

SANTIAGO WATT



N.º 227

AÑO XXI

1966

DISTINCIONES A DESTACADOS Y ANTIGUOS DIRIGENTES

En el almuerzo de recepción de los delegados asistentes al 10º Congreso Ferroviario de la FIFCH, el Secretario Nacional entregó en una sencilla pero emotiva ceremonia una medalla de oro a sus más destacados dirigentes nacionales, quienes a través de largos años de lucha gremial entregaron su esfuerzo y sacrificio en pro de una Organización fuerte y poderosa como es actualmente nuestra entidad.

De entre los dirigentes agraciados con esta distinción, se destacan los compañeros Manuel Moya Alamos y Alfonso Arriagada Mu-

ñoz, quienes gran parte de su vida la entregaron al servicio de la Organización.

El compañero Moya es un antiguo y meritorio dirigente que participa desde comienzos del siglo, para ser más preciso desde 1911, en las luchas gremiales, hecho que destacó el compañero Maluenda al hacerle entrega de esta distinción, manifestando a su vez de que esto sirva de ejemplo a los compañeros que se inician en las lides gremiales, y para que siempre lleven muy en alto este vivo ejemplo de integridad y fe en la organización.



Don Luis Maluenda congratula emocionadamente al antiguo dirigente y fundador de nuestra Organización, Manuel Moya Alamos.



Edmundo Polanco hace entrega de la Insignia Recordatoria a don Alfonso Arriagada, por su gran aporte hecho a la Organización.

Hugo Gac Catalán viajó a la Unión Soviética

dirigente de la Federación Santiago Watt, don Hugo Gac Catalán.

Esta designación no podía ser más acertada, puesto que el compañero Gac es uno de los más genuinos representantes de los trabajadores chilenos, ya que, desde temprana edad, participó en las luchas gremiales, ocupando siempre cargos de importancia, tanto en los organismos de base, como en la Directiva Nacional y en la Federación Industrial Ferroviaria.

Con motivo de esta designación, fue agasajado el compañero Gac en los comedores del Club de los Empleados de Comercio. A esta manifestación asistieron más de 40 comensales, siendo en su mayoría delegados al 10º Congreso de la FIFCH y distinguidos dirigentes nacionales.

En esta reunión de camaradería todos los compañeros asistentes felicitaron al compañero Gac por esta designación y le desearon un feliz viaje.



Con motivo de la celebración de las festividades del 1º de Mayo, el Consejo Central de Sindicatos Soviéticos envió invitaciones a la CUT., para que trabajadores chilenos representaran a este Organismo en estas festividades.

La Central Unica de Trabajadores designó de entre los trabajadores afiliados a los sindicatos que forman la CUT, a un antiguo

TESORERIA NACIONAL INFORMA

En el pago correspondiente al reajuste de sueldos del presente año, el Directorio Nacional hace un descuento de Eº 5 (cinco escudos) por federado, cuyo detalle se desglosa de la siguiente manera:

Eº 3,70 que corresponde al reajuste de las cuotas ordinarias, aprobado por la Reunión de Delegados Directos en enero pasado.

Eº 1,00 Aporte al Congreso de la FIFCH, efectuado últimamente.

Eº 0,30. Aporte hecho al Congreso de Unidad de los Jubilados.

Queda pendiente el descuento de los gastos hechos por la Comisión de Pro-cedimientos.

MANUEL VIELMA
Tesorero nacional.

Primero de Mayo

La celebración universal del 1º de Mayo tiene su origen en la lucha heroica que sostuvieron los trabajadores de fines del siglo pasado, por la implantación de la jornada de 8 horas diarias de trabajo.

Sabido es, por todos los trabajadores, la forma brutal en que eran explotados los obreros de esa época.

Esta lucha nace concretamente de la actitud asumida por los trabajadores norteamericanos, quienes en el 4º Congreso de la Federación Americana del Trabajo, efectuada en 1884, acordaron que todas las organizaciones obreras de los Estados Unidos y Canadá se acogerían a la jornada de 8 horas de trabajo a partir del 1º de Mayo de 1886.

Como todas las luchas proletarias, este manifiesto se encontró con la tenaz resistencia de quienes detentan el poder económico, y que no comprenden que el obrero también tiene derecho al descanso y a la recreación, como también a una vida que esté más de acuerdo a los progresos de la ci-

vilización. Fue así como todo el territorio de los Estados Unidos fue escenario de grandes mítines y manifestaciones que la policía repelió con todos sus métodos de represión e intimidación para frustrar estos movimientos.

A raíz de un incidente, donde perdió la vida un policía, fueron apresados y condenados a morir en la horca, acusados de asesinato 8 obreros, cuyo único delito fue el de sostener públicamente los principios sagrados por los cuales se luchaba, o sea, la implantación de las 8 horas de trabajo y un trato más justo y humano para los trabajadores.

Los nombres de los mártires inmolados defendiendo estos principios fueron: AUGUST SPIES, SAMUEL FIELDEN, MICHAEL SCHWAB, ALBERT PARSONS, ADOLPH FISCHER, GEORGE ENGEL, LOUIS LING y OSCAR NEEBE.

Desde aquella gesta heroica ha transcurrido mucho tiempo, pero este sacrificio no ha sido en vano, pese que aún en estos días se masaca a los trabajadores, cuando solidarizan con sus hermanos de clase. El proletariado avanza y seguirá su marcha impertérrita, tranquila, si la libertad la ampara, violenta y terrible si se le pretende detener.

Estamos presenciando una de las transformaciones sociales más grandes de este siglo.

La clase trabajadora ya no acepta que en el mundo del trabajo haya monarcas absolutos y subditos sometidos, gente que en nombre del capital ordene con autoridad inapelable y trabajadores que en fuerza de la necesidad obedezcan esas órdenes sin vacilaciones ni protestas.

El trabajador sabe que cada partícula de capital está amasada con sangre, lágrimas y fatigas de la inmensa mayoría de los trabajadores, por lo tanto, exige garantías que lo emancipen y leyes que lo amparen, porque comprende que con su voto se genera el poder político que lo gobierna, y no quiere que se dicten leyes que sean contrarias a sus intereses.

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XXI — MAYO — Nº 227

Administración: Compañía 1933
Fono 89035 — Santiago.

Revista editada por la Federación Santiago Watt, de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los Ferrocarriles del Estado, Chile.

Dirección: Eduardo Muñoz R.

Asesores: Benito Bahamondes A., José Domingo Prado, Luis Unzueta S.

(Corresponsales en toda la Red)

Asesor Técnico: Anselmo Radrigán L.

NUESTRA PORTADA.— Puente Petorca (Estación Longotoma). A consecuencia de los temporales del mes de Agosto de 1965, fueron dañados seriamente varios puentes ferroviarios de la Red Norte, siendo uno de los más afectados el puente Petorca (Estación Longotoma). El tráfico se hace actualmente por una variante transitoria, la cual se vio afectada por las últimas lluvias. Uge la necesidad de restablecer el tráfico por este puente, antes que las lluvias se intensifiquen.

EL PORQUE...

DEL SINDICATO

Es medianoche y debemos salir con un Especial Carga a Barón. Son 3 horas de viaje que hay que amenizarlas, ya sea conversando, cantando o contando anécdotas. Nunca falta el tema. Hoy he pensado mucho sobre el "porqué de cada cosa" y habiendo pasado la señal de salida, a la cual hemos puesto nuestra mayor atención, pregunto a mi compañero: ¿Sabe Ud. compañero el "porqué de cada cosa"?:

Hay de algunas que se le conoce y de otras que no; pero se sabe que todas tienen su porqué. No vamos a citar ejemplos debido a que son tan infinitos como los números; sólo haremos mención de los gremios, las organizaciones, los sindicatos: "su porqué".

Sabemos que todos los gremios, o por lo menos el 97-98%, tienen su agrupación, la cual lleva el nombre o la sigla de la faena en que se desenvuelve. Entonces llega el momento en que la gente necesita alguna garantía para desempeñarse mejor y para su seguridad personal y designan a un grupo de compañeros para que los representen ante las Jefaturas o Gerencias. Este grupo solicitará se les concedan sus anhelos, que serán: económicos, sociales y materiales.

Así empieza más o menos la intención de un grupo de trabajadores, allá por el año 1850, encabezada por don Francisco Bilbao y don Santiago Arcos, reuniendo en sus filas grupos de juventudes estudiosas, de ideas democráticas, liberales y socialistas utópicas; más algunos artesanos. Todos ellos se convierten en una multitud que marcha contra el gobierno autoritario de Manuel Montt y pregonando sus ideas en el periódico "La Barra", despertando inquietudes o sembrando una cultura popular. Pero la reacción del gobierno y fuerzas conservadoras de la época disolvían estas marchas por intermedio de la policía y encarcelaban a sus dirigentes, aplastando así el primer intento de los sectores populares de Santiago. La policía no se hacía repetir la orden y como siempre se ha excedido en sus funciones, actuaba con "mano dura".

En 1870 ya sumaban trece las sociedades mutualistas impulsadas por el infatigable precursor Fermín Vivaceta, de profesión carpintero. Ya antes se habían formado algunas como la Sociedad de Tipógrafos, por el obrero peruano Victorino Laynes, en 1853. Después en 1858 se organizó la Sociedad de Artesanos y en 1862 se constituye la Sociedad de Artesanos y una similar en La Serena.

Por el año 1887 se funda el Partido Democrático, que es el primero en luchar por obtener leyes sociales. Sus dos o tres diputados denuncian en la Cámara las injusticias, presentan mociones para reglamentar el trabajo.

En el año 1902 se cristaliza la intención de federar a todas las organizaciones formadas en el país, celebrando una convención en Santiago, de un Congreso Social Obrero, en el cual se reúnen 169 instituciones que siguen prosperando, y sólo en 1925 logran echar las bases de una Confederación Nacional Mutualista, ¿y todo por qué? ¡Por lograr un mejor standard de vida!

A través de todos esos años el mutualismo formado después se llamó Sociedad de la Igualdad. Posteriormente vinieron distintos nombres para las diversas organizaciones, y siempre sus dirigentes han sido atacados por la poderosa Derecha, patronos del obrero, y por los que a "su son bailan", haciendo creer a la gente cosas que no son así, haciendo hincapié en perseguir al comunismo, cosa que en Chile no existe. Lo que sí hay es "necesidad", mucha pobreza y miseria. Ese es el comunismo chileno. A la gente que reclama la carestía de la vida, que la plata que se gana no alcanza para las necesidades mínimas, la llaman "comunista"; y sin querer, los que más hablan y combaten al comunismo, más propaganda le hacen indirectamente.

En la actualidad cuanto descomedidos hablan en contra de los mineros y se niegan a escuchar sus reclamaciones, aduciendo cosas que ignoran, y lo que es peor, no sabiendo lo que es trabajar duro en las entrañas de la tierra, por cuanto antes del trabajo aliviado en que se desempeñan, jamás salieron de las polleras de su abuela. ¡Qué van a saber que los socavones que llevan muchos kilómetros por debajo del mar, exponen la vida, a cada instante, de esos esforzados mineros! Por esta razón y por culpa de los politiqueros, es que no tienen éxito los movimientos obreros, además que se dejan vencer con palabras floridas y promesas vanas; venden su conciencia. Más tarde el candidato que triunfe dirá: "Este es el Gobierno elegido por el pueblo". Se abstendrá de decir que éste es un país de mendigos y que mientras haya cohecho gobernará la Derecha, manejará al país y a los gremios que trabajan, a su antojo. Su respaldo lo tiene en las Fuerzas Armadas, a las que da un reajuste superior al de los gremios, evitando con esto los levantamientos.

