

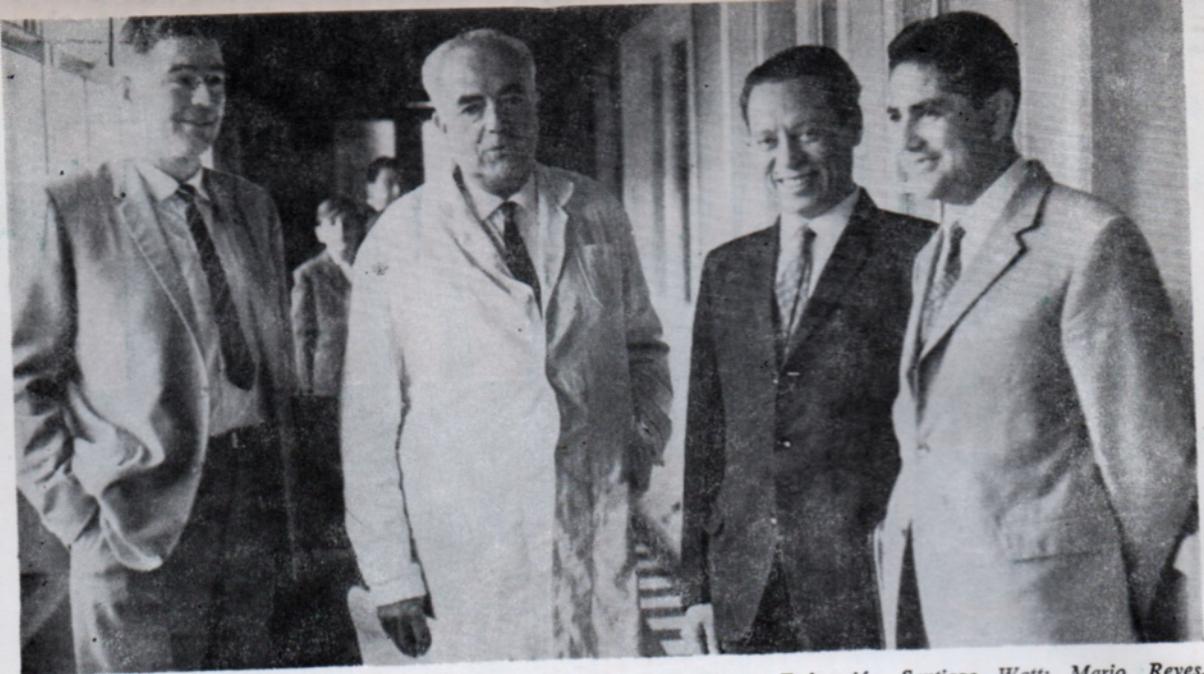
SANTIAGO WATT



N.º 226

AÑO XXI

1966



Dr. Hevia, jefe del Servicio Médico Alameda; Luis Maluenda, presidente Federación Santiago Watt; Mario Reyes, secretario Federación Santiago Watt; Eduardo Muñoz, director de la Revista Federación Santiago Watt

Directiva Nacional informa

Entrevista con el señor Médico-Jefe del Servicio Sanitario "ALAMEDA"

Con el fin de discutir puntos importantísimos de un memorándum previamente presentado, concurrimos el martes 29 de marzo a una entrevista concedida gentilmente por el médico jefe del Servicio Sanitario Alameda, doctor Rafael Hevia Acuña.

En una conversación amable y constructiva, cambiamos impresiones acerca de la necesidad indiscutible de aplicar el Examen Psicotécnico al ciento por ciento al personal que recién ingresa en la carrera y en la consecuencia de hacer algunas consideraciones con respecto a aquel personal que concurre al Examen Psicotécnico después de haber servido toda clase de trenes y sólo en cumplimiento de un requisito, que hace peligrar su carrera justamente cuando postula al puesto de Inspector.

Fijamos allí la posición de la organización, en donde sólo debe ser retirado del tráfico aquel personal que al examinarse resulte daltónico o con deficiencias nerviosas tan graves que su continuidad en estas labores resulte peligrosa para la seguridad del público que conlleva, o de su vida misma, y que en ningún caso debe alejarse de la Empresa; sino que debe ser aprovechado, ocupando otros cargos, como Ayudantes de Jefes de Máquinas, etc., criterio que comparte el doctor Hevia, quien tiene una clara consideración de la necesidad de aprovechar al máximo un personal, que, como el de tracción, exige a la Empresa subidos gastos en su formación y adiestramiento.

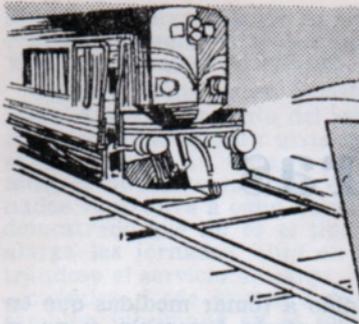
Manifestó este Jefe de Servicio, que aún ana-

lizando las garantías que pueden entregar los exámenes psicotécnicos realizados por las universidades, es de suma importancia que los médicos encargados de realizarlos conozcan íntimamente el servicio que presta el personal y las diferentes características del tráfico, por ello recomienda la adquisición de los elementos correspondientes, para que la totalidad de estos exámenes puedan ser realizados por el Servicio Médico de la Empresa.

MODIFICACIONES AL PSICOTECNICO.— Nos comunicó el nombramiento de una Comisión con el objeto de considerar sus modificaciones, comisión compuesta por el señor Aníbal González y el doctor Sr. Parker, que iniciarán sus actividades en la segunda decena de abril.

FALTA DE MEDICOS.— Al exponérsele la aguda falta de médicos, apreciable en toda la red, y que constituye un crítico problema en el Depósito de San Rosendo, núcleo ferroviario con aproximadamente 300 hombres, entre obreros y empleados, y que en la actualidad tienen dos horas de atención, los días martes y jueves, con toda la gama de inconvenientes que es dable imaginar, nos hizo presente que al llamar a concurso para estos cargos no se habían presentado interesados; quedando acéfalos, entre otros, San Rosendo, autorizando como organización se agoten los medios para interesar a algún facultativo de la especialidad, internista o cirujano.

Esta Directiva se complace en reconocer el alto interés manifestado por el Doctor Hevia frente a los problemas que le fueron expuestos y nuestros agradecimientos, al comprobar que la designación de un médico cardiólogo en el Servicio Sanitario de Temuco, quedando sujeto a estudio la contratación de los servicios de un oftalmólogo. Este mismo servicio y considerando la densidad de su personal (más de cuatrocientos) fue favorecido con la contratación de los servicios de un tocólogo para la atención de la "Madre y Niño".



EDITORIAL

Revista Santiago Watt

Año XXI - Marzo - Nº 226

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: Edo. MUÑOZ R.

Asesores: Benito Bahamondes A.,

José Domingo Prado, Luis

Unzueta S.

(Corresponsales en toda la Red)

Asesor técnico: Anselmo Radrigán L.

Reviste gran importancia para el gremio ferroviario el Congreso de la FIFCH, a efectuarse los días 26, 27, 28, 29 y 30 de abril del presente año.

En este Congreso conoceremos el informe del presidente de la FIFCH, quien en un macizo documento dará a conocer el trabajo desarrollado por el Secretariado de la FIFCH, y además lo que queda por realizarse en el futuro.

Este Congreso Nacional tendrá la responsabilidad de revisar en todas sus formas la estructura de la organización, tratando de afianzar la unidad de todos los ferroviarios, que a juicio nuestro, es vital en los momentos actuales por que atraviesan todas las organizaciones fuertes de nuestro país, que han tenido duros enfrentamientos, tanto con las empresas como con el Gobierno, al exigir mayores remuneraciones que estén más de acuerdo al alza experimentada por el costo de la vida.

Creemos que ha llegado el momento de encarar valientemente este problema, en todos sus detalles, de modo que el Congreso resuelva en definitiva una línea clara de orientación que permita abrir el cauce para una organización más amplia, fuerte y democrática.

Una vez alcanzada esta meta, los ferroviarios presentaremos un frente único de lucha, dispuestos a defender los derechos conquistados, y combatiremos cualquier tentativa destinada a rebajar nuestro nivel de vida.

Creemos que las resoluciones que emanen de este Décimo Congreso Nacional, serán claras y precisas, por cuanto se aunarán todas las voluntades y criterios de los ferroviarios del país, fortaleciendo el movimiento sindical y poder convertir así al gremio en la palanca real de los cambios que todos los trabajadores esperan.

Gran importancia se le dará a temas relacionados con la previsión, debido más que nada a la incógnita que existe dentro del gremio por la política que sobre esta materia aplicará el Supremo Gobierno.

Este importante torneo se verá realizado con la presencia de delegados venidos de distintos puntos del hemisferio, pertenecientes a las organizaciones mundiales como son la FSM., el CIOSL., y el CLASC, además la participación de los delegados de los países limítrofes, como Argentina, Perú, y Bolivia, que por primera vez participan en un torneo de esta naturaleza, quienes en el plano internacional estrecharán aún más los lazos de confraternidad que deben existir entre los ferroviarios de Latinoamérica.

Nuestro aporte a la jornada de ocho horas

Ya hemos indicado en muchas oportunidades nuestros basamentos legales, los humanos y los técnicos para que se trate al personal de máquinas de acuerdo al siglo en que vivimos, y se le adecúen jornadas de ocho horas, o ciclos de 48 horas semanales, lo que si bien es cierto es incontrarrestable en su argumentación para la Empresa, a quien conviene nuestro trabajo a destajo sin mayor pago, no se ha tomado una determinación que varíe las actuales circunstancias.

