

# SANTIAGO WATT



N.º 225  
AÑO XXI  
1 9 6 6





# Informe de Comisión "Organización y Procedimiento"

*Intervención de Fernando Navarro Allende, profesorero nacional, en reunión de Delegados Directos, donde se analizó el paro*

A las 15,20 horas se constituyó la Comisión; integrada por dos representantes de cada zona, quedando constituida en la forma que se indica:

**PRESIDENTE, VIRGINIO DEL PINO.**

**SECRETARIO, LUIS CANIFRU GONZALEZ.**

**RELATOR, GERONIMO GALAZ DIAZ; y siete vocales.**

1º— La Comisión consideró que el paro de 24 horas del domingo 20 pasado, fue un éxito y cumplió ampliamente con el objetivo trazado.

2º— Se autoriza a la Directiva Nacional para que lleve a efecto conversaciones con los Inspectores a nivel de Directivas Nacionales.

3º— Apoyar en principio las peticiones de los Inspectores.

4º— No aceptar por ningún motivo medidas de carácter represivo en contra de los Inspectores y de nuestros militantes.

5º— Que se nombre una Comisión para que asesore a la Directiva Nacional, y para que asista a la entrevista del lunes próximo, esta Comisión estará integrada por un delegado de cada zona.

6º— La Directiva Nacional tendrá plazo del 28 del presente al 6 de marzo, para agotar todos los medios, tanto en la Empresa como en el Gobierno, para buscar soluciones a los problemas planteados.

7º— Se llamará a reunión de Delegados Directos en la semana del 8 al 14 de marzo próximo a fin de informar y tomar resoluciones.

8º— Que la Directiva Nacional haga una declaración pública enfatizando en los problemas específicos del personal de tracción. Se nombra a los compañeros Mario Reyes, Fernando Navarro, Miguel Contreras y Eduardo Muñoz, para redactar la declaración pública.

SANTIAGO, 24 de febrero de 1966.

**Aprobado por unanimidad y es acuerdo Nacional.**

ciones fue a lo largo de cuatro años, sin llegar a la importante meta de la calificación de especialistas de los personales de tracción, lo que si bien significada en dinero sólo un 10% por Asignación, dejaba abiertas las expectativas futuras.

**AHORA...**

Consideramos que 1966 es un nuevo caso de crisis insostenible. El paro del 20 de febrero nos muestra a un gremio unido férreamente en sus bases y con dirigentes que están conscientes de su papel. El aglutinante que abate las banderas partidistas y levanta las de la Federación, es la miseria en que se debate el personal, lo que no es solamente palabras, sino la consideración de la disminución del poder adquisitivo, menos dieta para la familia, restricción en otros consumos y eliminación total de la capitalización (adquisiciones de confort o producción hogareña), o ahora como llaman los economistas.

Podemos decir que las aspiraciones del personal de máquinas no pueden limitarse con el argumento gubernamental de ajenos a nuestra realidad económica, ya que de las redistribución de los ingresos, solamente se considera a quienes han sido los únicos que han aportado a lo largo de muchos años al desarrollo del país, y como este no ha sido capaz de devolver en absoluto nada a esta sufrida clase social, creemos que no deben seguir siendo los trabajadores quienes sigan en el mismo camino de sacrificio.

Cuando fue política de la Empresa la estructuración de una Escala Unica de Sueldos, pareció que había sido dado un paso bueno, y muy lógico, ya que permitiría a través de una Evaluación de Cargos moverlos en ella de acuerdo al sistema. Pero hemos visto como una contradicción local, que esta ha sido quebrada por los arreglos parciales, y legítimos en todo caso, de algunos funcionarios de la Empresa, y la relación ahora no es posible mejorarla en la Evaluación, ya que derechos adquiridos con anterioridad no podrían retrotraerse después.

Frente a estos hechos, la Federación Santiago Watt tiene una posición que significa una lucha frontal por tres grados en la Pauta Unica, lo que no está impedido por ninguna legislación, y la argumentación para pedirlos, son mucho más completos que los esgrimidos por los que ya han obtenido dos.

Ahora no nos importa si se llama Escala Especialista, como en 1961. Puede llamarse Escalafón Especial de Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes, y en él se pueden incluir todos los beneficios de este personal, incluso el mejoramiento de los mencionados tres grados.

## UN CASO, PARA MUESTRA

Todos sabemos lo que son nuestras jornadas, que si fueran de solamente 8 horas, podrían compensar socialmente lo que no se hace económicamente, ya que actividades marginales resolverían en parte el problema. Pero hay negativa de pago extraordinario, restricción de esos pagos, valores divorciados de toda legislación que no sea específica, etc. El kilometraje hora, igual sistema que el personal de patios, podría ser una salida.

Porque el caso que queremos mostrar es el de maquinistas de carga. Estos compañeros tienen por lo general veinte años de servicios y su sueldo fijo es de dos vitales mensuales. Dada las condiciones de trabajo, no resiste ni el más somero análisis una comparación con otros trabajadores de la Empresa o de actividades particulares que tienen igual sueldo fijo.

Si ya es dura la tarea sin otros inconvenientes, como será estar pensando en los permanentes problemas económicos que siempre se quedan pendientes en el hogar. No se puede trabajar de buen grado, no puede haber una colaboración como la necesaria, no puede haber buen ánimo en quien se considera explotado inicualemente después de tantos años de aporte en trabajo, y ahora, probado en dinero.

Por eso es que consideramos que el personal de tracción, al igual que la inmensa mayoría de los trabajadores de este país, están pasando por una grave crisis económica, lo que desencadenará una ola de protesta similar a las que ya vimos, y sus consecuencias no serán responsabilidad de los que durante tantos años han venido mostrando las razones de sus problemas y la solución de ellos, que incluso, ha contado con el acuerdo de los gobernantes, faltando su cumplimiento, postergado en forma constante y decidida hasta llegar a esta ocasión en que la situación es forzada por hechos que nos muestran en toda la miseria que dignamente podemos soportar.

En esta época en que todos están de acuerdo en cambios radicales en la distribución de los ingresos, participación en la productividad, sacrificios para los que nunca los han hecho, los maquinistas, fogoneros y aspirantes planteamos virilmente nuestra posición de lucha para salir de la crisis en que no merecemos estar.

Corresponde a los depositarios de la opinión pública hecha autoridades, hacer justicia. No pueden permanecer sordos por más tiempo, ya que el clamor varonil se escucha recio a lo largo de todo el territorio, y esperamos la respuesta que signifique un avance en este caos de retrocesos y vacilaciones.

# Indicaciones al Proyecto de Ley de Reajuste de Remuneraciones

**Directivas Nacionales, Solicitan la intervención de los HH. Senadores de las Comisiones Unidas de Gobierno y Hacienda para modificar el Proyecto de Ley de Reajustes, en favor del personal ferroviario.**

La Federación Industrial Ferroviaria de Chile, y las Directivas Nacionales de la Federación de Empleados, Federación "Santiago Watt" y Unión de Obremos Ferroviarios de Chile, se permiten dirigirse a los HH. Senadores de las Comisiones Unidas de Gobierno y Hacienda, para darles a conocer nuestros puntos de vista frente a algunas disposiciones que se contemplan en el Proyecto de Reajuste de Remuneraciones, en actual estudio en la Comisión.

Diversas disposiciones del Proyecto tienen una redacción general que no se compadece con algunas particulares situaciones de la organización administrativa de la Empresa de FF.CC. del Estado. Así por ejemplo, en el inciso tercero del Art. 1º no se contemplan la "prima de kilometraje", "la asignación nocturna", "la asignación de casa", ni "la bonificación de producción" que para los efectos del proyecto, son remuneraciones que percibe el personal ferroviario circunstancialmente, y que por lo mismo debieran estar contenidas en la enumeración que hace el inciso citado. Para mayor claridad hacemos presente que la "prima única de kilometraje" es la remuneración equivalente a las horas extraordinarias de los maquinistas y fogoneros y que en la Empresa recibe esta denominación.

Con respecto al artículo 2º se presenta el siguiente fenómeno con las remuneraciones no fijas y que son imponibles: los ferroviarios que durante el mes de

noviembre de 1965 se hicieron acreedores por su trabajo a prima de kilometraje, asignación nocturna o prima de producción, se les pagó estas remuneraciones en el mes de diciembre junto con su sueldo base. Los ferroviarios de la misma categoría y grado que los anteriores, que por diversas circunstancias, tales como turnos, enfermedad, feriados, etc., no les correspondió ejecutar trabajos en la medida para que gozaran de dichas remuneraciones adicionales, se les liquidó en diciembre, solamente con su sueldo base. Esto determina que de acuerdo con el Art. 2º del Proyecto, un ferroviario de la misma planta y grado puede recibir un 15% de reajuste, y otro en la misma situación recibir un reajuste de 25%, de acuerdo a la remuneración percibida en diciembre de 1965.