¿Qué ganan los Gobiernos, pregunto yo, con atacar a los gremios, negándoles o tramitando sus reajustes? Me imagino que el problema gremial se resolvería si se aplicase energicamente la famosa "mano dura" a la inflación. Bien se sabe que ésta es una carrera sin fin, pues cuando los gremios piden reajustes, es porque la inflación se ha arrancado con los "tarros", y para cuando hay pago de éste, ya no se justifica el % que se nos aumentó, porque la inflación ha vuelto a hacer de las suyas, debido a que el famoso aumento salió tarde, mal y nunca. En este mismo período en el comercio empiezan a escasear los artículos de primera necesidad (llamémoslo "acaparamiento"). Algunos de éstos sufren un alza sin autorización. Así todavía, hay muchos románticos en la Santiago Watt que se resisten a ir a un paro, atribuyendo tal o cual disculpa, como ser: "no vamos al paro, compañero, porque éste es político"; otros dicen: "no le originemos problemas al Gobierno"; otros culpan a los dirigentes, etc. Pero en la realidad, el fondo viene a ser el descuento de los días de huelga, porque su ficha se encoge. No quieren perder ni arriesgar nada.

Nadie puede negar que el personal de Tracción (maquinistas, fogoneros y aspirantes) está tramitado y que desde nuestra jefatura máxima hasta el último palanquero, asistente o portaequipaje nos miran como el suelo. Los primeros, por encima del hombro; los segundos, con desprecio. Tenemos el caso de Inspectores de Máquinas que han sido amarrados por palanqueros de trenes de pasajeros (asistentes). Esto quiere decir que lo que a nosotros nos falta es un poco de unión y valentía. Bien nos podríamos unir con los inspectores y fusionarnos, y no seríamos mirados con desprecio como hasta ahora, sino que con respeto y quizás con envidia; porque la pega de nosotros es un arte. Que se han cometido errores, estamos de acuerdo; cualquiera los comete, porque es humano errar; pero nadie puede negar que un maquinista no se forma así como así, además que hemos dado prueba de ser la columna vertebral de la Empresa.

Debemos, entonces, ser valientes y afrontar con hombría todos los problemas, por difíciles que parezcan. No sportar amenazas de sicarios que se ensañan con la gente honrada. Tenemos ejemplos desde muchos años atrás. Tal es el caso del Presidente José M. Balmaceda, que prefirió suicidarse a dejarse arrebatar las riquezas nacionales por magnates extranjeros. Como es el caso de los primeros dirigentes gremiales, que eran sometidos a torturas por el solo hecho de ser dirigentes y pregonar la verdad.

En aquella época, tanto dirigentes como huelguistas eran encarcelados, los ponían en cepos y se llegaba hasta su muerte. De distinta forma hubo muchos que fueron fondeados.

Es por eso que los trabajadores, a través de sus luchas gremiales, han debido sufrir la agresión física de los explotadores, defendiendo sus intereses. En 1905 las fuerzas policiales desataron la violencia contra miles de manifestantes que protestaban por la carestía de la vida y exigían la derogación del impuesto al ganado argentino. En el año 1903 hubo otra masacre en Valparaíso, todo porque los obreros marítimos pedían se redujeran las jornadas de trabajo de 12 horas a 9 horas y se declararon en huelga en mayo de ese año. Después de este acto de arrojo policial en Valparaíso, hubo otro en Iqui-

que (en la Escuela Santa María), donde cayeron por lo menos 2.000 personas entre hombres, mujeres y niños. Posteriormente, en 1925, tuvimos la masacre de La Coruña, donde los trabajadores volvían a sufrir el embate de la policía, defendiendo ésta a los explotadores.

Es bien sabido que la verdad nítida se disfraza, culpándose únicamente a los trabajadores (huelguistas), diciendo que ellos provocaron a las Fuerzas Armadas disparando primero. Eso no es verdad, desde el momento en que en este país está prohibido el uso de armas de fuego, como no sea con un permiso especial que justifique el llevarlas.

Así, ahora que vuelven a la moda aquellas catástrofes gremiales, hay muchos desconsiderados y egoístas orgullosos que aplauden a los valientes uniformados que hicieron fuego contra sus propios hermanos. Con esto yo no quiero decir que empuñemos el fusil contra ellos. ¡No! Sólo deseo hacer crítica a los que se opusieron a un paro en señal de duelo y protesta por los que dejaron su vida solidarizando con sus hermanos de clase. Yo me pregunto si es verdad que están preparados para la guerra, como lo dijo en su discurso el famoso jefe de plaza. Si así es, no se desahoguen con los trabajadores, que cual más cual menos trabaja para pagar impuestos y así costear en parte sus reajustes. Su desahogo de guerra podían demostrarlo en su debida oportunidad, como en el litigio fronterizo, por ejemplo, donde se cruzaron de brazos y no respondieron cuando los gorilas les estaban matando a su propia gente de fila. Otro tanto sucede en el norte con los bolivianos; primero el caso del Lauca, y antes de eso una salida al mar, no al Atlántico, sino que al Pacífico, porque esto es como un antojo para ellos. Ahora el comercio y traslado, a través de nuestro territorio, de su petróleo, por una firma extranjera.

Lo mismo pasa con el límite de 200 millas en el mar que le corresponden al país. Cuántas veces han llegado flotas balleneras extranjeras a dar caza a este cetáceo en nuestras costas, transponiendo el límite. Se sabe que en otros países, cuando esto ha ocurrido, se ha aplicado "mano dura".

Me parece, compañero, que yo no soy el primero ni el único en lamentar los desagradables sucesos del norte, y sólo deseo que esto no vuelva a suceder. El Gobierno debe darse cuenta que las Fuerzas Armadas, en especial Carabineros, siempre han abusado de su fuero y se creen endiosadas.

¿Se imagina Ud. cómo reaccionarían si a un familiar de ellos se le matase como ellos lo hacen u ordenan? Ahí sí que habría protestas y venganzas; pero ahora, como se trata de justificarse, aprovechan la oportunidad.

¿Para qué todo esto? ¡Para beneficio de capitales extranjeros!... Bueno, compañero, vamos llegando a la Estación Barón, entramos a desvío y, como debemos concentrarnos un poco más, dejaré este tema tan importante, pero lo seguiremos más adelante en el próximo viaje, ya que la Historia Sindical es muy bonita y muy larga de explicar con detalles. Así como uno la va leyendo, se entusiasma y llega el momento en que en vista de tanta maldad e incomprensión, el indio aletargado que cada uno lleva dentro de sí se despierta, se levanta alto en señal de protesta enérgica contra quien o quienes quieren pisotear su orgullo sempiterno.

GEMINIS (Llay-Llay)

Gobierno debe apoyar política ferroviaria, dijo Edmundo Polanco en discurso inaugural del X Congreso

Compañeros:

Al inaugurar el Décimo Congreso Nacional de los ferroviarios chilenos, saludo fraternalmente en nombre del Secretariado a los delegados concurrentes a la cita de honor de su organización. Saludo, también, a los distinguidos huéspedes extranjeros que han querido estar presente en el torneo para conocer las inquietudes del gremio, el desarrollo de sus luchas, la forma en que abordarán las nuevas condiciones del acontecer social y, a la vez, enriquecer con su experiencia y conocimientos el contenido de los debates.

El Congreso se abre con las banderas de la organización enlutadas, por la muerte del compañero Vicepresidente, Julio González Arriagada, joven valor de la lucha sindical que nos dejó trágicamente el atardecer del 7 de febrero último en Playa Negra, en un esfuerzo por rescatar a su hijo de las aguas implacables del mar, y por la muerte de ocho combatientes de la clase trabajadora caídos en la tierra seca, dura y catinante de la pampa nortina.

Por los que cayeron, por los que dieron su vida generosa sin vacilaciones: uno, por arrancar de los elementos a algo de su propia sangre, de su propia existencia, y los otros por defender el principio de la solidaridad, piedra angular de todas las luchas de la clase trabajadora.

Por ellos, hermanados en la grandeza de sus gestos, solicito un minuto de silencio como el homenaje emocionado de los hombres del riel, de la máquina y las distancias.

POSICION DEL PERSONAL

La tragedia no detiene la marcha del tiempo, ni la actividad, ni menos las luchas sociales. Los pueblos, con los dientes apretados, rompen la pesadumbre, ajustan sus armas de combate y avanzan seguros por el camino de la victoria inspirados en el recuerdo de los caídos.



Edmundo Polanco lee su discurso.

El Décimo Congreso tiene la gran responsabilidad de cumplir dignamente esta tarea; de examinar en forma serena los problemas más candentes de los asalariados y determinar la línea de acción futura.

Con franqueza deseamos exponer a las autoridades del Gobierno, a los ejecutivos de la Empresa, a los honorables parlamentarios, a los invitados y a los delegados, nuestro pensamiento sobre los Ferrocarriles, la organización sindical y la situación administrativa, económica y social del personal.

En varias ocasiones me he referido a las características del gremio; de su identificación con la Empresa, la que es no sólo la fuente de ingreso sino se le considera como patrimonio nacional, a la cual hay que entregar la capacidad y el esfuerzo integral para aumentar su rendimiento y contribuir con ello al progreso del país.

En esta escuela se han forjado generaciones de hombres, cuyos principios básicos son servir a la sociedad por sobre cualquier sacrificio, como se demostró en los trágicos días de los terremotos y los temporales. En esa oportunidad, a pesar de las inclemencias de la naturaleza, de la angustia de cada uno, de las pérdidas sufridas o de la dramática situación de sus familiares abandonados, se trabajó hasta restablecer los servicios. Esta conducta fue reconocida por la ciudadanía y las autoridades así también lo hicieron.

La organización sindical, consecuente con estas normas, está alarmada con las disposiciones últimas que agobian la política de internación de vehículos motorizados, por su indudable repercusión en el transporte ferroviario, pues está demostrado que cada vez que aumentan las importaciones de camiones disminuye la movilización por Ferrocarriles y viceversa.

El examen de las estadísticas confirma que una adecuada política de control de las internaciones de camiones o buses, aseguran un mejor aprovechamiento de los medios de transportes que cuenta

Gobierno debe apoyar política ferroviaria, dijo Edmundo Polanco en discurso inaugural del X Congreso

Compañeros:

Al inaugurar el Décimo Congreso Nacional de los ferroviarios chilenos, saludo fraternalmente en nombre del Secretariado a los delegados concurrentes a la cita de honor de su organización. Saludo, también, a los distinguidos huéspedes extranjeros que han querido estar presente en el torneo para conocer las inquietudes del gremio, el desarrollo de sus luchas, la forma en que abordarán las nuevas condiciones del acontecer social y, a la vez, enriquecer con su experiencia y conocimientos el contenido de los debates.

El Congreso se abre con las banderas de la organización enlutadas, por la muerte del compañero Vicepresidente, Julio González Arriagada, joven valor de la lucha sindical que nos dejó trágicamente el atardecer del 7 de febrero último en Playa Negra, en un esfuerzo por rescatar a su hijo de las aguas implacables del mar, y por la muerte de ocho combatientes de la clase trabajadora caídos en la tierra seca, dura y calcinante de la pampa nortina.

Por los que cayeron, por los que dieron su vida generosa sin vacilaciones: uno, por arrancar de los elementos a algo de su propia sangre, de su propia existencia, y los otros por defender el principio de la solidaridad, piedra angular de todas las luchas de la clase trabajadora.

Por ellos, hermanados en la grandeza de sus gestos, solicito un minuto de silencio como el homenaje emocionado de los hombres del riel, de la máquina y las distancias.

POSICION DEL PERSONAL

La tragedia no detiene la marcha del tiempo, ni la actividad, ni menos las luchas sociales. Los pueblos, con los dientes apretados, rompen la pesadumbre, ajustan sus armas de combate y avanzan seguros por el camino de la victoria inspirados en el recuerdo de los caídos.



Edmundo Polanco lee su discurso.