Hay dos ponencias bastante marcadas en nuestro gremio, y las dos varían lo que actualmente se hace. Una, que se pague el exceso de jornada por medio de un kilometraje hora, lo que haría compensar toda espera o maniobra actualmente sin incentivo, y que se calcularía tomando en cuenta el itinerario del tren en un viaje normal. Del total actual de kilometraje se dividiría por las horas normales de viaje, y el resultado sería el valor del kilometraje hora. Ejemplo: en un recorrido de 100 kilómetros por un tren de carga, se pagan E^o 10.— de kilometraje. Por itinerario, el viaje debe ser de cinco horas. Dividimos los E^o 10.— por las cinco horas, y nos da E^o 2.— la hora kilómetro. Si por razones de mala movilización, exceso de servicio, u otros inconvenientes, la jornada se eleva, el pago también se eleva en la misma proporción. Habría que poner un tope de horas, que nunca sería superior a doce, para evitar la 'echada para atrás', y seguir agravando el problema de falta de locomotoras, carros y coches.

La otra ponencia es la de hacer solamente las ocho horas, igual que los ferrocarriles argentinos, y no seguir un metro más allá que donde se alcance la jornada.

La actual situación es alarmante, especialmente en la zona sur, donde a pesar de los acuerdos logrados con la Dirección General, se hacen jornadas de 20 y 24 horas, con locomotoras a vapor. En el norte también hay jornadas excesivas. Donde la Federación Santiago Watt Seccional puso tope a la jornada de carga, fue en Barón. Ningún maquinista debe seguir con su tren sobre las doce horas, y decenas de compañeros han cumplido en cada oportunidad el acuerdo, con lo que se ha motivado vivamente a la Dirección General para tomar medidas drásticas que aceleren la marcha de estos trenes. Visitas del Sr. Falcone a los ramos de Barón, Calera y Alameda le han dado una visión del problema en el mismo terreno, y múltiples conversaciones con funcionarios de todos los niveles, incluyendo maqui-

nistas, lo han decidido a tomar medidas que en realidad han surtido efecto favorable, y no se han repetido jornadas superiores a las de doce horas, y por ende, abandono de trenes en la línea.

Los planteamientos de administración propuestos por la Federación Santiago Watt primera, destinados a eliminar definitivamente las jornadas largas (increíbles en 186 kilómetros), y apartes de las aspiraciones económicas del personal, que las mantiene (son autores de la iniciativa del kilometraje-hora que aludimos poco antes), son las siguientes:

1.—Salida de los trenes a su hora itinerario.

- a) Locomotoras para todos los trenes en forma oportuna.
- b) Armado de trenes a una hora antes de su salida para la correspondiente revisión mecánica y frenos.
- c) Cumplimiento de las mismas exigencias en horas de presentación de maquinistas y conductores, sin excluir al personal de los trenes 205-206. Guardias de conductores en caso de inasistencias o atrasos para el reemplazo.

2.—Dirección de marcha de trenes por parte del Inspector de Turno, sin abandonarlos a su suerte en el viaje. Nombramiento de un Inspector de Tracción en el Selector, para ayudar en estas tareas.

3.—Término de viaje en Yungay, con arrastre por remolcadoras a Alameda en caso de no haber línea para recepción en esta última.

4.—Revisión técnica, por intermedio de Inspectores de Vías, Tracción y Transportes, en la marcha real posible y sin peligros, para los trenes de carga y pasajeros, con autoridad para modificar de acuerdo a ese informe los actuales tiempos exigidos, ya que hay unos muy largos y otros demasiado cortos, por haberse determinado fuera del terreno. Consideración a velocidades con trenes completos y de diferentes tonelajes, diferentes tipos de locomotoras, y tipos de servicio. (Si van o no carros con madera, carros altos, maquinaria sobre carros planos, equipos malos, etcétera). y

5.—Revisión del sistema de canje de carga en La Calera y Montenegro, dada la secuencia de trenes de carga, y las combinaciones de los servicios intermedios y de términos de Llay Llay y Yungay, que pueden trasladar la carga entre La Calera y Montenegro, y de Montenegro a Alameda, dejando los trenes de Barón con carga directa Barón-Yungay-Alameda, además de los

Nuestro aporte a la jornada de ocho horas

Ya hemos indicado en muchas oportunidades nuestros basamentos legales, los humanos y los técnicos para que se trate al personal de máquinas de acuerdo al siglo en que vivimos, y se le adecúen jornadas de ocho horas, o ciclos de 48 horas semanales, lo que si bien es cierto es incontrarrestable en su argumentación para la Empresa, a quien conviene nuestro trabajo a destajo sin mayor pago, no se ha tomado una determinación que varíe las actuales circunstancias.

Hay dos ponencias bastante marcadas en nuestro gremio, y las dos varían lo que actualmente se hace. Una, que se pague el exceso de jornada por medio de un kilometraje hora, lo que haría compensar toda espera o maniobra actualmente sin incentivo, y que se calcularía tomando en cuenta el itinerario del tren en un viaje normal. Del total actual de kilometraje se dividiría por las horas normales de viaje, y el resultado sería el valor del kilometraje hora. Ejemplo: en un recorrido de 100 kilómetros para un tren de carga, se pagan E^o 10.— de kilometraje. Por itinerario, el viaje debe ser de cinco horas. Dividimos los E^o 10.— por las cinco horas, y nos da E^o 2.— la hora kilómetro. Si por razones de mala movilización, exceso de servicio, u otros inconvenientes, la jornada se eleva, el pago también se eleva en la misma proporción. Habría que poner un tope de horas, que nunca sería superior a doce, para evitar la 'echada para atrás', y seguir agravando el problema de falta de locomotoras, carros y coches.

La otra ponencia es la de hacer solamente las ocho horas, igual que los ferrocarriles argentinos, y no seguir un metro más allá que donde se alcance la jornada.

La actual situación es alarmante, especialmente en la zona sur, donde a pesar de los acuerdos logrados con la Dirección General, se hacen jornadas de 20 y 24 horas, con locomotoras a vapor. En el norte también hay jornadas excesivas. Donde la Federación Santiago Watt Seccional puso tope a la jornada de carga, fue en Barón. Ningún maquinista debe seguir con su tren sobre las doce horas, y decenas de compañeros han cumplido en cada oportunidad el acuerdo, con lo que se ha motivado vivamente a la Dirección General para tomar medidas drásticas que aceleren la marcha de estos trenes. Visitas del Sr. Falcone a los patios de Barón, Calera y Alameda le han dado una visión del problema en el mismo terreno, y múltiples conversaciones con funcionarios de todos los niveles, incluyendo maqui-

nistas, lo han decidido a tomar medidas que en realidad han surtido efecto favorable, y no se han repetido jornadas superiores a las de doce horas, y por ende, abandono de trenes en la línea.

Los planteamientos de administración propuestos por la Federación Santiago Watt primera, destinados a eliminar definitivamente las jornadas largas (increíbles en 186 kilómetros), y apartes de las aspiraciones económicas del personal, que las mantiene (son autores de la iniciativa del kilometraje-hora que aludimos poco antes), son las siguientes:

- 1.—Salida de los trenes a su hora itinerario.
 - a) Locomotoras para todos los trenes en forma oportuna.
 - b) Armado de trenes a una hora antes de su salida para la correspondiente revisión mecánica y frenos.
 - c) Cumplimiento de las mismas exigencias en horas de presentación de maquinistas y conductores, sin excluir al personal de los trenes 205-206. Guardias de conductores en caso de inasistencias o atrasos para el reemplazo.
- 2.—Dirección de marcha de trenes por parte del Inspector de Turno, sin abandonarlos a su suerte en el viaje. Nombramiento de un Inspector de Tracción en el Selector, para ayudar en estas tareas.
- 3.—Término de viaje en Yungay, con arrastre por remolcadoras a Alameda en caso de no haber línea para recepción en esta última.
- 4.—Revisión técnica, por intermedio de Inspectores de Vías, Tracción y Transportes, en la marcha real posible y sin peligros, para los trenes de carga y pasajeros, con autoridad para modificar de acuerdo a ese informe los actuales tiempos exigidos, ya que hay unos muy largos y otros demasiado cortos, por haberse determinado fuera del terreno. Consideración a velocidades con trenes completos y de diferentes tonelajes, diferentes tipos de locomotoras, y tipos de servicio. (Si van o no carros con madera, carros altos, maquinaria sobre carros planos, equipos malos, etcétera). y
- 5.—Revisión del sistema de canje de carga en La Calera y Montenegro, dada la secuencia de trenes de carga, y las combinaciones de los servicios intermedios y de términos de Llay Llay y Yungay, que pueden trasladar la carga entre La Calera y Montenegro, y de Montenegro a Alameda, dejando los trenes de Barón con carga directa Barón-Yungay-Alameda, además de los

servicios intermedios de La Cruz a Barón, ida y regreso. Sistema de trenes sobornaleros que alivian las jornadas de 301-302.

Como puede verse, nuestra Federación entrega con conocimiento del servicio, una serie de medidas consecuentes unas con las otras, y necesarias como un todo, y se compromete a demostrar que si se cumplen éstas, no habrán jornadas superiores a ocho horas de viaje. Quedaría demostrado que no es el tipo de servicio el que alarga las jornadas, sino en que está administrándose el servicio de carga, lo que lo hace anti-económico desde el punto de vista comercial, y también inhumano, en el social. Ya demostraron los ferrocarriles franceses que la carga debe moverse a 48 kilómetros por hora para que sea comercial, conveniente, a la inversión del transporte ferroviario. En lo que respecta a nosotros, tenemos carga que se mueve, por distintas razones, a menos de un kilómetro por hora, desde que se carga el carro y llega a destino. En la 1ª Zona, con trocha ancha, electrificada hace más de cuarenta años, con un mínimo de antecedentes en accidentes de diferentes tipos, con el tren ya armado, sin considerar el tiempo de carga de los carros, la velocidad, impuesta por el sistema de abandono del tren al no agilizarse la marcha, y superar las doce horas, llega en el mejor de los casos a 15 kilómetros

por hora. La diferencia a la velocidad comercial es tan grande (menos de la tercera parte) que se hace necesario tomar las medidas que se proponen más arriba, a objeto de que este aporte del personal a la jornada, traiga para la Empresa un mejoramiento en su comercialización.

