tripartita (Gremio-Empresa y Caja de Retiros) para realizar en un plazo de 60 días un estudio sobre la previsión social de los ferroviarios y fije la posición del gremio en relación con las reformas previsionales que impulsará el Ejecutivo, y que la FIFCH tenga la responsabilidad de hacer cumplir este acuerdo y darle amplia difusión a las bases.
- d) Que la FIFCH nombre a la brevedad el representante gremial para integrar la Comisión que estudia el problema habitacional de los ferroviarios.
- e) Que se solicite a la Dirección de la Empresa elevar al doble el monto del ítem presupuestario destinado al Departamento del Personal, para mejorar la capacidad de los hogares ferroviarios, mayor ayuda al deporte, aumentar las bibliotecas, ayuda a orfeones, etc.
- f) Que se modifique el actual sistema de elección para designar a los Consejeros de las Cooperativas, de manera que sea más representativo y democrático.
- g) Que el Departamento de Cooperativas del Ministerio de Economía, adopte las medidas que sean necesarias para abastecer, en forma normal y con preferencia, a las Cooperativas de Consumo.
- h) Que el personal afecto a la Ley 10.383, pase en forma definitiva a las diferentes plantas del servicio.
- i) Que la FIFCH, elabore un ante-Proyecto de Ley que elimine los problemas que afectan a las viudas del personal fallecido en actos de servicios.
- j) Que la firma Ruddoff S.A., proveedora de vestuario del personal ferroviario, pase a integrar el área social dentro de la economía del país.
- k) Aportar E° 1.— por una sola vez por federado en ayuda del trabajador de Vías y Obras de Negrete, c. Héctor Hernán Umaña, padre de un hijo gravemente enfermo desde hace cinco años, aquejado de parálisis.

- l) Que los pases Serie B tengan validez en el tramo Pueblo Hundido-Pintados.
- m) Respalidar el Proyecto de Ley presentado por el Comité de Exonerados y que cuenta con el apoyo de la Confederación de Jubilados y Montepiadas de Chile y con la Federación de Jubilados y Montepiados de los FF. CC. del E.
- n) Aprobar el Memorándum entregado por la Federación de Jubilados y Montepiadas de los FF. CC. del E. y que se refiere a reivindicaciones previsionales y económicas en favor de sus componentes.
- o) Que se dé preferencia en el ingreso de personal a la Empresa a los hijos de ferroviarios fallecidos en actos de servicios e hijos de las montepiadas.
- p) Que los palanqueros de la Sección Transporte extiendan su carrera a Conductores de Trenes, por contar con los conocimientos necesarios.

---

## NUEVA DIRECTIVA TIENE LA

## FRATERNAL OBRERA FERROVIARIA

La Fraternal Ferroviarias de Chile eligió la nueva Directiva que regirá los destinos de esta Institución durante el período 1971-1972. Su nómina es la siguiente:

Presidente, Guillermo Sánchez Alarcón; 1.er Vicepresidente, Luciano López Silva; 2º Vicepresidente, Raúl Ahumada Miranda; Secretario, Humberto Márquez Ibarra; Tesorero, Orlando León González; Protesorero, Caupolicán Ahumada Muñoz; Prosecretario, Carlos Molina Ojeda; Directores, Luis Sánchez Alarcón, Enrique Monreal Venegas, Juan Arancibia Mena y Héctor Catalán Cárdenas.

Deseamos éxito a este nuevo Directorio y seguiremos informando de sus actividades sociales y de los beneficios que otorga esta institución.

# Licencias con Pago de Viáticos

CARTA N° 24.

Santiago, 9 de Marzo de 1971.

Señor

Presidente Seccional Barón

Federación "Santiago Watt"

Compañía N° 1933

Santiago.

Señor Presidente:

Me refiero a su presentación relacionada con el derecho a continuar percibiendo viático el personal de Tracción que sufre un accidente del servicio.

En abono de su criterio hace presente esa Seccional, que el Art. 28 de la Ley N° 14.999 beneficia al personal que se encuentra en dicha situación con el pago de la remuneración completa hasta su total recuperación, analizando a continuación el término remuneración de conformidad con diferentes cuerpos legales, citando además la opinión de varios tratadistas.

