

**FIESTA
DEL
RIEL
y**

**75^o
ANIVERSARIO**

**Revista
Santiago
Watt**

**OCTUBRE
1964
Nº 209**

FIESTA DEL RIEL EN SAN EUGENIO

Fue el año 1921, bajo la presidencia de don Teófilo Ortiz Sierra y secretario don Manuel Olave, que se acordó celebrar cada año la Fiesta del Riel, tomando como fecha de conmemoración la firma del decreto que autorizaba la construcción del ferrocarril de Caldera a Copiapó el 9 de noviembre de 1848, en favor de Juan Mouat, concesión que posteriormente fuera traspasada a Guillermo Wheelright, genial impulsor de líneas ferroviarias en países americanos.

La Federación Santiago Watt, Seccional Segunda Zona, ha sido la entidad que en forma tradicional e ininterrumpidamente ha logrado mantener en plena vigencia la celebración de la Fiesta del Riel. Para el presente año ha elaborado el siguiente programa de festejos:

PROGRAMA DE FESTEJOS A DESARROLLARSE EN LAS "FIESTAS ANIVERSARIAS" DURANTE LOS DIAS 27, 28 Y 29 DE NOVIEMBRE, CON PARTICIPACION DEL PRIMER GRUPO DE ADHERENTES.

Viernes 27

10,00 horas — Izamiento del Pabellón Nacional en nuestra Sede Social.

10,30 horas — Asamblea Solemne con asistencia de dirigentes nacionales y delegados zonales.

11,00 horas — Inauguración Exposición artística en el Casino Estadio Ferroviario.

11,30 horas — Cóctel inaugural en nuestra sede social, con asistencia de invitados.

12,00 horas — Actuación del Coro Ferroviario y Variedades.

15,00 horas — Campeonato de brisca y dominó; Adherentes 1.er grupo.

20,00 horas — Baile Familiar en nuestro salón social.

Sábado 28.

10,00 horas — Homenaje a los compañeros caídos en actos de servicio en el Monolito Casa de Máquinas San Eugenio, con participación del Orfeón Ferroviario.

10,30 horas — Salida Casa de Máquinas San Eugenio de Tren Especial a San Bernardo con hijos de adherentes.

12,00 horas — Visita Exposición "ARTES PLASTICAS" de Wattinos.

15,00 horas — Tarde Deportiva Artística Cultural, Final Campeonato de Fútbol Zonal.

20,00 horas — Banquete oficial, con asistencia de altas personalidades de la Empresa, Gubernativas y dirigentes de Obreros y Empleados.

Domingo 29.

PASEO DE ADHERENTES Y FAMILIARES

6,30 horas — Salida de Tren Especial a Valparaíso.

PROGRAMA DE FESTEJOS A DESARROLLARSE EN LAS "FIESTAS ANIVERSARIAS" DURANTE LOS DIAS 4, 5 Y 6 DE DICIEMBRE, CON PARTICIPACION DEL SEGUNDO GRUPO DE ADHERENTES.

Viernes 4.

10,00 horas — Misa de Campaña en nuestro Mausoleo Social, con asistencia de los familiares de los federados fallecidos.

11,00 horas — Cóctel inaugural de Fiestas 2º Grupo en la sede social.

12,00 horas — Variedades Artísticas.

16,00 horas — Función de Títeres.

20,00 horas — Gran Velada Artística, con participación de destacados conjuntos.

Sábado 5.

10,00 horas — Campeonato de brisca y dominó; Adherentes 2º grupo.

15,00 horas — Tarde Deportiva—Artística Cultural—Juegos Populares—Conjuntos Folkloricos. Reparto de golosinas a los niños.

20,00 horas — Banquete Oficial con asistencia de invitados y adherentes 2º Grupo.

Domingo 6.

PASEO DE ADHERENTES Y FAMILIARES

6,30 horas — Salida de Tren Especial a Cartagena.

LA COMISION DE FIESTAS

HACIA NUEVOS RUMBOS

Hecha la conciencia para procurar los cambios que deben adoptarse en los procedimientos de lucha y de organización de nuestro gremio, por imperativo de la hora presente, continuamos examinando algunos aspectos vitales de estos planteamientos como un aporte al esclarecimiento de los caminos que nos llevarán a perfeccionarla.

Es obvio declarar que tales predicamentos se ajustan al grado actual de organización y que, si la totalidad de los trabajadores hubieran aglutinado en una sola tendencia, las condiciones necesariamente habrían sido diferentes.

Por tanto, el discernimiento del método a seguir está determinado por una serie de factores, que juegan su papel en cada circunstancia y muchas veces fuera del control de las entidades gremiales y de sus personeros que, en calidad de dirigentes, tienen como responsabilidad fundamental de su mandato, acoger y materializar las inquietudes de sus representados y conducirlos por un camino adecuado, que posibilite su realización dentro de las sanas prácticas gremiales.

En lo interno, dicha labor debe quedar sometida, sin exclusiones y en todos los niveles de la organización, a una severa crítica y auto-crítica para corregir todos los vicios que retardan los avances. Así tenemos —observando el desenvolvimiento de nuestro gremio— la persistencia de sistemas en la actuación de los dirigentes que de ningún modo favorecen en forma más amplia, pudiendo serlo, la lucha y

obtención de las reivindicaciones específicas y generales.

Habiendo problemas de envergadura, que deben merecer la atención preferencial y absoluta de determinados dirigentes, deben postergarlos para desviar su actividad a problemas subalternos, a los cuales no se les resta su importancia, pero que diluyen la suma de los esfuerzos.

La dispersión de las acciones en diferentes sentidos, tal como ocurre en la mecánica de las fuerzas, determina una resultante de valor restringido o nulo, como ocurre en algunos casos.

Se impone, pues, por la fuerza de las circunstancias, el cambio de los sistemas en la actuación de dirigentes y dirigidos para obtener resultados más positivos.

Perfeccionando el sistema interno, en la secuencia lógica de las actividades de la organización, corresponde enjuiciar su papel frente a los jefes superiores de la Empresa y a los poderes públicos.

Los dirigentes de base están enfrentados en forma continuada a problemas imprevisibles derivados de las contingencias de la profesión (accidentes, promociones, estudios técnicos y otros), los cuales al no ser resueltos en las zonas respectivas pasan a la consideración de jefes de mayor jerarquía y a la directiva nacional, dilatándose soluciones indebidamente.

Reconocemos la buena voluntad e interés de la superioridad para procurar un entendimiento efectivo, pero que no es suficiente en la práctica, como los porfiados hechos lo demuestran, para hacer más expedita la confrontación de antecedentes y su correspondiente solución final.

Si la inteligencia humana perfecciona los diseños de vehículos para lograr una mayor velocidad, empleando las leyes de la dinámica, así en el caso que nos preocupa, ojalá pudieran desecharse anquilosados procedimientos en el trato gremial de las esferas superiores de la Empresa, para resolver en el mínimo de tiempo las situaciones que se presenten.