Por otra parte, en el Art. 5º se otorga el derecho a ganar el sueldo vital de Santiago a los personales de las plantas de servicios afectos al Art. 37º de la ley 13.305 entre los cuales no están considerados los ferroviarios, por lo que es de justicia incorporarlos a este beneficio.

En el artículo 6º se establece que cualquiera mayor remuneración que se otorgue en el transcurso del presente año, será imputada al reajuste de la presente ley. Esta disposición frena las posibilidades de una mayor producción que es habitual obtener en la Empresa a través de bonificaciones por rendimiento.

No obstante las modificaciones introducidas al proyecto primitivo, la redacción del actual artículo 59º es lesiva para el ejercicio de los derechos reconocidos a los trabajadores en todas las declaraciones nacionales e internacionales, a cuyos organismos y acuerdos ha adherido tradicionalmente Chile. Estimamos que nuestra posición debe

ser plenamente compartida por los HH. Senadores por lo que no dudamos que esta disposición será eliminada.

En consideración a que el reajuste no recupera el deterioro del poder adquisitivo sufrido por las remuneraciones de los trabajadores, es de vital importancia el que se legisle efectivamente para mantener los precios de los consumos de primera necesidad, como también los de los servicios de esta calidad. Sin embargo, en el Art. 71º del Proyecto se deja abierto un amplio escape al tope que se fija en el Art. 68º, en circunstancias que el agua, la luz, la movilización, el teléfono, el gas, etc., son rubros que tienen una incidencia importante en los gastos de mantención de todo hogar.

Estas observaciones las hemos materializado en algunas indicaciones al Proyecto de Ley en documento que acompañamos en hoja adjunta.

## INDICACIONES AL PROYECTO DE LEY DE REAJUSTE DE REMUNERACIONES

**Artículo 1º.** Se agrega en el inciso tercero a continuación de la frase "trabajos extraordinarios", la siguiente frase: "prima única de kilometraje, asignación nocturna, asignación de casa, bonificaciones de producción."

Se agrega como inciso final el siguiente: "En la Empresa de los Ferrocarriles del Estado el porcentaje de reajuste que corresponda a su personal se determinará considerando únicamente el sueldo base percibido en diciembre de 1965."

**Artículo 5º.** Será considerado para los efectos del inciso 1º del artículo 27º de la Ley N° 13.305, el personal de la Planta de Servicios de la Empresa de los FF. CC. del E., afecto a la Ley Núm. 14.999."

**Artículo 6º.** Se agrega como inciso final: "Se exceptuarán aquellas remuneraciones que la Empresa de Ferrocarriles del Estado otorgue a su personal por producción o condiciones de trabajo."

**Art. 59º.** "Se elimina".

**Art. 71º.** "Se elimina".

# EUFEMISMO...

J. Araya S.

Han transcurrido ya noventa días de un nuevo año... y año y medio de un nuevo Gobierno, tiempo suficiente para sacar algunas conclusiones que, lógicamente, no han escapado a nuestras apreciaciones.

En mis observaciones no voy a aplicar la táctica comparativa, actualmente tan usada, porque no es costumbre en ferroviarios wattinos enrostrar lo que hacen otros, bien o mal, para justificar nuestra actitud, sino lo que por razonamiento, esfuerzo y justicia somos capaces.

Debemos reconocer que todo ha cambiado y con creces. La cola de alzas es digna de las matemáticas espaciales, sin precedentes en la historia de nuestra economía política.

Debemos reconocer, también, que es digna de admiración la forma cómo tratan de justificarlo todo; así es como nos han querido hacer tragar la gran papa de que el costo de la vida ha subido un 0,09%, un 1,05%, etc., y que se ha logrado la primera gran etapa de su programa y con ello detener este fenómeno inflacionario. Esto es precisamente lo que indigna, compañeros, pues da la impresión de que nos consideran una cáfila de tontos, no se respeta la dignidad ciudadana bajo ningún aspecto y en estas apreciaciones están equivocados; sin embargo, se pretende dignificar al pueblo.

Porque Fidel envió una carta a la NU con expresiones poco decorosas para los pueblos de América, se retiraron de Cuba los parlamentarios en visita, por considerarlas una ofensa a la dignidad de Chile. Pero cuando la gendarmería argentina asesinó al teniente Merino e invadieron nuestro territorio, no se retiró nadie. En cambio, si algún chileno invade tierras chilenas, basado o entusiasmado por el programa del Gobierno, es rechazado a balazo limpio por la fuerza pública.

Se puede enviar, con costo al Gobierno, dos o tres mil estudiantes al sur del país, porque van a enseñar e ilustrar al campesinado sobre el plan de Gobierno y sus derechos. Si esto lo hacen otros, son calificados de agitadores profesionales.

Ya, compañeros, está visto que no puede haber paz ni en los templos, porque sus púlpitos se

han transformado en tribunas políticas y sus mensajeros de paz espiritual traen prédicas de política internacional. Por eso no es extraño escuchar a un cura en la radio dando opiniones sobre lo que atañe directamente a la política interna de un país.

En esto la prensa y la radio han jugado un papel preponderante. Es difícil encontrar un diario que no machaque con esto, pondere o trate de justificar ampliamente las medidas de Gobierno. Por su parte la radio hace lo suyo, obligándonos a una cadena que muchas veces no es de Gobierno, y hasta algunos informativos son tendenciosos, destacándose el énfasis del locutor que se hace odioso al escucharlo.

Los foros están careciendo del menor rasgo de decencia periodística, como el que se efectuara en una importante emisora con motivo de las elecciones complementarias de Valparaíso. A uno de los participantes se le preguntó si era cierto que andaba metido en unos "chirimoyos"; al segundo, se le preguntó qué había de realidad en su participación en un sumario por inversiones indebidas en tal repartición y, al tercero, candidato oficialista, el locutor le preguntaba, haciendo resaltar su preocupación permanente en la solución de muchos problemas del puerto y otras alabanzas que no recuerdo.

Como ven ustedes, ya no se puede confiar en ella. Si se le da una información, toma lo que ella considera y lo encaja de acuerdo con lo que persigue, dejando de manifiesto su parcialidad demasiado marcada, como lo fue en las elecciones presidenciales, siendo ella la que determinó quién iría al poder.

Sin embargo, hay radios que pretenden hacer una campaña contra el odio, pero resulta paradójal comprobar que son estos órganos los encargados de fomentarlo, transformándose en voceros del Gobierno. Ya no es la prensa, que entregaba antecedentes y orientaba la opinión pública, sino que es ella la encargada del ablandamiento para expedir el camino a éste, sea o no favorable a la ciudadanía.

Todas estas medidas de hostigamiento no tie-

nen otro fin que provocar un enfrentamiento. Esto ya lo pudimos apreciar en la lucha sostenida por nuestra organización con el "paralelismo sindical", batalla que ganamos y que culminó en el Cuarto Congreso de la CUT.

Pero el Gobierno no la dio por terminada aquí, y hoy día lo vemos preparando nuevas huestes entre el campesinado para librar una nueva batalla donde ya han provocado pugna entre éstos y los dueños de fundos; y en esta larga cadena, podemos ver también al consumidor con el almacenero; los peatones con los colectiveros, arrendatarios con dueños de propiedades, incluso en la educación y el deporte (laicos y católicos), etc.

En lo que a Ferrocarriles respecta, se está aplicando una nueva táctica: tenemos el caso de Coquimbo, en que nuestros dirigentes son objeto de intervención en sus actividades gremiales, por el cuerpo de investigaciones de FF.CC.; en Copiapó se hace otro tanto, salen a la línea a interrogar al personal de Vía y Transporte, sobre la conducta de los maquinistas en la conducción de los trenes y maniobras. Si han sido testigos de estrellones, tirones y otros fenómenos que ellos consideran o pueden considerarse actos de sabotaje.

Con esto, cualquier día tendremos que lamentar la salida de algún compañero denunciado por algún inescrupuloso y nos veremos dándonos de cabezazos con alguna organización hermana.

Yo no sé, compañeros, dónde irá a desembarcar esto... La situación económica se hace insostenible, pero había una esperanza resignada en el proyecto de mejoramiento, no obstante de constituir una burla, encontrándonos que en su articulado lo es doblemente y que, además, es atentatorio a los derechos adquiridos y una represión flagrante.