Informando sobre el particular, este Departamento se permite manifestar a Ud., que la Contraloría General de la República ha expresado en reiteradas oportunidades (dictámenes N.os 62.581, de 1960; 83.417, de 1965; 10.434 y 62.699,

ambos de 1966), que si se tiene presente que el derecho a dicho beneficio sólo subsistiría, en el caso de enfermedad, si continúa en el punto donde está desempeñando la comisión o en alguno próximo, al que deba trasladarse para atender a su restablecimiento, pero si "regresa al sitio de su desempeño habitual, cesa su derecho a continuar percibiendo viático, por cuanto, en este caso no concurre el requisito de estar fuera del lugar donde ordinariamente se ejercen las funciones".

Ha expresado también la Contraloría, que esta doctrina es aplicable tanto a la licencia médica motivada por enfermedad como por accidente, ya sea éste producido a consecuencia de acto del servicio o no".

En estas condiciones, estima el Departamento Jurídico, que el personal de Tracción con licencia médica a raíz de un accidente del servicio tendría derecho a continuar percibiendo viático mientras permanezca fuera del lugar de su desempeño habitual, pero perderá este beneficio desde el momento en que regrese al referido lugar.

Saluda Atte. a Ud.— RENE SANCHEZ GARLING, Abogado Jefe, Suplente, Departamento Jurídico, FF. CC. del Estado.

Autoridades de Gobierno y de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado junto a representantes de Universidades y de otras instituciones, dieron la partida al 2° TREN DE LA SALUD, desde la Estación Alameda en la noche del Lunes 16 de Agosto, rumbo a las provincias de Arauco, Malleco y Cautín.

Se recuerda que el primer Tren de la Salud estuvo desde el 31 de Enero hasta el 8 de Marzo en las mismas provincias, en donde prestó atención a 20.000 personas y realizó 40.000 operaciones sanitarias.

Acompañan al Tren de la Salud un completo equipo de profesionales, que incluye a médicos, matronas, odontólogos, etc., quienes deberán atender a las diver-

sas comunidades de las provincias señaladas y que, en forma lamentable poseen los más altos índices de mortalidad infantil del país, por las precarias condiciones de vida de sus habitantes. Además, incluye un equipo de trabajadores voluntarios para desarrollar campañas de alfabetización y cualquiera medida que tienda a mejorar sus hábitos higiénicos o de otra índole.

En dicho programa actuarán miembros del Servicio Nacional de Salud, Universi-

## Partió Segundo

## Tren de la Salud

dades de Chile Concepción y Valparaíso, Fuerzas Armadas, Centro Universitario de Temuco, Ferrocarriles del Estado, Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, Club de Leones, Colegio de Químicos-Farmacéuticos, el Servicio Médico Nacional de Empleados y otras instituciones.

Se espera cumplir esta labor hasta el 15 de Noviembre próximo en las localidades de Los Alamos, Antihue, Licantén, Peleco, Contulmo, Purén, Los Sauces, Galvarino Curacautín, Lonquimay, Perquenco, Vilcún, Carahue, Teodoro Schmidt y Cunco. Serán instalados nueve centros de operación con la modalidad de tren y posta, vale decir, atención en las estaciones y unidades móviles.

En los primeros días de Agosto cumplió un año de labores la Directiva Nacional que preside el compañero Manuel Vielma e integran los compañeros Luis Rocco, Juan Mora, Rómulo Carrillo, Emilio Llanos, Fernando Navarro y Luis Muñoz Santiago, es justo y necesario hacer un balance de estos doce meses de labor.

He aquí un breve reseña de lo más importante que ha realizado esta directiva nacional:

Después de activas gestiones se obtiene la dictación del Decreto que otorgó la Prima Básica de Kilometraje, el pago de la Bonificación de E<sup>o</sup> 1.050 y luego la Prima Básica de E<sup>o</sup> 150.— por mes. Por medio de los Decretos 8634 y 8574 se modifican las plantas de los Ayudantes de Jefes de Máquinas, otorgándose el grado 4 a contar del 1<sup>o</sup> de Febrero de 1970, y por los decretos 9256 y 9253, se encasillan los Aspirantes y Limpiadores a los grados 17 y 18 respectivamente, a contar del 1<sup>o</sup> de Enero de 1970.

