

SANTIAGO WATT



N.º 221
Año XIX
1965



UN SIMBOLICO MONOLITO

Escribe:
HUGO E. RAMIREZ
Vallenar

El 17 de septiembre, víspera memorable para la Patria y los chilenos, fue de doble significado para los wattiños de Vallenar, pues, se inauguraba el Monolito recordatorio y ello fue motivo de mayor euforia ferroviaria en los recintos de la Casa de Máquina.

Fue así como a las 16,50 el Cura Párroco de Vallenar bendecía la culta mole conforme al ritual. Acto seguido se izaba el pabellón nacional a los sones del Himno Patrio; una salva de 21 cañonazos [torpedos] hacía más emotivo el acto. Luego, al izarse el estandarte wattino, también acompañado por los ágiles compases del Himno de Yungay, todos los asistentes entonaron los recordados versos lo que dio al acto un impresionante ribete de solemnidad.

Nuestro presidente, Manuel Ocaranza, haciendo uso de un florido lenguaje en el que destacó la finalidad del Monolito, hizo su entrega a la Federación. A continuación, de las autoridades asistentes, hicieron uso de la palabra el señor Gobernador don Juan Mulet Bou y el Alcalde don Emilio Zalaquett Izza los que especificaron y reconocieron la emotiva ceremonia efectuada. Aludieron con significativas frases la gran lucha gremial que realiza la Federación, su interiorización en la vida civil, ya que ésta, siempre, ha estado en el más alto nivel en Vallenar. El compañero dirigente nacional, Julio Araya, después de breves palabras alusivas al acto, fué entrevistado por locutores de "Radio Estrella del Norte" de esta ciudad, a quienes dio algunos detalles de tan magnífica iniciativa.

Toda la ceremonia tuvo ribetes muy significativos. Una vez más, la Federación "Santiago Watt" ponía en primer plano su labor gremial, su espíritu de lucha y su noble deseo de solidaridad en las masas.

Un ágape de honor servido bajo un parrón de la Casa de Máquinas engalanado ex profeso fue el broche de oro que la Watt entregó a sus invitados.

"Prematura dejaste la estación de la vida por el viaje a otro reino".

Bella frase.

Simbólica y emotiva.



ALCALDE ZALAUQUETT hace uso de la palabra en la inauguración de monolito en Vallenar.

Diríase que está revestida con el efluvio magnífico de la Vida y con la tristeza que se insinúa en las regiones del Nirvana.

Manuel Ocaranza, autor de ella, puso una imagen verdadera de lo que es vivir y lo que significa la muerte cuando aún no debe llegar.

Esa es la frase, la que con letras sobre relieve, se destaca en una plancha de bronce en el cuerpo central.

Nuestro Monolito, como la Tumba del Soldado Desconocido, esconde la Inmortalidad, porque en él simbólicamente guardamos el recuerdo de aquellos que, sobrepasando las barreras del sacrificio, cayeron en aras del Deber. Para ellos, en el mundo, no hay historia, son desconocidos, anónimos. De ellos, sólo existe una cruz a la vera de la trocha con una fecha y un nombre mal escrito. Para ellos, nuestro Monolito sintetiza la eternidad materializada.

En uno de sus cuerpos laterales, se colocó una plancha pequeña con el nombre del primer mártir de nuestro núcleo: José Donoso Mercado. Está allí, solitaria, grandiosa. La Federación le rindió un homenaje.

Vendrán otras generaciones wattinas. Otras locomotoras tirarán al viento su silbido sobrecogedor. Otras planchas conmemorativas se adionarán a la primera, pero, siempre, la extraña forma de nuestro Monolito tendrá el mismo significado.

Porque sus líneas son atrevidas. El golpe de vista que ofrece se adentra y penetra hacia nuestro interior recalando su grandiosa valía.

Las flores de los rosales y las de un albaricoquero le darán el aroma evo.

Nuestro paso cansado que lleva toda la protesta de las jornadas agotadoras, le dará el sublime resplandor de lo imperecedero.

Y la tierra, madre superior, hará de él un refugio en nuestros soledades proletarias.

La Federación "Santiago Watt" nuevamente ha cumplido su labor solidaria. Una vez son unos, otra vez son otros, pero siempre es ella..., ¡ELLA!... La Federación. No importa los nombres de quienes la dirijan. Lo importante es que la Federación vibra, existe y en cualquier momento manifiesta esa vida por intermedio de sus baluartes.

Hoy ha sido un Monolito.

¿Mañana?

¡Quién sabe!

Incomunicación de maquinistas

La historia se está haciendo demasiado conocida y vergonzosa. No hay más que tener la desgracia de encontrar en forma imprevista a alguien entre los rieles, persona o vehículo, incluso animales, para ser tratados como criminales.

Cada vez que uno de nosotros va a declarar por un atropello, en conciencia sabe, y siempre ha resultado así, que es inocente, ya que nunca se ha visto un tren que salga de la vía para cazar a un vehículo en la carretera o a un peatón por algún sendero. Eso lo saben los magistrados, abogados, y mejor que nadie, los ferroviarios. Sin embargo, cuando el sector corresponde a uno de los Juzgados del Crimen, que a veces es otro, hay un Juez que cree conveniente poner en incomunicación al maquinista, cuando no también al fogonero.

Las consecuencias morales son inmensas y monstruosas. Un hombre de trabajo, con una responsabilidad probada que le ha permitido escalar un escalafón difícil y lleno de dificultades. Un jefe de hogar, un funcionario respetable y serio, va a parar a una mazmorra oscura, llena de piojos, saturada de malos olores, vejado por los gendarmes aficionados como son de pedir coimas, escarnecidos por estos hombres acostumbrados a tratar con delincuentes y malacatoses, desprovistos de sus objetos personales, ridiculizados por los detenidos, obligados a posar en forma denigrante, sin ninguna consideración ni respeto. Después de la declaración, son puestos en libertad por no haber méritos.

Estos Jueces, no muchos por suerte, tienen derecho a la incomunicación de cualquier ciudadano, en las condiciones señaladas, hasta por cinco días. O sea que su acción no es ilegal. Pero no es justa.

La experiencia debe haberles enseñado que en estos casos no son culpables los maquinistas sino los que se introducen en la vía, recinto no público. Que es imposible que un hombre seleccionado como un ma-

quinista tenga impulsos homicidas. Que siempre el maquinista se presenta voluntariamente a declarar, incluso acompañado por el abogado correspondiente de la Empresa de Ferrocarriles, y si alguna vez no lo hizo en la oportunidad en que fue citado, no es por rebeldía sino por no haber sido eficiente el servicio de comunicación, el que no es seguro dentro del casi desorden en que se lleva el destino de la correspondencia en Ferrocarriles.