Los compañeros de Vía y Obras ya habían visto sus esperanzas compensadas con el salario de un vital. La realidad es que no lo van a recibir, a menos que la indicación de la Federación Industrial sea acogida, porque los ferroviarios no estamos contemplados en este artículo. Los wattiños que ya habían tirado lápiz sobre el 25%, se verán frustrados porque sólo recibirán un 15%, más un 10% de bonificación; los que ganan más de tres vitales, recibirán el 15% y el saldo como bonificación que no podrá exceder de E<sup>9</sup> 156. Este es nuestro panorama económico actual. El próximo me parece que será peor. Ya lo dijo el señor ministro que el alza del próximo año "NO PODRÁ SER SUPERIOR A UN 15%" y se me ocurre que, de acuerdo con la fórmula aplicada, la bonificación contemplada actualmente que es de un 10% pasará al sueldo base, entonces el Gobierno sólo nos dará un 5% que quedará como bonificación; y el año 1968 desaparecerán los re-

ajustes definitivamente y, compañeros... SE DETENDRA EL FENOMENO INFLACIONARIO...

Ahora nos preguntamos: ¿dónde está la justicia social?, ¿dónde está la dignificación obrera? ¿Dónde está el respeto a la carrera funcionaria?, ¿y qué me dicen del respeto a la organización? ¿Es esto acaso Revolución en Libertad?

Lo que sé, es que estamos viviendo un clima ficticio, de terminachos rebuscados para enmarañar mentecatos, porque tenemos mucho de siúticos y ellos, incautos y fatuos, muerden el anzuelo. Se inflan, cambian de voz, carraspean y bracean con garbo. ¿Es acaso el producto de la "Promoción Popular"?

Este período se ha distinguido por su afán de los proyectos, de los estudios, de las planificaciones y de cambiarle nombre a todas las cosas, si con esto dejasen de ser lo que son. Los pobres se han transformado en "grupos económicamente débiles" y los callamperos en "marginales", pero, ¿se han recuperado para la sociedad...?; yo creo que no, y antes, por el contrario, se ha llegado a estragar moralmente a estos grupos con la acción limosnera de Cáritas.

Nuestra pobreza y miseria las estamos reemplazando por una palabrería hueca, y esto sí que es realidad. Así nos ahorramos el trabajo de buscarle una solución definitiva a este azote. Nos hemos vuelto eufemistas, lo malo es que nuestra pobreza se la estamos contagiando al idioma...

---

## A LOS PRESIDENTES DE SECCIONALES Y COMITES

Se encarga a los compañeros que aún no han nombrado en las secciones a su cargo el corresponsal de nuestra revista, lo hagan lo más pronto posible, en beneficio de la publicidad de sus actividades y para conocimiento del gremio en general, comunicando a esta Dirección el nombre del compañero designado.

## A LOS CORRESPONSALES

Se recomienda a los compañeros corresponsales que es de su obligación enviar a la Revista todas las noticias de las actividades que se desarrollen en su localidad, tanto gremiales como deportivas o de otra índole.

Estas noticias o artículos deben venir en lo posible acompañados de fotografías para hacer más amplia la información.

# **La Federación Santiago Watt da a conocer razones que motivaron el Paro efectuado el 20 de Febrero de 1966**

El Directorio Nacional de la Federación "Santiago Watt", organismo que agrupa a Inspectores, Maquinistas, Fogoneros y Aspirantes de los Ferrocarriles del Estado, frente al movimiento huelguístico realizado el día 20 de febrero, se hace un deber dar a conocer a la opinión pública lo siguiente:

Esta institución se ha caracterizado siempre por su línea de conducta absolutamente sindicalista en donde no se aceptan presiones políticas nacionales o del exterior. Ha movido, por lo tanto, a nuestro gremio a realizar un paro, la larga tramitación de que han sido objeto sus petitorios específicos y también los de interés general del gremio ferroviario planteados por su organismo máximo la Federación Industrial Ferroviaria.

## **PROBLEMAS ESPECIFICOS**

1º.— Nuestro personal solicitó a la Dirección General de la Empresa en el año 1961 su ubicación en la Planta Especialista, por estimar inadecuada su ubicación en la planta administrativa, ya que las características de su trabajo no tienen relación con ella. En cambio, su preparación técnica y sus responsabilidades en un servicio altamente especializado le obligan a mantener un adiestramiento permanente frente a la modernización de la Empresa, factores que lo conectan en forma fehaciente con la Planta Especialista, debiendo además someterse a exámenes físicos y de capacidad como condición previa e indispensable para ser promovido a cada una de las categorías desde que inicia su carrera.

2º.— El segundo problema que afecta a nuestro personal, es la regularización de las jornadas de trabajo.

Es este el más álgido de cuantos provocan la protesta del gremio ferroviario, y es, sin lugar a dudas, el que más desconoce el público. Hacemos claridad al informar que el personal que sirve trenes de carga y algunos pasajeros mixtos, y que representa el grueso de nuestros escalafones, trabaja en el presente en la mis-

ma forma que hace cuarenta años, en jornadas que fluctúan entre 14 y 20 horas de servicio continuo y efectivo, sucediendo corrientemente que éstas se prolonguen a veinticuatro horas, sin recibir por ello compensación alguna, lo que en sí representa un atropello a las disposiciones del Código del Trabajo y a los acuerdos suscritos por Chile con organismos internacionales.

3º.— La Escala Unica de sueldos y salarios estableció en el año 1961 tras serios estudios, en que se evaluaron factores tales como responsabilidad, riesgos, sacrificios, especialización, etc., una escala de grados con el consiguiente ordenamiento de las rentas que dio satisfacción al personal ferroviario.

El alza continua de las subsistencias y los bajos sueldos que paga Ferrocarriles motivaron el alejamiento de la mano de obra especializada y también de sus profesionales y técnicos obligando a esos sectores a luchar por mejores sueldos, los que obtuvieron a través de la denominación de Empleados Particulares, en el caso de torneros, matriceros, mecánicos y electricistas, y a través del Decreto Supremo en el caso de los técnicos y profesionales de la Empresa, quienes obtuvieron el más alto porcentaje de aumentos, produciendo con ello un desequilibrio en las remuneraciones internas de Ferrocarriles, al no ser considerada la relación de sueldo de las diversas especialidades.

Esto motivó la justa petición del personal de Tracción al solicitar su reubicación a través de una corrida de grados que evitaría el alcanzamiento de remuneraciones de que había sido objeto por personal de plantas inferiores y el distanciamiento excesivo de aquellos que tuvieron ubicación inmediatamente superior.

Puntualizamos que los aspectos señalados corresponden a puntos específicos de la Federación "Santiago Watt" y que se vienen formulando desde años.

La larga tramitación que por parte de la Dirección General recibieron estas peticiones, con la que se sostuvieron infructuosas entrevistas, obligó al gremio a pedir en forma perentoria

una respuesta definitiva, fijándose el plazo de común acuerdo para el día 16 de enero.

La ausencia del país del señor Director y la no entrega de respuesta verbal o escrita, delegada en cualquier alto jefe de la Empresa fue considerada por el gremio como una falta de deferencia que rompe la política de buenas relaciones que siempre buscamos, motivando la determinación de efectuar un paro de veinticuatro horas, como protesta a la larga tramitación a que han sido sometidos sus problemas específicos y a la falta de atención demostrada por el Director al no cumplir el compromiso contraído.

Por otra parte, queremos hacer conocer a la opinión pública que la Federación Industrial Ferroviaria, que agrupa a las diferentes instituciones: Asociación de Empleados, Federación "Santiago Watt" y Unión de Obreros, presentó en Noviembre de 1965 un petitorio al Presidente de la República que resumía tres peticiones de interés general.

- 1.— Quinquenios acumulativos.
- 2º.— Condición jurídica igualitaria.
- 3º.— Participación del gremio en la evaluación de cargos.

Ampliamente informado por obreros y empleados, S. E. solicitó al Director de la Empresa que se hicieran los estudios pertinentes para proceder a su aplicación. Con asombro hemos visto que tampoco se cumplió con esta disposición que favorece a la generalidad de los ferroviarios al permitir hacer justicia a aquel personal que permanece años en una misma categoría sin el aliciente de trienios o quinquenios de que gozan importantes sectores de la Administración Pública; y en el caso de la condición jurídica igualitaria ella venía a obviar importantes problemas previsionales que afectan al personal.

Pudo comprobarse además en la entrevista que se realizó tres días después del movimiento, que recién la Empresa disponía de los estudios que determinaban el valor de nuestras peticiones, sujetas aún a la consideración del Gobierno, desvirtuando con ello la opinión apresurada de algunos órganos de prensa en el sentido de que ya nuestros problemas estarían solucionados.

Por otra parte, deseamos dejar constancia de que el personal que conduce trenes no está afecto a pago de festivos dobles; para una exacta apreciación damos a conocer los actuales sueldos en las diferentes categorías y el tiempo mínimo de permanencia en cada una de ellas.