El Décimo Congreso tiene la gran responsabilidad de cumplir dignamente esta tarea; de examinar en forma serena los problemas más candentes de los asalariados y determinar la línea de acción futura.

Con franqueza deseamos exponer a las autoridades del Gobierno, a los ejecutivos de la Empresa, a los honorables parlamentarios, a los invitados y a los delegados, nuestro pensamiento sobre los Ferrocarriles, la organización sindical y la situación administrativa, económica y social del personal.

En varias ocasiones me he referido a las características del gremio; de su identificación con la Empresa, la que es no sólo la fuente de ingreso sino se le considera como patrimonio nacional, a la cual hay que entregar la capacidad y el esfuerzo integral para aumentar su rendimiento y contribuir con ello al progreso del país.

En esta escuela se han forjado generaciones de hombres, cuyos principios básicos son servir a la sociedad por sobre cualquier sacrificio, como se demostró en los trágicos días de los terremotos y los temporales. En esa oportunidad, a pesar de las inclemencias de la naturaleza, de la angustia de cada uno, de las pérdidas sufridas o de la dramática situación de sus familiares abandonados, se trabajó hasta restablecer los servicios. Esta conducta fue reconocida por la ciudadanía y las autoridades así también lo hicieron.

La organización sindical, consecuente con estas normas, está alarmada con las disposiciones últimas que agobian la política de internación de vehículos motorizados, por su indudable repercusión en el transporte ferroviario, pues está demostrado que cada vez que aumentan las importaciones de camiones disminuye la movilización por Ferrocarriles y viceversa.

El examen de las estadísticas confirma que una adecuada política de control de las internaciones de camiones o buses, aseguran un mejor aprovechamiento de los medios de transportes que cuenta

el país, sin necesidad de inversiones de divisas en importaciones que nada agregan al desarrollo nacional, sino que, por el contrario, se restan de los recursos que tanto necesitan las economías en desarrollo.

Otro motivo de inquietud es que aún no se ha modificado sustancialmente el programa de construcción de carreteras. El país necesita en forma impostergable una amplia red de caminos transversales, para facilitar la salida de los productos a los centros de consumo y para incorporar a la producción nacional zonas aisladas e improductivas. Sin embargo, las futuras construcciones caen en el mismo error de las actuales de estar proyectadas paralelas a las vías férreas, con lo cual no se aporta absolutamente nada a romper el aislamiento de vastas y ricas zonas inexploradas, pero se acentúa la competencia terrestre con evidentes perjuicios para los Ferrocarriles.

La construcción de carreteras cerca de las líneas ferroviarias en los países de Latinoamérica, responde a los planes fijados por los organismos de crédito internacional, tendiente a disminuir la importancia del ferrocarril en el transporte. Esta política obedece a la presión de los grandes monopolios internacionales de fabricantes de vehículos motorizados que mantienen una ofensiva frontal en contra de las empresas ferroviarias en el continente.

RAZONES DE LA COMPETENCIA

¿A qué se debe esta ofensiva?

Para dar una respuesta más exacta es necesario examinar algunos hechos relacionados con la expansión industrial y los mercados de consumo y como repercuten en los países que giran en la órbita económica de las grandes naciones. El caso de América Latina ubicada en el radio de Norte América, su desarrollo está estrechamente vinculado a las prestaciones y a la ayuda de los Estados Unidos, las que son concedidas previo resguardo de sus intereses.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, sus productos elaborados habían copado el mercado mundial en los diferentes rubros, principalmente en el automotriz, pero después del armisticio, el panorama internacional ha variado fundamentalmente en las relaciones comerciales y culturales de los pueblos. La lucha de liberación de las naciones coloniales y semicoloniales, el autoabastecimiento de las mismas, los regímenes socialistas establecidos en Asia, Africa y Europa, y la integración económica de los países capitalistas a través del Mercado Común, han variado la demanda, produciéndose un desplazamiento elocuente de los productos norteamericanos de esas regiones.

La pérdida de parte importante de esos mercados, ha inducido a los consorcios de América del Norte a virar a nuestro continente como la fuente natural de sus colocaciones.

En los transportes se trata de desplazar a los ferrocarriles, cuyas inversiones en el exterior no son frecuentes y no necesitan de importaciones de repuestos ni combustibles, por ser de fabricación o productos nacionales.

Para acentuar su deterioro se fomenta la competencia, con la cual se reduce la gravitación de los ferrocarriles en la movilización de la carga y los pasajeros y se abre con ello el mercado para la internación de camiones y buses en gran escala finalidad de fondo y el verdadero contenido de la ofensiva en referencia.

Los ferroviarios en su Décimo Congreso solicitan al Gobierno la inmediata revisión de los planes actuales sobre la materia. No hacerlo es aceptar el perjuicio del esfuerzo nacional y permitir la penetración de los monopolios extranjeros en contra de nuestros propios intereses. Estamos en el momento oportuno para impedirlo; el imperativo del futuro nos obliga a tomar medidas audaces, pero impostergables; sin la decisión de poner término a la confabulación empresarial en contra de los ferrocarriles, estamos hipotecando nuestro progreso y deteniendo el amplio porvenir que se nos avecina.

Para esa gran tarea, los ferroviarios decimos ¡presente!

FACTORES HUMANOS DE PRODUCCION

En lo referente al personal, la Empresa tiene la obligación de cuidar el factor humano de producción no sólo contra los riesgos de accidente, sino en su situación económica, administrativa y social. El trabajador mal remunerado, sin tranquilidad en su carrera funcionaria y sin condiciones ambientales adecuadas, está propenso a perder el interés por aumentar su rendimiento, se deja llevar por la rutina, se desalienta y a la larga se anulan sus iniciativas.

Los países de rápido desarrollo han consolidado su proceso industrial y productivo estimulando el poder creador de las masas, a través de los incentivos colectivos o individuales; respetando sus derechos, solucionando sus problemas con criterio de justicia y eliminando el trato especial a grupos determinados, por muy importantes que sean consideradas sus funciones. Por eso, reclamamos de la Empresa el rápido estudio de las peticiones pendientes y resolver a la brevedad la situación desmedrada de sus servidores. No proceder de esa manera es correr el riesgo del éxodo de sus operarios calificados o derivan en actitudes lamentables para los Ferrocarriles y el país.

Como igualmente reiteramos nuestra invariable posición del respeto a la estabilidad funcionaria y señalamos que la carrera del personal sólo debe depender de su rendimiento, de los conocimientos del servicio, de su preparación e iniciativas, pero en ningún caso de factores subjetivos o juicios personales. El atropello de los escalafones o las postergaciones, a más del daño material causado, significa un castigo y un agravio que no se merecen los trabajadores que sirven a la Empresa abnegadamente; ni ellos, tampoco, prestigian a nadie, sólo se daña el principio de ecuanimidad, base, justicia y respeto a las normas establecidas.

LA ORGANIZACION

En relación a la organizacin sindical, estamos conscientes de la necesidad de hacer una severa revisión de su estructura actual, de manera de adecuarla a las nuevas características del movimiento sindical, que requiere, si deseamos enfrentar las cuestiones de fondo con posibilidades de éxito, abandonar la técnica de la lucha separada, carente de sentido, por las grandes acciones de masas.

Para esta nueva postura de la lucha sindical es imprescindible una clara conciencia de clase y audacia para romper los viejos moldes, ampliamente constructivos ayer, pero ineficaces en la hora presente. Mantenerse apegado al pasado, es estar a la defensiva o enclaustrado en las reivindicaciones mínimas, sin ninguna posibilidad, de influir en la solución de la crisis a que nos ha arrastrado el sistema y la incapacidad de los gobiernos para encontrar la forma de introducir los cambios de fondo en la vida nacional.

AUTONOMIA SINDICAL

En lo referente a las relaciones, debo recordar el celo de la organización por mantener su autonomía. Tradicionalmente no acepta la intervención ni la ingerencia de nadie extraño a sus actividades. Somos unos convencidos que cuando los patrones participan directa o indirectamente en el manejo de los sindicatos, se castran las posiciones consecuentes de la lucha de los trabajadores y la historia nos ha demostrado que cada vez que el movimiento sindical ha estado muy cerca de la influencia de los gobiernos, ha perdido su independencia y ha servido de comparsa de la política implantada por ellos, la confirmación de lo manifestado está en el nazismo y en el fascismo, en los cuales la clase obrera se dejó arrastrar por una prédica contraria a sus fines.

Experiencia que los ferroviarios no pensamos repetir.

Es importante recordárselo a algunos funcionarios intermedios que pretenden entrometerse en la marcha de la organización o tratan de intervenir en sus problemas internos, que los trabajadores, cualquiera sea su ubicación en el cuadro político del país, tienen profundo respeto por sus organismos de lucha y son lo suficientemente capaces para resolver por sí solos sus propios problemas, sin tutores de ninguna naturaleza.

Sin embargo, estamos dispuestos a abrir un diálogo directo y franco con las autoridades superiores de la Empresa para superar las desinteligencias creadas y restablecer la armonía en el trato y las relaciones, pero para ello es necesario el buen propósito de respetar los compromisos integralmente.

CONCLUSION

En este rápido esquema he querido condensar las inquietudes de nuestro gremio, para el conocimiento de las autoridades presentes y a la opinión



Los dirigentes recién elegidos para integrar el Secretariado Nacional de la FIFCH, mientras el reelegido Presidente, compañero Edmundo Polanco Elgueta, hace uso de la palabra para agradecer la confianza del gremio, representado por el X Congreso Ferroviario.

pública. Corresponde a los compañeros delegados determinar la línea de las luchas futuras, sus proyecciones y su contenido, pero debemos estar ciertos en una cosa, que los trabajadores son militantes de una clase donde sus problemas son comunes y sólo la acción consecuyente y unitaria de todos, bajo las banderas aguerridas de la Federación Industrial y de la Central Unica de Trabajadores, nos abre la perspectiva de jugar el papel histórico que nos corresponde en las grandes transformaciones que el pueblo chileno reclama imperativamente.

Nuevo Secretariado de la FIFCH

De acuerdo a lo dispuesto en los Estatutos, el Décimo Congreso eligió a los 11 miembros que compondrán el Secretariado máximo de la Organización, quedando compuesto de la siguiente forma:

PRESIDENTE	EDMUNDO POLANCO ELGUETA	Federación Empleados
VICEPRESIDENTE	JUAN MORA SEGUEL	"Santiago Watt"
VICEPRESIDENTE	HECTOR ESPINOZA TELLO	Unión de Obreros
SECRETARIO GENERAL	HECTOR NUÑEZ ALARCON	Unión de Obreros
SUB-SECR. GENERAL	LUIS ALBERTO ALFARO	Unión de Obreros
SECRETARIO ORGANIZACION	JUAN RODRIGUEZ SOTO	Unión de Obreros
SECRETARIO FINANZAS	WALTERIO CONTRERAS SQUELLA	Federación Empleados
SECRETARIO RELACIONES	ARNALDO CARVAJAL GALLARDO	Unión de Obreros
SECRETARIO CONFLICTOS	RAUL MARIN CABRERA	"Santiago Watt"
SECRETARIO PRENSA	MARMADUQUE CLOUET MOLINA	"Santiago Watt"
SECRETARIO ACTAS	MIGUEL NACUSE VALENZUELA	Federación Empleados
SUB-SECR. CONFLICTOS	MANUEL ARAGON GUZMAN	Federación de Jubilados
SUB-SECR. RELACIONES	MOISES GONZALEZ VILCHES	Federación de Jubilados

Debemos agregar, que como consecuencia del Congreso de Unión de los Jubilados y Montepiadas, celebrado del 20 al 23 de abril pasado, mandato de nuestro Noveno Congreso, se conformó una sola organización, designando por lo tanto dos representantes al Secretariado de la Federación Industrial, de acuerdo a las normas establecidas, recayendo en la persona de los compañeros Manuel Aragón Guzmán y Moisés González Vilches.