La Federación Santiago Watt, que ha visto a muchos de sus compañeros salir deshechos de la cárcel, a quienes cayeron en manos sin piedad, cubiertos de parásitos y llenos del recuerdo horroroso de los calabozos que nuestra justicia chilena tiene para sus ciudadanos, a quienes, según el emblema de la entrada no pretende reprimir, sino redimir. Nuestra Organización, reflejando la indignación, la rabia, la vergüenza de hombres y de chilenos, de hombres de bien, de trabajadores que aportan a la producción nacional bienes tangibles, servicios importantes, ha llegado a las autoridades a pedirle la superación de estas tragedias que tan tranquilamente desatan en la vida de hones-

(PASA A LA VUELTA)

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XIX — OCTUBRE DE 1965 — N° 221

Administración:

COMPANIA 1933 — TELEFONO 85195 — SANTIAGO

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

Dirección: ANSELMO RADRIGAN LOPEZ

Asesores: NELSON ITURRIETA CONTRERAS,
ARTURO ROJAS, JOSE DOMINGO PRADO.

(Corresponsales en: toda la Red.)

tos maquinistas los funcionarios judiciales. Hemos golpeado las puertas de la Corte Suprema, la Directiva Nacional hablará con el Ministro de Justicia, estamos repitiéndole continuamente a nuestra Dirección General. Y nada...

El último caso del compañero Severo Valenzuela, de Barón, vejado durante dos días en la cárcel de Santiago, al que hubo que solicitar un Recurso de amparo, salió con los efectos de un trauma psicológico, del ca-

labozo. El chofer del auto atropellado reconoció que había perdido el control de los frenos y se había introducido a la vía.

La vergüenza, la ropa quemada para eliminar los piojos, los días no trabajados, el recuerdo monstruoso de la justicia chilena, no pueden repararse.

PROTESTAMOS porque es injusto. Esto es un régimen democrático, donde los derechos de los justos deben estar protegidos, y no a merced de criterios.

AQUI COQUIMBO

Dinámico presidente seccional

Luis Rocco Estay



ESCRIBE CARLOS CHAVEZ MARIN

Secretario de Prensa (Coquimbo)

DIRECTIVA COQUIMBANA: De izquierda a derecha, Carlos Chávez Marín, Vicente Porras Tapia, Héctor Orlando Urqueta, Luis Burgoa Valencia, Luis Rocco Estay, Aquiles Miranda Naveas, Manuel Montaña Medalla y Hernán Lobos Godoy.

Es para esta Seccional motivo de satisfacción y orgullo tener al mando de ésta a un joven y siempre dinámico y correcto federado, en cuya persona recaerá la enorme responsabilidad, como es la de dirigir los destinos de esta siempre activa Seccional. Me refiero en lo que vale la persona del compañero Luis Rocco Estay, un federado que llega al alto cargo directivo con todos sus más buenos deseos y anhelos, como son los de entregar el máximo de sus esfuerzos en pro del bienestar de todos sus federados, compañeros que en él depositaron su más profunda confianza, y tenemos fe en él, y pese a su juventud, sabemos que logrará el éxito que todos deseamos.

Junto a él, asesorándolo en la Vicepresidencia, tenemos otro joven dirigente, amplio conocedor de los problemas gremiales. El es Hernán Lobos Godoy; estos dos jóvenes federados en la Presidencia y Vice, respectivamente, tendrán el don de mantener latente el bienestar y plena seguridad de defensa de esta Seccional, porque ambos llegan con ese sabio y enorme deseo de juventud, de cumplir y dejar satisfe-

chos a todos los que en ellos depositaron su confianza al elegirlos.

He aquí la Directiva completa de la Seccional Coquimbo, la que regirá los destinos por el período 1965/1966.

Presidente: Luis Rocco Estay;

Vicepresidente: Hernán Lobos G.;

Secretario Organización: Manuel Montaña Medalla;

Secretario Actas, Luis Burgos Valencia;

Secretario Prensa, Carlos Chávez Marín;

Tesorero, Héctor O. Urqueta U.;

Protesorero, Héctor Cortés Morales.

Directores: Vicente Porras Tapia, Aquiles Miranda Naveas;

Delegado ante el Directorio General: Angel René Olivares.

Todos los componentes de esta joven directiva, a excepción de los compañeros Tesorero y Protesorero, son de la nueva germinación gremial y con su espíritu batallador llegan con el más alto interés de un leal desempeño de sus puestos directivos.

LAS PETICIONES NACIONALES

Gratificación Anual Quinquenios acumulativos Evaluación de cargos Condición jurídica del personal

INFORME A LAS BASES DE LA FIFCH Y DIRECTIVOS NACIONALES

El viernes 22 del actual, el secretario nacional de la FIFCH y sus directivas nacionales de la Unión de Obreros, Federación de Empleados y Federación "Santiago Watt" entregaron al señor Director General el memorándum de peticiones que contempla los siguientes puntos:

Gratificación de un mes y medio de sueldo con asignación familiar y con un mínimo de dos sueldos vitales de

la provincia de Santiago; quinquenios acumulativos; evaluación de cargos y condición jurídica uniforme para el personal ferroviario.

DISCUSION EN TORNO A LA GRATIFICACION

Los presidentes nacionales y demás dirigentes concurrentes a la entrevista abundaron en consideraciones con res-

pecto a la justicia que le asiste a nuestro gremio de obtener este año una gratificación en la forma propuesta, como compensación por el alza desmedida sufrida en los artículos de primera necesidad, agravada con el hecho de que en este año no se ha tenido ningún mejoramiento extra como ha ocurrido en anteriores oportunidades.

El señor Director manifestó que se

Edmundo Polanco Elgueta, dirigente ferroviario, interviene en un Ampliado de la Central Unica de Trabajadores.