Categoría	Sueldo mensual	Permanencia mínima
Limpiador de máquinas	Eº 191	1 año
Aspirante	213	2 años
Fogonero de tercera	239	2 años
Fogonero de segunda	285	6 años
Fogonero de primera	314	1 año
Maquinista de tercera	381	2 años
Maquinista de segunda	419	10 años
Maquinista de primera	508	4 años

A los emolumentos señalados sólo se agrega un viático diario que escasamente sirve al personal para cubrir sus gastos de alojamiento y alimentación durante los veinticuatro días mensuales que permanece fuera de su residencia y un kilometraje que a lo sumo puede significar la cuarta parte de su sueldo y que en forma alguna compensa las jornadas antisociales y atentatorias a la salud física y mental de maquinistas y ayudantes.

Finalmente, el gremio de Tracción solidariza con el resto de los trabajadores chilenos e impugna aquellos artículos de la ley económica actualmente en discusión que coartan la libertad sindical, al prohibir en la práctica el derecho a petición y el derecho a huelga.

Hacemos esta declaración a la opinión pública, ciéndonos estrictamente a la realidad de los hechos y con el objeto exclusivo de hacer claridad ante ella de la justicia en las peticiones de un personal que por razones inherentes a su profesión, delicada y peligrosa, está permanentemente expuesto a perder sus empleos. Todo ello sumado a la incompreensión que por falta de conocimiento le manifiesta un sector de la ciudadanía que por su posición social jamás compartirá ni el sacrificio físico de sus jornadas ni las privaciones económicas que impone a sus grupos familiares el sistema de remuneraciones de Ferrocarriles.

#### EL DIRECTORIO NACIONAL DE LA FEDERACION "SANTIAGO WATT"

**MARIO REYES R.**  
Secr. General

**LUIS MALUENDA C.**  
Presidente

SANTIAGO, Febrero de 1966.



# NO FUE UN PARO MAS

A la 0 hora del día 20 de febrero el personal de Tracción paralizó sus labores en señal de protesta por la tramitación absurda y descomedida que ha sido objeto el gremio de Tracción, de parte de la Dirección de la Empresa.

El día 7 de enero se hizo la presentación a la Dirección de la Empresa de un petitorio, en que se resumían las necesidades más urgentes de nuestro gremio. Fue así como el señor Director manifestó categóricamente que daría una respuesta oficial a nuestros dirigentes el día 16 de febrero.

La entrevista no se efectuó en la fecha indi-

cada, dándose como excusa que el señor Director se encontraba fuera del país.

Se hizo consultas en la Dirección, en el sentido si habría algún estudio de nuestras peticiones, la verdad es que no había estudio alguno; de donde se desprende fehacientemente el poco interés de la Dirección en solucionar nuestro problema.

En vista de que no había posibilidad alguna de que nuestro petitorio fuera acogido dentro del tiempo prudente, recomendado por las bases, nuestros máximos dirigentes impartieron instrucciones en el sentido de dar a conocer al gremio la real situación existente.

Se deliberó a través de todas las zonas la actitud asumida por la Dirección de la Empresa, y fue así como el gremio se levantó y respondió como un solo hombre, a través de todo el país, haciendo uso del único recurso de que disponen los trabajadores para hacerse oír, cuál es "LA PARALIZACION DE FAENAS".

El amplio respaldo del gremio, dado a la Directiva Nacional, demuestra categóricamente una vez más la madurez gremial adquirida a través de tantos años de lucha, como también la fe inquebrantable que siempre hemos tenido en la defensa de nuestros principios.

---

# CIENTO VEINTE DIAS DE ACCION

El 6 de octubre de 1965, la Federación "Santiago Watt" enfrentaba una de sus más importantes decisiones, se sabía que su timonel por espacio de diecisiete años compañero Alfonso Arriagada Muñoz, no postulaba a la reelección, y para buscar su sucesor se reunían en Santiago los Directivos Superiores de la Organización; vale decir su Cuerpo de Delegados Directos.

No era una elección más en cumplimiento de la formalidad que establecen los Estatutos. En el criterio de los Federados a lo largo de la Red, había consenso unánime de que esta elección tenía una importancia trascen-

dental, ya que marcaría el término de una etapa y de un sistema, y la iniciación de otro absolutamente distinto.

Además se retiraba de la lid sindical, Alejandro López Carreño, quien por varios años se había destacado en los puestos de Secretario y Tesorero del Directorio Nacional.

Este binomio, conocedor profundo de los problemas del gremio, había señalado en este dilatado espacio de tiempo los rumbos de una Institución entregando en cada periodo en que renovaban su mandato un programa de acción que a lo largo

del mismo trataron de convertir en realidad, con el reconocimiento absoluto que cada año fueron más difíciles y menguadas las conquistas hasta llegar al programa de 1963, que incluyó entre otros puntos "La Planta Especialista", "La bonificación para Ayudante" y la solución al problema que creaba el examen Psicotécnico, este era el ambiente reinante en los instantes del cambio de Directiva, sus resultados son ampliamente conocidos por las bases, en cambio es importante saber qué se ha hecho.

Desde el instante mismo de su elección el nuevo Presidente

propuso su sistema de acción, nuevo, diferente a todo lo practicado hasta ahora en nuestra Organización.

No un hombre ni dos serían quienes delinearán en lo sucesivo nuestra actividad, sería el Cuerpo de Delegados quienes entregarían a la Directiva las líneas generales de la política a seguir, interpretando el sentir de sus bases y compartiendo por partes iguales las responsabilidades, los éxitos o los fracasos de dirigentes y dirigidos.

Apenas transcurridos nueve días de la fecha de la elección, fue presentado a la Dirección General un ordenado petitorio de 13 puntos que resumía los importantes problemas técnicos y económicos del personal.

Nuevos argumentos y la constancia de un equipo Directivo al que no arredran las largas antecelas, ni la burocrática tramitación, ni la declinación de poderes que sólo entraba la solución de los problemas que parece ser la táctica impuesta desde las más altas esferas con desconocimiento de la seriedad y respeto que fueron premisa obligada de toda argumentación entre gremio y Empresa.

Esta actitud dilatoria caracterizó los cuatro primeros meses de trabajo, salvando como excepción la Gratificación, que aunque ha sido conquista obtenida por largos años, peligraba ante la actitud incomprensible del Gobierno que negó a la generalidad de los gremios esta oportunidad de indemnizar aunque fuese en forma mínima de la disminución del poder adquisitivo en los largos doce meses de la brega hogareña por lograr el mínimo indispensable en alimentación y vestuario.

Salvo, también, a la general decepción del gremio la devolución de un porcentaje del viático, que en alguna forma beneficia al sector de nuestro personal que trabajando en la línea asume los gastos de su alimentación durante veinte o más días del mes.

Frente a la tramitación de que eran objeto nuestros petitorios la Directiva Nacional intensificó

sus esfuerzos, organizando un ciclo de ampliados en las diversas zonas en que se dio a conocer la postergación de que éramos objeto; buscándose las fórmulas que llevaron a alguna solución en diálogo franco con las bases.

El gremio recordó las duras jornadas de la huelga de los 29 días y su salida que en alguna forma fue su ubicación en un lugar aceptable de la Escala Única de Sueldos; consideró su quiebra al autorizarse diversos aumentos a otros sectores y planteó como solución la corrida de tres grados, no como un asunto de sueldo, sino buscando su reubicación en el lugar que le corresponde frente a los justos aumentos obtenidos por otros sectores de la misma empresa, aumento que nos distanciaron considerablemente de las plantas inmediatamente superiores y aproximaron las inferiores, hasta producir el alcance de los emolumentos, factor que señala la asfixia de un sector de la Empresa, que por su sistema de trabajo, por su responsabilidad y sacrificio no debió jamás ser dejada fuera de su consideración en una política razonable de remuneraciones.

Este petitorio fue entregado a la Dirección General de la Empresa, con fecha 11 de enero del año en curso, con una claridad de planteamientos que resume el conocimiento de la realidad económica de dirigentes y representados y que respetuosamente expresa la decisión de un gremio de luchar firmemente por considerarlos de absoluta justicia.

Los días 17, 18 y 19 de enero se llama a una segunda reunión de Delegados Directos con el objeto de analizar el desarrollo de las actividades. Amplio respaldo de las bases para un Directorio que respeta el criterio de las mayorías y que habiendo hasta este instante ocupado lo mejor de su tiempo en largas entrevistas en todos los niveles, que en su mayoría fueron infructuosos, comprende y así lo explica a las bases que están conscientes de la verdad que para mantener nuestras conquistas sólo queda el camino de la lucha.

Con esta fecha 4 de febrero se

efectuó una entrevista con el señor Director General, en que esperábamos una respuesta concreta a nuestro petitorio, lamentablemente pudimos comprobar que no había siquiera estudios que permitieran apreciar el valor económico de nuestras peticiones con lo que quedaba demostrado la falta de interés de parte de la Dirección por solucionar nuestros problemas.