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XIX

Nº 209

OCTUBRE DE 1964

Administración

COMPANIA 1933

— TELEFONO 85195

Revista editada por la Federación Santiago Watt de maquinistas, fogoneros y aspirantes de los Ferrocarriles del Estado, Chile

Dirección

Anselmo Radrigán López

Asesores

NELSON ITURRIETA CONTRERAS

ARTURO ROJAS

LUIS SAZO MARIN

Corresponsales en toda la red.

DIRECTOR INTERINO

A contar del número de septiembre se hace cargo como Director interino el compañero Alfonso Arriagada, presidente del Directorio General, actuando como asesores José Domingo Prado y Oscar Guzmán M., mientras dure la ausencia del titular, compañero Anselmo Radrigán, becado en Europa por la OIT.

Los Primeros Maquinistas Chilenos

MANUEL JESUS ESCOBAR, PRECURSOR INSIGNE EN EL MANEJO DE LOCOMOTORAS, EN CHILE

Los primeros maquinistas que movieron locomotoras en Chile desde la iniciación de los ferrocarriles fueron extranjeros, traídos desde Estados Unidos, Inglaterra y Escocia, principalmente.

En el ferrocarril de Caldera a Copiapó, el primero del Hemisferio Sur, correspondió mover por primera vez una locomotora a William Tarjet, el cual debió ser relevado por Juan Donovan, en la inauguración, por haberse excedido aquél en celebrar anticipadamente tal acontecimiento.

Iniciadas las labores en el ferrocarril de Valparaíso a Santiago y de Alameda a Rancagua, vemos figurar nombres como Clark Hollister, Gustavo Ames, Guillermo Cook, Tomás Morris, Carlos Peale, etc., número que aumentaba a medida que avanzaba el tendido de líneas y su correspondiente entrega al servicio. Algunos cayeron en actos de servicio en la epopeya heroica de la iniciación del nuevo medio de transporte que hacía su aparición en estos países vírgenes.

El Jefe de Maestranzas, Jorge Brunton, decía "Los indios no pueden ser maquinistas" y para colmar la prepotencia añadía: "Antes florecerá un jardín en la losa de la torre del reloj de la estación Barón, que un chileno corra un tren".

Dioses en el Olimpo, los maquinistas extranjeros disfrutaban de regalías que lograron mantener aún cuando ya hubo maquinistas chilenos que desempeñaban igual trabajo. Veamos cómo se produjo la incorporación de los chilenos en un círculo tan cerrado y hostil.

Manuel Jesús Escobar era un adolescente que vio la partida del primer tren desde Alameda a San Bernardo el 14 de septiembre de 1857. Como tenía su residencia en San Bernardo y la edad necesaria para trabajar, solicitó se le admitiera en la planta del

personal del ferrocarril, siendo destinado a operar la tornameza de San Bernardo, en donde trabó amistad con el fogonero Roberto Anderson, uno de los pocos que no menospreciaban a los nativos ávidos, como Escobar, de asimilar el conocimiento sobre los corceles de acero que pronto llegarían a cabalgar por toda la larga y angosta geografía de Chile.

El inglés Anderson, ascendió pronto a maquinista y se ofreció para preparar como fogoneros al personal chileno, lo que le fue aceptado con un premio de \$ 10.— mensuales, siendo Escobar uno de sus mejores discípulos, quien no perdía tiempo ni oportunidades para acompañar a Anderson en sus viajes de San Bernardo a Alameda y viceversa. Obtuvo su nombramiento como fogonero en febrero de 1858.

Don José Miguel Ureta Superintendente de la Empresa Ferrocarril del Sur, preguntó a Anderson si el fogonero Escobar podría alguna vez manejar alguna locomotora, con una respuesta afirmativa por los conocimientos que ya había demostrado pero que la edad era un obstáculo.

El 1º de febrero de 1864 fue notificado por el señor Juan Haward, Jefe de Maestranzas, que ascendía a maquinista, debiendo viajar de inmediato en la locomotora "Santiago" a San Bernardo. Lo acompañó el Director de Tracción y Maestranzas, don Diego Hall, quien observaba con profunda atención todo el trabajo ejecutado por Escobar. De regreso, un golpe en la máquina repercutió con mayor fuerza en el corazón de Escobar —cégún lo manifiesta él mismo en sus memorias— felizmente provocado por un desnivel de la vía. Horas después salía con tren especial en la locomotora "Rengo". Tal fue la iniciación del primer maquinista chileno, que a fines de

1864 eran cuatro junto con José Domingo Guzmán, Martín Roa y José Guerra.

En abril de 1867 la Empresa adquirió la locomotora "La Contratista", que usaba Enrique Meiggs en las faenas de construcción, y se ordenó a Escobar su puesta en servicio, con gran disgusto de los colegas extranjeros. Fue a redonda a las 4½ de la mañana a preparar la locomotora y se encontró con el Jefe General de Talleres en una visita muy inusitada. Después de ciertas peripecias, no del todo normales y provocadas con mala intención por los mecánicos y maquinistas extranjeros, pudo mover la locomotora y cumplir el viaje programado, pero advirtiendo un golpe anormal en el cilindro derecho como si en su interior hubiera un pedazo de fierro suelto. De regreso informó directamente al señor Ureta, quien hizo destacar el cilindro para comprobar anomalía denunciada por Escobar, lo que le hizo exclamar indignado:

**"AUNQUE SE HAGAN PE-
DAZOS TODAS LAS MAQUI-
NAS, TENDRAN QUE SER
CHILENOS TODOS LOS MA-
QUINISTAS Y ESTO QUE
HE NOTADO AHORA ME
EXPLICA TODOS LOS ACCI-
DENTES QUE HAN SUCE-
DIDO HASTA HOY".**

Tal fue la razón que permitió la chilenización del manejo de locomotoras en los ferrocarriles nuestros, gracias a la perspicacia de Escobar, conocido igualmente por el seudónimo de Mr. Escobinson, cuando se hizo anunciar como tal al mismo señor Ureta en demanda por un mayor salario, apremiado por la notoria diferencia que percibía en relación con un maquinista extranjero, de 65 pesos contra 120.

Una calle del sector poniente de Santiago se denomina Maquinista Escobar, homenaje rendido a la memoria de un precursor insigne de los trabajadores chilenos.

Entrevista con el Presidente Electo

El miércoles 7 de octubre, a las 19.30 horas, se realizó la entrevista concedida por el Presidente Electo, don Eduardo Frei Montalva, con la Mesa Directiva Nacional, presidentes de Seccionales y dirigentes representantes de la Federación de la FIFCH, la que había solicitado en cumplimiento a un acuerdo adoptado por unanimidad de los asistentes a la reunión ampliada de la Mesa Directiva, efectuada el mismo día.

Al iniciarse la audiencia, el compañero Arriagada agradeció la deferencia del señor Frei para recibir a los representantes del gremio de Tracción, junto con expresarle los saludos que por su intermedio le otorgaba la Federación Santiago Watt.