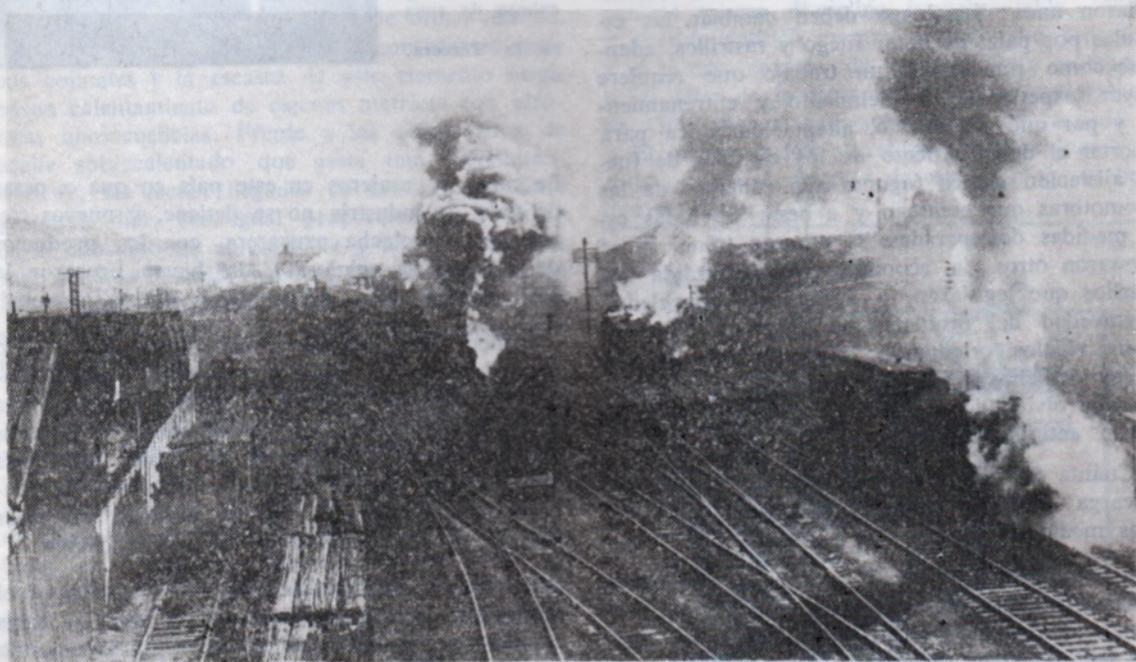


Paro en la Tercera Zona

pacto por otro período aproximadamente similar, antes de lograr verdadera normalización de los servicios.

El daño o utilidad que esta ley de Escala Unica haya tenido para Ferrocarriles, no será dado a conocer en un balance, ya que a esta clase de errores no se le buscan responsables, tampoco ocupa el tiempo de los legisladores, aunque todos sabemos cuán bien ocupado estaría ese tiempo.

Pero el balance no escrito en cifras, sino en consecuencias, ése, lo sufrió calladamente nuestro gremio que aceptó llegar de una faena de 15 ó más horas, y volver a otra similar con menos de diez horas de reposo. Que aceptó vivir desconectado de su hogar durante la mayor parte de la semana, y



PATIO FERROVIARIO DE CONCEPCION que detuvo su ajeteo para protestar por la falta de locomotoras.

La falta de elementos para la reparación de locomotoras, en especial tubos de humos, sumado al déficit paulatino de obra de mano que creó la Ley 14.999, al impedir por tres años el ingreso de personal, hizo crisis en el límite mismo del plazo establecido, y sus funestas consecuencias harán im-

para llegar a él sólo a buscar la reposición de sus energías en el sueño, cuyo déficit le expone en el servicio y le envejece prematuramente.

Lo ha sufrido nuestra gente, que al ir a solicitar su feriado se ha encontrado con un "no es posible,

la carencia de personal no me permite autorizarlo, habría que parar el tren que usted está sirviendo”, y bien sabíamos que esta respuesta de los jefes de máquinas encerraba una verdad innegable. Al observar que maquinistas de segunda han reemplazado por meses a los maquinistas de primera, aún en los trenes de mayor responsabilidad; maquinistas de tercera sirviendo cargueros de largo recorrido en línea central, y para reemplazar a éstos, maquinistas de patio; fogoneros de primera a veces recién ascendidos. No hubo limpiadores: todos fueron ascendidos a aspirantes, y como tales reemplazando a fogoneros en trenes de pasajeros, carga y de patio, y para caldear locomotoras, esos pobres muchachos, que guiados por un sueño futurista trabajaron bajo las órdenes de contratistas, todos ellos esperanzados en que el examen (rendido) y aprobado antes de la Ley 14.999, les sería reconocido, y guiados por el logro de esta finalidad aceptaron el escuálido pago que se les propuso. Pero como limpiadores sólo se desempeñaron unos días, luego deben cambiar las espátulas por palas de botar fuego y rastrillos, adaptarse como pudieran a un trabajo que requiere mayor experiencia, conocimiento y entrenamiento, y por qué no decirlo, adaptación física para soportar el duro esfuerzo de los cambios de fuego, alistación de los fogones aún calientes de las locomotoras que escasean y a pesar de todas estas medidas desesperadas se pararon trenes, y se retrasaron otros, la economía mal entendida de aquellos que legislaron, o de quienes conociendo la gravedad del problema no lo gritaron a los cuatro vientos, orientando al gremio a la defensa de sus derechos y la actitud misma de este gremio que olvidando su tradición de lucha, la aceptó con actitud fatalista.

¿Cuánta pérdida tuvo la Empresa por concepto de carga que hubo que rechazar, y que buscó otros medios de transporte?

El balance de esta ley lo conoció el compañero enfermo que llegado al servicio médico no tuvo licencias y debió contentarse con unas pocas grageas del escuálido arsenal de esos servicios. Los médicos conocieron el problema que se creaba con cada hombre que hiciera uso de licencia por justificada que ella fuese.

Conoce las consecuencias el ayudante de jefe de cada Casa de Máquinas Tercerinas, que mesándose los cabellos buscó en cada uno de los 365 días de estos tres años, la fórmula que le permitiera completar la tabla de salida de trenes, con locomotoras con maquinistas y fogoneros, tan escasas las locomotoras como el personal, y todo ello frente a mayor demanda a nuevos servicios



Virgilio del Pino, Presidente de la Seccional Concepción, cabeza de zona en la Tercera.

de carga y pasajeros en este país en que a pesar de todo la industria no se detiene, y nuevos trenes con remolacha azucarera, con los productos de la industria celulosa y del hierro, cruzaron la Red, sólo en aras del sacrificio de un personal.

Conoce este balance el maquinista que a poco de regresar a su hogar y a escasas 8 ó 10 horas, fue enviado a buscar a su domicilio con una orden perentoria del jefe de máquinas, y en otras con un papelito en que se le rogaba abstenerse del descanso que le correspondía y salir a convoyer tal o cual tren, con la promesa de tener presente su cooperación en las calificaciones.

Conoce y recordará este mismo balance aquel compañero que habiendo aceptado salir en estas condiciones encontró al llegar a su locomotora que los trabajos anotados en cartillas no habían sido ejecutados; ya por falta de materiales o de personal de conservación, y que a poco de salir quedó botado con su tren en plena vía, o pasó una noche esperando en alguna estación a que otro tren se detuviese para trasladarlo, remolcándolo al depósito más próximo, afrontando a continuación el sumario y finalmente el castigo que manchó la hoja de servicios que fue su orgullo por muchos años.

Conocieron y no olvidarán las proyecciones de esta ley el personal de locomotoras de San Ro-

sendo, lugar en que hicieron crisis las razones expuestas, y que llevaron a ese personal a un paro de advertencia el 13 de enero de 1965, vinieron promesas de soluciones y otra vez el enfrentamiento a las realidades, no salían locomotoras reparadas desde la Maestranza Central de San Bernardo en la cantidad que se necesitaban, y aquellas que llegaban acusaban fallas en los calderos, con partiduras que obligaban a pararlas por muchos días o enviarlas a la Maestranza de Concepción por largos meses.