Con fecha 11 de Diciembre de 1970 y por decreto 9295, se modifican los Grados Flotantes de Tracción, dándole el derecho a los Ayudantes de Jefes de Máquinas a jubilar con la 5<sup>a</sup> categoría Flotante y a los Maquinistas de 1<sup>a</sup>, el derecho al grado 2 y la posibilidad de la 5<sup>a</sup> categoría si sus promedios son iguales al 30% de la diferencia del sueldo base entre la 5<sup>a</sup> categoría y el grado 2 y se establecen también grados flotantes para los Maquinistas de 2<sup>o</sup> y 3<sup>o</sup>

La directiva interviene ante los numerosos sumarios pendientes, obteniendo el nombramiento de una Comisión que estudió todos los sumarios y obtuvo una rebaja sustancial en todas las sanciones primitivamente aplicadas, los compañeros Jorge Castro H. y Luis Muñoz Santiago, más el Inspector Sumariante, señor Arturo Vega Ballón, tienen una relevante actuación en esta comisión.

Por medio del Decreto N<sup>o</sup> 8375, del 9 de Febrero de 1970, se logra la modificación de la Planta de Tracción del Ferrocarril de Arica-La Paz, donde se aumentan los puestos de Maquinistas y Fogoneros.

Se crean los puestos de Inspectores, Jefes de Casas de Máquinas en las Administraciones de Arica e Iquique, dándoles a ellos la quinta categoría, se satisface así una larga y sentida aspiración de esos compañeros.

Con fecha 1<sup>o</sup> de Febrero de 1971 se crean los puestos de Jefes de Sección, Inspector de Tracción, cuarta categoría, uno en cada cabecera de zona (Barón, San Eugenio, Concepción, Temuco y Coquimbo).

Activa y decisiva participación tiene nuestra organización en el problema de la gratificación del año 1970, con los resultados conocidos, y en la gestación de la Política Salarial para el año 1971.

El Ampliado Nacional celebrado en Abril del año 1971, entrega a la directiva una plataforma que debe impulsar ante la Dirección

## 12 MESES DE LABOR

de la Empresa y autoridades de Gobierno, obteniéndose con fecha 19 de Mayo la dictación del Decreto que otorga a Maquinistas y Fogoneros una asignación equivalente a E<sup>o</sup> 205.— mensuales a contar del 1<sup>o</sup> de Mayo en curso.

Por medio de los decretos 3362 y 2848 se decretan los nombramientos de "Excedentes y Fuera de Escalafón" a los Inspectores, Ayudantes, Jefes de Máquinas, Maquinistas y Fogoneros que al 1<sup>o</sup> de Enero de 1971 hayan tenido 30 o más años de servicio, este beneficio abarca a toda la red.

Con fecha 12 de Julio de 1971 y por Decreto 3474, se crean nueve puestos de Maquinistas de primera y nueve fogoneros de primera para atender el servicio de trenes metropolitanos en la primera zona.

La directiva nacional en conjunto con el resto de las directivas del gremio, estudian y dan forma al reglamento de la ley N<sup>o</sup> 17381, del 4 de Noviembre de 1970, que otorga el beneficio de la Perseguidora a los funcionarios que lleguen a la cabeza de su respectivo escalafón, este decreto ya fue firmado por el compañero Presidente de la República y se encuentra en la Contraloría General.

Nuestra organización se incorpora al Comité de Empresa creado por Decreto N<sup>o</sup> 2156 del 23 de Abril de 1971, designando los Delegados Directos reunidos nacionalmente, al compañero Presidente para que nos represente en ese Comité, primera medida de la real y efectiva participación de los trabajadores ferroviarios en la Co-Administración de nuestra Empresa.