Manifiestó el compañero Arriagada, luego de un breve análisis de la situación general de la Empresa y de su personal, que era una preocupación permanente de la institución contribuir con soluciones a la mayor expedición de los servicios de la Empresa, la que siendo un pilar de la economía nacional se estima como hecho imperativo que deben buscarse todos los medios para que su progreso y desarrollo sea siempre ascendente, tal como lo dispone el Plan Decenal de Modernización, de cuyo cumplimiento eficaz gran parte le corresponde al personal, que ya ha demostrado su alta capacidad técnica y especializada labor en la implantación de las nuevas adquisiciones de material.

El personal como siempre está presto a cooperar en toda promoción de mejoramiento de los servicios y se espera que el nuevo Gobierno, dentro de las posibilidades, le otorgue a la Empresa de los FF. CC. del Estado un trato preferencial, lo que por extensión será factor de importancia en el desarrollo económico del país.

Finalizó el compañero Arriagada haciendo votos por que la política de puertas abiertas y franqueza, que a la fecha han

caracterizado las relaciones entre la Dirección General y las Directivas gremiales siga con idéntico proceder, en garantía de soluciones armónicas dentro de un marco de recíproco respeto, y que en esta ocasión no se le presentarán problemas específicos del gremio. Que más adelante, será necesario hacerle llegar, sea en forma directa o por intermedio del señor Director General, las inquietudes del gremio, en peticiones totalmente ajustadas a las necesidades inmediatas.

El señor Frei Montalva agradeció la presencia y los saludos de los representantes de un gremio tan respetable y se felicitaba de haber escuchado las palabras tan claras y precisas del presidente Alfonso Arriagada, anticipando que los planteamientos formulados eran coincidentes con su propia manera de pensar.

En otra parte manifestó sentirse muy ligado a los ferroviarios por el hecho de que su señor padre hubiera sido Sub-Contador General de la Empresa de los FF. CC. del Estado y que, cuando niño, sus vacaciones las disfrutaba en casa del Jefe de Estación Marreco (hoy Padre Hurtado), y que su residencia en Santia-

go era inmediata a la estación Pirque, hoy desaparecida. Por tanto, muchos aspectos ferroviarios le eran perfectamente conocidos.

Anticipó que su deber de gobernante sería preocuparse de la marcha de la Empresa y estará siempre atento a escuchar a los gremios, en una política de puertas abiertas, y que si fuera necesario un cambio en la dirección —lo que hasta el momento no lo había considerado— colocaría a quien reuniera todas las condiciones de capacidad y conocimiento sobre las complejidades del servicio sin imposición de ninguna especie.

En suma, comprendía el interés por la Empresa, por cuanto se confunde con los intereses de quienes laboran en ella, donde la experiencia profesional de cada uno debe ser valorizada en su medida cabal y que cada trabajador tendrá asegurado su puesto en mérito a su competencia, haciendo abstracción de su posición política.

Se dio término a la cordial entrevista a las 19.30 horas con un saludo enviado a todo el gremio por el Presidente Electo señor Eduardo Frei Montalva.

El Presidente Electo con los dirigentes de la Federación Santiago Watt.



Respuesta de la Dirección General

Por oficio D. N. N° 2213|320 del 24 de octubre, el señor Director General da respuesta al pliego presentado por el Directorio General en julio pasado.

1. REGLAMENTO DE TRACCION.— El Departamento de Tracción y Maestranzas tiene prácticamente terminado el proyecto respectivo, el que será remitido en breve a los Jefes de Zona para que, dentro de un plazo determinado, formulen las observaciones del caso. Cumplido lo anterior será elevado a la consideración del infrascrito para la resolución definitiva.

2. PERSONAL QUE OCUPA LOS GRADOS FLOTANTES.— Les acompaño copia de la circular D. 192|30 del 31-VIII-64, por medio de la cual el infrascrito da instrucciones para que el personal que se acoja a los Grados Flotantes no permanezca en ellos más del tiempo establecido en los decretos de creación de dichos grados.

3. MODIFICACION DEL REGLAMENTO SOBRE EXAMENES MEDICOS PARA INGRESAR A TRACCION, ASCENDER Y USO DE ANTEOJOS POR PARTE DE MAQUINISTAS.— La Comisión respectiva está dando término a su cometido y, dentro de poco, el infrascrito recibirá el informe correspondiente.

Les adelanto que el Servicio Sanitario ya ha autorizado —en carácter provisorio— a dos maquinistas para usar anteojos en el desempeño de sus funciones.

4. VACANTE DE LIMPIADORES.— De acuerdo con las disposiciones legales vigentes, la Dirección no tiene en la actualidad medios para solucionar el problema que está representando la disminución del número de Aspirantes y Limpiadores; pero dada la circunstancia de que esta disminución está provocando dificultades en el servicio, plantearé el problema al supremo Gobierno, para ver si es posible encontrar alguna solución.

5. ASIGNACION DEL 10% PARA LOS AYUDANTES JEFES DE CASAS DE MAQUINAS.— Se ha hecho una consulta a la Contraloría General de la República sobre la materia. En cuanto dicho organismo dé la respuesta del caso, se adoptará la resolución procedente.

Saluda atte. a ustedes,

(Fdo.) **EDMUNDO BERTIN R.**
DIRECTOR

En mérito de la respuesta precedente, la Directiva Nacional está efectuando entrevistas con la superioridad, para su estudio en particular de las materias aquí señaladas.

Un ferroviario en la Subsecretaría del Trabajo

Emiliano Caballero Zamora, tornero de la Maestranza Barón, Secretario de la Federación Industrial Ferroviaria y Vicepresidente de la Central Unica de Trabajadores, nombrado Subsecretario del Trabajo. Los ministros Eduardo Simián y Bernardo Leighton también desempeñaron funciones en nuestra Empresa.

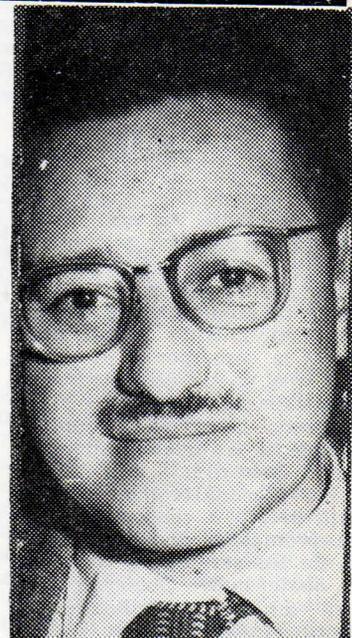
El compañero Emiliano Caballero Z., miembro del Secretariado de la Federación Industrial Ferroviaria y vicepresidente de la Central Unica de Trabajadores, ha sido nombrado, por el nuevo Gobierno, Subsecretario del Trabajo.

Al comienzo de su carrera fue uno de los nuestros —se inició como limpiador de locomotoras en la Casa de Máquinas de Los Andes— para trasladarse a Valparaíso en calidad de tornero de la Maestranza.