Se pidió en esa oportunidad en forma perentoria la fijación de un plazo definitivo para una respuesta concreta; plazo que de común acuerdo fue fijado para el día miércoles 16 de febrero. Bien saben nuestros compañeros que no se cumplió el compromiso al abandonar el país el Director por razones inherentes a sus funciones, sin entregar respuesta verbal o escrita, o haber delegado esta misión en otro alto Jefe de la Empresa, como forma de expresar su respeto por un gremio que afronta sacrificios y estar a pesar de ello siempre dispuesto a cooperar en su servicios, respetuoso además en el cumplimiento de los compromisos contraídos y observante de la más cara disciplina gremial.

Esto motivó la actitud viril de una directiva que junto a sus bases determinó la cesación de labores por veinticuatro horas, en un paro en que a la unidad tradicional de sus federados se unió el reconocimiento del Cuerpo Inspectivo, acerca de su verdadero papel ante la Empresa y de sus responsabilidades frente a la clase social en que nacieron.

Un éxito sin precedentes de disciplina, unidad y convencimiento de las bases, una posición inalterable de decisión por parte de sus directivos, no podrán pasar inadvertidos de una dirección consciente de sus responsabilidades, ni de una opinión pública que comprende nuestra actitud, por muy reñida a la verdad e injusta que haya sido para con nosotros la prensa que no representa a los sectores obreros, y por sensible y mal informada que se hubiese mostrado aquella que haciendo honor a su profesión, debió defendernos.

# P U E N T E H U A Q U E N

El día 19 de febrero quedó restablecido el tráfico ferroviario en la Red Norte, que por más de seis meses permaneció interrumpido, a raíz de los fuertes temporales acaecidos en esta zona, y que dejaron cuantiosas pérdidas, afectando principalmente a la red ferroviaria.

Las principales obras afectadas con esta catástrofe fueron los puentes de Longotoma y Huaquén.

Indudablemente, el restablecimiento de este servicio trajo tranquilidad al gremio que veía con impaciencia la lentitud con que se desarrollaban los trabajos de reparación.

Veamos cuáles fueron los trabajos: en primer término, construcción de una variante, colocación de un puente metálico, paralelo al puente de Longotoma destruido.

Esta obra se hizo con una rapidez extraordinaria, pues se movilizaron máquinas y equipos modernos que apuraron la ejecución de ella.

El personal esperaba que este mismo ritmo de trabajo se aplicaría en el puente de Huaquén, pero desgraciadamente no fue así, y la reparación de este puente pasó a manos de un contratista. Fue aquí donde empezaron las dificultades, pues se empezó trabajando con medios rudimentarios que hicieron demorar la reparación de éste.

La obra en sí fue: reforzamiento de dos machones principales desde su cimiento hasta empalmar con la línea; colocación de un tramo metálico de un puente en desuso en el ramal de Cabildo. Este tramo metálico estuvo listo para su colocación más de dos meses antes de la terminación del reforzamiento de los machones.

## TRASTORNOS Y PERDIDAS

En primer lugar los pasajeros tenían que hacer un penoso trasbordo atravesando el puente carretero con su voluminoso equipaje, que es muy común en esta extensa red.

El trasbordo de la carga se hacía en camiones desde la Estación de Longotoma a la Estación Huaquén, distante aproximadamente 15 kilómetros.

El volumen de carga diario trasbordada fluctuaba entre doscientos ochenta y trescientas toneladas. El kilo trasbordado se pagaba a 15 pesos.

Un carro de 30 toneladas, al ser trasbordado

así en quince kilómetros, le costaba a la Empresa cuatrocientos cincuenta mil pesos. No sabemos cuánto es la tarifa que la Empresa cobraba a los usuarios por, a veces, miles de kilómetros, pero es una suma inferior a la pagada a los camioneros.

En tiempos normales se movilizaban de 700 a 800 toneladas.

Meses atrás se había pedido la construcción de un desvío para simplificar el trasbordo y maniobras en la Estación Huaquén. Este desvío se entregó justamente una semana antes de la entrega del puente.

Hoy ya no se usa, por cuanto los trenes siguen su curso normal.

Esta falta de coordinación produjo trastornos que afectaron directamente al personal, por cuanto fueron ellos quienes tuvieron que soportar una estada superior a la señalada, con las consiguientes molestias, tanto en el aspecto alojamiento, como en el aspecto alimenticio.

Todas estas dificultades que se presentaron en el restablecimiento de este servicio, ponen una vez más en evidencia que cuanto se trata de reparar o restablecer servicios fiscales es muy poco el interés que manifiestan las esferas del Gobierno. Pero cuando se trata de organismos particulares, se movilizan enormes recursos para su pronto restablecimiento.

Esto lo pudimos comprobar en la rápida normalización del tráfico carretero, que como se sabe favorece a particulares.

Nos da que pensar que nuestra Empresa, que es patrimonio de todos, se vea sometida a estas contingencias que no hacen más que desprestigiar a este organismo, que ya bastante lo han hecho la prensa y la radio.



Puente Huaquén, vista de sur a norte

# Ascenso del FERRO a la Profesional

Luis Ardiles  
(San Eugenio)

Ante 13.000 personas se jugó el match por la final del Ascenso entre el FERRO-BADMINTON Y HUACHIPATO, como sabemos salió victorioso nuestro gran equipo, el FERRO.

Al saber el resultado hubo lágrimas de alegría y las locomotoras hicieron sonar sus pito por el grandioso triunfo de 1 x 0 frente al poderoso REY DEL ACERO CHILENO, "HUACHIPATO".

Como club representativo de miles de ferroviarios de todo el país, jamás deberá caer en el descenso otra vez. Para ello bastarán el aliento y el respaldo económico de

todos sus socios y simpatizantes a través de todo nuestro territorio.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por intermedio de la Promoción Popular, debiera buscar a través de toda la red y en cualquier repartición que se encuentre al elemento joven, responsable y con condiciones futbolísticas, debiera traerlo a Santiago y someterlo a estrictos entrenamientos.

Hay entrenadores, como Eugenio Soto, hoy retirado, que pueden dar todo por el fútbol, (gran arquero del aquel entonces glorioso Club Magallanes), el cual puede guiar a nuestros muchachos.

## DAR TERMINO AL ESTADIO FERROVIARIO

Reacondicionar el estadio ferroviario, dejar en condiciones la piscina que se mantiene inconclusa por más de 30 años. Llegar a un acuerdo con la Empresa para ir a la construcción de un Estadio Modelo al igual que el del Colo Colo. Esto se haría en base a la venta de tribunas a los socios y simpatizantes.

Hacer una campaña de socios y pagar buenos abogados para que el club se desligue del Badminton, pues no tiene objeto que reciba ese nombre, ya que no tiene ningún jugador de dicha entidad. El club debiera llamarse **FERROVIARIO CENTRAL**.

## MEDIDAS QUE DEBIERAN CONSIDERARSE

Dar vida al Estadio de San Eugenio, hacer revivir el básquetbol nocturno, funcionamiento de la piscina, traer bandas, programar conciertos de la Sinfónica, por lo menos, dos veces al mes. Estas programaciones llenarían de satisfacción a muchos ferroviarios que gustan de asistir a estos sanos espectáculos.

Una vez organizado nuestro club, veríamos de muy buen agrado que en la sede social se instalara un servicio médico para socios, con Rayos X y dentista permanente. Esto traería un aumento de socios y, al final, ganaría el club, pues integraría a todos los ferroviarios.

# “Población Tránsito”

Con asistencia del Ministro del Trabajo y Previsión, Director General de la Empresa, Vicepresidente de la Caja de Retiros, Gobernador, Alcalde y pobladores fue entregada la “Población Tránsito” el 29 de enero, al gremio ferroviario de La Calera.

El problema habitacional del gremio ha sido solucionado parcialmente en La Calera con la entrega de esta población. Quedando mucho personal viviendo en pésimas condiciones, ya que el sismo de marzo dejó muchas habitaciones en muy mal estado.

El personal que no fue favorecido en la entrega de casas, espera que pronto pueda lograr el anhelo de la casa propia.

Luego de los consabidos discursos a cargo de los señores Vicepresidente de la CORVI, Vicepresidente de la Caja de Retiros, Alcalde, etc., el Ministro del Trabajo hizo entrega de la población y cerró el sencillo acto con un discurso de gran envergadura. Llamó a la unidad de la familia ferroviaria, pidió que no hubiera envidia ni resquemores. Dio ejemplos que hicieran pensar al gremio profundamente.

Para cerrar este acto se sirvió un almuerzo que estuvo amenizado por los empleados de la Caja de Retiros.