No fue solución el envío de locomotoras 900 y 1000 mal reparadas, que al no ser abastecidas con carbón del tamaño conveniente por falta de seleccionador en la carbonera automática de San Rosendo, trababan el sinfín de sus alimentadores debiendo en cada oportunidad detener la marcha y allí barretilla en mano solucionar la falla, con atraso para el tren servido, y para aquellos que esperaban cruzamiento, y en muchas oportunidades hubo que entregar el tren y regresar al Depósito por estas u otras razones de orden técnico. El gasto desmesurado en grasas consistentes para sus cojinetes y la escasez de este elemento originaron calentamiento de cajones matrices con idénticas consecuencias. Frente a los cinco litros de aceite sobrecalentado que gasta una locomotora tipo 80, las recién llegadas de la Segunda Zona gastaban diez, casi igual proporcionalidad existe en el consumo de combustible y con una demora mayor en la marcha y en el tiempo ocupado en hacer agua (estanques de Loc. 90 y 100 deben ser reaprovisionados con mayor frecuencia, por mayor consumo).

En lugar de 15 a 18 locomotoras que en tiempos normales se necesitan en San Rosendo para correr los trenes de largo recorrido, llega el instante en que sólo se encuentran 8 ó 10 en buenas condiciones y que por lo mismo deben repetir viajes sin posibilidades de ejecutarles los trabajos más urgentes, disminuyendo en cada uno de ellos sus condiciones de arrastre y vaporación, llega en estas condiciones a agravarse la situación hasta hacerse insostenible, maquinistas y fogoneeros reunidos en asamblea notifican a sus dirigentes de un plazo de 48 horas para buscar solución, si no recurrirán a la huelga.

La directiva se traslada a Concepción a tratar con el jefe de sección sus problemas, se analizan y estudian, pero las posibilidades de solución no están en manos de esa jefatura, sino en el grado de rendimiento que dé San Bernardo, regresan, informan brevemente y continúan a Santiago, son recibidos por el Jefe del Departamento, quien les da a conocer las múltiples razones que limitan las posibilidades totales de solución, y sólo ofrece

algunas acondicionadas a un plazo y a medidas que se tomarían en la Maestranza Central. Ej.: contratar caldereros jubilados (gente que sabe un oficio en que es imposible improvisar), para acelerar las reparaciones, y con una posibilidad de solución casi total en un plazo de 60 días.

Se retiran los dirigentes y cumpliendo un acuerdo deben informar a su base telefónicamente desde Santiago.

Son parcos y verídicos en su informe, que es discutido de inmediato por una asamblea que cuenta airada las horas del plazo concedido. No se aceptan las soluciones y se vota el paro. Resultado unanimidad: unanimidad en el criterio profesional ofendido y en el rebasamiento de los límites humanos de la tolerancia; después las comunicaciones, un análisis de razones hecha en la Seccional Temuco, que soporta las mismas consecuencias de esta ley funesta, aunque en un grado ligeramente menor: votación en Temuco, unanimidad, comunicación a sus comités, y como siempre esa misma disciplina inquebrantable, religión y partido político común de todos los federados, y el mismo respeto de siempre para comunicar a los jefes de la Empresa y a los representantes de Gobierno en cada provincia, sus razones.

El mismo orden al retirarse de los lugares de trabajo, que al regresar de este paro de 48 horas que se alargó a 72.

HUMOR WATTINO



ALBERT. SUPER CALANDRINO.

«¡No me interesa la vida amorosa de una abeja; yo voy a casarme con una mujer!»

BALANCES ANUALES Y DE CONJUNTO DE LOS INGRESOS Y EGRESOS DE LA TESORERIA
DEL DIRECTORIO GENERAL DE LA

"FEDERACION SANTIAGO WATT"

HABIDOS EN EL PERIODO 1º DE ENERO DE 1963 AL 31 DE JULIO DE 1965.

C U E N T A S	1 9 6 3 (Enero/Diciembre)		1 9 6 5 (Enero/Julio)		TOTALES (Conjuntos)
	Eº	Eº	Eº	Eº	
ENTRADAS:					
1) COTIZACIONES	9.904,00	24.688,00	32.988,82	67.580,82	
2) COTIZACIONES EXTRAORDINARIAS	6.438,00	17.231,45	— 0 —	23.669,45	
3) COTIZACION COMITE ARICA	— 0 —	1.605,50	1.051,00	2.656,50	
4) COTIZACION COMITE IQUIQUE	— 0 —	435,00	600,00	1.035,00	
5) REVISTA "SANTIAGO WATT"	5.835,90	13.166,84	12.876,70	31.879,44	
6) OTRAS ENTRADAS	— 0 —	1,80	— 0 —	1,80	
7) PRESTAMOS	2.000,00	— 0 —	— 0 —	2.000,00	
8) ENTRADAS MANIFESTACION	— 0 —	2.397,00	— 0 —	2.397,00	
9) AYUDAS EXTRAORDINARIAS	— 0 —	— 0 —	8.043,00	8.043,00	
S U M A S	Eº 24.177,90	Eº 59.525,59	Eº 55.559,52	Eº 139.263,01	
10) CAJA (Salidos Apertura)	1.236,59	1.415,74	12.568,40	1.236,59	
T O T A L E S	Eº 25.414,49	Eº 60.941,33	Eº 68.127,92	Eº 140.499,60	

SALIDAS:

5) REVISTA "SANTIAGO WATT"	E° 7.008,53	E° 10.869,26	E° 9.305,01	E° 27.182,80
7) PRETAMOS	2.000,00	— 0 —	— 0 —	2.000,00
9) AYUDAS EXTRAORDINARIAS	— 0 —	— 0 —	8.040,00	8.040,00
11) VIATICOS Y MOVILIZACION	5.241,92	7.069,05	6.588,70	18.899,67
12) GASTOS GENERALES	2.795,35	5.401,86	4.607,20	12.804,41
13) SUELDOS Y SUBVENCIONES	3.754,40	4.379,82	4.944,65	13.078,87
14) CAJA EMPLEADOS PARTICULARES	638,55	953,48	1.352,42	2.944,45
15) COTIZACION "FIFCH" Y "CUT"	1.560,00	4.320,00	2.160,00	8.040,00
16) GIRAS AL EXTRANJERO	— 0 —	2.762,36	— 0 —	2.762,36
17) MUEBLES Y ENSERES	— 0 —	7.884,40	— 0 —	7.884,40
18) MEJORAS EN OFICINAS	— 0 —	718,00	— 0 —	718,00
19) GASTOS MANIFESTACION	— 0 —	3.721,61	— 0 —	3.721,61
20) REPARACION MUEBLES	— 0 —	120,00	— 0 —	120,00
21) ESCUELA SINDICAL	— 0 —	173,09	1.200,00	1.373,09
22) PAGINAS TECNICAS	— 0 —	— 0 —	150,00	150,00
23) ADQUISICIONES	— 0 —	— 0 —	480,00	480,00
24) DEUDORES POR PRETAMOS	— 0 —	— 0 —	981,00	981,00
25) AYUDA FAMILIAS POBL. JOSE MARIA CARO	1.000,00	— 0 —	— 0 —	1.000,00
S U M A S	E° 23.998,75	E° 48.372,93	E° 39.808,98	E° 112.180,66
10) CAJA (Salidos al Cierre)	1.415,74	12.568,40	28.318,94	28.318,94
T O T A L E S	E° 25.414,49	E° 60.941,33	E° 68.127,92	E° 140.499,60