La Seccional Barón, asesorada por la Direccional Nacional, está dispuesta a probar ante quien corresponda que son los factores enumerados anteriormente los que han hecho insufribles las jornadas de carga en la 1ª Zona, y que la aplicación de las medidas reducirá a éstas a las ocho horas que buscamos hace cuarenta años.

Como el gremio ha dicho su palabra, esperamos la respuesta de las autoridades de la Empresa que modifiquen el actual estado de cosas, y en vez de amenazar con sumarios y castigos a los que luchan por la humanización de las jornadas, gasten esfuerzos en la aplicación de las medidas pertinentes, que coloquen al personal que presta servicios en el tráfico, dentro de las normas jurídicas que imponen las ocho horas como máximo exigible a un trabajador del siglo XX.

A. Radrigán L.
C. Técnica

Unidad Wattina

Nuestra organización, la aguerida y noble Federación Santiago Watt, de nuevo ha demostrado ante la opinión pública de la formación estructural de que ha sido hecha; sus bases están formadas por hombres de espíritu combativos de solidez granítica.

Hoy como ayer, demostramos lo que siempre hemos sido: una masa compacta de trabajadores, que siempre sabemos estar junto a nuestros dirigentes, respaldándoles en nuestras luchas gremiales.

Orgullosos nos sentimos de ser wattinos, ya que en esta oportunidad, cuando efectuamos ese paro, en señal de protesta por sentir postergadas nuestras aspiraciones económicas, pudimos ver como ese grupo de hombres selectos que formamos en las fi-

las de nuestra sección Tracción, y que a través de toda la Red, supieron estar haciendo causa común con sus hermanos de lucha.

Creo que es la oportunidad de dejar bien en claro la cooperación que le cupo al grupo de Inspectores de Tracción, en que ellos con su hombría, a su vez con la responsabilidad que les correspondía en estos casos, tuvieron la valentía suficiente para estar junto a sus compañeros de bases, desde las cuales ellos tuvieron el privilegio de haber salido a ocupar puestos de mayor responsabilidad.

Al mismo tiempo desearía dejar muy en alto la actitud de algunos de nuestros compañeros de Tracción, que por razones muy personales, en una oportunidad se alejaron del se-

no de nuestra organización, pero que hoy tuvimos la suerte de verlos nuevamente junto a nosotros, en esa pelea franca y democrática, como son las que sabe dar nuestra Organización, al margen de toda pasión política o religiosa.

Es por estas razones, que deseamos más que nunca que vuelvan a ser miembros activos de la grandiosa Watt. Los recibiremos gustosos hermanos wattinos. Todo será para hacer grande y más sólida nuestra organización.

¡Viva la Federación Santiago Watt!

¡Viva la Unidad del Gremio de Tracción!

LUIS BERRIOS L.
Comité de Curicó

servicios intermedios de La Cruz a Barón, ida y regreso. Sistema de trenes sobornaleros que alivian las jornadas de 301-302.

Como puede verse, nuestra Federación entrega con conocimiento del servicio, una serie de medidas consecuentes unas con las otras, y necesarias como un todo, y se compromete a demostrar que si se cumplen éstas, no habrán jornadas superiores a ocho horas de viaje. Quedaría demostrado que no es el tipo de servicio el que alarga las jornadas, sino en que está administrándose el servicio de carga, lo que lo hace anti-económico desde el punto de vista comercial, y también inhumano, en el social. Ya demostraron los ferrocarriles franceses que la carga debe moverse a 48 kilómetros por hora para que sea comercial, conveniente, a la inversión del transporte ferroviario. En lo que respecta a nosotros, tenemos carga que se mueve, por distintas razones, a menos de un kilómetro por hora, desde que se carga el carro y llega a destino. En la 1ª Zona, con trocha ancha, electrificada hace más de cuarenta años, con un mínimo de antecedentes en accidentes de diferentes tipos, con el tren ya armado, sin considerar el tiempo de carga de los carros, la velocidad, impuesta por el sistema de abandono del tren al no agilizarse la marcha, y superar las doce horas, llega en el mejor de los casos a 15 kilómetros

por hora. La diferencia a la velocidad comercial es tan grande (menos de la tercera parte) que se hace necesario tomar las medidas que se proponen más arriba, a objeto de que este aporte del personal a la jornada, traiga para la Empresa un mejoramiento en su comercialización.

La Seccional Barón, asesorada por la Direccional Nacional, está dispuesta a probar ante quien corresponda que son los factores enumerados anteriormente los que han hecho insufribles las jornadas de carga en la 1ª Zona, y que la aplicación de las medidas reducirá a éstas a las ocho horas que buscamos hace cuarenta años.

Como el gremio ha dicho su palabra, esperamos la respuesta de las autoridades de la Empresa que modifiquen el actual estado de cosas, y en vez de amenazar con sumarios y castigos a los que luchan por la humanización de las jornadas, gasten esfuerzos en la aplicación de las medidas pertinentes, que coloquen al personal que presta servicios en el tráfico, dentro de las normas jurídicas que imponen las ocho horas como máximo exigible a un trabajador del siglo XX.

A. Radrigán L.
C. Técnica

Unidad Wattina

Nuestra organización, la aguerida y noble Federación Santiago Watt, de nuevo ha demostrado ante la opinión pública de la formación estructural de que ha sido hecha; sus bases están formadas por hombres de espíritu combativos de solidez granítica.

Hoy como ayer, demostramos lo que siempre hemos sido: una masa compacta de trabajadores, que siempre sabemos estar junto a nuestros dirigentes, respaldándoles en nuestras luchas gremiales.

Orgullosos nos sentimos de ser wattinos, ya que en esta oportunidad, cuando efectuamos ese paro, en señal de protesta por sentir postergadas nuestras aspiraciones económicas, pudimos ver como ese grupo de hombres selectos que formamos en las fi-

las de nuestra sección Tracción, y que a través de toda la Red, supieron estar haciendo causa común con sus hermanos de lucha.

Creo que es la oportunidad de dejar bien en claro la cooperación que le cupo al grupo de Inspectores de Tracción, en que ellos con su hombría, a su vez con la responsabilidad que les correspondía en estos casos, tuvieron la valentía suficiente para estar junto a sus compañeros de bases, desde las cuales ellos tuvieron el privilegio de haber salido a ocupar puestos de mayor responsabilidad.

Al mismo tiempo desearía dejar muy en alto la actitud de algunos de nuestros compañeros de Tracción, que por razones muy personales, en una oportunidad se alejaron del se-

no de nuestra organización, pero que hoy tuvimos la suerte de verlos nuevamente junto a nosotros, en esa pelea franca y democrática, como son las que sabe dar nuestra Organización, al margen de toda pasión política o religiosa.

Es por estas razones, que deseamos más que nunca que vuelvan a ser miembros activos de la grandiosa Watt. Los recibiremos gustosos hermanos wattinos. Todo será para hacer grande y más sólida nuestra organización.

¡Viva la Federación Santiago Watt!

¡Viva la Unidad del Gremio de Tracción!

LUIS BERRIOS L.
Comité de Curicó

Masacre obrera en El Salvador

Nuevamente, las cálidas pampas del norte se tiñen de rojo.

No bastaba el sudor de esos esforzados obreros del cobre, sino que debían dar también su sangre.

No habían transcurrido 24 horas que el Ministro del Interior nos había notificado de severas medidas para sofocar cualquier actitud que asumieran las organizaciones sindicales, cuando conocemos los luctuosos sucesos de El Salvador. Nunca imaginamos que la dureza de su mano iba a llegar a los extremos ni tampoco podíamos imaginar que la prepotencia del poder fuera a cobrar tan preciosas vidas. No son aquellos los que arrodillados repiten: "Amaos los unos a los otros"; no son aquellos mismos los que ofrecían libertad de expresión, dignificación obrera, derechos sindicales y respeto a las organizaciones.

¿Había necesidad de provocar un enfrentamiento de las Fuerzas Armadas y el pueblo, enlodando su limpia trayectoria...?

La protesta fue tremenda, silenciosa y resignada, como lo es tremenda silenciosa y resignada la actitud del ciudadano chileno. Apretó sus puños, mordió sus labios hasta verter sangre en un gesto de impotencia ante el ultraje inferido. ¿Bastaba la protesta rotunda rubricada con sangre de esos dos vientres desgarrados por las balas de un ejército glorioso, que negaron su tibia y su pudor...?

Hoy el cobre es más rojo, y en "El Salvador" habrá ocho hitos que señalarán la ruta a los trabajadores.

Estamos viviendo un clima de incertidumbre; de falacia, terquedad y frustración ante dos fuerzas opositoras que se disputan el poder político. Los gremios debemos analizar este estado de cosas, para reubicar nuestra posición y terminar con esta confabulación, evitando ser arrastrados por la vorágine, que empujados por los acontecimientos se verán enfrentados a un choque frontal.

La carrera incontenible de alzas sólo nos hace pensar en el continuismo de la

política empresarial y monopolista; sus medidas arbitrarias en el proyecto económico, de quitar el primer mes. Su constante intento de provocar un enfrentamiento del pueblo, como lo manifestó por el Subsecretario del Interior: que los campesinos del sur estarían dispuestos a movilizarse sobre el norte para poner en marcha los minerales, esto sí que es grave y de flagrante agitación; sin embargo, todavía no han sido capaces de mover la Reforma Agraria. La negociación del cobre vendido a menor precio, con la consabida justificación que ésto no significa pérdida, pero sí, lo significa el aguantar tercamente la solución de su conflicto. Sobre esto tenemos los nuevos impuestos que ya han subido sus tasas sobre el 75%, cosa que gravita sobre la gran masa de la población; la intención manifiesta de liquidar, el derecho a petición, negociación y huelga; el flagrante atentado contra la inamovilidad funcionaria, y los efectos que ya se dejan sentir de una política económica muy especial que está aplicando el Gobierno; el control de la vida privada, todo esto rubricado por una "MANO DURA" nos hace pensar en dos cosas: INQUISICION Y DICTADURA. . .