Los compañeros Juan Mora y Carlos Acevedo nos representan en la Comisión Bi-Partita creada por Decreto 30141, de fecha 26 de Mayo, donde se estudian las peticiones económicas del gremio y se busca una fórmula de darle solución de acuerdo al acta Cut-Gobierno.

Con fecha 3 de Junio y por Decreto 463153 se aprueba el nuevo Reglamento de Adiestramiento para el personal de Tracción, en la que tuvieron una destacada actuación nuestros compañeros Clouet y Carrillo.

El advenimiento del Gobierno de la Unidad Popular, implica para la Directiva Nacional nuevas obligaciones, desde analizar el programa, estudiar su aplicación en nuestra empresa, elaborar metas y participar en reuniones coordinadoras con los nuevos ejecutivos designados por el gobierno popular, hasta impulsar todas aquellas medidas que de acuerdo con los compromisos firmados, el Gobierno y la Empresa deben cumplir con la clase trabajadora.

Esta pequeñez literaria, **Un mensaje a García**, fue escrita una noche, después de la comida, en una hora.

Erase el 22 de febrero de 1899, y ya íbamos a entrar en prensa el número de marzo de nuestra revista **Phillistine**. Brotaba candente de mi corazón, escrita cual fue, después de pesados días dedicado a tratar de enseñar a ciertos indolentes moradores de la villa, a abjurar de aquel estado comatoso en que se encontraban y a infiltrarles radiactividad.

La idea surgió de una pequeña discusión, en la cual mi hijo Bert lanzó la idea de haber sido Rowan el verdadero héroe de la guerra de Cuba. Rowan salió solo y realizó su propósito —llevó el mensaje a García. Cual destello de luz vino a mi mente la idea... Es verdad, me dije, el muchacho tiene razón: héroe es aquel que cumple su cometido— que lleva el mensaje a García. Levantéme de la mesa y escribí **Un mensaje a García**. Tan poca fue mi estimación de este artículo que se publicó sin encabezamiento en la revista. Hízose el reparto y poco después principiaron a llegar pedidos de una docena, cincuenta, cien ejemplares adicionales del número de marzo de **Phillistine** y cuando la American News Company pidió mil ejemplares pregunté a uno de mis empleados cuál era el artículo que había levantado tanto polvo cósmico.

"Esó de García", me contestó.

Al día siguiente se recibió un telegrama de George S. Daniels, del Ferrocarril

Central de New York, que decía así: "Cotice precio de cien mil ejemplares artículo Rowan en forma folleto. Anuncio Tren Expreso del Estado al respaldo. Diga cuándo puede hacerse entrega".

Contesté cotizando precio y diciendo que podía entregarlos en dos años. Nuestras facilidades eran pocas y cien mil ejemplares parecíanos una empresa magna. El resultado fue que le concedí permiso a Mr. Daniels para que produjera el artículo como quisiera. Lo hizo en forma de folletos, en ediciones de medio millón. Distribuyó dos o tres ediciones de medio millón cada una, y, además, el artículo fue reproducido en más de doscientas revistas y periódicos. Ha sido traducido a todos los idiomas.

Cuando Mr. Daniels se ocupaba de la distribución de **Un mensaje a García**, el príncipe Hillakoff, director de los ferrocarriles de Rusia, se encontraba en este país. Era huésped de la Compañía del Ferrocarril Central de New York, y viajó por todo el país acompañado de Mr. Daniels. El príncipe vio el librito; le interesó, más por el hecho de que Mr. Daniels lo estaba distribuyendo en tan grandes cantidades que, probablemente, por cualquier otro motivo.

De todos modos, cuando el príncipe regresó a su país, hizo que se tradujera al ruso y entregara un ejemplar a todo empleado del ferrocarril en Rusia. Tras éstas vinieron otros países y de Rusia pasó a Alemania, Francia, España, Turquía, Indostán y China. Durante la guerra entre Rusia y el Japón, a cada soldado ruso se le entregó un ejemplar del "Mensaje a García".

Encontrando los japoneses esos libritos en poder de los prisioneros rusos, llegaron a la conclusión de que debía ser algo bueno y por consiguiente lo tradujeron al japonés.

Y por orden del Mikado se entregó un ejemplar a todo empleado, civil o militar, del gobierno japonés.