SANTIAGO, 31 DE JULIO DE 1965

JUAN V. UGALDE G.
Contador
C. C. N° 3.811

ALEJANDRO LOPEZ C.
Tesorero

CUENTAS MUY CLARAS MOSTRO TESORERIA NACIONAL

TEXTO DEL BALANCE

INFORME DE COMISION
ACTA DE RECEPCION
Y ENTREGA

Se constituyó la Comisión Revisora de Cuenta, la que quedó integrada el día 6 de octubre de 1965 de la siguiente manera:

Presidente: Luis Caniffrú González, Barón.

Secretario: Miguel Monsalve Monsalve, Osorno.

Relator: Miguel Contreras Araya, Chillán.

Directores: Tito Livio Ramírez C., San Eugenio; Raúl Madrid Gallardo, Illapel.

Esta Comisión hizo revisión de los comprobantes de ingresos y egresos de los años 1963-1964 y 1965, hasta el 30 de julio del presente año, encontrando conforme el funcionamiento de la Tesorería.

En el año 1963, el conjunto total de ingresos habidos en Tesorería es del orden de 24.177,90 escudos, más el saldo de arrastre del ejercicio anterior de E^o 1.236,59 lo que da una entrada total de E^o 25.414,49. El conjunto de gastos del referido año, suma la cantidad de E^o 23.998,75 quedando en consecuencia un saldo al cierre de E^o 1.415,74.

El total de entradas de 1964 fue de 59.525,59 escudos, más el saldo anterior de arrastre, da un total de E^o 60.941,63. El total de los gastos es del orden de E^o 48.372,93 quedando un saldo disponible de E^o 12.568,40.

El año 1965, se inició con el saldo de E^o 12.568,40. El total de entradas de 1965, es del orden de E^o 55.559,52 más el saldo de arrastre, da un total de E^o 68.127,92. El total de salidas alcanza a E^o 39.808,98 restando en consecuencia, un saldo de E^o 28.318,94 a la fecha de cierre del

CERTIFICADO EN LIBROS DE CONTABILIDAD

Manuscrito al pie de los libros de contabilidad, quedó el siguiente certificado: "Los abajo suscritos, miembros de la Comisión Revisora de Cuentas designados por los delegados directos de la reunión de los días 4, 5, 6 y 7 de octubre de 1965, de la Federación Santiago Watt, certifican: haber revisado la documentación de Ingresos y Egresos que se registra en el presente Libro Caja en el período 1^o de enero de 1963 al 31 de julio de 1965, los que han sido encontrados conformes, según previa y prolija revisión que han realizado".

"Para constancia de lo expuesto, firman el presente certificado, en Santiago 6 de octubre de 1965".

Miguel Monsalve M.

Miguel Contreras.

Tito Livio Ramírez C.

Raúl Madrid Gallardo.

Luis Caniffrú G.

Balance, o sea, al 31 de julio de 1965. (Los gastos en los meses de agosto, septiembre y octubre, cuyos documentos fueron revisados conformes, dejan un saldo líquido de E^o 16.080,91, los que se encuentran depositados en la cuenta N^o 11.384 del Banco del Estado).

Esta Comisión, a fin de simplificar la revisión de Tesorería propone a la Reunión de Delegados, que se nombre una Comisión permanente revisora de cuentas, y que dicha Comisión rinda dos veces al año un informe de Tesorería.

Que en lo sucesivo los recibos sean confeccionados en formularios oficiales de la Federación.

Que los recibos de gastos extraordinarios lleven consignados la fecha del acuerdo que autoriza dichos gastos.

En relación con los dineros entregados para el financiamiento de la Escuela Sindical, esta Comisión estima que se debe entregar una relación completa de los gastos en particular. Por último, esta Comisión desea hacer presente su satisfacción por el orden y esmero con que ha sido llevada la Tesorería por el período que termina.

POR LA COMISION:

Luis Caniffrú González, presidente; Miguel Monsalve Monsalve, secretario; Miguel Contreras Araya, relator; Tito Livio Ramírez, director; Raúl Madrid G., director.

Santiago, 6 de octubre de 1965.

ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO TERCERINO

MARIO REYES R.

Tras el cumplimiento del tercer día del movimiento huelguístico, se reunieron en Concepción, el día 29 de septiembre, los dirigentes de Chillán, San Rosendo, Victoria, Temuco y penquistas a objeto de hacer un análisis de sus motivos y proyecciones y, además, con el objeto de confeccionar un petitorio.

Fue el secretario del directorio nacional, de entonces, compañero Luis Maluenda, a quien primero se ofreció la palabra a fin de informar de los pormenores de la conversación sostenida por los dirigentes de San Rosendo con el Jefe del Departamento y de las soluciones allí propuestas.

A continuación los dirigentes informaron del desarrollo del movimiento en sus respectivas bases y de la campaña de prensa y radio destinada a dar a conocer a la opinión pública las razones que nos habían llevado al movimiento. Llama especialmente la atención el respeto y respaldo con que el público consideró nuestra huelga y los calificativos de que la hicieron objeto los intendentes sureños. Intendente de Cautín señor Sergio Merino "para mí no existen justos o injustos, y el del gremio ferroviario, conociendo sus motivos, no vacilo en calificarlo como justo".

Los intendentes de Osorno y de Valdivia, la señalan como huelga progresista, considerando que no habrá recuerdo de que un motivo semejante hubiera ocasionado en otras oportunidades el sacrificio económico de un gremio perdiendo mejores elementos para rendir más.

Terminada esta fase analítica que sucede a todo movimiento, se ofreció la palabra a varios compañeros todos ellos antiguos dirigentes, resumiéndose sus intervenciones en dos opiniones que dan una nueva línea a seguir.

1º—La actitud asumida por nuestra institución, el ocupar su última herramienta que es la huelga, en pedir más y mejores locomotoras para prestar mejor servicio, era exclusiva de nuestro gremio.