Todo ha desembocado en una tragedia. La veíamos venir, pero debía de tocarle al pueblo nuevamente. Era necesario demostrar "La dureza de su mano" para someter y ofrecer en holocausto al IMPERIALISMO.

¡Ahí quedarán... tendidos en el desierto, en tumbas de arena, sin guirnaldas de pálidas corolas, bajo las oleadas de viento y chusca que susurran eternamente su misterio... .

Mientras unos buscan justicia para los caídos, otros ofrecen ascensos al héroe de esta jornada sangrienta, convertida en dos mujeres y seis mineros muertos a mansalva. Sin embargo al héroe de las jornadas de Palena se le dió el pago de Chile.

Ofrezcamos compañeros, en esta oportunidad, nuestras banderas por la sublimación de los caídos en defensa de sus legítimos derechos y que sepan las mujeres del mundo que nuestras mujeres, las mujeres de Chile, están en la vanguardia de la lucha obrera, en defensa del pan de sus hogares.

J. Araya S.



Don Juan A. Retamal Espinoza, jefe del Departamento Tracción y Maestranzas

Nuevo jefe del Departamento de Tracción y Maestranzas

Don Juan Retamal Espinoza, jefe del Departamento de Materiales y Almacenes, ha dejado su cargo para asumir la jefatura del Departamento de Tracción y Maestranzas, en reemplazo de don Atilio Bavestrello.

El día 6 de abril, nuestra Directiva Nacional se entrevistó con el señor Retamal, para someter a su consideración un memorándum en que se condensan algunos puntos que, a juicio nuestro, merecen una rápida solución y que atañen a este departamento.

El señor Retamal manifestó a nuestra Directiva Nacional que el departamento a

su cargo tiene el firme propósito de no archivar los problemas del gremio y cualquier determinación tomada, ya sea ésta positiva o negativa, sería dada a conocer dentro de un plazo de 10 días. En el caso de no tener un pronunciamiento en este lapso, el gremio se consideraría con derecho a exigir una respuesta.

Indudablemente esta política emanada del Departamento de Tracción, agilizará la solución de los múltiples problemas que aquejan al gremio y que vienen arrastrándose por mucho tiempo. El gremio ve con optimismo esta determinación y celebra las medidas a adoptarse.

Trabajos desarrollados después del paro

ENTREVISTA CON EL DIRECTOR, EFECTUADA EL 23 DE FEBRERO

En esta oportunidad se llamó al cuerpo de Delegados Directos para que participara en la entrevista, el objeto de ello fue que los mismos delegados, de las diferentes zonas, pudieran conocer a través del Director las posibles soluciones, tanto de índole económica como social, ya que la Dirección había dado a conocer por intermedio de la prensa y por telegramas que circularon a través de la red, que había estudios concretos de nuestras peticiones.

En la entrevista, quedó en evidencia ante los Delegados Directos que no existía estudio alguno, sino que se dieron a conocer cifras globales del costo de nuestra petición.

El señor Director manifestó que un mejoramiento económico como el que solicita el gremio de Tracción, necesitaría de un mayor aporte fiscal, pues la Empresa no dispone de los recursos para la solución del problema.

Otro aspecto de la entrevista, fue la información dada por el Director, en el sentido de que las modificaciones de planta no están afectas al artículo 6º de la Ley de Reajuste del presente año.

REUNION DE DELEGADOS DIRECTOS EFECTUADA EL 24 DE FEBRERO

En esta reunión se analizó el paro en las diversas zonas y las razones que determinaron esta resolución del Directorio Nacional.

Todo el cuerpo de Delegados Directos solidarizó con el Directorio Nacional, en primer lugar, porque no se dio una respuesta oportuna de parte de la Dirección, con respecto a las peticiones formuladas por el gremio.

También el cuerpo de Delegados encontró que el día elegido para hacer efectivo el paro fue el más indicado, ya que la opinión pública,

interesada en conocer la razón de tan inesperado movimiento, pudo constatar que para este gremio no existen los días festivos, como en el resto de los trabajadores y, por lo tanto, necesita una remuneración que esté más de acuerdo a este mayor esfuerzo.

Quedó en claro que esta actitud viril del gremio creó las condiciones para establecer contactos a nivel Empresa-Gobierno y plantear en estas esferas nuestras justas aspiraciones, que si bien es cierto no han fructificado en la forma que nosotros esperábamos por lo menos, crea en el gremio un ambiente de serena espera.

En esta reunión se nombró la Comisión de Procedimiento; su objeto fue asesorar al Directorio Nacional y fijar la línea de acción que deberá cumplirse en este proceso de lucha.

A esta reunión asistieron Inspectores de la 2ª Zona, quienes expusieron sus puntos de vista frente a los acontecimientos actuales.

Los problemas de los Inspectores, operan a nivel nacional dada sus condiciones especiales. Hay conversaciones en la Dirección en el sentido de darle a los Inspectores la condición de técnicos.

ENTREVISTA CON EL SR. MINISTRO DEL INTERIOR, DIA 4 DE MARZO

Esta entrevista muy amplia y cordial. El Ministro escuchó con interés la exposición hecha por nuestro Presidente Nacional, compañero Maluenda, quien enfocó el problema nuestro, ciñéndose estrictamente a la realidad porque atraviesa el gremio. El Sr. Ministro demostró estar bien informado del problema ferroviario, y a la vez accedió a interceder ante el Presidente de la República para que se nos concediese una entrevista con él.

A continuar se le planteó nuestro malestar por la actitud asumida por el diario oficialista

"La Nación", al no acceder a la publicación de una inserción pagada, en la cual se daba a conocer a la opinión pública las causas que motivaron el paro, el Ministro respondió que en todas partes había funcionarios que creyendo prestigiar al Gobierno, no hacían más que desprestigiario.

A continuación dio a conocer la firme determinación del Gobierno de no permitir ningún movimiento huelguístico que entorpezca la marcha normal del país, y que estos movimientos no quedarían impunes.

ENTREVISTA CON EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y DIRECTOR DE FERROCARRILES. DIA 16 DE MARZO

Nuestro Presidente Nacional, compañero Maluenda, planteó al Presidente de la República la máxima aspiración del gremio de ser ubicado en la Planta Especialista, y que ello signifique una corrida de tres grados para el personal de Tracción, argumentando para ello las condiciones especiales en que se desarrolla nuestra carrera, la cual está sujeta a una serie de sacrificios como jornadas excesivas, un estudio permanente de los diferentes equipos en servicio y los exámenes reglamentarios para cada categoría, sin los cuales es muy difícil hacer carrera. Además nuestro Presidente Nacional dejó de manifiesto que el aporte nuestro al desenvolvimiento de la Empresa es vital para su desarrollo.

El Presidente de la República estuvo completamente de acuerdo con los planteamientos dados a conocer por el compañero Maluenda, y agradeció esta valiosa contribución del gremio a la economía del país.

El Jefe del Estado antes de responder a nuestra petición, hizo una exposición clara de la Hacienda Pública, dando a conocer en cifras la desastrosa situación económica del país, dejando de manifiesto que era imposible que el Gobierno diera curso a una petición económica de esta envergadura. El Sr. Frei dejó bien en claro que cualquier arreglo económico de los ferroviarios debía ser financiado con recursos propios de la Empresa, y fue así como propuso que se formara una Comisión integrada por personeros de la Empresa, del Gobierno y del Gremio, para estudiar la forma cómo obtener los recursos para mejorar la situación económica de los ferroviarios.

En esta entrevista el compañero Maluenda

le manifestó al Presidente la inquietud del gremio por el hecho de que las primas de kilometraje serían incluidas en el monto global del sueldo, según la nueva Ley de Reajuste. Su Excelencia acogió favorablemente esta petición, manifestando que una vez llegado el Proyecto de Reajuste, vetaría el artículo que nos perjudica.

ENTREVISTA CON EL SR. DIRECTOR, DIA 18 DE MARZO

En la entrevista sostenida con el Presidente de la República, se dejó entrever un posible arreglo de las Plantas, lo que vendría a solucionar el problema de las largas jornadas. Junto a ello se vislumbró también UNA POSIBLE solución al problema económico, siendo ello el motivo de una segunda entrevista con el señor Director.

El compañero Maluenda, junto con reconocer la importancia de la Comisión Tripartita, la cual por primera vez daría acceso al gremio a participar en la política de la Empresa. También manifestó nuestro agrado por las promesas hechas por el Presidente, en el sentido de adquirir material ferroviario de acuerdo a los préstamos obtenidos en el exterior.

Junto a estas observaciones, el compañero Maluenda planteó las posibilidades de que la Dirección hiciera algún ofrecimiento de acuerdo a lo que se dejó entrever en la entrevista sostenida con el Presidente de la República. Por que si bien es cierto estos puntos son de gran interés para el gremio, la organización vibra en torno al problema específico, como es la Planta Especialista con su correspondiente bonificación del 10% y el arreglo de las primas de kilometraje, que es lo que vendría a solucionar parcialmente nuestro problema, ya que el estudio de la Comisión Tripartita requiere un tiempo relativamente largo para buscar los recursos que vendrían a dar solución al problema general de los ferroviarios.

El Director manifestó que el Presidente había sido muy claro en su exposición y que la autorización que a él le daba, era única y exclusivamente para ampliar las plantas del personal y en ningún caso para arreglar el problema económico, pues para ello se propuso una Comisión Tripartita, que sería la encargada de hacer los estudios correspondientes, pero veía con simpatía darle la condición de Especialista al Personal de Máquinas, como también el arreglo de algunas primas de kilometraje, que

dando de estudiar estos puntos y darle un pronunciamiento en una próxima entrevista.