El nuevo Secretariado, consciente de la responsabilidad que el Congreso le ha entregado, se ha fijado como norma permanente mantener un estrecho y constante contacto con las bases, a objeto de uniformar el criterio e impulsar de manera colectiva la solución de los problemas más urgentes que nos inquietan.

Estamos ciertos que dentro de una orientación clara y en un diálogo franco será posible que exista una verdadera comprensión entre dirigentes y la base, ya que muchas veces la no solución de un determinado problema se atribuye a las Directivas Nacionales, en consecuencia que ello es responsabilidad general y todos tenemos una cuota de esfuerzo y sacrificio que adoptar para la materialización de nuestras aspiraciones, las que se ven sujetas al criterio de la Dirección de la Empresa o el Gobierno.

El Décimo Congreso fue una de las expresiones más unitarias del gremio ferroviario, y cada uno de los delegados se refirió a la forma de mejorar nuestra estructura orgánica, situación que a veces no se refleja en la misma forma en las bases y que, por el contrario, surgen y se manifiestan actitudes contrarias a los intereses de los trabajadores, creando con ello la confusión que es alentada por ciertos grupos, lo que da margen a tendencias al paralelismo perjudicial a la buena marcha y al

desarrollo normal de las actividades gremiales.

Por lo tanto, estimamos que la actitud nuestra debe ser de total unidad para la solución de los problemas que se plantearon en el Décimo Congreso.

ENTREVISTA CON EL VICEPRESIDENTE CAJAFERRO

El jueves 12 del presente se realizó una entrevista del nuevo Secretariado con el Sr. Vicepresidente de la Caja de Retiros, don Rafael Romero González, en cuya oportunidad se le hizo presente la necesidad de que se otorguen las más amplias facilidades a los dirigentes a objeto de que puedan cumplir con las gestiones que les encomienda el personal y que tienen relación con esa Caja.

El señor Vicepresidente manifestó estar de acuerdo e, incluso, aprobó la idea de dar a conocer los diversos beneficios que otorga la Institución a sus imponentes, por intermedio de una cartilla especial y a través de los órganos de publicidad del gremio. Se acordó, finalmente, sostener una nueva entrevista para entregar las conclusiones que el Congreso se dio en todo lo que se refiere a la Caja de Retiros, de cuyo resultado informaremos oportunamente.

A pesar de la advertencia de la organización y de las gestiones que se realizaron en el Parlamento por parte de las Directivas Nacionales, los sueldos inferiores a tres vitales (E^o 623,66) se les aplicó el 15% y un 10% adicional, adoptándose este criterio por acuerdo de la Cámara que impuso la idea del Gobierno al respecto. Creemos que esta situación merecerá la atención especial del gremio a objeto de que posteriormente no se presenten dificultades de carácter legal en la aplicación de los futuros reajustes.

A raíz de los diferentes problemas que siguen pendientes, como los quinquenios acumulativos, condición jurídica igualitaria, atención médica familiar y evaluación de cargos, etc., existió el acuerdo de nombrar una comisión tripartita del gremio, Empresa y Gobierno, para hacer un estudio de estas materias. A este respecto informamos a Uds. que el Decreto que designa esta comisión se encuentra en sus trámites finales, lo que dará la posibilidad de que la Comisión inicie sus labores en un plazo relativamente breve.

A contar del 1º de Enero de 1966 fijase en Eº 20.— mensuales la asignación familiar establecida en favor del personal en servicio y jubilados.

Desde esta misma fecha, la hora de tiempo extraordinario aumenta de Eº 1,29 a Eº 1,61.

Las empleadas y obreras de los Ferrocarriles del Estado y las cónyuges del personal ferroviario tendrán derecho a la asignación familiar prenatal por el período completo de embarazo. De acuerdo con la Ley 15.966 el pago será exigible a contar desde la fecha del certificado competente de embarazo y su control se extenderá con efecto retroactivo por el período completo que dure el embarazo.

Las remuneraciones anexas del personal en general, que se paguen en función del sueldo base, deberán ajustarse de acuerdo con el nuevo sueldo total reajustado, incluido los porcentajes adicionales.

Las remuneraciones anexas que no se determinen como un porcentaje del respectivo sueldo base, se aumentarán en el porcentaje total del reajuste que a cada funcionario corresponda.

PAUTA DE SUELDOS Y JORNALES VIGENTES DESDE EL 1º DE ENERO DE 1966 — LEY N° 16.464

	Sueld. Mens. 1965	15%	Sueld. Mens. Incl. 15%	Adicional %	valor	Sueldos 1966 total mens.
1ª Cat.	Eº 1.708	256	1.964	—	—	Eº 1.964
1ª Cat. "B"	1.538	231	1.769	—	—	1.769
2ª "	1.366	205	1.571	—	—	1.571
3ª "	1.225	184	1.409	—	—	1.409
4ª "	1.121	168	1.289	—	—	1.289
5ª "	1.031	155	1.186	0,13	1	1.187
Grado 1º	1.031	155	1.186	0,13	1	1.187
" 2º	936	140	1.076	1,66	16	1.092
" 3º	864	130	994	3,05	26	1.020
" 4º	800	120	920	4,50	36	956
" 5º	735	110	845	6,22	46	891
" 6º	689	103	792	7,64	53	845
" 7º	614	92	706	10,	62	768
" 8º	559	84	643	10,	56	699
" 9º	508	76	584	10,	51	635
" 10º	465	70	535	10,	46	581
" 11º	419	63	482	10,	42	524
" 12º	381	57	438	10,	38	476
" 13º	346	52	398	10,	35	433
" 14º	314	47	361	10,	32	393
" 15º	285	43	328	10,	28	356
" 16º	260	39	299	10,	26	325
" 17º	239	36	275	10,	24	299
" 18º	224	34	258	10,	22	280
" 19º	213	32	245	10,	21	266
" 20º	201	30	231	10,	20	251
" 21º	191	29	220	10,	19	239
" 22º	181	27	208	10,	18	226
" 23º	172	26	198	10,	17	215
" 24º	163	24	187	10,	17	204
" 25º	155	23	178	10,	16	194
" 26º	141	21	162	10,	14	176
" 27º	86	13	99	10,	9	108
" 28º	76	11	87	10,	8	95

A raíz de los diferentes problemas que siguen pendientes, como los quinquenios acumulativos, condición jurídica igualitaria, atención médica familiar y evaluación de cargos, etc., existió el acuerdo de nombrar una comisión tripartita del gremio, Empresa y Gobierno, para hacer un estudio de estas materias. A este respecto informamos a Uds. que el Decreto que designa esta comisión se encuentra en sus trámites finales, lo que dará la posibilidad de que la Comisión inicie sus labores en un plazo relativamente breve.

A contar del 1º de Enero de 1966 fijase en Eº 20.— mensuales la asignación familiar establecida en favor del personal en servicio y jubilados.

Desde esta misma fecha, la hora de tiempo extraordinario aumenta de Eº 1,29 a Eº 1,61.

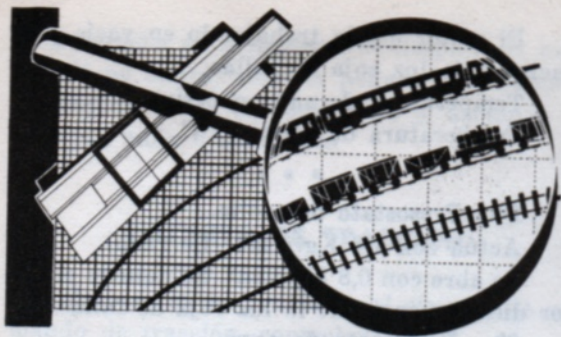
Las empleadas y obreras de los Ferrocarriles del Estado y las cónyuges del personal ferroviario tendrán derecho a la asignación familiar prenatal por el período completo de embarazo. De acuerdo con la Ley 15.966 el pago será exigible a contar desde la fecha del certificado competente de embarazo y su control se extenderá con efecto retroactivo por el período completo que dure el embarazo.

Las remuneraciones anexas del personal en general, que se paguen en función del sueldo base, deberán ajustarse de acuerdo con el nuevo sueldo total reajustado, incluido los porcentajes adicionales.

Las remuneraciones anexas que no se determinen como un porcentaje del respectivo sueldo base, se aumentarán en el porcentaje total del reajuste que a cada funcionario corresponda.

PAUTA DE SUELDOS Y JORNALES VIGENTES DESDE EL 1º DE ENERO DE 1966 — LEY N° 16.464

	Sueld. Mens. 1965	15%	Sueld. Mens. Incl. 15%	Adicional %	valor	Sueldos 1966 total mens.
1ª Cat.	Eº 1.708	256	1.964	—	—	Eº 1.964
1ª Cat. "B"	1.538	231	1.769	—	—	1.769
2ª "	1.366	205	1.571	—	—	1.571
3ª "	1.225	184	1.409	—	—	1.409
4ª "	1.121	168	1.289	—	—	1.289
5ª "	1.031	155	1.186	0,13	1	1.187
Grado 1º	1.031	155	1.186	0,13	1	1.187
" 2º	936	140	1.076	1,66	16	1.092
" 3º	864	130	994	3,05	26	1.020
" 4º	800	120	920	4,50	36	956
" 5º	735	110	845	6,22	46	891
" 6º	689	103	792	7,64	53	845
" 7º	614	92	706	10,	62	768
" 8º	559	84	643	10,	56	699
" 9º	508	76	584	10,	51	635
" 10º	465	70	535	10,	46	581
" 11º	419	63	482	10,	42	524
" 12º	381	57	438	10,	38	476
" 13º	346	52	398	10,	35	433
" 14º	314	47	361	10,	32	393
" 15º	285	43	328	10,	28	356
" 16º	260	39	299	10,	26	325
" 17º	239	36	275	10,	24	299
" 18º	224	34	258	10,	22	280
" 19º	213	32	245	10,	21	266
" 20º	201	30	231	10,	20	251
" 21º	191	29	220	10,	19	239
" 22º	181	27	208	10,	18	226
" 23º	172	26	198	10,	17	215
" 24º	163	24	187	10,	17	204
" 25º	155	23	178	10,	16	194
" 26º	141	21	162	10,	14	176
" 27º	86	13	99	10,	9	108
" 28º	76	11	87	10,	8	95



PAGINAS TECNICAS

"SANTIAGO WATT"

Asesor Técnico: Anselmo Radrigán López - Compañía 1933 - Casilla 4543 - Santiago
Publicación mensual impresa en los Talleres Gráficos de los Ferrocarriles del Estado

Abril 1966

LOCOMOTORAS 7.100 D-E

(BRISSONNEAU ET LOTZ)

INSTRUCCIONES PROVISORIAS

1º— Antes de arrancar el motor deberá accionar la bomba de prelubricación hasta que se note dura. Además deben girarse las dos manillas de los filtros de aceite cinco vueltas cada una.

2º— Verificar que el dispositivo indicador del nivel de agua sobresalga del techo de la locomotora aproximadamente 4" a 5".

3º— Conectar la batería.

4º— Colocar la manilla de aceleración en CERO y la de inversión en NEUTRO.

5º— Apretar aproximadamente 5 segundos el botón de la bomba combustible.

6º— Arrancar el motor.

7º— La luz roja indicadora de defectos debe apagarse una vez que el motor está en

marcha. Si el motor no arranca o la luz roja permanece encendida, debe darse cuenta al taller diésel.

8º— Antes de mover la locomotora deberá tenerse una presión superior a 75 libras/pulg.2 en los depósitos principales y una temperatura del agua no inferior a 50º.