Su contacto directo con la realidad gremial nos permite esperar que su gestión gubernativa será positiva en benefi-

cio de los trabajadores. No dudamos de que la favorable impresión que en el gremio ha provocado la designación del compañero Caballero tendrá la justificación absoluta a través de su labor en tal alto cargo.

Sin mayores comentarios aco- tamos que dos ministros del nuevo Gabinete, los señores Eduardo Simián y Bernardo Leighton, hace algún tiempo también desempeñaron funciones en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El primero hizo práctica de electricista en la Casa de Máquinas de Yungay el año 1933 cuando cursaba tercer año de Ingeniería, y el segundo, el mis-



Emiliano Caballero Zamora, Subsecretario del Trabajo.

mo año, nos hacía clases de Economía y Ciencias en la Universidad Ferroviaria, ahora Instituto Carlos Arias Martínez.

Reseña histórica de la Federación Santiago Watt 1889-1964

Hace 75 años, el 8 de septiembre de 1889, se fundaba en Santiago la Sociedad de Socorros Mutuos de Maquinistas y Fogoneros, en reunión a la cual asistieron los señores Juan Guil-mour, Domingo Arce, Roberto Bonthron, San-tiago Bonthron, J. S. García, J. L. Ortiz, Abra-ham Gutiérrez, Santiago Quezada, J. S. Pizar-ro, Francisco Godoy, Félix Fica, Arturo En-ris, Eulogio González, Julio González, J. A. Morales, Moisés Moreno, J. A. Hardy, J. D. Pinto y Hermógenes Martínez, quien fuera ele-gido presidente.

FORMACION DEL PRIMER DIRECTORIO

El presidente accidental informó del objeto de la reunión y dio lectura a un proyecto de estatutos elaborados por los compañeros J. S. García y Abraham Gutiérrez, manifestando este último que el éxito inicial no había sido completo por la reticencia de muchos de los compañeros a ingresar a la sociedad en for-mación.

Por indicación de los señores Francisco Go-doy, J. S. Pizarro y J. L. Ortiz se vota la elec-ción de un directorio provisional, cuyo resul-tado fue el siguiente:

Presidente: Domingo Arce, con 11 votos.
Secretario: Hermógenes Martínez, con 14 votos.
Tesorero: Alfredo Maloy, con 14 votos.

APROBACION DE LOS ESTATUTOS

Los estatutos de la naciente organización fueron aprobados en sesión del 24 de noviem-bre de 1889, acordándose imprimir 200 ejem-plares y, además, completar el directorio con los compañeros Santiago Davidson como vice-presidente y J. S. García como prosecretario.

Directores: Belisario Araya, Abraham Gutié-rrez, J. Santos Pizarro, J. L. Ortiz, Félix Fica, J. L. Morales, Félix Ladrón de Guevara, Julio González, Eulogio González y Manuel Acevedo.

PRIMER BALANCE DE LA SOCIEDAD

El 8 de diciembre de 1889 se verificó el pri-mer balance de la sociedad, la que a la fecha contaba con 83 asociados, desglosados en 47 maquinistas y 36 fogoneros, con un haber en caja de \$ 325.—

EL PRIMER SOCIO FALLECIDO

En la sesión del 29 de marzo se comunicaba el sensible fallecimiento del secretario titular compañero Hermógenes Martínez, quien había sido una de los impulsores más activos en la formación de la sociedad. Fue reemplazado por el socio J. A. Morales.

NACE LA SOCIEDAD SANTIAGO WATT

Hubo consenso para agregar al título social de la institución el nombre de alguna persona-lidad, donde entre otros se consideraron los de Guillermo Wheelrighth, Roberto Stephenson, Juan Donovan (el primer maquinista que corrió en Chile una locomotora). En sesión del 12 de marzo de 1893 se acordó por mayoría designar el título social como **SOCIEDAD SANTIAGO WATT DE PROTECCION MUTUA DE MAQUINISTAS Y FOGONEROS.**

PERSONERIA JURIDICA

Por gestiones del socio Pedro J. Vargas, a quien se le encomendó la misión, se obtuvo la personería jurídica mediante decreto del 24 de junio de 1897, cuyo texto es el siguiente:

INSTRUCCION PUBLICA.— Sección de Jus-ticia N° 5041.— Santiago, julio 24 de 1897.— Hoy se decretó lo que sigue:

N° 2199.— Vistos estos antecedentes, con lo dictaminado por el fiscal de la Excelentísima Corte Suprema de Justicia y de acuerdo con el Consejo de Estado.

Decreto:

1° Concédese personería jurídica a la institu-ción denominada Santiago Watt.

2° Apruébanse los estatutos anexos, por los cuales dicha asociación deberá regirse.

Anótese, comuníquese, publíquese e insértese en el "Boletín de Leyes y Decretos" del Go-bierno conjuntamente con los estatutos apro-bados. Errázuriz.— J. D. Amunátegui Rivera.

Diversas circunstancias provocaron el deca-i-miento en las actividades de la institución, acrecentadas por las injusticias que se comie-tían en perjuicio del personal de Tracción, el cual careciendo escalafones permitía que gru-pos de compañeros se beneficiaran en perjuicio de otros, haciendo inútiles los esfuerzos de al-gunos por mantener la unidad de acción en torno de la sociedad.

REORGANIZACION DE LA SOCIEDAD

No obstante la difícil situación creada a los componentes de la Sociedad, un grupo de ellos tuvo la visión necesaria para prever y advertir los evidentes perjuicios que esta falta de unión estaba provocando en las filas gremialistas. Principal labor les cupo a los compañeros José del Carmen Iturriaga y Carlos Zamorano para impulsar un movimiento renovador necesario para devolver a la Sociedad su pujanza inicial.

Reunidos en casa del maquinista Carlos Spencer, el 15 de octubre de 1911, asistieron los socios Adolfo Segovia, Teótimo Ortiz, Abelardo Correa, Belisario Miranda, Francisco Toledo, Isidoro Barrera, Luis Araos, Pedro Trujillo, Emilio Trujillo, Luis Urrutia, Florindo Pérez de Arce, Raimundo Espinoza, Manuel Moya, José del Carmen Iturriaga, Carlos Zamorano, Belisario González y Carlos Spencer.

Se constituyó una directiva compuesta por:

Presidente: Adolfo Segovia.

Secretario: Abelardo Correa.

Tesorero: Luis Araos.

Se mandaron delegados a la primera, tercera y cuarta zona con el fin de promover la formación de filiales, como una manera efectiva de coordinar los esfuerzos para lograr mejores condiciones de trabajo.

Correspondió a los compañeros Federico Gómez y Eduardo Gentoso iniciar estas gestiones unitarias en Valparaíso, mientras hacían lo propio en la zona sur los compañeros Domingo Debelli y Manuel Olave., quedando finalmente organizadas las filiales de Valparaíso, Concepción, San Rosendo, Temuco y Valdivia.

PRIMERA CONVENCION NACIONAL DEL GREMIO

El desarrollo progresivo de las actividades gremiales obligó a realizar una Convención Nacional, la que se verificó por primera vez en mayo de 1914 con participación de todas las zonas, con tres delegados por cada una.