ENTREVISTA CON EL SR. DIRECTOR, DIA 14 DE ABRIL

En esta oportunidad la Directiva Nacional dio a conocer nuevamente al Sr. Director los argumentos ya conocidos por el gremio.

El Director analizó el memorándum presentado, en que figuran los puntos de más urgente solución, como pago de Festivo Dobles a todo el personal, Bonificación de Ayudantes de Jefe de Máquinas, Grados Flotantes, igual que al personal de transporte, Rebaja de las Horas Nocturnas para jubilar y el problema de fondo como es la Planta Especialista. Sobre este problema, que es el más importante, el Director manifestó de que sólo podría ser tratado dentro de la Comisión Tripartita, pues al darle al personal de Máquinas la Especialidad, traería como consecuencia de que las demás organizaciones también solicitarían este mismo beneficio. Los demás puntos incluidos en el memorándum quedarían sujetos a un nuevo estudio, que

se daría a conocer en una próxima entrevista.

La Directiva Nacional, ante estos trámites se sintió profundamente molesta ya que no se vislumbran soluciones concretas, sino solamente buenos propósitos. Los estudios basados en macizas argumentaciones, como son, nuestra reconocida cooperación al servicio, las largas jornadas, malos elementos de trabajo, etc., de nada han servido para que la Dirección acoja favorablemente nuestras peticiones, que a nuestro juicio son mínimas.

El Sr. Director, ante la firme insistencia de la Directiva, en sacar adelante algo concreto de esta entrevista, dio a conocer de que él estaría de acuerdo en considerar para un arreglo de la Prima de Kilometraje sólo a algunos servicios que tuvieran excesivas jornadas.

Esta entrevista terminó friamente, quedando de conversar sobre algo concreto la próxima semana. Los dirigentes salieron del despacho del Director con la firme convicción de que nuevamente nuestros problemas eran tramitados, pero ello no es un impedimento para seguir adelante en la lucha por nuestras reivindicaciones.

Correspondencia

Central, 4 de Abril de 1966.

Señor

Eduardo Muñoz R.

Director Revista "Santiago Watt".

SANTIAGO.—

Estimado Director:

Seré su más eterno agradecido se sirviera publicar en vuestro vocero gremial que Ud. tan dignamente dirige lo que a continuación inserto.

"Me es un deber ineludible hacer llegar públicamente por intermedio de estas líneas mis más profundos y sinceros agradecimientos a los señores Ingenieros, Jefes de Turno, compañeros en general, y en especial al Comité de Tercera, de la 1ª Zona, Casa de Máquinas Barón, por haberme permitido estar agregado por un plazo de un año, período en el cual mi señora esposa fue sometida a un tratamiento médico, atenciones y deferencias que son digno gesto de compañerismo que nos unifica más en el censo de esta gran familia wattina".

Finalmente quiero agradecer que todas estas muestras de hondo sentimiento humano comprometen mi eterna gratitud y la de mis familiares.

Saluda atentamente a Ud.

RODOLFO GARCIA G.

F. C. Arica-La Paz
Maquinista de 3ª

nuestra portada:

MINA PLEITO
CARGUIDO DE FIERRO EN GRANSA

El transporte de fierro por ferrocarril, en la Red Norte, debiera ser una fuente permanente de ingresos para la Empresa; debido al enorme volumen transportado, pero estas entradas se ven disminuidas POR las enormes franquicias de que gozan las Compañías que explotan estos minerales en lo que a pago de flete se refiere.

Casi le achuntamos medio a medio, cuando dijimos que los desvíos pedidos por Tracción estarían en servicio después que entregaran el puente de Huaquén.

En efecto las innumerables intervenciones de diputados en la Cámara, y las reiteradas visitas de jefes de la Empresa al puente surtieron efecto.

Es así como el 19 de febrero se dió la pasada definitiva a los trenes, terminando con las molestias de la gente que trabajaba en Huaquén. Pero un mes antes de ese magno momento, para ser exacto el 18 de enero, se dió comienzo a los trabajos para construir los desvíos citados. Claro que casi le achuntamos cuando dijimos que a lo mejor sa'dría después de entregado el puente. Esto no sería nada si los desvíos no costaran E^o 10.000 y no servirán de nada.

AUTOS

Recuerdo que cuando rendí examen de movilización, el examinador hizo hincapié en la clasificación de trenes, para que se tomara conocimiento de la preferencia para la movilización. En efecto en el Reglamento de Movilización enumera dicha clasificación y estipula que los autos están en 0 lugar, después de los trenes de carga. Pero, en esta cenicienta zona, esta clasificación que estipula el Reglamento no vale. Basta que un señor x tome el selector y solicite al Inspector de Turno preferencia

para el auto en que se moviliza para que los trenes de carga sean postergados en su movilización, repercutiendo atraso en la carga, por ser éstos de largo recorrido. Bueno, pero el Reglamento dice... Esto es para dar examen; en la práctica no corre.

MORDAZA

Agarró cuero el artículo de CASTOR refiriéndose a Labbé. Los inconformistas estaban pidiendo censura para el autor, e incluso se pedía que los artículos pasaran por el directorio para aprobarlos y luego enviarlos a la revista. Se quiso aplicarle la mordaza, y casi, casi lo matan por asfixia.

BODAS DE VIDRIO

Y por último, les cuento que el sector Calera-Nogales está prevenido "por mal estado de la vía" desde 1959. Son siete años de prevención. Creo que tenemos el record en Chile. Tomando en cuenta al tren Calero de Industrias Melón, se efectúan 20 movilizaciónes diarias. Son 20 formularios amarillos dobles al día, es decir 40. Multiplique 40 por 365 y luego por 7, verá la cantidad de formularios amarillos que se ha gastado. No sería más conveniente y económico colocar un disco grande indicando la velocidad y anunciando la prevención. Pero mientras esto sale, los invitaremos a las Bodas de Vidrio que ce'ebremos con la prevención.

LAS BASES GREMIALES DE LOS PROFESIONALES DE LA EMPRESA AGASAJAN A SUS DIRECTIVAS

Las Directivas de los Profesionales y Técnicos de la Empresa fueron agasajadas en los comedores del club Audax Italiano por las bases gremiales, por la eficiente labor desarrollada en pro del fortalecimiento y unidad de estos trabajadores. No menos de 400 ingenieros, abogados, arquitectos y técnicos de la Empresa repletaron los comedores del club en demostración de simpatía hacia sus dirigentes. Las directivas están integradas de la siguiente ma-

nera: PROFESIONALES: Presidente, abogado Fernando Gualda; vicepresidente, ingeniero Iván Robles; secretario general, ingeniero Gonzalo Doren; y tesorero, arquitecto Iván Villablanca. TECNICOS: Presidente, Máximo Tapia; vicepresidente, Carlos Acevedo; secretario general, Ismael Araos, y tesorero, Renato Norero. La manifestación fue ofrecida por el ingeniero jefe de Maestranza, Roberto Paut, y agradeció el señor Fernando Gualda.

Información de algunas leyes en plena vigencia y que benefician a sectores de pobladores

Decreto Ley 153.— Del año 1932. Autoriza al Sr. Presidente de la República para otorgar títulos de dominio gratuito a los pobladores que hayan levantado sus casas en terrenos fiscales dentro de las provincias de Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Coquimbo. Deben solicitar los títulos al Ministerio de Tierras y Colonización, a través de las oficinas de Bienes Nacionales provinciales.

Leyes N.os 15.720, 15.263 y 16.250.— Obliga a las Empresas de los FF. CC. del Estado y Nacional de Minería (ENAMI), para ceder locales y terrenos que no ocupen para acondicionarlos en planteles educacionales, postas públicas y Retenes de Carabineros.

Ley 14.999, Art. 23.— Faculta a la Empresa de los FF. CC. del E., para vender al avalúo fiscal los terrenos excedentes, al personal que trabaja en dicha empresa para levantar casas o poblaciones. La Caja de Retiros y Previsión Social de los FF. CC. del E., y el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, creado recientemente por la Ley 16.391, tienen atribuciones para ayudarlos a construir y urbanizar por intermedio de cooperativas que formen.

Ley 16.392, Art. 29.— Obliga a la Empresa Nacional de Minería —Enami— para transferir gratuitamente los terrenos que posee en Guayacán, Coquimbo, a sus actuales ocupantes. La misma Ley, en su artículo 31, autoriza a Ferrocarriles para ceder también a sus actuales ocupantes los terrenos y viviendas en la ex Estación de Choapa, del Departamento de Illapel.

Ley 15.985.— Faculta al Gobierno para entregar a sus actuales ocupantes gratuitamente las viviendas de emergencia construidas como consecuencia del aluvión del año 1957, en la Provincia de Coquimbo, entre ellas las Poblaciones Santa Lucía, de La Serena, Santa Cecilia, Estrella de Chile y Anima del Quisco, de Coquimbo, Costado Cementerio de Illapel y Población de Emergencia de Andacollo.

DISPOSICIONES EN PLENA VIGENCIA QUE INTERESAN A POBLADORES. QUE OTORGA LA LEY 16.391 A TRAVÉS DEL MINISTERIO DE LA VIVIENDA

Artículo 34 (Inciso 4º).— “Adquirir, asignar, administrar viviendas y sitios e inmuebles en general, urbanos y rurales por cuenta propia o ajena, darlas en comodato precario y arrendarlas y transferirlas a particulares”.

Inciso 5º.— Procurar la solución de los problemas de los mejoreros, arrendatarios de pisos y compradores de sitios.

Inciso 6º.— Conceder préstamos en dinero o en especies con cargo a su propio presupuesto, en las condiciones generales fijadas por el Reglamento y determinar sus intereses, plazos y servicios.