Más de cuarenta millones de ejemplares de **Un mensaje a García** han sido impresos. Se dice que ésta es la circulación mayor en toda la historia, que haya tenido un trabajo literario durante la vida del autor.

E. H.

East Aurora, 1º de diciembre de 1913.

# UN MENSAJE A GARCIA



En todo este asunto de Cuba hay un hombre que sobresale en el horizonte de mi memoria como el planeta Marte en su perihelio.

Cuando se declaró la guerra entre España y los Estados Unidos era muy necesario comunicarse prontamente con el jefe de los insurrectos. Encontrábase García, allá, en la manigua de Cuba, sin que nadie supiera su paradero. Era imposible toda comunicación con él por telégrafo o por correo. El Presidente de los Estados Unidos tenía que contar con su cooperación, sin pérdida de tiempo. ¿Qué hacer?

Alguien dijo al Presidente: "Hay un hombre llamado Rowan que puede encontrar a García, si es que se le puede encontrar".

Se trajo a Rowan y se le entregó una carta para que a su vez se la entregara a García. De cómo fue que este hombre, Rowan, tomó la carta, la selló en una cartera de hule, se la amarró al pecho, hizo un viaje de cuatro días y desembarcó de noche en las costas de Cuba en un bote sin cubierta; de cómo fue que se internó en las montañas, y en tres semanas salió al otro lado de la isla, habiendo atravesado a pie un país hostil, y entregado la carta a García, son cosas que no tengo deseo especial de narrar en detalle. Pero sí quiero que conste que Mac Kinley, Presidente de los Estados Unidos, puso una carta en manos de Rowan para que éste la entregara a García. Rowan tomó la carta y no preguntó "¿Dónde está García?".

¡Loado sea Dios! He aquí un hombre cuya figura debe ser vaciada en imperecedero bronce y puesta su estatua en todos los colegios del país. No es la enseñanza de libros lo que los jóvenes necesitan, ni la instrucción de esto o aquello, sino el endurecimiento de las vértebras para que sean fieles a sus cargos, para que actúen con diligencia, para que hagan la cosa —"llevar el mensaje a García".

El general García ya no existe, pero hay otros García.

No hay hombre que haya tratado de administrar una empresa que a veces no se haya quedado atónito al notar la imbecilidad del promedio de los hombres, la inhabilidad o la falta de voluntad de concentrar sus inteligencias en una cosa dada y hacerla.

La asistencia irregular, la desatención ridícula, la indiferencia vulgar y el trabajo mal hecho parece ser la regla general. No hay hombre alguno que salga airoso de su empresa a menos que, quiera o no, por la fuerza, obligue o soborne a otros para que le ayuden o a menos que, tal vez, Dios Todopoderoso, en su bondad, haga un milagro y le envíe al Ángel de la Luz para que le sirva de auxiliar.

Tú, lector, puedes hacer esta prueba. Te encuentras en estos momentos sentado en tu oficina. A tu alrededor tienes seis empleados. "Tenga la bondad de buscar en la Enciclopedia y hágame un memorándum corto de la vida de Correggio".

¿Crees tú que el empleado contesta: "Sí, señor", y se marcha a hacer lo que tú le dijiste?

Nada de eso. Te mirará de soslayo y te hará una o más de las siguientes preguntas:

¿Quién era Correggio?

¿En cuál enciclopedia?

¿Dónde está la enciclopedia?

¿Acaso fui empleado yo para hacer eso?

¿No querrá usted decir Bismark?

¿Por qué no lo hace Carlos?

¿Murió?

¿Hay prisa para eso?

¿No sería mejor que le trajera el libro y usted mismo lo buscara?

¿Para qué quiere usted saberlo?

Y me atrevería a apostar diez contra uno, que después que hayas contestado el interrogatorio y explicado la manera de buscar la información que necesitas y por qué la necesitas, tu empleado se retira y obliga a otro compañero a que le ayude a encontrar a García, regresando poco después diciéndose que no existe tal hombre. Desde luego puede darse el caso en que yo pierda la apuesta, pero según la ley de promedios no debo perder.