9º— Una vez cumplidos los requisitos anteriores podrá moverse la locomotora colocando la manilla de inversión adelante o atrás, según el caso y acelerando suavemente.

La luz roja de contactores de línea debe apagarse al acelerar y mover la locomotora.

10.— Al pasar la locomotora de 35 km/h debe llevarse la manilla de aceleración a la zona azul, apretar el botón de shuntaje y acelerar nuevamente con suavidad.



Locomotora 7.124 D-E en el patio de maniobras de la Casa de Máquinas de San Eugenio.

11.— El shuntaje se deshace automáticamente cuando la corriente pasa de 1.250 amperes o cuando se lleva la manilla de aceleración a CERO.

12.— Al producirse un patinaje suena la alarma y el motor diésel baja sus revoluciones a vacío. Debe volverse la manilla de aceleración a la zona azul y luego volver a acelerar suavemente.

13.— Antes de mover la manilla de inversión para invertir la marcha de la locomotora, ésta debe estar detenida.

14.— Para detener la locomotora, debe apretarse el botón de detención, desconectar la batería y dejar la manilla de aceleración en CERO y la de inversión en NEUTRO.

15.— En caso de no funcionar el inversor de marcha al accionar la manilla correspondiente, éste podrá moverse actuando directamente con la manilla especial que va en la locomotora.

16.— Si suena la alarma de patinaje y se verifica que éste no se ha producido, puede deberse a una falla de MT. A fin de llegar a la próxima estación puede anularse eléctricamente un boguie y continuar la marcha lentamente.

17.— Cuando se frena con el automático y la presión en el tubo del freno es inferior a 42 libras/pulg.², se produce arenado automático. En caso de mantenerse esta presión en una estación, la locomotora continuará arenando, por lo que es conveniente, para evitar esto, llevar la manilla de inversión a NEUTRO, con lo cual se suspende el arenado.

18.— En caso de tener una detención que se calcule superior a 15 minutos, deberá detenerse el motor diésel, ya que no es aconsejable su trabajo en vacío un tiempo superior al indicado.

DEFECTOS DE FUNCIONAMIENTO Y PROTECCIONES (LOCOMOTORAS 7100)

Baja presión de agua. Se detiene el motor y se enciende la luz roja de fallas.

Baja presión de aceite.

Sobrevelocidad del motor. Se detiene el motor y se enciende la luz roja de fallas.

Por ningún motivo debe tratar de arrancarse nuevamente el motor. Avisar al taller.

El motor queda trabajando en vacío y se enciende la luz roja de fallas.

Temperatura de agua excesiva 92°C.

Temperatura de aceite 92°C.

• • •

1º— Presostato de aceite.

Actúa con 1,2 Kg./cm² (Cerrado).

Se abre con 0,8 Kg./cm². Se detiene el motor diésel y enciende la luz roja de fallas.

2º— Presostato de agua.

Actúa con 0,37 Kg./cm² (Cerrado).

Se abre con 0,14 Kg./cm². Se detiene el motor y se enciende la luz roja de fallas.

3º— Termostato de aceite y de agua.

Actúan a 92° C, bajando las revoluciones del motor diésel a vacío.

Se abren a 82°C, permitiendo la normal operación del motor.

Si la temperatura sobrepasa los 92°C, puede anularse el ventilador mecánico para acelerar sus revoluciones, deteniendo el diésel y conectando las dos cuñas con pernos que se encuentran en la locomotora. Debe arrancarse nuevamente la locomotora y mantenerse en vacío hasta que la temperatura baje de 82° C, en cuyo caso puede continuarse viaje hasta la próxima estación, dando cuenta de inmediato al taller.

4º— Termostato de acoplamiento magnético del ventilador.

El ventilador gira a dos velocidades:

a) Con una temperatura de agua entre 74°C y 67°C.

b) Con una temperatura de agua entre 82°C y 74°C.

NIVELES DE ACEITE

Los niveles que se indican deben revisarse después de 5 minutos de estar detenido el motor diésel. El aceite utilizado es Shell Rotella 40 o Shell Rotella T-40, y no debe utilizarse ningún otro.

El nivel se revisa en las bayonetas correspondientes, debiendo marcar **máximo**:

a) Cártel del motor diésel.

b) Bombas de inyección y sobrecargador.

c) Cártel del compresor de aire.

Los siguientes niveles deben revisarse después de 5 minutos de detención, y si los niveles bajan de los indicadores, debe darse cuen-

a la derecha en la pollera. Si después de esto el relé no cierra, abrir la pollera D 1, habiendo bajado antes el pantógrafo y accionar el relé con cuña o amarrarlo.

CIRCUITO DE TRACCION

En caso de no funcionar el circuito de comando de tracción, controlar:

1º— Fusible FC 1 en el frente "A" o FC 3 en frente "C".

2º— Accionar el interruptor "Selección acelerador automático" y controlar si poniendo en servicio el tambor de reserva, el circuito de control funciona.

3º— Asegurarse que el interruptor "Prueba de secuencia" en el frente "A" esté abierto (hacia abajo).

4º— Controlar la correcta presión de aire en el depósito principal, del tubo del freno y que la presión de los cilindros frenantes sea cero.

5º— Asegurarse que los separadores de motores, en pollera B coche "A" o en pollera I 2 en coche "C", estén en posición correcta. Esto es con todos los motores incluidos.

6º— Probar de eliminar un par de motores cada vez, actuando en los separadores de motores indicados anteriormente.

7º— Actuando sobre el interruptor "Selección acelerador automático" poner en servicio el tambor automático desde donde se comanda.

Sacar del armario de herramientas de la cabina frente "C" el volante (rueda) del tambor automático, sacar la tapa del tambor y colocar el volante en el eje. Una vez atornillado, levantar un poco la manilla para desengranar el tambor del motor, poner la manilla de aceleración posición 1 y girar lentamente la manilla del tambor y ver si el tren se mueve en tracción.

PUERTAS NEUMATICAS

En caso que no funcionen las puertas, controlar:

1º— Fusible FE 21 en el frente "A".

2º— Verificar que los botones de cierre y apertura de las puertas que están en los bancos de maniobras, funcionen bien.

3º— Controlar que funcionen todos los botones que están montados junto a las puertas.

4º— Verificar que el aire del depósito de control, sea de 70 libras pulg.2.

B A T E R I A S

Si después de cerrar el cuchillo de batería en la pollera N no lee tensión el voltmetro de batería, controlar:

1º— Los fusibles FF 1 en frente "A" o FF 17 en el frente "C".

2º— Probar los fusibles de batería FB 1 y FB 2, que están en la pollera N coche "C" o cambiarlos con los del circuito de calefacción colocados en polleras Q y F.

CIRCUITO DE FRENO ELECTRONEUMATICO

En caso que el freno electroneumático se vaya en emergencia:

1º— Probar los fusibles FE 15, FE 16, y FE 18 en el frente "A", o FE 17 en el frente "C".

2º— Llevar la llave en la válvula de maquinista a la posición freno automático.

L U Z F L U O R E S C E N T E

En caso que el alumbrado fluorescente no funcione controlar:

1º— Los fusibles FF 5 en frente "A" o FF 10 en el frente "C".

2º— Abrir la pollera N y controlar los fusibles FC 2, FD 7, y FD 8.

3º— Cerrar a mano el contactor TL 1, situado en la pollera Q.

CUESTIONARIO DEL FUNCIONAMIENTO DE LOCOMOTORAS ELECTRICAS

Por JULIO MUÑOZ C.

Desde este número se inicia la publicación de un cuestionario relativo al funcionamiento de las locomotoras eléctricas de la Primera Zona, adaptación de un folleto editado por la Empresa hace algún tiempo.

Este trabajo está visado por el Ingeniero señor Jorge Fuenzalida Urzúa, y se refiere a locomotoras tipo E-20, E-21, E-28 y E-23.

1º— ¿Qué es un circuito eléctrico?

Circuito eléctrico es el camino recorrido por la corriente eléctrica, saliendo de un polo o terminal de un generador o tablero; pasando por un artefacto para hacerlo funcionar y regresando al otro polo o terminal.

2º— ¿Qué es un generador eléctrico?

Generador eléctrico es una máquina que consta de una armadura generalmente móvil, y de polos magnéticos o campos generalmente fijos, encerrados dentro de una carcasa de hierro. Al hacer girar la armadura por algún medio mecánico, se produce un voltaje entre los terminales, debido a que las bobinas de la armadura cortan las líneas de fuerza producidas por el campo magnético de los polos.

3º— ¿Qué es un conductor eléctrico?

Conductor eléctrico es el alambre, cable o barra por el cual circula la corriente destinada a hacer funcionar el receptor que puede ser una ampolla, añafe, motor, etc.

4º— ¿Que le ocurre a un alambre por el cual circula corriente eléctrica?

La corriente eléctrica produce calor, el cual depende de la cantidad de corriente (amperes) y de la resistencia del conductor. En algunos casos el conductor se calienta excesivamente y puede llegar a fundirse. El paso de la corriente por un conductor produce también un campo magnético circular a su alrededor.

5º— ¿Qué es un cortocircuito?

Cortocircuito es un campo directo que recorre la corriente de un conductor a otro o a tierra, sin pasar por el artefacto.

6º— ¿Qué es una bobina?

Una bobina es un alambre o cinta metálica aislada o enrollada en una forma especial, con el fin de producir un campo magnético determinado. Al aplicarle corriente continua a una bobina circular enrollada sobre un núcleo de hierro, se forma un campo magnético con polaridades definidas en sus extremos, lo que se llama un electroimán.

7º— ¿Qué es un relé?

Un relé es un aparato protector de otros circuitos independientes de él. Al funcionar, conecta o desconecta el circuito al cual protege. Por ejemplo, al circular una corriente mayor que la calculada, por la bobina del automático de sobrecarga N° 60, se imanta y produce la desconexión del circuito principal.

8º— ¿Qué se entiende por un aparato o motor a tierra?

Un aparato o motor a tierra es un aparato que tiene una falla o defecto de aislamiento, que impide que la corriente haga su recorrido normal a través del aparato o motor, descargándola directamente a tierra. Como se ve, al aplicarle corriente a un aparato o motor a tierra, se produce un cortocircuito.

9º— ¿Opera un relé por cortocircuito?

Naturalmente, porque la excesiva corriente producida por el cortocircuito excita la bobina del relé, desconectándose rápidamente el circuito que protege.

10— ¿Qué es un interruptor?

Es un aparato que sirve para cortar o dar paso a la corriente eléctrica.

(Continuará)

EFECTIVA LABOR DE LA ESCUELA SINDICAL



Al 10º Congreso Nacional de la Federación Industrial Ferroviaria, efectuado en Santiago los días 26 al 30 de abril del presente año, asistieron 246 delegados, de los cuales un gran número de ellos fueron alumnos de la Escuela Sindical Ferroviaria, que dirige con tanto acierto el compañero Anselmo Radrigán López.

Debemos destacar este hecho como uno de los avances más positivos del sindicalismo, ya que, con los conocimientos adquiridos por los alumnos, tanto en el aspecto económico como sindical, pudieron hacer una labor efectiva en las bases para lograr luego ser elegidos delegados al 10º Congreso de la FIFCH.

Como decíamos anteriormente, es importante este hecho, ya que los acuerdos y resoluciones que se toman en estos Congresos son de gran trascendencia para el gremio y necesitan de una debida preparación y conocimiento en estos problemas.

Anselmo Radrigán y Marmaduke Clouet en el acto de clausura de un curso sindical. Clouet ha sido designado director del periódico "El Riel", cargo que por primera vez desempeña un wattino.— Sentados, el ex Presidente de la CUTCH, don Clotario Blest, y el ex Tesorero Nacional, Alejandro López.

Cabe destacar que los esfuerzos hechos, tanto por el Director como por los dirigentes que auspician estos cursos, no han caído en terreno árido sino que han fructificados debidamente.