Inciso 12.— En casos calificados el Ministerio de la Vivienda, adoptará medidas destinadas a prestar a la población rural y urbana los servicios de carácter habitacional para reparación, habitación, urbanización, equipamiento o radicación y demás funciones que procuren la solución del problema habitacional.

Artículo 43.— La Corporación de Mejoramiento Urbano, estará a cargo de expropiar, comprar, urbanizar, remodelar, subdividir, transferir, vender y rematar inmuebles dentro o fuera de los límites urbanos, formar reservas de terrenos para abastecer planes de la Vivienda.

Artículo 53.— Las Municipalidades podrán solicitar expropiaciones de predios que le sean necesarios para los planes de remodelación urbana y consolidación de dominio en favor de sus ocupantes. Dichas expropiaciones serán de cargo municipal.

Artículo 62.— Por exigirlo el interés nacional, facúltase al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, para expropiar los terrenos en aque-

(sigue al frente)

Información de algunas leyes en plena vigencia y que benefician a sectores de pobladores

Decreto Ley 153.— Del año 1932. Autoriza al Sr. Presidente de la República para otorgar títulos de dominio gratuito a los pobladores que hayan levantado sus casas en terrenos fiscales dentro de las provincias de Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Coquimbo. Deben solicitar los títulos al Ministerio de Tierras y Colonización, a través de las oficinas de Bienes Nacionales provinciales.

Leyes N.os 15.720, 15.263 y 16.250.— Obliga a las Empresas de los FF. CC. del Estado y Nacional de Minería (ENAMI), para ceder locales y terrenos que no ocupen para acondicionarlos en planteles educacionales, postas públicas y Retenes de Carabineros.

Ley 14.999, Art. 23.— Faculta a la Empresa de los FF. CC. del E., para vender al avalúo fiscal los terrenos excedentes, al personal que trabaja en dicha empresa para levantar casas o poblaciones. La Caja de Retiros y Previsión Social de los FF. CC. del E., y el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, creado recientemente por la Ley 16.391, tienen atribuciones para ayudarlos a construir y urbanizar por intermedio de cooperativas que formen.

Ley 16.392, Art. 29.— Obliga a la Empresa Nacional de Minería —Enami— para transferir gratuitamente los terrenos que posee en Guayacán, Coquimbo, a sus actuales ocupantes. La misma Ley, en su artículo 31, autoriza a Ferrocarriles para ceder también a sus actuales ocupantes los terrenos y viviendas en la ex Estación de Choapa, del Departamento de Illapel.

Ley 15.985.— Faculta al Gobierno para entregar a sus actuales ocupantes gratuitamente las viviendas de emergencia construidas como consecuencia del aluvión del año 1957, en la Provincia de Coquimbo, entre ellas las Poblaciones Santa Lucía, de La Serena, Santa Cecilia, Estrella de Chile y Anima del Quisco, de Coquimbo, Costado Cementerio de Illapel y Población de Emergencia de Andacollo.

DISPOSICIONES EN PLENA VIGENCIA QUE INTERESAN A POBLADORES. QUE OTORGA LA LEY 16.391 A TRAVÉS DEL MINISTERIO DE LA VIVIENDA

Artículo 34 (Inciso 4º).— “Adquirir, asignar, administrar viviendas y sitios e inmuebles en general, urbanos y rurales por cuenta propia o ajena, darlas en comodato precario y arrendarlas y transferirlas a particulares”.

Inciso 5º.— Procurar la solución de los problemas de los mejoreros, arrendatarios de pisos y compradores de sitios.

Inciso 6º.— Conceder préstamos en dinero o en especies con cargo a su propio presupuesto, en las condiciones generales fijadas por el Reglamento y determinar sus intereses, plazos y servicios.

Inciso 12.— En casos calificados el Ministerio de la Vivienda, adoptará medidas destinadas a prestar a la población rural y urbana los servicios de carácter habitacional para reparación, habitación, urbanización, equipamiento o radicación y demás funciones que procuren la solución del problema habitacional.

Artículo 43.— La Corporación de Mejoramiento Urbano, estará a cargo de expropiar, comprar, urbanizar, remodelar, subdividir, transferir, vender y rematar inmuebles dentro o fuera de los límites urbanos, formar reservas de terrenos para abastecer planes de la Vivienda.

Artículo 53.— Las Municipalidades podrán solicitar expropiaciones de predios que le sean necesarios para los planes de remodelación urbana y consolidación de dominio en favor de sus ocupantes. Dichas expropiaciones serán de cargo municipal.

Artículo 62.— Por exigirlo el interés nacional, facúltase al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo, para expropiar los terrenos en aque-

(sigue al frente)

Cambio de Directiva en la Secc. Concepción

Escribe: Marmaduke Clouet Molina, de Concepción.

Tal como en años anteriores, pero contando esta vez con la presencia de un grupo más numeroso y heterogéneo de socios de esta Seccional se efectuó el tradicional cóctel del cambio de directiva.

El salón parecía estar en uno de sus mejores días de fiesta cuando empezaron a llegar los compañeros con una de sus sonrisas de día domingo para participar en lo que ya constituye una tradición en nuestro medio, participan de la fiesta como los mejores animadores, socios que en su inquietud personal, cuentan con las condiciones de verdaderos artistas en diferentes géneros, destacan para nombrar algunos; Domingo Contreras, el popular "Carlöncho", quien acompañado con su fiel guitarra hizo las delicias de los participantes, con sus canciones mejores logradas; podemos nombrar a Sigifredo Aguilera, quien se destaca como cancionista en el difícil arte de la música española como también recitador de las bellas poesías de la Madre Patria, y lo que nunca ha de faltar en toda buena fiesta. El humor del roto chileno, lo puso esta vez el compañero Ayudante de la Casa de Máquinas y vicepresidente del nuevo directorio, Salvador Obreque, quien, con sus monólogos causa la hilaridad de cualquier carácter retraído.

Motivo aparte de esto, fue la llegada del fotógrafo y todos los participantes deseaban po-

sar con la directiva que ese día se hacía cargo de los destinos de la Seccional.

Entre las cosas que debe destacarse fue la intervención del compañero presidente, Virginio del Pino, agradeciendo la presencia de los señores socios y dando a conocer las labores proyectadas por la nueva directiva para realizarse en el año que recién comienza, siendo una de ellas, y tal vez la más importante, la compra de una máquina de escribir ya que la Seccional carece de una en buen estado, porque las que se tienen ya cumplieron su "recorrido" y están fuera de servicio.

Adjunto a la presente información, la nómina completa de los integrantes de esta nueva mesa directiva, se verá en ella algunos nombres por lo demás bastante conocidos como también algunos nuevos, pero estos últimos tienen una misión muy especial como la de prepararse para ser futuros buenos dirigentes y tomar la dirección de la organización posteriormente.

Es cuanto puedo informar sobre este tema y sólo me resta desear éxito a cada uno de los integrantes de los destinos de la Seccional.

Nueva directiva de la Seccional Concepción.

Presidente, Virginio del Pino A.; Vicepresidente, Salvador Obreque; secretario, Marmaduke Clouet M.; prosecretario, Sigifredo Aguilera Ch.; tesorero, Miguel Andrade G.; prosecretario, Domingo Contreras; directores, Romilio Pasmiño P, Santos Luengo, Edmundo Riveros A, Belizario Cifuentes, Gilberto Victoriano R. Emilio Carrasco M.

INFORMACION...

(del frente)

Las poblaciones que **ARRIENDEN** los pisos o hayan **LEVANTADO** sus viviendas, regularizándoles sus títulos de dominio en el mismo valor que el Ministerio haya pagado la expropiación. Asimismo remodelará y contribuirá a urbanizar las poblaciones señaladas, prestará asistencia técnica y equipo-maquinarias para cooperar en la urbanización de las poblaciones.

NOTAS DIVERSAS

La Cámara aprobó otorgar personalidad jurídica a todas las Juntas Vecinales, Pobladores, Centros de Madres o Instituciones Deportivas.

Las propiedades cuyo avalúo sea inferior o igual a 5 millones de pesos, quedan exentos de

pagar las contribuciones a los bienes raíces, a contar del 1º de enero de 1966.

Los terrenos ubicados en Tierras Blancas, comuna de Coquimbo; Mundo Nuevo y sectores altos de la comuna de Illapel, las de Compañía Alta y Baja y Sector Llano de La Serena, están declaradas de propiedad fiscal y opera el artículo N° 21, DFL 153 de 1932, en beneficio de sus actuales ocupantes. En igual situación se encuentran los terrenos fiscales de Ovalle.

En la Cámara de Diputados se presentó un proyecto de ley que otorgará títulos de dominio gratuitos o venta sin reajustabilidad y al precio de fecha de la construcción, de las Poblaciones Pingüinos, Escuela de Minas, Antena, etc., de La Serena, por intermedio de Corvi, Ministerio de la Vivienda o Ministerio de Tierras.

¡Adiós al Vapor!

POR TITO LIVIO

Cuando el convoy hacía su entrada triunfal a la estación, el maquinista se "colgaba" del pito. Eran tan características esas notas llenas de melodías que todo el vecindario las conocía a la distancia.

Su mujercita se alegraba con el retorno del compañero, sus mocosos corrían a lavarse para que el papito los encontrase limpios y les brindara afectuosos cariños, los vecinos al oír el silbato sabían que luego estarían acompañando al tiznado, que cargado de engaños celebrarían el regreso, luego seguiría una velada de brisca para finalizar con su respectiva pichanga.

Las comadres y amigas celebraban también sus pitazos, que les hacían recordar las modernas canciones. El guarda cruce le bailaba la cueca al pasar al compás de los acordes; los carabineros lo miraban con ojos de pocos amigos, creían interpretar que el saludo no era cordial y a sus memorias traía el recuerdo de su parentela, que para ellos era sagrada.

Pero había otro que también se alegraba y era el gato regalón que aullaba de contento.