Y esa incapacidad para obrar independientemente, esa estupidez moral, esa relajación de la voluntad, esa falta de disposición para hacerse cargo de una cosa y realizarla, eso es lo que hace imposible el socialismo puro. Si los hombres no actúan por su propia iniciativa para sí mismos, ¿qué harán cuando el producto de sus esfuerzos deba ser para todos? La fuerza bruta parece necesaria y

el temor a ser "rebajado" el sábado a la hora del cobro hace que muchos trabajadores o empleados conserven el trabajo o la colocación.

Anuncian buscando un taquígrafo, y de diez solicitantes, nueve son individuos que no tienen ortografía, y lo que es más, individuos que no creen necesario tenerla.

¿Podrían esas personas escribir una carta a García?

—“Mire usted —me decía el Gerente de una fábrica—, mire usted aquel tenedor de libros”.

Nada se dice del patrón que encanece antes de tiempo tratando en vano de inducir a los eternos disgustados y perezosos a que hagan un trabajo a conciencia; ni se dice nada del mucho tiempo ni de la paciencia que ese patrón ha tenido buscando personal que no hace otra cosa sino “matar el tiempo” tan pronto como el patrono vuelve la espalda. En todo establecimiento y en toda fábrica se tiene constantemente en práctica el procedimiento de selección por eliminación. El patrono se ve constantemente obligado a rebajar personal que ha demostrado su incompetencia en el fomento de sus intereses, y a tomar otros empleados. No importa que los tiempos sean buenos, este procedimiento de selección sigue en todo tiempo y la única diferencia es que, cuando las cosas están malas y el trabajo escasea, se hace la selección con más escrupulosidad, pero fuera y para siempre fuera tiene que ir el incompetente y el inservible. Por interés propio el patrono tiene que quedarse con los mejores, con los que puedan llevar un Mensaje a García.

Conozco a un individuo de aptitudes verdaderamente brillantes, y que, sin embargo, es completamente inútil para cualquier negocio, debido a la insana sospecha que constantemente abriga de que su patrono lo oprime o trata de oprimirle. Sin poder mandar, no tolera que se le mande. Si se le diera un mensaje para que lo llevara a García, probablemente su contestación sería: “Llévelo usted mismo”.

Hoy este hombre anda errante por las calles en busca de trabajo, teniendo que sufrir las inclemencias del tiempo. Nadie que le conozca se ofrece a darle trabajo, puesto que es la esencia misma del descontento. No entra en razón y lo único que en él podría producir algún efecto sería un buen puntapié salido de la punta de una bota de suela gruesa. Sé, en verdad, que un individuo como ése no es menos digno de compasión que el físicamente inválido; pero en nuestra compasión derramemos también una lágrima por aquellos hombres que se encuentran al frente de grandes empresas, cuyas horas de trabajo no están limitadas por el sonido del timbre y cuyos cabellos encanecen prematuramente en la lucha que sostienen contra la indiferencia, contra la imbecilidad y contra la ingratitud cruenta de los otros, quienes, a no ser por el espíritu emprendedor de éstos, andarían hambrientos y sin hogar.

Diríase que me he expresado con mucha dureza. Tal vez sí; pero cuando el mundo entero se ha entregado al descanso, yo quiero expresar una palabra de simpatía hacia el hombre que sale adelante en su empresa, hacia el hombre que aun a pesar de grandes inconvenientes, ha sabido dirigir los esfuerzos de otros hombres.

También yo he cargado mi lata de comida al taller y he trabajado a jornal diario, y también he sido patrono y sé que puede decirse algo de ambos lados.

No hay excelencia en la pobreza, per se; los harapos no sirven de recomendación; no todos los patronos son rapaces y tiranos; no todos los pobres son virtuosos.

Mis simpatías todas van hacia el hombre que hace su trabajo cuando el patrono está presente como cuando se encuentra ausente. Y el hombre que al entregársele una carta para García, tranquilamente toma la misiva, sin hacer preguntas idiotas, y sin intención alguna de arrojarla a la primera alcantarilla que encuentre a su paso, o de hacer otra cosa que no sea entregarla al destinatario, ese hombre nunca queda sin trabajo ni tiene que declararse en huelga para que se aumente el sueldo. La civilización busca ansiosa, insistentemente, a esa clase de hombres. Cualquier cosa que ese hombre pida, la consigue. Se le necesita en toda ciudad y en todo taller.