Los ex alumnos asistentes a este Congreso organizaron un almuerzo de camaradería para celebrar este encuentro y debatir algunos puntos relacionados con la Escuela Sindical. Se tomó el acuerdo de donar una máquina de escribir a esta Escuela, que es indispensable para el desenvolvimiento normal de ella.

Escuela Sindical Ferroviaria inicia sus clases 1966

Por acuerdo unánime del 10º Congreso de la Federación Industrial, fue felicitada la labor desarrollada en 1965 por la Escuela Sindical Ferroviaria y aprobado el proyecto de estructuración y cursos para 1966.

De acuerdo al proyecto aprobado en la Comisión de Organización, las clases se iniciarán en junio con un grupo de 30 alumnos.

Las características de este curso serán mucho más profundas y especializadas que las del curso anterior, que llamará sólo a 90 compañeros, en vez de 30 del año pasado, pero por un tiempo de tres semanas, en vez de una, o dos, como en el caso de los dirigentes nacionales.

Cada organización financiará sus alumnos, los que serán llamados por acuerdo de éstas, prorrateándose los gastos de administración, incluso los de compensación por pérdida de sueldos, entre las tres directivas.

La estada de cada alumno es de 12 o 13 escudos diarios, por pago de alojamiento, desayuno, almuerzo y comida, baño caliente y salas de clases.

Mientras no exista la Organización Unica, el pago de calefacción, libros, onces, secretaría, y otros, serán de cargo de los estudiantes. Los ya egresados, y que fueron delegados en cantidad de alrededor de ochenta al 10º Congreso de la FIFCH, acordaron regalar personalmente una máquina de escribir a la Escuela Sindical Ferroviaria, a la vez que presentaron un voto que no tuvo ninguna oposición en el último plenario del Congreso, para que todos los ferroviarios aporten E\$ 0,10 (diez centésimos) mensuales (cien pesos) para ir a la adquisición de un terreno y la construcción de un local adecuado para la Escuela.

Además de los cursos incluidos en el proyecto aprobado que publicamos a continuación, el Congreso aprobó el acuerdo de la Comisión de Cooperativas de incluir uno para Consejeros de Cooperativas Ferroviarias y otras del gremio, de carácter Consumos, Habitacional y de Ahorros.

La Nueva Estructura Sindical Ferroviaria

El acuerdo que por unanimidad adoptara el último Congreso Nacional del gremio ferroviario, contando con los votos de todos los sectores ideológicos y de trabajo, está mostrando la nueva época que debe vivir el sindicalismo, donde ya no tendrán vigencia los viejos moldes del pequeño gremio, de la industria en particular, y menos aún, de un sector de trabajo. Ahora es el momento de las grandes masas que luchan por un destino mejor, encauzadas en grandes corrientes, alineadas como clase antes que como oficio.

Esta unanimidad requiere, dada la trascendencia del paso, el estudio necesario a una nueva Organización que viva muchos años. La actual estructura integrada en la FIFCH alcanzó a los 28 años. La nueva, con la experiencia de los dirigentes de esta época, debe tener características adaptables y no rígidas, que permitan la evolución del movimiento sindical y sus estructuras en forma simultánea. Debe dar las garantías necesarias a la preservación de la unidad, incluyendo las correspondientes a los regímenes de salario, estructurando éstos en forma técnica, para que luego todas las reivindicaciones sean generales, y se terminen los movimientos parciales que modifican interminablemente las escalas de sueldos, crean recelos entre los diferentes trabajadores de los distintos oficios, y terminan por una lucha de emulación negativa y divisionista.

CONSIDERACIONES NO ECONOMICAS

Superada la etapa de la relación aceptable de salarios, nos queda otra funcionaria, ya que no consideraremos el tradicionalismo sindical, lastre que pesará durante un tiempo mientras se afiata el espíritu de organización antigua con la nueva necesidad de los tiempos que estamos viviendo.

Cada funcionario ferroviario se acostumbró en su sindicato a la estructura, al nivel técnico o intelectual de sus consocios, a las costumbres y hasta a las críticas en contra de otros ferroviarios de otras secciones. La nueva estructura termina con esas tradiciones que se han hecho carne en la actual generación, ya que deberá alinear nacionalmente en organizaciones verticales por actividad. Por ejemplo: **Tráfico** (maquinistas, Fogoneros, Movilizadores, Conductores o Revisores, Oficina de Movilización Zonal,

etc.). **Conservación** (Revisadores, mecánicos, electricistas, carpinteros de Casas de Máquinas y Revisión, etc.). **Reparación** (Maestranzas, Talleres Diesel, Eléctricos, etc.). Vías y Obras puede considerarse construcción o reparación, como conservación. Etc.,

Otra forma de considerar a los funcionarios de una Empresa como la nuestra para estructurarlos en una Organización Sindical Única, sería resolviendo en dos etapas el problema de la integración. La primera, diversificando la actual estructura de tres organizaciones nacionales en varias más unidas en un secretariado nacional que centralice las cotizaciones, abaratando los costos de organización, y aprovechando al máximo el potencial de trabajo de centenares de dirigentes. Así, por ejemplo, los empleados pueden organizarse en administrativos y de tráfico; los obreros (de la Unión de Obreros) en servicios como Vías y Obras, Maestranzas de Construcción y Reparación, Tráfico o Transporte, Conservación de equipo y locomotoras, etcétera.

Mediante Departamentos Nacionales, designados por el Congreso Único Ferroviario, se daría la línea vertical nacional, y en Congresos Unidos Regionales, la correspondiente a la Zonal. La línea horizontal de esta pirámide la constituirían los Secretariados Zonales y Nacionales, integrados por los Presidentes de estos Departamentos Nacionales, y que tendría especificadas sus labores de carácter nacional, como política de remuneraciones, previsional, legislación laboral, incentivos, etcétera, con carácter de Ejecutivo Nacional. Centralización de cotizaciones, de educación obrera (sindical y técnica), de promoción de actividades en todos los niveles, información sindical (la técnica tendría que ser desde los Departamentos Nacionales con cada especialidad).

La necesidad del Congreso Único determina autoridades generadas por un solo mandato, y una de las fallas actuales fundamentales es la generación diferente de cada directiva, las que actúan también de distinta manera. Al haber un solo Congreso Nacional, todos los dirigentes son elegidos esa vez en un mismo mandato, y sus resoluciones son válidas para todos.

Dado lo interesante del debate que se abrirá ante la expectativa de la Constituyente de la Organización Única de Trabajadores (sigue al frente)

Un proyecto interesante

En la Comisión de Reivindicaciones Económicas del último Congreso de la Federación Industrial con la firma de numerosos delegados fue presentado un proyecto de financiamiento de los Quinquenios, que por considerarlo de interés general fue aceptado por la Comisión y que consiste en lo siguiente:

- 1º Supresión del Art. 19 de la Ley 15.386 que concede un 5% por cada año de servicio, superior a 30 años.
- 2º Supresión del Decreto D.P.E. Nº 1.043 del 22 de marzo de 1950 que concede los beneficios de trienales.

Se solicita en cambio:

Concesión de quinquenios acumulables sobre la base de 10% sobre el Sueldo Vital escala a) del Depto. de Santiago, con un máximo de 60% y de acuerdo al siguiente orden:

SUELDO VITAL Eº 261,77

1	Quinquenio	10%	Eº 26,17
2	"	20%	52,34
3	"	30%	78,51
4	"	40%	104,68
5	"	50%	130,85
6	"	60%	157,02

Estos quinquenios serían jubilables dado que son imponibles.

En realidad, sin nos detenemos a pensar un momento en los beneficios, veremos que a pesar de que se entregan 2 beneficios, se obtiene indudablemente una larga y tramitada conquista que beneficiaría a unos más que a otros, pero, eso sí, todos lo recibiríamos.

Sabemos que el Art. 19 es una de las aberraciones más grandes que se ha hecho en materia de legislación, ya que provoca una discriminación en

tre sectores de trabajadores que tienen el mismo derecho y efectúan las mismas labores. Además, estos pocos beneficiados son los que están provocando el estancamiento en las carreras del personal de todos los escalafones, teniendo los requisitos para ascender no pueden hacerlo, siendo perjudicados en su carrera y como consecuencia, en lo económico.

No debemos olvidar que este beneficio del Art. 19 no es jubilable, y por lo tanto no es aceptable la tesis de algunos que expresan que "sólo esperan que les salga el Art. 19 para acogerse a la jubilación".

En cuanto a los trienales, está demás hablar en contra de este beneficio, ya que de por sí tendría que suprimirse al otorgarse los quinquenios, amén de que actualmente son contados los funcionarios que lo están percibiendo.

Al luchar por los quinquenios en la forma que se presentó a la Comisión, se elimina de hecho la discriminación que existe en cuanto al pago de ciertos beneficios proporcionales al sueldo base; logrando cierta justicia social al obtener los funcionarios los mismos valores por el mismo número de quinquenios, no como ahora que el actual Art. 19 y los trienales se pagan en función del sueldo base, provocando con esto un mayor distanciamiento entre las rentas altas y bajas.

Los beneficios que se obtendrían al jubilar son claros y las jubilaciones bajas serían las más favorecidas, ya que lograrían elevar sus rentas en un promedio de un 40%.

Por tratarse de un problema que a pesar de ser antiguo no ha tenido solución debido a la falta de financiamiento, creemos que la nueva Directiva de la Federación Industrial debe darle el impulso necesario a través de sus dirigentes, para que se plantee ante quien corresponda esta petición y se obtenga este beneficio a un corto plazo.

ANGREOL 18

LA NUEVA ESTRUCTURA.

Ferrovianos, hemos querido adelantar algunos juicios, los que irán madurando con el aporte que todos irán haciendo a la idea central. Ya el Congreso de la FIFCH designó una comisión de cuatro dirigentes de cada organización de base de la Federación Industrial, integrada por un representante cada una de cada sector ideológico que tenga fuerzas en el gremio (PS, PDC, PR y PC., en el mismo orden de la representación que llegó al X Congreso de la FIFCH), y será esta Comisión la que en el plazo de un año

(del frente)

entregará un informe de organización que incluya todas las ideas sobre el asunto. Para ello sería conveniente organizar un Seminario de un fin de semana o tres días, para que cambien ideas con personas conocedoras de las estructuras sindicales más avanzadas, y en un diálogo fraternal se tome conocimiento sobre estas materias, que luego sirvan al objetivo de la mencionada Comisión.

A. Radrigán L.
Comisión Técnica.

DESPEDIDA A TRES VIEJOS COMPAÑEROS EN BARON

De caracteres distintos, de físico distinto, de trayectoria distinta, y sin embargo los unió el afecto de sus compañeros en una comida regada de líquido, bebidas y lágrimas, discursos, calor de amistad y camaradería. Treinta años son una vida, y trabajada en tracción, es una vida hecha a todas horas, día y noche frente a comandos de locomotoras, fríos penetrantes y calores sofocadores. Toda una vida que va forjando un carácter, que delinea una figura, que llega hacerse inconfundible, la estampa distinta del "manilla", del hombre de máquinas, igual el de aquí al de otro país, y el del norte, mo-reno y chico, con el sureño alto y delgado. El del centro, confundido con otras geografías humanas...

Allí estuvieron los compañeros de parte de la jornada de estos tres ex maquinistas y actuales inspectores y subinspectores jubilados. Los próximos a seguir la huella del descanso terrible, con sabor a descenso físico, intranquilidad económica, el desequilibrio psicológico de no ser indispensable, y hasta innecesario. Jubilado... Jubilado...

...Alegres unos, tristes otros, la ley inexorable de la vida los llevó a lo que al principio pareció la razón del ingreso: algún día jubilar para descansar... jubilar para trabajar en otra cosa... jubilar, en fin, para no trasnochar, para no tener preocupaciones... jubilar para... descansar, ¿cómo?