En los andenes era común ver a una señora gordita, tomada a su mano el retoño debilucho, vestido con el clásico traje de marinero, recomendándole que aspirara cuanto le dieran sus diminutos pulmones, el humo de la locomotora le sería medicinal y fortalecería sus "sopladores"; en gratitud por el deseo de mejor salud el pequeño le decía con aire de arrogancia, "cuando yo sea grande, mamita, seré maquinista".

Hoy los amigos jubilados, en sus tertulias, hacen gratos recuerdos de sus queridas "negras" (locomotoras), sus anécdotas afloran en cada conversación y todas esas peripecias quisieran grabarlas en sus mentes, sin dejar que alguien pueda poner en duda la fidelidad de los relatos.

¿Recuerda compadre "Malaya", cuando llegaban al lado de la locomotora las gallinas del Jefe de Estación de San Rafael y usted abría el inyector haciendo que se fuera el vapor y las pobres aves quedaban dándose vueltas completamente ciegas? se cazaban con poco maíz y

en la olla a vapor quedaban exquisitas, como para chuparse los bigotes.

¡Oiga amigo "Barba Roja"!... ¿Qué me dice de la inauguración del balneario de Pichilemu?

Cuando al Alcalde de esa ciudad, el conductor del tren le pasó el pito, inflando el pecho para llenarlo de aire dio el pitazo para que iniciara la marcha del tren: le respondí de la locomotora, abrí los grifos y al partir la máquina pegó su patinada por estar los rieles húmedos del aire de playa, salió por la chimenea agua y ollín, dejando a todas las autoridades del pueblo salpicadas las ropas, negritos los elegantes sombreros de "piji paja", los blancos vestidos de la Alcaldesa quedaron manchados de enormes pintas negras y todos con las caras como si recién hubiesen salido de un carnaval.

Miraba para todos lados y no veía a mi compañero fogonero, cuan grande era mi desesperación al no encontrarlo y con unos enormes deseos de huir luego del sitio del suceso, éste se había escondido en el cajón de las herramientas sin que me percatara de ello.

Todo se debió a que mientras el ayudante ponía agua al caldero, quedó embelezado mirando a una linda chica que se paseaba cerca de la locomotora, sin darse cuenta que el agua había pasado los límites de él. Ella también fue víctima de este desgraciado olvido.

"También viene a mi memoria la inauguración del "Paradero Dávila", allí estaba don Wenceslao Landaeta, ideador y forjador de tan revolucionaria idea acompañado del Director de la Empresa, autoridades de ella Alcalde de La Cisterna, y otras personas.

Cruzaron la línea con una cinta tribolor de oriente a poniente, esperando llegase allí un tren. Al arribo del convoy, en vez de romper la botella de champaña en la trompa de la locomotora, decidió don "Wenche" que debía ser el personal, quien bebiese el primer sorbo. La tomó el "manilla", quien apenas besó el tiesto, después se la entregaron al fogonero, el "Chascón Pereira", con las manos sucias, llenas de aceite, todo sudoroso; era tal la sed que éste tenía, que de un sólo viaje fue a parar al estómago, con enorme rubor del maquinista y franca risa de don Wenceslao.

Faltan unos pocos kilómetros para que la Segunda Zona quede totalmente electrificada. desaparecerán las locomotoras a vapor, sólo veremos máquinas Diesel eléctricas, por lo que algunos proponen que se debe llevar a efecto un acto solemne despidiendo a las locomotoras (sigue al frente)

Nueva Directiva del Comité Chillán

Recientemente ha quedado constituida la nueva Mesa Directiva del Comité de Chillán, la que regirá los destinos de este núcleo durante el período 1966-67.

Presidente: Manuel Castro Ortiz.
Vicepresidente: Andrés Saldías Muñoz.

Secretario: José Villagra Cárcamo.
Prosecretario: Anselmo Núñez Riquelme.
Tesorero: René Llanos Martínez.
Protesorero: Héctor Espinoza Castro.
Directores: Mario Quilodrán P., Alirio San Martín, Eliodoro Seguel F., Oscar Lobos B., Luis Lastra L., y Rubén Sandoval D.

Nueva Directiva de la Asociación de Jubilados Ferroviarios de Valparaíso

La Asociación de Jubilados Ferroviarios de Valparaíso ha elegido la Nueva Directiva que regirá los destinos de

esta Institución en el período 1966. La Nueva Directiva quedó

integrada de la siguiente manera:

Presidente: Indalicio Pinto.
Vicepresidente: Urbano Flores.

Secretario de Correspondencia: Humberto Muñoz.

Secretario de Prensa: Ramón Soto.

Secretario de Actas: Julia Pérez vda. de Pino

Tesorero: Manuel Figueroa.

Subtesorero: Víctor Pizarro.

Directores: Arturo Catalán, Federico Thomas, Antonio Franco, José Panz, Juan Rodríguez, Carlos Bórquez, J. María Calderón, Mercedes A. vda. de Torres.

Delegado ante la Junta Ejecutiva: Ramón Arredondo Caña.

Portaestandarte: Manuel Arriagada, César Quezada.



(del frente)

que tanto humo desparramaron, para quedar en el recuerdo que aquí existió el vapor.

No sonará el silbato a vapor, ni se verán los personales con mezcillas, el clásico "chiqui chaca" desaparecerá del ambiente ferroviario. Sólo veremos corceles dorados con el ruido suave de motores eléctricos, corriendo a grandes

velocidades, dejando atrás ciudades y pueblos en busca de progreso.

Adiós al vapor, este adiós traerá muchas lágrimas, rodando por las mejillas de nuestros viejos maquinistas por los recuerdos como estos; no dejarán de cantarles odas a aquellas "negras" que le hicieron ganar el sustento para sus hogares y para sus proles.

Hermosa labor social *del Comité de Ovalle*

OVALLE: Provincia de Coquimbo.

Centro productor agrícola y ganadero, famoso por los tomates de su zona en San Lorenzo, y la más variada producción de frutos del país. Centro minero productor de hierro, cobre, manganeso. Conocidísimas son en el país sus asoleadas playas, entre ellas Tongoy y Guanaqueros. Esta sería la biografía de la ciudad, donde se encuentra enclavado, tal vez, el Comité más pequeño de nuestra Federación, que en la actualidad sólo dispone de 27 federados, quienes con sus mentes jóvenes y mirando siempre hacia el futuro dan vida a un grupo de aguerridos dirigentes gremiales, conocidos dentro del plano nacional, como local.

Esta crónica será para dirigirnos a ustedes no como los gremialistas, sino que la enfocaremos a otra actividad, que en la actualidad está un poco olvidada dentro de nuestra Federación. llámase ésta Labor Social.

Nació la idea de hacer conocer esta fase de la Federación con motivo del paro nacional del 20 de febrero, donde la prensa escrita, como la radial, nos hacían aparecer ante la opinión pública poco menos que seres desnaturalizados, sin sensibilidad alguna, que incluso no nos compadecíamos ante el dolor ajeno.

JOSE LUIS GUZMAN BAHAMONDES

Un nombre que tal vez no les diga nada, uno entre miles, pero que servirá para demostrarle a los amigos, a los conocidos y a todas aquellas personas que tienen la suerte de leer nuestra revista, que es la ventana que nos muestra hacia el exterior, que el wattino no sólo vive de huelgas, que sus dirigentes no son los caudillos políticos, como se trató de hacernos ver a la opinión pública... no, por el contrario, somos de carne y hueso, como todos los mortales, padres de familia la gran mayoría, tíos, hermanos los otros, en fin una familia igual a las de las miles de esta ciudad. José Luis Guzmán B., nació en Ovalle, edad 8 años, como pueden apreciar un niño, que recién empieza a cursar sus primeras letras dentro de la

Escuela N° 3 de esta ciudad. Ustedes se preguntarán, bueno y todo esto a qué viene..., paciencia..., ahora les mostraremos el caso de este niño.

Hace más de un año, tuvimos conocimiento que un muchachito que a veces se le veía transitar por el patio de maniobras de la Estación, maltratado en su vestimenta y los que tuvimos la oportunidad de conversar con él en alguna ocasión, aquilatamos en él una humildad y obediencia para con nosotros, que hizo captar la simpatía del personal de máquinas. Este niño se encontraba gravemente enfermo.

Fue así como los más amigos de él se preocuparon tanto por su salud, que a una feliz iniciativa de esas que salen cuando nos juntamos a tomar desayuno o las once en la sala del recibidor entre conversa y conversa, se acordó que los compañeros Humberto Meza, Werner Rojas, Fernando Carvajal, y el actual presidente del Comité, se apersonarán a la casa de José Luis y se informarían del real estado de su salud.

Por labios de los compañeros antes mencionados, tuvimos oportunidad en una de las asambleas del Comité, conocer hasta los más mínimos detalles del drama de una familia compuesta de 10 personas, que vivían en una mejora, sin las más mínimas condiciones ambientales; con el jefe de hogar en un trabajo que escasamente le sirve para un mínimo sustento de su familia.

De esta familia es parte José Luis, su salud que era lo que nos preocupaba, no podía ser más calamitosa, según un veredicto médico, el muchacho no tenía grandes esperanzas de subsistir, pues sufría de Asma Bronquial, Anemia, un debilitamiento general, debido a la subalimentación, en una palabra, muy conocida en nuestro pueblo. "Raquitismo".

Después de oídas las explicaciones de los compañeros Meza, Rojas y Carvajal; la asamblea acordó que era nuestro deber moral, como chilenos, padres de familia o componentes de ella, que debíamos apadrinar a este niño, com-

(sigue al frente)

Trágico accidente ferroviario en Concepción

Escribe: Marmaduke Clouet Molina, de
Concepción.