# Cartas al Director

## CARTAS AL DIRECTOR

Compañero Luis Muñoz S.,

Director Revista SantiagoWatt.

Presente.—

Estimado compañero:

En una reunión de jubilados wattinos se informó de una invitación para que, un determinado número de compañeros jubilados asistieran al XI CONGRESO DE LA FIFCH, lo que se hizo efectivo en calidad de delegados fraternales. Tal condición significa que no podían ser elegidos miembros regulares de las comisiones con derecho a voz y voto.

Me atrevo a pedirle que publique esta nota, donde expondré mis puntos de vista sobre el particular, atendiendo a mi calidad de ex dirigente de la Federación Santiago Watt por varios años y por haber sido delegado al Congreso Nacional de nuestra organización, realizado en Concepción, al cual concurrí acompañado entre otros por el c. José Oyarce Jara, actual Ministro del Trabajo.

Con el aval de mi experiencia gremial deseo recordarles a los compañeros en servicio que los actuales jubilados fueron en su tiempo quienes se movilizaron y sacrificaron su tiempo libre para obtener muchas de las conquistas que ahora ustedes disfrutan. La Empresa no les hacía el sueldo y seguían su carrera normal como el resto de sus compañeros. Aunque no fueron héroes, pero sí pioneros en muchos movimientos reivindicativos, muchos de aquellos dirigentes estuvimos presos en Carabineros e Investigaciones por defender y conquistar mejoramientos económicos y sociales mediante huelgas y otras formas de protesta. Como no se trata de representar aquellos lejanos acontecimientos donde algunos de sus actores principales se encuentran ahora participando como dirigentes de jubilados, mientras otros se fueron al descanso eterno, sino para significar que esa gran experiencia adquirida en duros momentos —al punto de que tuvieron el respeto y admiración de los jefes de la Empresa por su disciplina y unidad de acción— no es aprovechada por los compañeros en servicio como corresponde.

Esta valiosa experiencia daría mayor claridad en el momento de producirse planteamientos o decisiones del personal en actividad.

En este XI, al cual asistí como simple espectador, pude escuchar con mucho agrado, la intervención de algunos compañeros jubilados, que se encontraban actuando como delegados fraternales PERO SIN DERECHO A VOTO, en asuntos de tanta importancia como

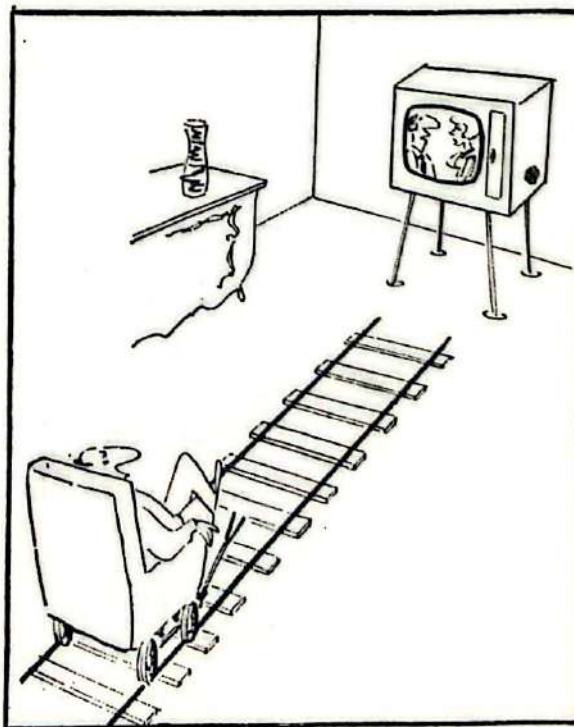
lo correspondiente a Previsión Social etc., como lo hicieron los compañeros Manuel Cartagena y Raú Farías. Este último planteó con mucha claridad la preferencia que debe darse a los hijos de ferroviarios para su ingreso a la Empresa, tal como se hacía antes y que el Instituto Ferroviario permita el ingreso en mayor proporción a hijos de ferroviarios, de manera que puedan incluso llegar hasta la Universidad.