Fue muy aplaudido el conjunto BEATLES, formado por los señores Tapia, Villalobos, Cárdenas y González, quienes caracterizados, por sendas pelucas, hicieron reír a los comensales.

Una vez finalizado el almuerzo los asistentes organizaron un baile familiar que duró hasta las 21 horas.

Durante el baile hizo su entrada el primer camión con mudanza, perteneciente al compañero Juan Chacana, empleado de Transporte, siendo muy aplaudido por los asistentes.

MISTER ODIS

## PAPA... OLVIDA

W. Livingston Larned

Escucha hijo: voy a decir esto mientras duermes, una manecita metida bajo la mejilla y los rubios rizos pegados a tu frente humedecida. He entrado solo en tu cuarto. Hace unos minutos, mientras leía mi diario en la biblioteca, sentí una ola de remordimiento que me ahogaba. Culpable, vine junto a tu cama.

Esto es lo que pensaba, hijo: me enojé contigo. Te regañé cuando te vestías para ir a la escuela, porque apenas te mojabas la cara con una toalla. Te regañé porque no te limpiaste los zapatos. Te grité porque dejaste caer algo al suelo.

Durante el desayuno te regañé también. Volcaste las cosas. Tragaste la comida sin cuidado. Pusiste los codos sobre la mesa. Untaste demasiado el pan con mantequilla. Y cuando te ibas a jugar y yo salí a tomar el tren, te volviste y me saludaste con la mano y me dijiste: ¡Adiós, papito! y yo fruncí el ceño y te respondí: “¡Ten eruditos esos hombros!”.

Al caer la tarde todo empezó

de nuevo. Al acercarme a casa te ví, de rodillas, jugando en la calle. Tenías agujeros en las medias. Te humillé ante tus amiguitos al hacerte marchar a casa delante de mí. Las medias son caras, y si tuvieras que comprarlas tú, serías más cuidadoso. Pensar, hijo, que un padre diga eso.

¿Recuerdas, más tarde, cuando yo leía en la biblioteca, tú entraste tímidamente, con una mirada de perseguido? Cuando levanté la vista del diario, impaciente por la interrupción, vacilaste en la puerta. “¿Qué quieres ahora?”, te dije bruscamente.

Nada, respondiste, pero te lanzaste en tempestuosa carrera y me echaste los brazos al cuello y me besaste, y tus bracitos me apretaron con un cariño que Dios había hecho florecer en tu corazón y que ni aún el descuido ajeno puede agostar. Y luego te fuiste a dormir, con breves pasitos ruidosos por la escalera.

Bien, hijo; poco después fue cuando se me cayó el diario de las manos y entró en mi un

terrible temor. ¿Qué estaba haciendo de mí la costumbre? La costumbre de encontrar defectos, de reprender: esta era mi recompensa a ti por ser niño. No era que yo no te amara; era que esperaba demasiado de ti. Te media según la vara de mis años maduros.

Y hay tanto de bueno y de bello y de recto en tu carácter. Ese corazoncito tuyo es grande como el sol que nace entre las colinas. Así lo demostraste con tu espontáneo impulso de correr a besarme esta noche. Nada más que eso importa esta noche, hijo. He llegado hasta tu cama en la oscuridad, y me he arrodillado, lleno de vergüenza.

Es una pobre expiación; sé que no comprenderías estas cosas si te las dijera cuando estás despierto. Pero mañana seré un verdadero papito, seré tu compañero, y sufriré cuando sufras, y reiré cuando rías, me morderé la lengua cuando esté por pronunciar palabras impacientes. No haré más que decirme, como si fuera un ritual: “No es más que un niño, un niño pequeño!”.

Temo haberte imaginado hombre, pero al verte ahora, hijo, acurrucado, fatigado en tu cama, veo que eres un bebé todavía. Ayer estabas en los brazos de tu madre, con cabeza en su hombro. He pedido demasiado, demasiado.

# “Población Trasbordo”

Con asistencia del Ministro del Trabajo y Previsión, Director General de la Empresa, Vicepresidente de la Caja de Retiros, Gobernador, Alcalde y pobladores fue entregada la “Población Trasbordo” el 29 de enero, al gremio ferroviario de La Calera.

El problema habitacional del gremio ha sido solucionado parcialmente en La Calera con la entrega de esta población. Quedando mucho personal viviendo en pésimas condiciones, ya que el sismo de marzo dejó muchas habitaciones en muy mal estado.

El personal que no fue favorecido en la entrega de casas, espera que pronto pueda lograr el anhelo de la casa propia.

Luego de los consabidos discursos a cargo de los señores Vicepresidente de la CORVI, Vicepresidente de la Caja de Retiros, Alcalde, etc., el Ministro del Trabajo hizo entrega de la población y cerró el sencillo acto con un discurso de gran envergadura. Llamó a la unidad de la familia ferroviaria, pidió que no hubiera envidia ni resquemores. Dio ejemplos que hicieran pensar al gremio profundamente.

Para cerrar este acto se sirvió un almuerzo que estuvo amenizado por los empleados de la Caja de Retiros.

Fue muy aplaudido el conjunto BEATLES, formado por los señores Tapia, Villalobos, Cárdenas y González, quienes caracterizados, por sendas pelucas, hicieron reír a los comensales.

Una vez finalizado el almuerzo los asistentes organizaron un baile familiar que duró hasta las 21 horas.

Durante el baile hizo su entrada el primer camión con mudanza, perteneciente al compañero Juan Chacana, empleado de Transporte, siendo muy aplaudido por los asistentes.

MISTER ODIS

## PAPA... OLVIDA

W. Livingston Larned

Escucha hijo: voy a decir esto mientras duermes, una manecita metida bajo la mejilla y los rubios rizos pegados a tu frente humedecida. He entrado solo en tu cuarto. Hace unos minutos, mientras leía mi diario en la biblioteca, sentí una oía de remordimiento que me ahogaba. Culpable, vine junto a tu cama.

Esto es lo que pensaba, hijo: me enojé contigo. Te regañé cuando te vestías para ir a la escuela, porque apenas te mojaste la cara con una toalla. Te regañé porque no te limpiaste los zapatos. Te grité porque dejaste caer algo al suelo.

Durante el desayuno te regañé también. Volcaste las cosas. Tragaste la comida sin cuidado. Pusiste los codos sobre la mesa. Untaste demasiado el pan con mantequilla. Y cuando te ibas a jugar y yo salí a tomar el tren, te volviste y me saludaste con la mano y me dijiste: ¡Adiós, papito! y yo frunci el ceño y te respondí: “¡Ten er-guidos esos hombros!”.

Al caer la tarde todo empezó

de nuevo. Al acercarme a casa te ví, de rodillas, jugando en la calle. Tenías agujeros en las medias. Te humillé ante tus amiguitos al hacerte marchar a casa delante de mí. Las medias son caras, y si tuvieras que comprarlas tú, serías más cuidadoso. Pensar, hijo, que un padre diga eso.

¿Recuerdas, más tarde, cuando yo leía en la biblioteca, tú entraste tímidamente, con una mirada de perseguido? Cuando levanté la vista del diario, impaciente por la interrupción, vacilaste en la puerta. “¿Qué quieres ahora?”, te dije bruscamente.

Nada, respondiste, pero te lanzaste en tempestuosa carrera y me echaste los brazos al cuello y me besaste, y tus bracitos me apretaron con un cariño que Dios había hecho florecer en tu corazón y que ni aún el descuido ajeno puede agostar. Y luego te fuiste a dormir, con breves pasitos ruidosos por la escalera.

Bien, hijo; poco después fue cuando se me cayó el diario de las manos y entró en mi un

terrible temor. ¿Qué estaba haciendo de mí la costumbre? La costumbre de encontrar defectos, de reprender: esta era mi recompensa a ti por ser niño. No era que yo no te amara; era que esperaba demasiado de ti. Te media según la vara de mis años maduros.

Y hay tanto de bueno y de bello y de recto en tu carácter. Ese corazoncito tuyo es grande como el sol que nace entre las colinas. Así lo demostraste con tu espontáneo impulso de correr a besarme esta noche. Nada más que eso importa esta noche, hijo. He llegado hasta tu cama en la oscuridad, y me he arrodillado, lleno de vergüenza.

Es una pobre expiación; sé que no comprenderías estas cosas si te las dijera cuando estás despierto. Pero mañana seré un verdadero papito, seré tu compañero, y sufriré cuando sufras, y reiré cuando rías, me morderé la lengua cuando esté por pronunciar palabras impacientes. No haré más que decirme, como si fuera un ritual: “No es más que un niño, un niño pequeño!”.

Temo haberte imaginado hombre, pero al verte ahora, hijo, acurrucado, fatigado en tu cama, veo que eres un bebé todavía. Ayer estabas en los brazos de tu madre, con cabeza en su hombro. He pedido demasiado, demasiado.