Como una resultante de la actividad de los "Señores Perreros" (ladrones de carbón), tenemos que lamentar la muerte de uno de los socios de la Seccional Concepción, maquinista de segunda y recientemente ascendido a la categoría superior, LUIS ESPINOZA VELLASQUEZ (Q.E.P.D.), quien sirviendo por última vez el tren 312 de Curanilahue a Concepción, en la locomotora N° 496, a la entrada de Concepción y al término del viaje en el sector denominado Chepe, sufrió la volcadura de la locomotora más dos carros, por acción directamente comprobada de los perreros, ante el cierre de las llaves angulares para dejar nulo el poder frenante del tren, más la colocación en la vía de elementos para hacer saltar la máquina, lo que sumado al empuje de la inercia del resto del equipo, dio como resultado la instantánea muer-

te del palanquero, compañero Luco, quien viajaba en la locomotora y el aprisionamiento en su lugar de trabajo dentro de la misma, del compañero Espinoza, quien además de las contusiones recibió graves quemaduras que le causarían la muerte pocas horas después.

Su cuerpo fue velado en el salón social de la organización y posteriormente su traslado al cementerio de la ciudad dió lugar a demostraciones de verdadero pesar por el gran número de personas que le acompañaron en el cortejo, encabezado por el Orfeón Ferroviario. A nombre de los federados de la zona despidió los restos en el cementerio el compañero Secretario de la Seccional, Marmaduke Clouet, y participando además dirigentes de instituciones hermanas, a quienes agradecemos en su valer este gesto solidario.

(del frente)

parle los remedios, solventar los gastos de radiografías, contratarle una pensión, sobrealimentarlo, comprarle sus ropas indispensables, como sus útiles escolares y uniforme.

Todo esto en un esfuerzo titánico por salvarlo del fin que el dictamen médico daba a entender. Esta semilla tan a tiempo sembrada, fue germinando, y el caso de José Luis, ya no fue sólo nuestro, no, por el contrario, recibimos el apoyo de Jefes, Médicos, personal de Maestranza, Transporte, Vías, y en especial de don Emilio Figerola, que ha hecho de este caso algo personal; o sea, a través de este niño la familia ferroviaria se une cada vez más.

Pero esta semilla, sembrada en terreno fértil, después de germinar, ha empezado a dar sus frutos y en estos días nos sentimos orgullosos de haber contribuido a salvarle la vida a este pequeño, pero nuestra tarea no termina ahí. Ahora hay que educarle, formarle un bienestar, un futuro, una carrera para el mañana para que su familia se sienta feliz y poder decir nosotros algún día: hemos cumplido otra

tarea de nuestra Federación, la que se llama "labor social".

José Luis Guzmán B. debe sentirse seguro que nuestra Federación no es el epicentro de dirigentes huelguistas, menos de caudillos políticos sino de que encontrará siempre y como hasta ahora un papito Meza, Carvajal, Rojas a sus tíos Correa, Villanueva, Zepeda, Campaña, Alquinta, y otros, todos los miembros de este pequeño, pero disciplinado comité.

Compañeros wattinos al escribir esta crónica, nos ha guiado el deseo de dar a conocer a la opinión pública a través de todos ustedes, que la Federación Santiago Watt no es una masa insensible al dolor ajeno ni menos inhumanos como se nos trató debido al último movimiento huelguístico efectuado el 20 de febrero pasado.

Todo lo contrario, somos jefes de hogares, hermanos, parientes, comprendemos el dolor ajeno y tratamos de aportar unos granos de arena cuando se trata de ayudar a los desposeídos.

Escribe:

Nau-Nau

SOBRE RIELES...



MELO - 51482

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

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

Grado de inspector para los maquinistas que jubilan

El personal de Tracción de toda la red ferroviaria del país está pasando por un proceso de estancamiento en lo que a la carrera funcionaria se refiere. Motivo de ello es, sin lugar a dudas, el proceso inflacionario que vive el país. El funcionario que tiene 30 años de servicios se resiste a acogerse al beneficio de la jubilación, pues se verá enfrentado a una realidad que dista mucho de ser un alivio para su merecido descanso.

Nos encontramos ante múltiples casos de maquinistas que han jubilado con su tiempo reglamentario y que en la actualidad perciben rentas casi iguales a los aspirante que recién inician su carrera, habiendo sido inútil el esfuerzo y el sacrificio de 30 años de servicios, trabajando miles de noches bajo intensas lluvias, conduciendo el tren bajo espesas neblinas que no dejan ver más allá de 5 metros, viendo la muerte a cada instan-

te, y en el verano trabajando bajo intensos calores junto al caldero de la locomotora, que aún quedan muchas en las zonas.

Estas poderosas razones deben ser planteadas por nuestra organización ante la Dirección de la Empresa y el Supremo Gobierno, para que al maquinista que jubile se le computen todos sus anexos, incluso las bonificaciones, y se le de el grado de Inspector para jubilar, y así, de esta manera, hacer justicia al personal que más contribuye al desenvolvimiento de la Empresa.

La solución de este problema vendrá a agilizar la carrera del personal de Tracción, pues no se producirán los estancamientos que actualmente tenemos en nuestra carrera al no acogerse a la jubilación los funcionarios que tienen el tiempo cumplido.

NUEVOS RUMBOS DEBE TOMAR COOPEFERRO

La Cooperativa Ferroviaria de la 2ª Zona, que sirve a más del 40% del personal de Ferrocarriles, y que a través de las distancias cubre las necesidades del personal de la línea, tanto central como ramales. Esta Cooperativa se ha ganado el aprecio de todos sus socios, pues en los momentos más difíciles siempre ha estado presente. Es así como hemos visto su gran cooperación en los pasados terremotos e inundaciones, dando toda su capacidad tanto de comestibles como de vestuario.

Como era costumbre antiguamente, al socio se le daba en Fiestas Patrias el interés por concepto de compra, como también el dividendo por las acciones.

Posteriormente, ante la necesidad de comprar artefactos de alto valor, estos intereses pasaron a capitalización. Debido al proceso inflacionario, estos dineros se han desvalorizado, perdiendo parte de su valor.

Frente a esta realidad, sería de justicia reajustar las acciones de acuerdo al alza del costo de la vida de cada año, como también dar los intereses por compras y por las acciones.

En el edificio con que cuenta la Cooperativa debiera instalarse un supermercado que se abasteciera de las fuentes misma de producción, ya sea en las fábricas textiles comprando paños, algodones, etc., como también comprando carros completos de cereales y otros artículos de primera necesidad, consiguiendo para esto rebajas en el flete por ferrocarril.

La Cooperativa debiera instalar máquinas electrónicas para simplificar el trabajo administrativo, a fin de que el personal que se retira no sea reemplazado, ya que la mantención de estos empleados requiere un gran desembolso de dinero, que es aportado por todos los socios.

LOS PRIVILEGIADOS

POR TITO LIVIO

Cuando los ferroviarios tienen la osadía de recordar a las autoridades de la Empresa u gubernamentales que es hora de reajustarlos, se dice de inmediato que es un gremio de privilegiados; insaciables de pedir granjerías.

El gremio de la Santiago Watt, que agrupa a Inspectores, maquinistas, fogoneros y aspirantes; ante este muro de contención, que le cierra las puertas a sus justas reivindicaciones, se alza y reclama en forma airada un trato mejor, que concuerde con las responsabilidades, sacrificios, especialización, y riesgos que le son comunes.

En realidad poseemos algunos privilegios!...

Privilegio de trabajar en una sola jornada 32 o más horas, sin recibir compensación por el exceso de ellas.

La modernización impide la movilización de los trenes de carga y es así que es común estar detenido 8 o 10 horas en cualquiera estación, sin que nadie se preocupe de la suerte del personal de máquinas que debe permanecer sin hacer abandono de su locomotora por el tiempo que transcurra. Este problema se ha ido agudizando ya desde hace más de un año.

Privilegio de trabajar domingos y festivos, sin que obtenga algún pago adicional. (Todos los días del año son iguales). Pero al tener la "mala idea" de realizar el paro por el día domingo, toda la prensa capitalina nos atacó, nos trató de insensibles, de haber privado a medio Chile de su merecido día de playa u paseo.

Privilegio de estar en constantes cursos de capacitación profesional, a costa del día de descanso que cada individuo tiene. Cursos de matemáticas, castellano, reglamento general de movilización, estudios de frenos, locomotoras, a vapor, Diesel, eléctricas, automotores.

No se niega, ni se discute, que si la suerte lo "favorece" con un desrielo o choque; tenemos el privilegio de dejar un cerro de carros

que nos da pavor observar el espectáculo, donde coopera a ello la velocidad que le diéramos al tren. Los maquinistas son los únicos que realizan estas gracias.

Entonces todo el país se preocupa del accidente, antes de saber las verdaderas causas se acusa como responsables al maquinista. Los diarios destacan grandes titulares, responsabilizando más de la cuenta la participación del que guiaba el tren. Parlamentarios "pitonisos" sabían que este accidente se produciría. Se quebró un riel: ellos ven la mano política y el exceso de velocidad.

Privilegio es conducir una locomotora, arrastrando coches de pasajeros cuyas vidas son de un incalculable valor, que dependen de la preocupación y de las manos del maquinista.

Millones de escudos que a diario tiene bajo su responsabilidad, en equipo, mercancía, materiales, etc., es un privilegio que pocos poseen.

Lo que nadie cree son los sueldos "millonarios" que se gana en la actualidad y que necesita haber permanecido 20 años para poseer el privilegio de ser maquinista de los Ferrocarriles del Estado.

Estos son los sueldos: Maquinista de pasajeros: E° 508; de carga: E° 419, y de patio: E° 381.

El gremio de tracción está unido bajo una misma bandera, por la cual lucha para dignificar el salario que le corresponde de acuerdo a las responsabilidades que tiene, y por los gastos que debe efectuar en la línea, en su hogar y donde pernocta.

En todas las entrevistas con las autoridades de la Empresa ha quedado de manifiesto se nos considere Especialistas y no administrativos, dentro de la planta de ferrocarriles.

Pero tenemos el último privilegio. De ser tramitados por quienes deben velar por solucionar nuestros problemas.