PRIMERA ZONA

Bonifacio Navarro, Narciso Gálvez y Bernabé Villarroel.

SEGUNDA ZONA

Manuel Olave, José Madrid y Teótimo Ortiz.

TERCERA ZONA

Domingo Fernández, Domingo Rojas y Manuel Contreras.

CUARTA ZONA

Luis Mackienze, Juan Burtón y Juan Díaz.

En esta oportunidad se reestructuró la organización acordándose denominarla Federación Santiago Watt con directorios zonales autónomos y comités en cada Casa de Máquinas dependientes de las respectivas seccionales. Un directorio general, con domicilio en Santiago y

formado por cuatro delegados por cada zona pasaba a representar como organismo máximo de todo el gremio, encargado de mejorar las condiciones de trabajo, económicas y sociales del personal de Tracción.

ORGANIZACION GREMIAL DE LA PRIMERA ZONA

La famosa "Huelga de los gringos", del 14 de julio de 1890, fue el punto de partida para el desplazamiento de los maquinistas extranjeros, contratados cuando se iniciaron los ferrocarriles en nuestro país, y la incorporación paulatina y definitiva de los nacionales en el manejo de locomotoras.

No obstante las promesas dispensadas al personal criollo, que en tan especiales circunstancias pudo demostrar su alta capacidad de asimilación sirviendo los trenes con la misma eficiencia de los "importados", continuaron las discriminaciones en el pago de salarios al recibir los chilenos solamente la mitad de lo que ganaban aquéllos.

La situación afrentosa creada por el privilegio dispensado al personal contratado en el extranjero las injustas promociones y castigos que aplicaban jefes absolutistas, como Jorge Brunton y José de la Cruz Moreno, el mismo que años más tarde desataría una persecución implacable contra Eduardo Gentoso, maquinista de una alta capacidad organizativa y polemista formidable, cuyos demoleedores argumentos han quedado fijados indeleblemente a través de las páginas del periódico semanal LA LOCOMOTORA, de su propiedad, crearon las condiciones para dar forma a una organización que los defendiera de tales atropellos.

El movimiento inicial en la Primera Zona correspondió a los fogoneros, siendo designado presidente el compañero Manuel Carpio, lo que provocó las iras del Jefe de Maestranzas, José de la Cruz Moreno, quien lo separó del servicio sin que hubiera reacción de los maquinistas en favor de sus compañeros, más que nada por la división interna de ellos mismos y por el temor a las represalias del omnipotente Jefe de Maestranzas.

Sin embargo, otros hechos obligaron a unirse para defenderse de las medidas arbitrarias, tanto de las autoridades administrativas como de la justicia ordinaria, esta última encarcelando al personal por cualquier atropello o accidente. Se cuenta el caso de los compañeros Gregorio Peña y Joaquín Leiva, condenados a dos años de prisión, con sus familiares en total abandono, manifestándose la ayuda solidaria a través de suscripciones mensuales.

El revuelo provocado por esta condena aceleró la unión sin limitaciones del personal de máquinas en un organismo que se llamó "Comité de Defensa Judicial", con Roberto Bruna, presidente; Bernabé Villarreal, secretario y Bonifacio Navarro, tesorero. Abogado del novel organismo se designó al señor Angel Guarello. más tarde connotado dirigente político. Inicialmente el Comité quedó formado por noventa socios con un aporte personal de \$ 10.

Al estallar el caldero de la locomotora N° 17,

denominada "Tabón" (costumbre muy generalizada de la época al designar con nombre cada locomotora) murió el maquinista Carlos Bordalí, en cuyo homenaje se le dio este nombre a la nueva institución, la que se fundó el 1º de septiembre de 1903.

La acción anticlasista de elementos enquistados en el gremio, que contaban con el favoritismo de la jefatura, hicieron fracasar la normal actividad de la Bordalí, la que debió someterse a un obligado e indefinido receso.

En un choque de trenes ocurrido entre Batico y Polpaico, murió el maquinista Vergara Cartagena, socio de la antigua sociedad mutualista de Valparaíso, Federico Stiven, la cual le dispuso solemnes funerales. Los remanentes de la Bordalí ingresaron en masa a la Stiven con el deseo latente de cobijarse bajo una institución.

RENACIMIENTO DE LA SOCIEDAD SANTIAGO WATT

Cuando llegaron en 1911, los enviados especiales de la agrupación de maquinistas y fogoneros de la Segunda Sección, compuesta por los compañeros Federico Gómez y Eduardo Gentoso encontraron el terreno propicio para organizar al personal de Tracción de la Primera Zona, lo que paralelamente ocurría en Concepción, Temuco y Valdivia, naciendo así la Sociedad Santiago Watt, cuyos representantes participaron en 1914 en la Primera Convención.

Por razones que no hemos logrado profundizar, se produjo en 1916 el retiro de la Federación de la Secciónal Primera Zona, pasando a denominarse Sociedad Santiago Watt, Protectora de Maquinistas, Fogoneros y Limpiadores, obteniendo por Decreto Supremo N° 68 del 25 de enero de 1916 la personería jurídica correspondiente, estando al frente de ella Rubén Guerra como presidente y Angel Custodio Vicencio como secretario (primer mártir de la electrificación en la Primera Zona, fallecido en 1924).

Posteriormente se corrigió esta posición negativa al incorporarse al directorio general con asiento en Santiago y como Federación Santiago Watt, Seccional Barón, lo que se mantiene hasta nuestros días.

Pero fue solamente el 11 de enero de 1921 cuando se legalizó el título como Federación, en conformidad a lo acordado en la Convención de 1914, al aprobarse las reformas en los siguientes términos:

Santiago, 11 de enero de 1921.— Hoy se decretó lo que sigue: vistos estos antecedentes y de acuerdo con el Consejo de Estado,

Decreto:

Apruébanse las reformas introducidas en los estatutos de la corporación denominada "Sociedad Santiago Watt", de este Departamento, en los términos de que da testimonio la escritura pública adjunta, otorgada ante el Notario de Santiago don Fernando Errázuriz Tagle, el 15 de diciembre de 1919.

Tómese razón, publíquese, comuníquese e insértese en el "Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno".— Alessandri.— Armando Jaramillo.

SEGUNDA CONVENCION NACIONAL EN 1919

Se realizó en Santiago la Segunda Convención en 1919, a la cual se incorporaba oficialmente la Quinta Zona o Red Norte, torneo en el cual se impulsaron grandes avances en las reivindicaciones específicas del personal de Tracción.

TERCERA CONVENCION NACIONAL EN 1924

Verificada en Santiago, el 24 de septiembre de 1924, contó con la participación de los siguientes delegados:

PRIMERA ZONA

Froilán Fuentes, Alejandro Morales, Luis Astudillo y Armando Ravest.

SEGUNDA ZONA

Luis Urrutia, Lázaro Díaz, Manuel Olave, Pedro García, Arturo Colvin y Julio Albornoz.

TERCERA ZONA

Eduardo Bobinrieth, Samuel Arriagada, Enrique Mullin, Luis San Martín y Luis A. Acuña.