# COMENTARIOS

# PRIMERA ZONA

**Escriben RA-RRU-RRÁ**  
**(Colaboradores)**

Nos hemos comprometido con RRU y RRa a colaborar mensualmente con nuestros comentarios, a dar a conocer a nuestra zona, la Primera, y sus problemas. Empezamos con mucho entusiasmo, el que ojalá nos dure mucho.

Me corresponde, por el mismo acuerdo, a comentar lo que están haciendo los Comités de Categoría, o Comisiones Relacionadoras de Problemas. Por ahora, los aspirantes, medio presionados por su situación de estar a prueba y los rondines del Cuerpo de Paz que ofrecen planta, pero no estabilidad, no tienen comité, pero seguramente en abril o junio, cuando les llegue la planta, la que será por sus méritos y salud, y no prebenda, se organizarán en la Federación y en un Comité.

En el Patio, los problemas les han llovido. Ya les contará RRa de los hombres que llevan el pandero. A mí me corresponden los hechos. Les habían quitado algunas horas cuando van a almorzar a los que trabajaban sobretiempo, por presión, informe e intrusión de un administrativo fuera de tiesto y popularidad. La respuesta de los de tercera fue contundente: no trabajan doble jornada. La Empresa se quedó sin maquinistas baratos, ya que el sobretiempo es recontra poco. El ingeniero puede seguir escuchando a los oficiosos, y perderá la Empresa. Ahora la Empresa les rebajó el sobretiempo a los administrativos. Es una pena decir que hubo risas de los afectados anteriores, a pesar que han amenazado dejar al personal sin pago para marzo.

Los del Patio en Barón son bravos para la pelea en una serie de años de luchas por evitar el cercenamiento de sueldos y anexos, turnos y plazas.

En Segunda, también se mueven con violencia por la reducción de jornada. La incorporación a actividades zonales del flaco Radrigán han agilizado los movimientos encauzados a lograr que

Transporte busque o aplique medidas ya dispuestas para que los trenes salgan a horario. El equipo de Carga es pesado, ya que están todos los líderes de más tonelaje en esa categoría, y habrán nuevas, especialmente el cumplimiento de la orden irreductible de trabajar a estricto reglamento, lo que ha significado que los trenes lleguen desde Alameda, donde la cosa es mala, hasta Quillota o La Calera.

Los de Primera, fuera del problema del cuadro de Turnos de los Automotores, no han tenido nada más que discusiones. La enfermedad de Tovar, su presidente, y el alejamiento de Fibla al Ramal de San Pedro, han dejado paralizado este Comité que fuera el más activo, no porque yo sea de esta categoría.

Las novedades que se verán en los próximos días serán entre los cargueros, los que preparan una extraña entrevista. Conjuntamente con los dirigentes de la Asociación Valparaíso de la Federación de Empleados visitarán al Jefe de la Sección 1.ª Zona de Transportes, donde discutirán todo lo relacionado a la composición de los trenes, movilización, canjes de carga, calidad de trenes, etc. Sería interesante asistir, porque los que encabezan la cosa son "madres" para la pelea. Si no que Cremicio sea de otra categoría, Radrigán se vaya al extranjero (está en el país por casualidad), Navarro vuelva a Bulgaria, los Pino se tomen feriado, Carlos Acevedo se vuelva tartamudo, y basta, mejor...

**RA**  
**(Colaborador)**

## **EL PARO DE LOS TRES GRADOS**

A pesar que el jueves 17 de febrero la unanimidad de los asistentes, y había de todos los colores, acordaron respaldar a la directiva nacional con un paro, por la burla de no haber sido reci-

bidos en la fecha fijada por la Dirección General, el Cuerpo de Paz aseguró la noche de partida del movimiento, que todo estaba arreglado y el martes se sabría la firme. El paro fue un éxito, a pesar que los aspirantes, por acuerdo sin precedentes, trabajaron salvo las excepciones de Barón, y las Casas de Máquinas de la línea en que respondieron como hombres. A tres compañeros, con intervención de los mismos interesados (este Ramón fue una suerte que fuera hombre...), quería condiciones a la adhesión de los nuevos postulantes a ferroviarios: ser Federados con todos los derechos antes de quedar de planta, lo que significaba que podrían a renglón seguido votar en contra de la huelga, como lo acordaron entre ellos en un Taller de Fierros, casa de un interesado en que trabajarán. Ojalá que estos jovencitos cambien al botar el pelillo y no crean a quienes los arrastran con promesas de planta, ya que esto será el resultado de sus méritos, y no favores políticos.

Pero dejemos al tiempo lo que le corresponde al tiempo.

Por lo demás, los inspectores estuvieron juntos pero no revueltos con nuestra protesta. Ellos más que nadie saben lo que es ser tramitados y postergados, mientras que a los Jefes de Conservación los arreglan con tremendos grados. Sería bueno que uno más documentado, como nuestro compañero de la Comisión Técnica, nos escribiera un poco sobre este problema de los Jefes que mandan a otros de mayores grados.

Para rematarla, después de un paro tan exitoso en su organización, se han sabido una serie de cochuchas que corren como aceite: el orden de ida de los "mayores" que se acogen (¿o los acogen?) a grados, no es por escalafón, y a uno lo dejan de muestra. La Federación acordó, según me informé con Pino grande, que no acepta a los excedentes en esas condiciones, ya que hay postulantes para los cargos vacantes, lo que podría haber significado una aceptación como en otras oportunidades.

También se dice que hay un "grupito" (no ponga la otra palabra por miedo al Director, que me puede censurar) que mueve palillos como en los tiempos de las Logias, que arreglaba a los suyos aunque tuviera que matar a su hermano. Como a estas alturas, los "mayores" tienen tanto tiempo trabajado juntos, debieran tratarse como hermanos, y no cambiar las órdenes de salida para arreglar al de la Logia.

RRU (Colaborador)

## LOS QUE SE MUEVEN

Yo deberé mostrarles a los federados que hacen noticia por labores en los distintos puntos de la zona. Aquí en Barón, Lucho Pino y Francisco Cremicio, como siempre, son los que más cooperan con Ramón Pino, a quien se le acusó de lento y teórico en una reunión, y logró organizar el paro más completo conocido. Carlos Acevedo en el Comité de Carga, muy apoyado por su amigo Radrigán, tratan de obtener la jornada de ocho horas que se están perdiendo de vista. El amigo Anselmo con Fernando Navarro se han transformado en los doctrinarios del sindicalismo, liderato muy poco entretenido para quienes gusten de la vida tranquila.

En el Patio, indiscutidamente, han vuelto los tiempos de Lelo Rojas y Ernesto Alvarez. Amagados en sus garantías han luchado al frente de las huestes Adrián Díz y Luis Mena. hermanados por el mismo segundo nombre, bautizo de sus compañeros, relacionándolos con ánaes. Adrián Díz y Mena tienen todas las buenas características de dirigentes de Comité. Firmes y violentos.

Díaz no se destacó mucho en la Comisión en que trabajó en el Ampliado Zonal, según fuimos informados en el "cajoneo". Pero en el terreno es valioso: en la mencionada Comisión habían muchas "madres" (Radrigán, Tovar, Acevedo, José D. Soto, H. Ravest, R. Pino) que hacen gorgoritos en las polémicas. En cambio Mena es mejor en la discusión, ya que desde la Casa de Máquinas se oían sus intervenciones en la Comisión que trabajó. Lo promovieron de inmediato a la Comisión Social, para que ayude a la Atención Médica Familiar que funciona de nuevo.

Es una lástima que yo esté punterón en el Patio, y entre guardia y guardia, que es el pan de los punteros, veo pelear a los chicos con ganas de ver qué pasa.

RRA (Colaborador)

### NUESTRA PORTADA:

*Las condiciones de trabajo del personal de Tracción, que empiezan en la falta de comodidades para la atención de la revisión y lubricación de las locomotoras a vapor, son uno de los factores que pesan en el requerimiento de un mejor tratamiento económico*



# Actual Organización Administrativa de la Empresa de los Ferrocarriles

Con el objeto de coordinar la labor de los diferentes Departamentos de la Empresa y agilizar los trámites internos, la Dirección General ha resuelto que los Departamentos que tienen funciones convergentes dependan de las Subdirecciones de: Operaciones, Comercial, Administrativa y de Organización y Modernización, conforme al siguiente detalle:

## **SUBDIRECCION DE OPERACIONES:**

Departamentos de: Transporte, Tracción y Maestranzas y Vía y Obras.

Debe resolver todas las materias que dicen relación con el Movimiento de Trenes y el Mantenimiento de las Instalaciones Fijas y Equipo Rodante y las Inversiones que no están incluidas específicamente en la nueva Enrieldadura, Señalización Santiago-Talca, CTC y Electrificación Santiago-Chillán.