Jamás se supo que en el resto de América o en Europa ocurriera algo similar; jamás en Chile los bancarios u empleados de otras reparticiones entraron en un movimiento sólo porque les hubiese faltado papel, lápices o máquinas de escribir; simplemente si no hay útiles permanecen inactivos en el lugar de sus obligaciones. Si los elementos que se les entrega son deficientes rendirán menos, pero jamás

ocuparon esta arma si no fue para conseguir mejores sueldos o mejores garantías para su trabajo. El gremio asumió, por lo tanto, una responsabilidad que no le corresponde, día llevado por un idealismo que jamás será apreciado en su verdadera importancia por la ciudadanía, por nuestras jefaturas o por los hombres de Gobierno.

Que entrar en un movimiento por razones como las expuestas, significa arriesgar la integridad y la vida orgánica misma de la institución por razones que hasta ahora fueron ajenas a la acción sindical; para defender el derecho a descanso, son claras y taxativas las disposiciones de las leyes del trabajo, y en nuestro caso específico, si en un depósito existen cinco máquinas en condiciones de garantizar buen servicio y de asegurar la vida del personal, simplemente se debe trabajar en esas cinco, sin preocuparnos cuánto puedan durar sin las reparaciones indispensables entre viajes. Para apreciar esos factores la Empresa tiene a su cuerpo de inspectores llanos a informar a la Dirección.

2º—Otra consecuencia es la invitación a meditar, que si bien es cierto que nuestro movimiento fue calificado de justo y progresista y que contó además con la simpatía de la opinión pública, ello no debe llevarnos a falsas interpretaciones o creencias. Muy distinta será la actitud de aquellos que hoy nos aprueban y aplauden en un día muy próximo, cuando afixados por las alzas continuas y la pérdida paulatina del poder adquisitivo, nos veamos obligados a plantear como gremio nuestras peticiones y a defenderlas con actitud viril: se recordará entonces que ya en dos oportunidades en el plazo de un año se ha ido al paro, se olvidarán las razones poderosas que nos han obligado y será entonces cuando más necesitemos el apoyo de la opinión pública, cuando posiblemente no la obtendremos. ¿No nos estamos desgastando ahora en una lucha equivocada?

Estas observaciones no sólo finalizaron un debate, sino que fijaron además una nueva línea en que el idealismo que hemos llevado a la más alta expresión tendrá que tomar solo el lugar que le corresponda, dejando paso a nuevas tácticas que nos permitan luchar con posibilidades frente a la mentalidad fría que calculó en tres años el límite de la paciencia, la barrera de la tolerancia de estos sufridos obreros del riel, que en las diversas reparticiones de la Empresa han tenido que duplicar sus esfuerzos para mantener el prestigio de esta institución que sabemos nuestra: la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Peregrinación

Son las tres de la madrugada del martes 9 de agosto, y fui despertado por un violento golpe dado por la ventana de la pieza del Hogar de Illapel. Un violento huracán de agua y viento penetró en la pieza, obligándome a cerrarla y asegurarla. Por los visillos pude observar la más violenta lluvia que jamás haya visto. La calle era un caudaloso río que arrastraba arena, tierra, etc. Todo eso demoró más o menos de ocho a diez minutos. Luego siguió lloviendo, pero no con tanta intensidad. Al levantarnos, nos acercamos a la radio, y supimos lo que todo Chile ya conoce. Estábamos aislados del resto del territorio. No hay comunicación a Calera. Las noticias llegaban a través del aire. Valparaíso y sus comunas adyacentes seriamente dañadas. Puentes quebrados. Tráfico ferroviario entre Santiago y Puerto suspendido, etc.

Para el que escribe estas líneas, esos días fueron de intenso nerviosismo, pues su casa habitación resultó destruida por el sismo de mayo, y vive en un galpón de cinc, cedido gentilmente por la Parroquia de Calera. Las noticias de inundaciones me hacían pensar en los míos. ¿Se habrían inundado? ¿Cómo estarían?

Luego de numerosas gestiones nos trasladamos el viernes 13 de Illapel rumbo a Calera. Ya se había restablecido el selector. Sabíamos la destrucción de los puentes de Longotoma y Huaquén. Alcantarillas reventadas en la cuesta de Cavilolén. Salimos a las once de la mañana, con el ánimo predispuesto para andar a pie los pedazos destruidos. En el auto 301 emprendimos el regreso llenos de optimismo, hasta el kilómetro 162. Se acabó el recreo. Comencemos a andar.

Veníamos 15 en total. Cinco personales de tracción, cuatro asistentes y un conductor.

"GUAILEN" partió a la cabeza y para entretenerse comenzó a contar los pasos. Entre los asistentes, venía uno apodado "FATIGA" y otro apodado "CAMION". Pronto se separaron los

Mr. Odis

grupos y la hilera se fue raleando. Se escuchaba la voz de "GUAILEN" uno, dos, tres, etc.

Primer obstáculo. Alcantarilla reventada. Línea colgando. Como era chico lo pasamos por el riel. Tallas, chistes, ciento uno, ciento dos, ciento tres, etc. Se escucharon diálogos sabrosos.

—Oye, puchas que es molesto andar por la línea.

—En el futuro, cuando encuentre un fiato andando, le voy a parar para que se suba al tren.

Veníamos con la maleta de la ropa y el "lonchero". Cómo pesaban los bárbaros.

—Oye, chitas que pesa la ropa.

—Mándala a lavar po.

—Oye, si nos da FATIGA nos vamos en CAMION.

Carcajadas por la talla y caras avinagradas de los colegas así apodados. Risas, tallas, mil uno, mil dos, mil tres, etc. Un colega amén de la maleta de ropa y lonchero, se le ocurrió traer la caja de herramientas. ¡Cómo venía cargado el leso!

Otro obstáculo, el río hizo una entrada y se comió como veinte metros. Hubo que vadearlo. Bajamos y por piedras atravesamos. El colega de la caja lo pasó por arriba y por los durmientes. Total cedió uno y... abajo con maleta, lonchero y caja de herramientas.

—Oye, se cayó el leso.

—¿Qué? Trece mil uno, trece mil dos, trece mil tres, etc. Bueno el TONTO

pa'grande trece mil cuatro, trece mil cinco, etc.

—Oye, ¿tienes pan? Dieciocho mil cinco, dieciocho mil seis, etc.

—Comámonos el PATO, querís.

—Chis, ¿tais tonto? No se cocería nunca, trece mil siete, trece mil, etc.

Por fin avistamos el kilómetro 152.600. Llegamos, allá se divisa una moto-riel.

—Veintidós mil dos, llegamos, menos mal.

Hicimos el raid de un solo tirón. El colega de la Vía nos esperaba para llevarnos al puente de Huaquén. Nos acomodamos los quince en la moto y partimos. Nadie reclamó. Veníamos sudorosos, sedientos, hambrientos, pero felices de llegar a Calera. Luego de hora y media de viaje llegamos al puente Huaquén.

—Puchas que está feo esto.

—Se cayó el puente.

—Aquí hay para rato.

—No creas, el Gobierno enviará al Ejército y esos fiatos luegoito construyen un puente.