CUARTA ZONA

Pedro Segundo Pincheira, Federico Pincheira, Pedro Bórquez y Fabriciano Riquelme.

Se adoptaron importantes acuerdos tendientes a mejorar los estatutos de la Federación, lo que por dificultades de orden legal no pudieron concretarse, aparte de considerar cambios en las modalidades de trabajo, etc.

CUARTA CONVENCION NACIONAL EN 1926

Uno de los torneos de mayor jerarquía fue la Convención Nacional efectuada en el año 1926, en la cual se eligió Presidente del Directorio General al maquinista de la Primera Zona compañero Francisco Araya Zamora, quien fuera Consejero de la Caja de Retiros, puesto al que renunció en 1927 para continuar como diputado hasta 1932, y a quien entre otro de sus reconocidos méritos le corresponde el honor de haber sido el primer director del periódico EL SANTIAGO WATT, cuyo primer número se publicara en 1943 en formato tabloide.

Una apreciación en conjunto de las materias tratadas nos demuestra la responsabilidad de los participantes para abordar los diferentes problemas que entonces preocupaban al gremio, muchos de los cuales todavía mantienen su vigencia.

Así, en primer término, se acordaba solicitar la contrata para el personal de maquinistas y fogoneros. Igualmente se solicitaban cuatrienales, pago de kilometraje a razón de 4 centavos para el maquinista y de 2 centavos para

el fogonero, casa de recreo o de salud para el personal ferroviario, viáticos, despertadores en las casas de máquinas de mayor importancia para turnos entre las 23 y 6 horas, pensiones de montepío, escalafones, pases libres, carnet profesional, defensa del personal detenido judicialmente por actos del servicio, envío de maquinistas al extranjero en perfeccionamiento profesional, contratación de inspectores y jefes de máquinas de entre los maquinistas de primera categoría, hogares para el personal de la línea, gratificación anual, provisión de uniformes e impermeables, preferencia a hijos de ferroviarios en la incorporación a los servicios, modificaciones a los reglamentos de la Empresa, leyes previsionales, etc., alfabetización y cultura general, relaciones internacionales, situación de la caja de la Federación, ayuda a cesantes, y numerosos otros asuntos similares a los aquí mencionados fuera de todo orden.

OTRAS CONVENCIONES O CONGRESOS

Sucesivamente y por imperativo de los estatutos se han realizado otras convenciones o congresos nacionales del gremio, los cuales constituyen la más alta autoridad de la Federación, siendo el último de ellos el realizado en Santiago el año 1959 correspondiente al número 14.

NOMINA DE LOS PRESIDENTES NACIONALES

El primer Presidente del Directorio General, que efectivamente pudo considerarse como tal, fue el compañero Lázaro Díaz, al constituirse este organismo en 1924, con los compañeros Pedro García e Isidoro Barrera como secretario y tesorero, respectivamente, mandato que se mantiene hasta 1926, fecha de la Cuarta Convención. La siguiente es la lista de los compañeros que fueron elevados al alto cargo de Presidente del Directorio General:

1924—1926	Lázaro Díaz.
1926—1931	Francisco Araya Z.
1931—1933	Pedro García.
1933—1935	Enrique Caro.
1935—1937	Bernardo Cartagena.
1933—1935	Alejandro Sánchez.
1935—1937	Santiago Henríquez.
1937—1938	Humberto Díaz.
1938—1939	Luis Valdés.
1939—1941	Luis E. Salinas.
1941—1944	José del Carmen Muñoz.
1944—1946	Manuel Bravo.
1946—1948	Raúl Farías.
1948—1964	Alfonso Arriagada.

ESTADO ACTUAL DE LA ORGANIZACION

La Federación Santiago Watt ha logrado mantener su constitución orgánica sin cambios fundamentales, salvo la incorporación de nue-

vos organismos de base, algunos por la ane- xión de ferrocarriles particulares que pasaron al patrimonio del Estado.

A la fecha, el Directorio General, instalado en el edificio de la Federación Industrial Ferroviaria desde 1958 (calle Compañía 1933) dispone de cómodas oficinas para la atención de sus asuntos gremiales, y lo forman 20 delegados, cuatro por cada Seccional, los cuales eligen la Directiva Nacional, actualmente com- puesta como sigue:

Presidente: Alfonso Arriagada M.
Vicepresidente: Angel Olivares.
Secretario: Luis Maluenda C.
Tesorero: Alejandro López.
Prosecretario: Héctor Gertler C.
Profesorero: José Pardo C.

ORGANISMOS DE BASE.— Un total de aproximadamente 2.650 federados se distribu- yen a través de la red, en cada punto donde haya una Casa de Máquinas o Depósito, a sa- ber:

Seccional Barón con sus comités en Llay- Llay, Los Andes (Estado y Trasandino) y Yungay.

Seccional San Eugenio con sus comités de San Fernando, Curicó y Talca.

Seccional Concepción con sus comités de Chi- llán, San Rosendo y Lebu.

Seccional Temuco con sus comités de Victo- ria, Osorno y Valdivia.

Seccional Coquimbo con sus comités de La Calera, Illapel, Ovalle, Vallenar y Copiapó, y los comités de Arica e Iquique en el extremo norte.

PUBLICACIONES DE LA FEDERACION

"La Locomotora".— El primer órgano que defendió los intereses del personal de Tracción se publicó en 1901, con el título "LA LOCOMO- TORA", dirigido por Eduardo Gentoso y que sostuvo memorables campañas en contra del Director de Tracción y Maestranzas, Anselmo Moraga, y del Jefe de la Maestranza Barón, José de la Cruz Moreno. Aun cuando era de su propiedad, la publicación se podía conside- rar como órgano oficial de la Federación, por su contenido y finalidad.

Esta publicación se mantuvo en circulación hasta 1904, fecha de su traslado a Coquimbo a raíz de su separación de la Empresa. Reincor- porado vuelve a Santiago y publica nuevamen- te "LA LOCOMOTORA" a contar desde el 2 de noviembre de 1912. Gentoso, aparte de sus condiciones innatas como líder gremialista y polemista, poseía profundos conocimientos téc- nicos que vaciaba en las páginas del periódico, como Historia de la Máquina a Vapor, Guía de Maquinistas y Fogoneros, con datos para la conservación y manejo de locomotoras, etc. En la primera época, de 1901 a 1903, el tiraje era de 1.500 ejemplares ¡semanales!, mientras que en su reaparición, de 1912 a 1915, editaba 3.000 ejemplares.

"EL SANTIAGO WATT".

Un anhelo largamente sostenido se hizo rea-

(Pasa a la página 23)

Gratificación para el presente año: un mes de sueldo y mínimo de E° 150

El viernes 23 de octubre se efectuó la entrevista del Presidente de la República con la Federación Industrial Ferroviaria y Directivas Nacionales del gremio con objeto de considerar la posibilidad de otorgar una gratificación al personal ferroviario, de un mes de sueldo con un mínimo de E° 150.