Estados de ánimo que afloraban, se iban como a escondidas, hombres abrazados, jurando que habían comprendido al que ahora se iba cuando creyó haber sido ignorado antes, cuando valía, cuando no era un jubilado. Uno cree que debe tener el centro de la animación de la fiesta, otro le disputa el derecho, tallas buenas y malas, risas, chistes, telegra-



Manifestación en honor de Miguel Bobadilla



(Derecha a izquierda): Manuel Rodríguez, Francisco Cremicio, Presidente Seccional; Miguel Bobadilla y Jorge Gómez.

mas falsos que aseguran que los más tacaños no fueron a la manifestación por otras razones no económicas. Recuerdos a porotos, aguiluchos y obispos son repetidos hasta con gracia, relacionando sobrenombres que identificaron mejor que apellidos a los que se van. Y va pasando la noche, que avanza con el entusiasmo distinto, pero previsible. Uno de los homenajeados, ejemplo que seguramente será imitado más adelante por los otros dos, invita a todos a su hogar. Unos en buses, otros en una camioneta sospechosamente segura, se trasladan a Los Placeres, nombre insinuante del barrio en que la Población Santiago Watt se asienta, y donde vive el viejo Miguel Bobadilla. Su esposa a la puerta, sus hijas, una orquesta de sobrinos venidos desde la capital, amigos y hasta un cura, profesor involvidado del hijo primogénito, compañero nuestro, deportista y amigo de movilizadores... aspirantes fogoneros y maquinistas, los mismos, los últimos, que ahora llegan alegremente a la casa que, inagotable, sacia "sedes", en la burbujeante chicha fuerte, cansa a los viejos que se atreven, como yo, a bailar como joven al son de los sobrinos de la orquesta bulliciosa, al son de las cuecas del trío Santiago Watt... mientras la noche, indiferente como son las noches, sigue avanzando, y luego el cansancio va obligando a marcharse a los que se levantaron al alba para conducir trenes, como lo hicieron treinta años Bobadilla, Manuel Rodríguez, Jorge Gómez, miles como ellos... como lo seguiremos haciendo, lo mismo que seguirán haciendo otros miles. Un fogonero, a pesar que es por invitación, y gratuita la fiesta casera, se cree obligado a recitar, y recita horas... otros conversan y se comprometen a conversar mucho. Ahora es la juventud la que libre de viejos baila incansablemente, sin poesía, por sólo bailar, sin tomar a la pareja, sin sentirla en los brazos, en los sonos egocentristas del
(Sigue al frente)

DISCURSO DEL REPRESENTANTE DE LA EMPRESA EN LA APERTURA DEL 10.º CONGRESO DE LA FIFCH

Señores congresales:

Deseo expresar, en primer lugar, un saludo cordial para todos los concurrentes a este Décimo Congreso de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, como igualmente, el afectuoso saludo de don *Luis Falcone Schiavetti*, Director de la Empresa, quien por razones de su alto cargo y en cumplimiento de instrucciones del Supremo Gobierno, se encuentra en el extranjero, razón que le impide estar con nosotros en esta oportunidad, y asimismo, del Director subrogante don Fernando Palma Rogers.

La Dirección de la Empresa ha querido estar junto a ustedes en el día de hoy, a fin de afianzar los lazos de unión que existen entre el personal que en ella labora y los ejecutivos responsables de su marcha.

El señor Director me ha solicitado dejar constancia expresa de que pese a todas las dificultades que nos significó el año 1965, temporales, terremoto, etc., y que trajeron como consecuencia la interrupción del servicio durante largo tiempo en nuestra Red Norte y en el Ferrocarril Transandino y cuantiosos daños en nuestras instalaciones, las cifras de movilización de carga y pasajeros han superado en un 7,8% y en un 11,3%, respectivamente, las del año 1964, lo que está demostrando no sólo un mejor aprovechamiento de equipo, sino también un esfuerzo responsable del personal ferroviario.

El desfinanciamiento que desde hace años sufre la Empresa tiene su origen en los transportes bajo los costos que efectúa en cumplimiento de sus fines de utilidad pública y, especialmente, al deterioro permanente que ha experimentado la tarifa ferroviaria durante los últimos 35 años.

La Dirección de la Empresa, de acuerdo con la política sustentada por el Supremo Gobierno, se ha enfrentado a la solución integral de este problema para obtener el auto-financiamiento de ella en un plazo de cuatro años, siempre que se restituya en parte a las tarifas su valor real, y reduciendo los gastos mediante un plan de racionalización y modernización de sus servicios, actualmente en plena ejecución.

Las necesidades de material rodante, derivadas de la imprescindible reposición de las actuales dotaciones excedidas en sus años normales de uso, y la urgencia de contar con mayor cantidad de equipo para satisfacer la actual

demanda de transporte y el futuro aumento del tráfico, impulsaron a la Dirección a confeccionar un estudio, sometido a la consideración del Supremo Gobierno, para la adquisición de carros de carga y coches de pasajeros. Es necesario destacar que la aprobación de un plan estable de renovación es fundamental para que la Empresa pueda realizar eficientemente el servicio público que la ley le ha encomendado y la única forma de garantizar resultados positivos de las cuantiosas inversiones que se están efectuando en el desarrollo del plan de modernización, el que experimentó un notable avance en el año 1965, ya que de acuerdo con el ritmo normal que llevan los trabajos se habría llegado con la electrificación a Chillán en noviembre de 1967; sin embargo, mediante la coordinación de los trabajos, y el establecimiento de una segunda faena de montaje de Talca al sur, se puede llegar a Chillán a fines del presente año.

Todas estas profundas transformaciones que se están efectuando elevarán la eficiencia técnica y financiera de la Empresa, permitiendo, además, mejorar las condiciones económicas y de trabajo de su personal.

Las organizaciones del personal ferroviario han solicitado mejoramientos económicos que consisten, en general, en un reencasillamiento en la Escala Unica de Sueldos bases, los que deben ser analizados en conjunto y en forma racional, razón por la cual y por instrucciones expresas de S. E. el Presidente de la República, la Dirección ha propuesto al Supremo Gobierno la nómina de funcionarios representantes de la Empresa y los representantes del personal ferroviario, designados por las respectivas organizaciones, a fin de integrar la Comisión que deberá abocarse al estudio de estas peticiones y su adecuado financiamiento.

Esto está demostrando que es necesario el esfuerzo mancomunado de personal y ejecutivos para lograr resultados positivos en cualquiera de los aspectos que afectan a la marcha de la Empresa, ya que todos estamos inspirados en el mismo propósito que es el progreso de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Deseo expresar, finalmente, mis mejores deseos de éxito en las deliberaciones de este importante torneo, y que ellas contribuyan a buscar las fórmulas que permitan llevar efectiva justicia social al gremio ferroviario.

He dicho.

DESPEDIDA A TRES.

(del frente)

danzar moderno. Hasta los festejados se sienten en la obligación física de irse... se forma un coro y cantan... "ADIOS MUCHACHOS COMPAÑEROS DE MI VIDA...", y uno de los tres no resiste la emoción. Su corazón de viejo maquinista se quebranta y un súbito frío de muerte lo tumba en los brazos de sus compañeros, que lo agarran con ansias de comunicarle salud, de darle vida larga, si es posible que sea dichosa.

Todos van marchando de nuevo al alba hacia canas que los extrañan. En el recuerdo de cada uno se va formando firmemente la imagen de una noche que resume muchos años, costumbre que debe permanecer. Manuel Rodríguez M., Miguel Bobadilla y Jorge Gómez Gárate recibieron un homenaje a la misión cumplida.

A. Radrigán

AL CUMPLIR SEIS MESES

Quisiera, y desde luego, son los deseos de los demás directivos, poder ofrecer una exposición que deje satisfechos por lo menos a los que siempre nos han tenido fe y cooperan cada vez que les solicitamos su ayuda; afortunadamente para la Seccional son muchos y están en cada comité de la Red Norte.

Nos propusimos, hace seis meses, ejecutar una labor renovadora y que estuviera acorde a la labor específica que desarrolla el personal de máquinas. A la autonomía, realmente es lo más importante. A la sociabilidad, atributo que desgraciadamente está escondido en algunos compañeros... Al parecer, lo hemos logrado en parte.

Comenzó nuestra labor entregando las conclusiones del Ampliado de octubre al señor Guillermo Iglesia, Jefe de Sección, en un memorándum consistente en 41 puntos, número que indicaba a las claras el inmenso trabajo que se nos avecinaba y comprendiendo que todas ellas necesitaban pronta solución.

Como estaba previsto, respuesta satisfactoria al instante no hubo. Y fue necesario pedir en el lapso de un mes tres entrevistas, incluso con el señor Subjefe del Departamento don Aníbal González, efectuada el 4 de noviembre de 1965.

Problemas urgentes y de interés general en aquella oportunidad eran sin duda:

PUENTE HUAQUEN.— Salió adelante, pero, después de largas tramitaciones, y con el consiguiente perjuicio económico del personal.

JORNADAS LARGAS.— Podemos decir que está superado en lo que respecta a trenes fierros, y se está insistiendo en los de largo recorrido, porque se sabe que el exceso de jornadas está en las malas movilizaciones, falta de coordinación y disposiciones de transporte poco atinadas.

LARGO DE TRENES FIERROS.— Se ha conseguido que en muchos sectores por los inconvenientes que presenta el perfil de la línea, los servicios se hagan con el máximo de 30 piezas, con el bien entendido de insistir en sectores que la jefatura dispuso lo contrario.

LOC ALCO SIN FRENO DINAMICO.— Hemos hecho ver cada vez que se nos presenta este inconveniente el riesgo enorme a que se expone al personal (freno independiente es casi nulo). El jefe de Sección ha dispuesto no ocuparla en trenes fierros, y si lo hicieran deberá acompañarlo un Inspector... cosa que sucederá muy a menudo, ya que la falta de Loc es alarmante.

INSPECTORES CON TIEMPO SERVIDO.— Se preocupó la Seccional de este problema y fue tratado a nivel nacional en reunión de Delegados Directos en Santiago; hubo un acuerdo entre Federación y Dirección General e incluso dieron fechas para que estos funcionarios cesaran sus labores en el mes de marzo.

Con esto, en parte, aquietaba el malestar que estaba tomando cuerpo en algunas bases. Y desde luego, con sobrada razón, pues hay que recordar que habían prometido irse a comienzo de enero.

Esto tampoco se cumplió en marzo; nuevos trámites de los directivos, nuevas fechas entregadas por el Departamento, pero ahora con la esperanza que se acojan todos al flotante.

PERSONAL BAJO ORDENES DE CONTRATISTA.— A petición de los federados de la Zona y considerando que todos son familiares de ferroviarios, se ha solicitado a la Dirección General que en las futuras contrataciones tengan prioridad, dado que cuentan con casi tres años de

experiencia. Esperamos que se cumpla nuestra petición. De toda suerte se logró que no los declararan cesantes como eran los deseos de la jefatura, medida que afectó desgraciadamente a cuatro compañeros. Esta directiva hace los esfuerzos necesarios para su reincorporación, dado el inmenso problema social que se les ha creado.

CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE MOVILIZACIÓN.— Hemos estado exigiendo reiteradamente a Transporte, a través del señor Jefe de Sección, la falta de muchos elementos de seguridad para el normal desarrollo en los servicios de trenes en la línea. Y en verdad, Transporte no le ha dado la importancia que realmente tiene y sólo se limita a autorizar por telegramas. La directiva continuará en su posición de cumplir fielmente el reglamento, porque infringirlo es atentar contra la seguridad del personal.