—¿Estás loco tú?

—Claro, si esto es catástrofe nacional y puede hacerlo.

—Bueno, andemos el otro resto hasta Longotoma para llegar luego, pero nos vamos por el camino mejor. Como sabes, si viajamos a dedo.

Pero ahí estaba "SAN SALVADOR" personificado en el Inspector de Vías, Sr. Ramón Carreño. —Niños, este señor don Luis Leiva, los va a llevar en su camión hasta el cruce de Longotoma—. Gracias, don Luchito. Se lo agradeceremos infinitamente. Efectivamente, quedamos en el citado cruce y de ahí al auto-motor que nos esperaba para trasladarnos a Calera.

Calera, 20 de septiembre de 1965.

Sobre la política de selección de funcionarios ferroviarios

Está muy controvertido el sistema de selección de los postulantes para llenar las vacantes de tracción, puesto a prueba por la Dirección General a través de su Departamento del Personal. En esta materia se ha criticado más que de costumbre, y la duda ha llenado de amargura a miles de personas. Los descontentos suman tantos que parece como una desgracia esto del cambio del sistema anterior, reglamentado y conocido, y no modificado en forma substancial. Al menos debemos criticar a quien corresponde, por no habernos escuchado cuando proponíamos a la más pura luz de la imparcialidad, cuando no era posible pensar todavía en ingresos durante el mandato de la Ley 14.999, las modificaciones que beneficiaran el futuro de nuestra Empresa, la calidad de nuestros nuevos compañeros, y la certeza de que las opciones eran iguales para todos.

Volvemos sobre el tema para ver, a la vez que demostrar, el interés que sobre tan importante materia existe.

ALGUNOS DEFECTOS ACTUALES

Es común encontrarnos con funcionarios que no están contentos con sus actuales cargos. Les parece que es la falta de una remuneración justa la que los hace pensar, en forma permanente, cambiar de faenas. Sabemos que la remuneración es la parte más importante de la relación del empleo, pero no la única, y para muchos, tampoco es la más importante. Tenemos, para probarlo, el ejemplo del compañero que cambia empleo por uno socialmente mejor considerado, aunque en ello pierda remuneración y carrera funcionaria (fogoneros pasados a dibujantes).

Tenemos asidero para asegurar que la insatisfacción se debe en la mejor medida a la falta de vocación del funcionario por el cargo, y en otras, la falta de adaptación, derivadas de ausencia de conocimientos básicos necesarios en el desarrollo de la carrera, lo que le impide pasar las barreras exigidas para ascender a otros cargos de mayor responsabilidad.

Con este contingente, un grupo funcionario aparece afectado por la insatisfacción, perjudicial para la salud física y social del ferroviario, y hasta peligroso para la Empresa.

SOLUCION ECONOMICA

En algunos casos, el funcionario desempeña el cargo que no es de su gusto, por las posibilidades económicas que le ofrece. Entrega con mayor sacrificio su trabajo para mantener la calidad de la producción. Tiene la satisfacción económica, animándolo en su desempeño, por necesidad. No es lo mejor.

Ahora, si el funcionario, resultado del actual sistema de selección, por suerte gusta de su cargo, y se le remunera en forma justa, tendremos la mejor producción posible con los medios materiales puestos a disposición. Eso es lo mejor.

POLITICA DE SELECCION DE PERSONAL

Si hemos de usar la experiencia que significan los modernos sistemas de selección, —y no vemos razón para no hacerlo ya que no hay penuria de mano de obra, la que se ofrece por decenas de miles, consecuencia

del estagnamiento industrial chileno—, los Ferrocarriles podrían tener los mejores funcionarios existentes en el mercado laboral.

Se ha dicho que en nuestra Empresa no llegan los mejores profesionales y técnicos, incluso muchos no son titulados, debido a que no hay incentivo de sueldos compatibles con las expectativas que otras empresas estatales ofrecen. Lo mismo diríamos del personal de otros niveles. Para despertar el interés por la Empresa en los mejores jóvenes, hay que pagar sueldos justos por lo menos, dentro de una comparación de cargos, que exista un verdadero escalafón de sueldos, y no la actual anarquía que ni siquiera la Escala Unica pudo reparar. Para muestra tenemos a los maquinistas y fogoneros en la Escala Administrativa, o sea dentro de esa parte de la Escala Unica, en una especie de aberración que muestra el estado administrativo de los Ferrocarriles. No puede interesar a los mejores una carrera sacrificada si no existe el incentivo de la consideración económica y social.

Se hace necesario, entonces, adoptar una política de selección de personal, para lo cual es previo un estudio eficiente y razonado de algunos elementos, llamemos técnicos, los cuales servirán en otras investigaciones solicitadas por el personal, como es la Evaluación de Cargos.

DESCRIPCION DE TAREAS DE LOS CARGOS

En la actualidad, aunque parezca increíble, hay muchos cargos en nuestra Empresa, desempeñados por funcionarios que no tienen una idea clara de las tareas a desarrollar. Esto se da muy especialmente, y es un llamado sereno y respetuoso a los jefes de sección, en las funciones inspectivas.

Cuando la Comisión Técnica de la Federación Santiago Watt inició la descripción de tareas a objeto de observar si el adiestramiento era el adecuado para el personal de maquinistas, incluyendo a los fogoneros e inspectores de tracción, se encontró con grandes sorpresas. Las únicas funciones descritas son las de Jefes de Máquinas y de Turnos en la 1ª Zona.

En lo que respecta a los inspectores de sector (o de línea), sumariantes y los instructores, cada uno tiene su propia versión. Es el más auténtico aporte personal en la

entrega de servicios, incluyendo, al parecer, los horarios de trabajo, ya que no existe regularidad en esos puestos que uno de ellos calificó "de confianza personal del Ingeniero". El "súmmum" lo constituye la idea personalísima que se tiene sobre las tareas a desarrollar por el instructor práctico.

Bueno, no es el propósito de este artículo mostrar algo más que el ejemplo de falta de adecuado conocimiento de las funciones de algunos cargos, sino que señalar la necesidad de una buena descripción de todos los cargos para considerar qué características deben reunir los que deseen desempeñarlos.

TITULOS VERDADEROS DE LOS CARGOS

Es evidente para todo ferroviario con algunos años en la Empresa, que los cargos tienen títulos que deben revisarse. Confusión determinada por el nombre equivocado de ellos, puede determinar errores en las remuneraciones cuando éstas son decididas por personas no profundamente conocedoras de nuestra Empresa. ¿Es, por ejemplo, el nombre adecuado para el cargo de revisor de trenes, el de conductor de trenes? El "Larousse" le da el significado de "el que guía", al sustantivo conductor, el que conduce en el sentido de dar dirección. No está bien empleado y es uno solamente de los casos de títulos que pueden representar error.