Se hizo presente al señor Alessandri la justificación de este anhelo del gremio, quien aceptó las peticiones formuladas y autorizó a la Dirección General para iniciar los estudios correspondientes, lo que se concretó en el Decreto 5123 de fecha 23 de octubre, para cancelar en la primera quincena de diciembre un mes de sueldo con un mínimo de E° 150 decreto que se tramita conforme a las normas administrativas.

Al hacerle entrega del Memorándum, que a continuación transcribimos, el compañero Edmundo Polanco excusó la inasistencia del compañero Alfonso Arriagada, presidente de la FSW, informando de la reciente operación a la cual había sido sometido. El Presidente de la República señor Alessandri, deploró no haber tenido conocimiento oportuno de la situación del compañero Arriagada para haberse informado directamente de su estado e hizo votos por su pronta recuperación.

El Memorándum entregado a S. E. el Presidente de la República es el siguiente:

EXCELENTISIMO SEÑOR:

Al término de vuestro mandato, el gremio ferroviario, por intermedio de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile y sus Direc-

tivas Nacionales, de la Unión de Obreros, Federación Santiago Watt y Federación de Empleados, quieren expresar su reconocimiento por el trato deferente que S. E. les dispensó.

Dejamos especial constancia acerca de vuestra preocupación por encontrar recursos para financiar la Empresa, lo que en parte se logró con la dictación de la Ley llamada de Escala Unica, que junto con aportar nuevas entradas permitió el establecimiento de un sistema más racional de sueldos y jornales. Igual caso podemos decir acerca de la restitución de nuestra gratificación anual, mejoramientos parciales de algunos de nuestros escalafones, destinados a reparar injusticias, todo lo que fue acogido por V. E.

Aprovechamos esta oportunidad para condensar en este memorándum dos puntos que interesan preferentemente a nuestro gremio:

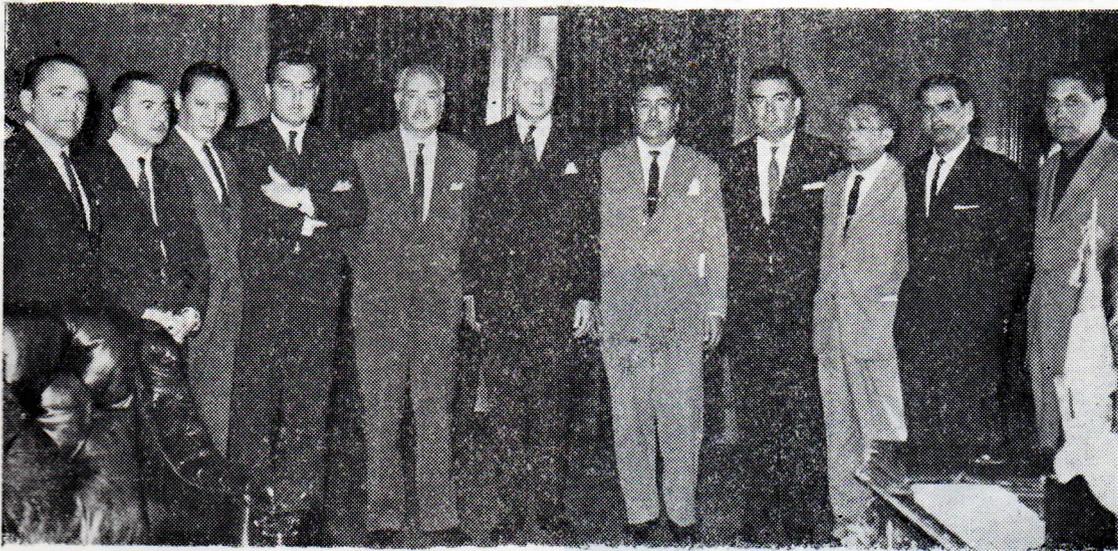
1.—Que la gratificación del presente año quede consultada en el presupuesto de la Empresa con los recursos necesarios para su cancelación.

2.—Que V. E. arbitre todos los medios a su alcance para que se dicten las disposiciones necesarias que permitan al trabajador ferroviario obtener la calidad jurídica de empleado y evitar así los inconvenientes que a diario se producen en las cancelaciones de remuneraciones o beneficios anexos.

POR LA FEDERACION INDUSTRIAL FERROVIARIA.

Héctor Garrido C.
Secretario

Edmundo Polanco E.
Presidente



Dirigentes ferroviarios en entrevista con S. E. el Presidente de la República, el 23 de octubre: De izquierda a derecha, Carlos Casarino, secretario FEFCH; Héctor Garrido, secretario FIFCH; Luis Maluenda, secretario FSW; Alejandro López, tesorero FSW; Edmundo Polanco, presidente FIFCH; S. E. el Presidente de la República, Excmo. Sr. Jorge Alessandri; Waldo Iriarte, presidente UOF; Walterio Contreras, presidente FEFCH; Domingo Alvarez, vicepresidente UOF; Francisco López, vicepresidente FEFCH y Ernesto Vogel,



Los wattinos de San Bernardo agasajados en Barrancas, con un paseo por la bahía de San Antonio, por los federados de este Comité, entre los cuales se disputaron la clasificación del torneo "75º Aniversario".

Noticias de San Eugenio

Fiesta del Riel en grande y 75.º aniversario

La Comisión de Fiestas de la Seccional presidida por Domingo Prado con el asesoramiento de Arturo Rojas, Jorge Toro y otros activos federados, ha elaborado un programa que dejará recuerdos con motivo de la Fiesta del Riel y el 75º aniversario de la fundación de la Federación siendo San Eugenio la cuna de nuestra institución. En nuestro próximo Noticiero daremos amplias informaciones gráficas de todos los actos relativos a tan significativas fechas para los wattinos.

GRAN CAMPEONATO APASIONA A LOS FEDERADOS DE LA SEGUNDA ZONA

Fútbol en Barrancas... Sorpresa en Curicó.

Sin lugar a dudas, el campeonato de fútbol interdepósitos organizado por nuestra Seccional, con participación de equipos de todas las Casas de Máquinas de la Segunda Zona y como número del 75º aniversario, está constituyendo el principal atractivo de estas festividades, aparte de la magni-

fica oportunidad que tienen los federados para vincularse y confraternizar en cordial competencia.

BARRANCAS

Así tenemos cómo el 12 de octubre acudieron a la cita deportiva en el Puerto de San Antonio los jugadores del Comité de San Bernardo para enfrentarse con el equipo del Comité de Barrancas, cuyo resultado favoreció a San Bernardo luego de empatar a 3 goles, al definir con tiro de penal el desempate. Antes del partido los visitantes fueron agasajados con un paseo por los alrededores del Puerto, en un remolcador como se aprecia en la foto respectiva y un almuerzo con participación de federados y familiares.

CURICO

En la ciudad de las tortas, San Eugenio recibió una gran-



Asistentes al cambio de directiva en el Comité de Talca. Al centro el nuevo presidente Juan Bravo, acompañado por el secretario del Directorio General, compañero Luis Maluenda, y presidente de la Seccional, compañero Jerónimo Galaz.