FALTA DE LOC EN LA ZONA.— Las veces que se le ha consultado al respecto se nos ha dicho que los puestos están pedidos, pasan los meses, y las Loc siguen detenidas con los consiguientes trastornos al entorpecer los servicios solicitados. De todas maneras esperamos la promesa del Presidente de la República cuando en la última entrevista manifestó que: "La modernización de los Ferrocarriles era necesaria y se iría a la adquisición de nuevo material ferroviario".

AUMENTO EN LAS PLANTAS.— El Presidente de la República ha autorizado al Director para que amplíe las plantas del Personal de Tracción, a objeto de solucionar en parte el problema de las largas jornadas.

PROBLEMAS DE COMITES.— Sería largo de enumerar; la Seccional a cada uno le ha buscado la mejor solución y en forma preferente nos hemos preocupado de los castigos al personal y en muchos casos se ha logrado completo éxito.

Evidentemente que hay problemas que no tienen pronta solución, pero, les aseguramos a los compañeros que no es desatención nuestra y tengan la seguridad que insistiremos ante quien corresponda para que se cumpla lo pedido.

ACTIVIDADES SOCIALES.— Sin lugar a dudas diciembre fue la iniciación de gratos recuerdos y reconocimiento para muchos compañeros, pues ellos se propusieron celebrar la Navidad del niño "Wattino", y luchando contra el tiempo, en un esfuerzo titánico, construyeron un "pabellón"... y en el cual cobijaron a más de 400 personas todos familiares "Wattinos", y le entregaron a todos los niños regalos, por la noche ofrecieron una gran fiesta social navideña de lucidos contornos.

Este "pabellón" es el comienzo de la soñada idea de construcción de un edificio que reúna todas las comodidades que se merece una institución como la nuestra. Mientras tanto, trataremos de entregar en este local, charlas, cine educativo, reuniones familiares, etc.

También como en años anteriores esta Federación entrega mensualmente a la Visitadora Social de Coquimbo cierta cantidad de dinero para "gota de leche" que según tenemos entendido presta enorme utilidad.

Con la ayuda de la jefatura, se hizo posible la adquisición de una bicicleta, la cual prestará un gran servicio para el compañero despertador en su trabajo de noche.

SERVICIO MEDICO.— Conjuntamente con la Directiva Nacional esta Seccional ha hecho ver la falta de médicos en la Zona, la Dirección General ha declarado que no hay ningún interés de parte de los médicos para ocupar las vacantes, debido más que nada a las bajas remun-

neraciones que se les entrega por sus servicios. Esperamos que los estudios que realizan las comisiones nombradas, solucionen de una vez por todas esta delicada situación.

HOGARES.— El problema más urgente en la Zona es la pronta construcción del hogar de Chañaral, desafortunadamente el presupuesto entregado a Bienestar es tan bajo para el año 1966, que no alcanza ni para una reparación. En entrevista con el Jefe del Bienestar prometió su intervención ante el Director y pedir los fondos para su construcción.

Hogares como los de Ovalle, Rivadavia, han tenido re-
mozamientos completos; a Punta Colorada se le ha do-
tado de nuevos servicios higiénicos, cocina, mobiliarios,
sábanas, y se hará el canje de muchos enseres que están
en malas condiciones, esto será extensivo a toda la Zona.

REIVINDICACIONES ECONOMICAS.— Mes de fe-
brero tendrá especial significación para la Santiago Watt,
pues en esta ocasión la Seccional recibió el más amplio
apoyo en el movimiento del día 20, motivado éste por
la falta de atención de parte de la Dirección General a
nuestras justas peticiones económicas. La Red Norte, pese
a la premura del tiempo, respondió al llamado de sus
dirigentes con gran disciplina, confirmando con ello la
confianza a sus directivos.

Con este hecho comenzaron una serie de reuniones a
nivel nacional en Santiago, tendiente a cristalizar la peti-
ción de los tres grados. Para ello se nombró una comi-
sión de procedimientos, compuesta de cinco compañeros;
por esta Zona fui designado en mi calidad de presidente
seccional. Esta comisión asesorará a la Directiva Nacio-

nal, hasta conseguir pleno éxito en sus gestiones ante las
esferas del Gobierno.

Fue así como participamos en entrevista con el señor
Ministro del Interior, quien nos prometió su ayuda en
gestiones que por lo demás las consideraba muy justas.

El día 16 de marzo nos concedió Su Excelencia, el Pre-
sidente de la República, una entrevista, en la cual dejó
ver la dramática situación del país y la imposibilidad de
acceder a nuestra petición, ya que el Gobierno no cuenta
con los recursos necesarios. Y al igual que todos, encuen-
tra de justicia nuestra petición.

Su Excelencia propuso nombrar una comisión integrada
por personas de la Empresa, de los gremios y una que
designará el propio Presidente, con el fin de buscar re-
cursos de la misma Empresa. Estudios que se tendrán que
hacer a la brevedad posible.

COMPANEROS; Como ustedes pueden apreciar, han
sido meses de intenso trabajo que la Directiva Seccional
lo ha hecho con dedicación y entusiasmo para así satis-
facer todas las inquietudes gremiales y humanas que son
muchas y variadas. Desde luego, debemos reconocer y
agradecer la inmensa ayuda prestada por nuestra Directiva
Nacional que dirige nuestro compañero Luis Maluenda,
quien nos orienta y facilita nuestra misión y así con
optimismo y fe procuraremos cumplir nuestro período en
julio con el mejor de los éxitos.

LUIS ROBERTO ROCCO ESTAY
Presidente Seccional.

Directiva Nacional informa

Siguiendo el proceso de información, relacionado
con el curso que ha tomado nuestra plataforma de
lucha, podemos informar lo siguiente:

Corrida de tres grados.— Sobre nuestra petición
relacionada con la Planta Especialista, y que ello
signifique una corrida de tres grados para el per-
sonal. Al respecto podemos informar que, en base
a las conversaciones sostenidas, tanto con los per-
soneros de gobierno como con la Empresa esta
petición será entregada a la Comisión Tripartita de
acuerdo a lo conversado con el Presidente de la
República.

Sin embargo, el gremio insiste que como solución
inmediata se nos dé la calidad de Especialistas, con
su correspondiente beneficio.

**STANDARIZACION DE PRIMAS DE KILO-
METRAJE:** Después de un prolongado estudio so-
bre esta materia la que significó refundir los 150
grupos de primas de kilometraje existente en sólo
14 grupos. Este trabajo dará solución, sin lugar a
dudas, a una gran aspiración del gremio, pues con
ello se simplificará la labor Administrativa y tam-
bién evitará la verdadera anarquía existente en los
pagos de estas primas.

El día 30 de mayo del año en curso, fue firmado
por el Sr Aníbal González, Subjefe del Departamento
de Tracción, este estudio y seguirá su curso
hasta ser firmado por el Sr. Director.

En este trabajo no se consideraron los trenes
lastrosos ni auxiliares, para los cuales se estudia-
rán también nuevas fórmulas de pagos.

PSICOTECNICO: La Comisión encargada de
considerar las modificaciones de este examen que
afectaba enormemente al personal de Tracción, por
cuanto él no se ajustaba a las condiciones de trabajo
imperante en la Empresa y que indiscriminadamente
todo el personal debía someterse a él, ha sido ya
solucionado, cumpliéndose de este modo una aspi-
ración más del gremio.

El examen lo hará la Empresa, mientras tanto se
buscan los medios y elementos como también el
local donde funcionará este nuevo servicio.

PLANTAS DEL PERSONAL: Se está haciendo
un estudio completo por Zonas de acuerdo a las
reales necesidades del servicio.

LARGAS JORNADAS: Este problema, que ha
sido uno de los más graves que tiene el Personal de
Tracción y que ha hecho crisis en todas las Zonas,
tomándose determinaciones drásticas en el sentido
de no trabajar más de 12 horas, ha sido motivo
para que la Jefatura haya tomado algunas medidas
con el objeto de solucionarlo en parte, ordenando
estudios de los Itinerarios, tiempos en los recorridos
y dándole mayor agilidad a la movilización.

FIEBRE Y ESPADA DE DAMOCLES

Por Mr. ODIS

Un diente infectado me dejó en tierra. Gran hinchazón en la boca y una rápida intervención de urgencia de parte del servicio remunerado me soltaron la boca. Abceso tremendo, dijo la gentil Dra. Ferreira. Tome calmantes y tiene un día de licencia.

Luego en la casa, dentro de una nebulosa parecía tener las piernas flojas, lacias y los objetos tenían una cierta borrosidad que recordaba las películas de antaño, cuando la neblina se levantaba mostrando la escena a medias.

Tenía fiebre. La sentía correr por mi cuerpo como una ardiente pincelada. Grandes cubos, conos y cosas así, se acercaban a mí. Primero pequeñas, luego grandes, inmensas; una tras otra y luego una roja oleada las disipaba. Y veía largas paralelas a través de neblina, luego un precipicio con borrosas figuras en el fondo. Luego un bienestar infinito; había caído en un sueño reparador, producto del antibiótico.

Desperté con una sensación de molestia en la boca. Los cortes hechos en la encía y en el paladar me dolían. Y recordé aquellos de las paralelas, de los cubos y una conversación sostenida en Illapel; y asocié todo. De aquella conversación, tendría tema para escribir un artículo más.

Pasó a la posteridad el puente Huaquén, pero quedó uno más tremendo que, a igual que la es-

pada de Damocles, pende sobre los penicientos de la 5ª Zona, el Puente Longotoma. Su variante hecha en la base del río, su puente metálico afirmado en castillos de durmientes. La pequeña lluvia caída a mediados de abril, casi corta esta variante. Los 11 m/m de agua surtieron efecto en el terraplén hecho de greda, y se estaba hundiendo y corriéndose. Los sufridos compañeros de vía, con la intensidad de la lluvia, rellenaban con barro. La línea se hundió, incluso en los desvíos de la Estación Longotoma. Mientras tanto al lado de la variante, el puente destrozado. Un pedazo de su losa yace cual gigante destrozado, mostrando su vientre de fierros retorcidos. Un martinete para enterrar aquellos lápices de cemento está de para. La bomba, que succiona el agua de la base de un machón, tiene una pieza quebrada. No funciona. Mientras nosotros pendientes del ascenso, de la corrida, de la supresión del tren 1 y 2 a Iquique, volvemos al problema cuando el cielo se nubla y algunos goterones caen. Pero pronto nos olvidamos. Nos olvidamos de aquellos largos meses que pasamos en Huaquén, sin ninguna comodidad.

Haciéndonos comida, lavándonos la ropa y en fin, llenos de tedio y resignación.

Y la espada aquella pende sobre nosotros. A la primera lluvia

grande volveremos a Huaquén. Veremos con rabia nuevamente a los camiones cómo se llevan el dinero que podría ingresar a la Empresa. Veremos a los sufridos pasajeros efectuar trasbordo, y recibir las pullas, garabatos mercedos.

Y pensar que todo esto puede remediarse entregando la construcción del puente a una firma que disponga de maquinarias adecuadas. Que la soldadura se compre en cantidades y no de a dos kilos. Que se comprometa a entregar el trabajo en un tiempo determinado.

He aquí el problema compañeros nortinos. Todos sufrimos mermas en nuestros sueldos cuando estuvimos en Huaquén. De Calera a Pueblo Hundido se oyeron quejas. Se suprimieron trenes, automotores. Bajaron los anexos. Se pasaban semanas completas inactivas. Todo esto puede ocurrir nuevamente, y si ocurre volveremos a lo que conocemos. Olvidemos el ascenso, el tren, la inspectoría e instemos a la Seccional para prevenir esto que se ve venir junto a las lluvias grandes.

Y esos conos, esa nebulosa, esas paralelas, esa conversación, dieron resultado para realizar este afiebrado artículo.

CALERA, Abril, 1966.