## **SUBDIRECCION COMERCIAL**

Departamentos de: Materiales y Almacenes, Finanzas y Contabilidad y de Comercio.

Le corresponde dirigir todas las materias relacionadas con el Abastecimiento, Presupuesto, Tesorería, Créditos, Importaciones, Contabilidad Financiera y de Costos; Esta-

dística Central, Estudios Económicos, Tarifas, Turismo, Fomento del Tráfico de Carga, Coordinación de Transporte y Relaciones Generales con el Público.

## **SUBDIRECCION ADMINISTRATIVA**

Departamentos de: Personal y Bienestar, Jurídico y Servicio Sanitario.

Debe supervisar todas las materias relacionadas con tramitación y registro de situaciones del personal en servicio y jubilados, Administración Racional de Personal, Evaluación de Cargos, Capacitación, Protección Industrial, Bienestar Social, Relaciones Laborales, Problemas Jurídicos, Judiciales y Administrativos.

## **SUBDIRECCION DE ORGANIZACION Y MODERNIZACION**

Departamentos de: Electrificación, Señalización y Programación.

Le corresponde atender la Planificación y Organización de todos los servicios de la Empresa y la Racionalización e Implantación de nuevos sistemas de trabajo, además de la programación y control del desarrollo del plan de modernización (Nueva Enrieldadura Electrificación, Señalización y Programación).

SOBRE RIELES...



NEXO - 61468

# LA LINEA DE LA

Ruddoff Iquique Ruddoff Concepción RUDDOFF EN TODO CHILE!!!  
Ruddoff Coquimbo

## LO MAS IMPORTANTE de cuanto necesita un hogar, está en ESTABLECIMIENTOS RUDDOFF

Para el hombre, las impecables confecciones de sus trajes, sus camisas, su ropa interior, el calzado, corbatas, pañuelos, todo.

Para la mujer, desde el sencillo vestido "de casa" a los trajes de elegancia femenina diseñados por expertos; su ropa interior; sus productos de belleza; sus calzados para todos los gustos; todo cuanto necesita una mujer en cualquier época.

Para los hijos, trajes y vestiditos primorosos, uniformes escolares, calzados "aguantadores", juguetes, ropitas interiores, todo.  
RUDDOFF se renueva siempre y camina sobre rieles porque en ellos tiene a sus mejores amigos

CONFECCIONES

# Ruddoff

S.A.

BANDERA ESQUINA ROSAS

## NUEVO DIRECTOR DE LA REVISTA

# “Todos deben integrarse a la lucha sindical...”

Con profunda satisfacción me he hecho cargo del alto puesto, como es el de Director de la Revista Santiago Watt, reemplazando al compañero Anselmo Radrigán López, quien asumirá la Dirección de las páginas técnicas.

Difícil será para el nuevo Director alcanzar el alto grado de perfeccionamiento logrado por el compañero Radrigán, a través de su larga labor periodística al frente de la Revista, perfeccionamiento alcanzado por su inquebrantable espíritu de lucha y de servir al gremio en su más alta expresión.

Como decía anteriormente, la labor será difícil. Seguramente mis primeros pasos periodísticos no serán del todo satisfactorios, pero creo que la voluntad que he tenido siempre de servir al gremio, primeramente como dirigente de base y posteriormente como dirigente nacional, me allanarán el camino en la difícil misión encomendada.

Hago un llamado ferviente a los compañeros



*Eduardo Muñoz R., nuevo Director de la revista*

federados que forman nuestra Institución, sin distinciones ideológicas, para que unidos en comunidad de propósitos podamos todos desarrollar una labor de progreso en beneficio de nuestro esforzado gremio. De este modo, todas las páginas de la Revista estarán abiertas para recibir las informaciones, sugerencias y críticas bien fundadas que ustedes quieran hacer llegar, porque la lucha sindical no debe centralizarse solamente dentro de los Cuadros Directivos, sino que deben integrarse todos a ella y una de las formas es usando nuestra Revista como vehículo de expresión de nuestras inquietudes.

## TRAGICO ACCIDENTE

**Julio  
González  
A.**



Victima de un trágico y lamentable accidente falleció el compañero dirigente de la FIFCH Julio González Arriagada.

El compañero González fue un dirigente gremial cuya existencia entera dedicó a servir a sus compañeros de trabajo, siendo su único horizonte el de ver cada día más grande y fuerte nuestra organización. Entre los diferentes cargos que ocupó se destacan los siguientes:

- 1º. Delegado del taller al Consejo de la U. de O. de Concepción.
- 2º. Presidente del Consejo de la U. de O. de Concepción.
- 3º. Delegado al Congreso de U. de O. y FIFCH.
- 4º. Delegado al Tercer y Cuarto Congresos de la CUT.
- 5º. En el IX Congreso de la FIFCH fue elegido vicepresidente.
- 6º. Delegado permanente de la FIFCH en el Consejo de Federaciones de la CUT.
- 7º. Presidente de la Comisión Organizadora del Cuarto Congreso de la CUT.

Su abnegada y noble existencia y su inagotable acción demostradas en los múltiples cargos por él desempeñados, lo colocan como el más genuino representante de los trabajadores. Demostró insuperables condiciones de organizador, dejándonos, a quienes seguimos su huella, una rica y fecunda experiencia.

A través de las páginas de esta Revista, rendimos un postrer homenaje de reconocimiento a la labor de este gran dirigente.

# Informe de la Tesorería del Directorio General

En los sueldos correspondientes al mes de marzo, el Directorio General hizo efectivo un descuento del orden de los E<sup>o</sup> 2,95, por federado, cotización que corresponde al Primer Trimestre del presente año de la REVISTA "SANTIAGO WATT".

Al mismo tiempo se pone en conocimiento de los federados del país del acuerdo tomado por la UNANIMIDAD de los Delegados Directos en el Ampliado celebrado el 23, 24 y 25 de febrero,

en el sentido de abrir una "CUENTA ESPECIAL" para contabilizar los gastos que por concepto de Conferencias de Prensa, Radio, Inserciones Pagadas en la Prensa, Viáticos, etc., se originen en el transcurso del trámite Petición de Grados.

Estos gastos, previa revisión de los comprobantes respectivos, por la Comisión Revisora de Cuentas, serán prorrateados por todos los federados del país, una vez finiquitado el problema.

La Tesorería del Directorio General deja establecido que los nuevos valores de las cotizaciones, aprobadas en el Ampliado Nacional del 17 al 19 de enero pasado, y publicadas en el número 223—224 de la Revista "Santiago Watt", se harán efectivos una vez que los compañeros federados estén gozando de las nuevas rentas, cuyo proyecto aún no sale del H. Congreso Nacional.

SANTIAGO, 10 de marzo 1966

## NORMALIZACION DE PAGINAS TECNICAS

Informamos que el nuevo asesor técnico, compañero Anselmo Radrigán L., regularizará la publicación de las Páginas Técnicas, incluyendo en esta edición el resto del material pendiente de publicaciones que se habían hecho anteriormente, para no dejarlo trunco.

En la próxima, se incluirán todos los programas de estudio correspondiente a máquinas a vapor, Diesel eléctrica y frenos, de todas las categorías y para cada una de las zonas con distinto material de tracción, la iniciación de generalidades sobre Diesel, y una importante información internacional, técnica.

En abril, entrando en materia, se iniciarán las publicaciones de enseñanza en máquinas eléctricas, vapor y Diesel eléctrica, particularidades de la locomotora Alco y frenos. Durante todo el año, en dieciséis páginas mensuales, valioso aporte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, se desarrollarán estos temas hasta agotarlos, dando a conocer, antes de los exámenes, los cuestionarios

de preguntas, los que oficialmente ha preparado el Departamento de Tracción para que se sirvan de ellos los examinadores.

Se han tomado todas las medidas tendientes a evitar el atraso o falta de este material técnico en las publicaciones mensuales de nuestra revista.

## NOTICIAS

### *de Valdivia*

El Comité de Valdivia de la Federación Santiago Watt ha elegido su nueva directiva, la que guiará las actividades de este combativo órgano de base, por el periodo 1966.

En este periodo han sido reelegidos nuevamente antiguos dirigentes de gran combatividad gremial, como Milton Velásquez, distinguido alumno de la Escuela Sindical y Alejandro Yévenes, antiguo dirigente de base.

La mesa directiva quedó integrada de la siguiente manera:

Presidente: Rómulo Carrillo Q.  
Vicepresidente: Guillermo Cortez Q.  
Secretario: Milton Velásquez H.  
Prosecretario: Héctor Ballesteros S.  
Tesorero: Alejandro Yévenes G.  
Protesorero: Antonio Pérez M.

Directores:

Juan Cárdenas Q., Jorge Ponce S. y Esteban Véjar R.