Equipo de San Bernardo, ganador sobre el equipo de Barrancas, posa con gran prestancia olímpica.



de de parte de los dueños de casa, quienes sin miramientos a los pergaminos del rival ganaron por 1 a 0, en un resultado sorpresivo y cuyo encuentro ha merecido reparos por su desarrollo, habiendo reclamos en secretaría. Se supone que el encuentro deberá repetirse, lo que desde ya significa una apasionante discusión entre un bando y otro.

TALCA

POSITIVO BALANCE DE ACTIVIDADES GREMIALES EXHIBE COMITE TALQUINO

En un balance de tres meses de actuación de la actual directiva del Comité de Talca dejan un saldo halagador por las realizaciones. El cambio de directiva efectuado el 9 de agosto ppdo., en la cual fue aprobada la cuenta sin objeciones presentada por el anterior presidente compañero Ives Morán,

dio lugar a una reunión en la cual participaron los compañeros Luis Maluenda, secretario del Directorio General y Jerónimo Galaz, presidente de la Seccional, quienes centralizaron los informes sobre los problemas de importancia que afectan al gremio.

La nueva directiva la componen Juan Bravo (el cual asumió su puesto luego de un breve y emocionado discurso); vicepresidente, Oscar Prado (con destacada actuación como delegado en los últimos amplios zonales); secretario, Alejandro Pizarro (de gran experiencia y antiguo dirigente); tesorero, Héctor Huerta, (re-elegido en las finanzas por su acertada labor); directores, Rubén Coloma y Nelson Díaz (elementos que se inician y de quienes se espera gran actuación). Completa la directiva el activo jubilado compañero Pedro Huerta, cuya experiencia será un valioso aporte a las actividades del Comité.

INAUGURACION DE NUEVA SEDE SOCIAL TALQUINA

Conforme a un acuerdo adoptado en un Ampliado Zonal, se pidió a los diferentes Comités de la Zona, que cada uno debería presentar a la Seccional un proyecto para la adquisición de un bien raíz, en virtud de los dineros disponibles en los fondos mutuales, como una culminación de la adecuada administración que a los mismos dispensara el compañero Aurelio Marchant, encargado en el último tiempo de su control.

De todos los proyectos presentados, el de Talca fue el que mereció los honores de ser el privilegiado para disponer de local propio para sus actividades.

El 8 de septiembre, el mismo día que la organización cumplía 75 años, se eligió como fecha propicia para inaugurar la sede social, acto que constituyó un acontecimiento social de mucha resonancia en la ciudad.



Al centro, muy bien acompañado, el Ingeniero de Tracción señor Iván Robles, junto a las autoridades provinciales y comunales de Talca, dirigentes gremiales y federados que participaron en la inauguración de la sede social del Comité.

Dieron realce al acto las autoridades municipales, administrativas y de los servicios públicos, parlamentarios, dirigentes gremiales y, en representación de la Empresa, el ingeniero de Tracción señor Iván Robles.

La prensa local y las radios de la ciudad dieron una importancia inusitada a este gran avance de nuestra organización, lo que provocó un justo motivo de orgullo para los organizadores y para la institución misma, al ser rebasados los marcos internos ante la presencia de tan distinguidos asistentes.

SAN FERNANDO

GRAN IMPULSO EN ACTIVIDADES DEL COMITÉ

Ha quedado formada la nueva directiva en el orden siguiente:

Presidente, Julio Barra S.
Vicepresidente, Héctor Sánchez P.
Secretario, José Gómez H.
Tesorero, José Saravia G.
Directores de cultura, Julio Aguilar G. y Luis San Martín.
Directores de deporte, Luis Bustos M. y Sergio Lara R.
Corresponsal, Francisco Figueroa M. (Piscis).

La directiva mencionada está dispuesta a cumplir ambiciosos proyectos para justificar con amplitud el mandato que le han otorgado.

Iniciaron sus actividades repartiéndose brochazos sin misericordia dejando el local social como "una china en un dieciocho", para celebrar dignamente

la Fiesta del Riel y el programa del 75º aniversario.

Esperan entregar antes de fin de año una biblioteca con todos los muebles necesarios para la mejor atención a sus lectores. Efectuar una Fiesta Navideña con reparto de juguetes y teatro de títeres para los niños "wattinitos", una velada para adultos, etc., lo que será financiado por Bonos de Cooperación.

El 20 de noviembre se llevará a efecto una rifa para ayudar a sufragar los gastos de una iniciativa que por primera vez se organiza en este Comité y que ojalá tengan el éxito que se merecen y para que no se vean obligados a pagar el no-viciado por indiferencia o incompreensión de algunos.

PISCIS.

MEJORAMIENTOS EN LOS HOGARES FERROVIARIOS

Antecedentes proporcionados por el señor Hernán Orbeta, jefe de la Sección Bienestar, nos permiten informar de las realizaciones inmediatas y futuras relativas a los diferentes Hogares que la Empresa mantiene a través de la Red, y que significarán un mejoramiento de la atención que deben dispensar.

Renovación total de elementos. El personal habrá podido verificar que se han renovado totalmente los elementos de dotación de los Hogares (colchones, etc.), sin exclusión alguna.

Entrega del Hogar de Temuco. Está a punto de ser entregado al servicio el Hogar de Temuco, construcción moderna de dos pisos.

Reparación general de los edificios e instalaciones. Está solicitada la reparación general de todos los Hogares para el próximo año.

Hogar de Pueblo Hundido. Se ha pedido construcción de un edificio para 45 camas destinada a Hogar General (Tracción, Transporte e Inspectores).

Hogar de Coquimbo. Se ha solicitado ampliación del actual, que dispone de 16 camas, para aumentar en 16.

Hogar de Illapel. Se solicita ampliación de edificio nuevo para aumentar en 15 camas la actual dotación de 28, y convertirlo en Hogar General.

Hogar de Yungay. Se ha solicitado una reparación general que comprende ampliación de servicios higiénicos, pinturas, calefacción, alumbrado, etc.

Hogar de Puerto Montt. Se ha solicitado la construcción de un edificio nuevo con capacidad de 40 camas para Hogar General, y que pasará a ser uno de los más importantes a través de la Red.

De acuerdo con los procedimientos que regulan estos planes, corresponde al Departamento de Vías y Obras la elaboración de proyectos y su ejecución, con cargo a los fondos del presupuesto para Hogares de la Sección Bienestar.

Dictamen de la Contraloría rechaza asignación para ayudantes de jefes

Por oficio 80800 del 23 de octubre, la Contraloría General de la República, en respuesta a una petición de la Dirección General, se pronuncia en contra del pago de la asignación mensual imponible del 10% en favor de los Ayudantes de Jefes de Casa de Máquinas.

Frente al dictamen negativo a las aspiraciones de los Ayudantes de Jefes de Máquinas, la Directiva Nacional y Dirección General se encuentran abocadas a buscar otra fórmula que permita obtener el fin propuesto.