Asistí a este Congreso para solicitarle al c. Farías que intercediera por la reposición del pase Serie B a hermanas solteras mayores y se ampliara a hijas solteras mayores de edad, derecho que también debía alcanzar a las montepiadas en general.

En el futuro, compañeros en actividad, no cometan este error de discriminar la condición de jubilado, limitando su acción solamente a voz, pero sin derecho a voto, como algo negativo en una sana práctica gremial. Recuerden que los actuales compañeros en servicio serán los jubilados de mañana. Desde luego, me anticipo en declarar que en algunas materias específicas, los jubilados no deben participar, como sería el caso de la elección de dirigentes nacionales.

Gracias anticipadas, compañero Muñoz, por la deferencia.

Víctor Manuel Arcos Gutiérrez  
Santiago, 15 de Agosto de 1971.



# Illapelinos agradecen ayuda

Illapel, 12 de Agosto de 1971.

Estimado compañero:

El Comando Unido de Organizaciones Gremiales de Illapel, por intermedio de la presente, desea destacar, agradecer y estimular públicamente los esfuerzos realizados por los compañeros Dirigentes Nacionales de FIFCH, SANTIAGO WATT, UNION DE OBREROS, FEDERACION DE EMPLEADOS, FEDERACION DE DEPARTAMENTOS y otras Organizaciones del gremio, que en un gesto patriótico y fraternal, sin escatimar sacrificios, hicieron posible que la ayuda solidaria de los compañeros ferroviarios de toda la Red, se volcara en un caudal masivo y generoso, para paliar los efectos de la desgracia con que la naturaleza se ensañó en nuestra devastada zona de Illapel.

Más allá de la alta significación material de esta valiosa ayuda, debemos señalar el inmenso apoyo moral del hecho, que el gremio ferroviario, agigantado ante la adversidad, se uniera codo a codo para levantar a sus hermanos nortinos caídos esta vez ante el rigor de nuestra geografía.

Cabe destacar especialmente la intervención directa, oportuna, abnegada y sin discriminaciones de nuestros Dirigentes Nacionales, compañeros Alarcón, Amaya, Alfaro y Veloso, representantes del Comité Nacional de Solidaridad Ferroviaria, quienes en forma personal se preocuparon de repartir la ayuda que el gremio aportó una vez conocidas las consecuencias del sismo.

Por otra parte, debemos agradecer en

su cabal expresión la ayuda enviada por los compañeros Dirigentes Zonales, de bases y socios de las Organizaciones Gremiales de la Red Norte y Red Sur, como asimismo a los compañeros del ferrocarril de Iquique a P. Hundido.

Formulamos en esta ocasión el compromiso solemne de retribuir en la misma forma este gesto enaltecedor del que estamos legítimamente orgullosos, que nos compromete con nuestros hermanos ferroviarios, a los que tenemos el agrado de saludar fraternalmente.

POR COMANDO UNIDO DE ORGANIZACIONES GREMIALES DE ILLAPEL:

RUBEN ROJAS ARAYA, Fed. Stgo. Watt; JORGE COLLAO VEGA, U. O. F.; VICTORIO CATALDO, Asoc. Jubilados; VICTOR POBLETE GONZALEZ, Asoc. Empleados; RENE CARRILLO S., Asoc. Prof. y Técnicos; JORGE DIAZ ROJAS, Fed. Empl. Deptos.

## REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XXVI — Nº 269

Julio - Agosto de 1971

Organo Oficial de la Federación Santiago Watt, de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los Ferrocarriles del Estado-Chile.

DIRECTOR: LUIS MUÑOZ SANTIAGO

Asesor Técnico: Oscar A. Guzmán M.

Dirección y Administración:  
Compañía 1933 - Casilla 5590  
Fono 89035 — Santiago

Imprenta Fernández - Compañía 1908  
Fono 81534