Este sería una primera ventaja de la descripción de los cargos, los que tendrían títulos adecuados y exactos, de acuerdo a las funciones desempeñadas.

CONOCIMIENTOS PREVIOS, NECESARIOS AL CARGO

También sabríamos cuáles son los requisitos para desempeñar un cargo. Ocuparemos espacio próximamente con un informe sobre el examen médico y la orientación profesional, como análisis a nuestra posición ante el examen psicotécnico. La importancia que tiene el resultado de un examen médico adecuado a los cargos a desempeñar, tiene que incluir no solamente la aptitud física, sino que también la psíquica. Tenemos nuestra teoría acerca de ese tema

y la plantearemos en forma específica y respaldada convenientemente.

Ahora, con la experiencia de los que llevan unos 20 años más o menos en la Empresa, se puede analizar en forma crítica si las deficiencias en el servicio de algunos cargos son causas provenientes de la falta de criterio, educación, espíritu de responsabilidad, etc.

Es interesantísimo estudiar, tanto en los que deben atender público, portadores de tantas complicaciones personales como personas lleguen a un mesón de consulta o atención, al personal de tráfico que tiene en sus manos la decisión, incluso de los atrasos de transportes de pasajeros y carga, jornadas, y buen ánimo de los servidores con que se relacionen sus funciones. Así, en la movilización, debe mantenerse, siempre a modo de ejemplo, las condiciones exigidas para desempeñar el cargo en propiedad, lo que da un mínimo de educación y criterio en el desempeño de tan delicadas tareas. Si es necesario adiestrar a un guarda de estación para que cumpla en determinados horarios el reemplazo del titular, junto con el examen de movilización debe evaluarse la calidad intelectual, psíquica y capacidad de relación interfuncionaria del postulante. Existe un caso más bien dramático que tonto en alguien que se imagina un dictador centroamericano cuando debe aplicar criterio en movilizaciones nocturnas, temperamento sádico que exaspera, y que continuamente crea violentos roces con los afectados con sus medidas caprichosas. No es adecuado para el cargo, y nos plantea un buen ejemplo a lo anteriormente señalado.

Además de estos aspectos psíquicos y generalmente definidos como médicos, hay que analizar el mercado laboral para optar por aquellos postulantes que ofrezcan un conocimiento previo, sea teórico o práctico, adecuado a las funciones que desempeñará, y **A LAS EXIGENCIAS FUTURAS DE LA CARRERA FUNCIONARIA**. Recalcamos esto último para evitarnos el penoso panorama de compañeros estancados en los escalafones, frustrados, llenos de amargura por no tener expectativas de ascensos, limitados como están por la falta de conocimientos previos.

También podemos incluir aquí lo relacionado con el adiestramiento especializado, el

que entrega conocimientos que no pueden obtenerse con anterioridad al ingreso, el que debe adecuarse a los resultados de la descripción de tareas, y no a la personal interpretación de los instructores actuales. Ya volveremos también sobre este tema. Y sobre nuestra opinión acerca de las evaluaciones.

VICIOS QUE HAY QUE ERRADICAR

En las fallas actuales de selección de personal, hay que señalar como muy perjudiciales las recomendaciones políticas. Soy ocasional testigo de influencias lindantes en la presión, para el llamado de ciertos postulantes a limpiadores, de parte de un diputado. Esto es suicida para nuestra Empresa, pues si bien es cierto que el parlamentario queda muy bien con sus electores, no tiene ninguna responsabilidad posterior sobre la conducta y condiciones para el trabajo de sus recomendados, y los Ferrocarriles deben cargar con algunos lastres, ya que no son producto de una buena selección, sino de una buena presión política.

Como resultado de esto, el personal se defiende con las llamadas excepciones sociales: postulantes hijos de compañeros en mala situación económica, de muertos naturales o en accidentes, a pesar de no reunir los requisitos para ese cargo determinado, cuando sí para otro que no se señala. La eliminación del primer vicio terminará con la forma del segundo, y con ello el mejoramiento de tres factores muy deteriorados actualmente: a) Mejoramiento de las relaciones humanas; b) un justo sistema de calificaciones; y c) mejoramiento de la productividad.

Todo esto, resultado de funcionarios en cargos para los cuales tienen vocación, una mayor adaptación a los sistemas de trabajo, y sobre todo, la satisfacción en el desempeño de las tareas.

Agreguemos, solamente para reiterar, que lo más importante, cuando hemos seleccionado lo mejor, es retribuir en forma justa los mejores servicios, todo dentro de un escalafón de sueldos que dé también la satisfacción social que se merecen los que muestran mayores responsabilidades en las tareas que corresponden a su cargo.

A. RADRIGAN
Comisión Técnica F. Stgo. Watt

NUEVA DIRECTIVA PLANTEO PLANTA ESPECIALISTA AL DIRECTOR GENERAL

- VIATICO 100%
- JORNADA DE OCHO HORAS
- AMPLIACION DE PLANTAS
- 17 PUNTOS DE GRAN IMPORTANCIA

La directiva nacional de la Federación "Santiago Watt", recientemente constituida, expuso a la consideración y resolución el presente memorándum al Director General, el 22 de octubre pasado, que resume las más urgentes necesidades de nuestros representados:

- 1º *Planta especialista.* Se reitera la petición de ubicar al personal de maquinistas y fogoneros en la Planta especialista, de acuerdo a la forma en que fue solicitada por la directiva anterior.
- 2º *Aumento del viático del 75% al 100%.*
- 3º *Standarización de las primas únicas de kilometraje para los trenes de carga y pasajeros.*
- 4º *Bonificación del 10% para los ayudantes de jefes de máquinas.*
- 5º *Ampliación de plantas a las reales necesidades del Servicio.*
- 6º *Pago de festivos dobles.* Solicitamos hacer extensivo a todo el personal de Tracción los beneficios que otorga el DFL. N° 619, del mes de diciembre de 1964.
- 7º *Jornada de ocho horas.* Reiteramos nuestra petición de establecer jornadas de ocho horas de trabajo para todo el personal de Tracción.
- 8º *Respeto al Reglamento [ingresos].* Solicitamos se dé preferencia al ingreso, para todo aquel personal que habiendo aprobado sus exámenes antes de la promulgación de la Ley de la Escala Unica, se desempeñaban como limpiadores bajo las órdenes de contratistas.
- 9º *Todo aquel personal que se desempeñó como limpiador bajo las órdenes de contratistas y que no tienen examen aprobado, sean nombrados de preferencia en las plantas de conservación, revisión y talleres de maestranzas.*
- 10º *Falta de locomotoras y fallas en su reparación.* Este problema que afecta a todos los Depósitos, hizo crisis en San Rosendo, donde el estado de los calderos sumados a la falta de personal de Conservación ha dejado muy reducido el porcentaje de locomotoras en condiciones de usarse con verdadera seguridad para el personal, y para garantizar un buen servicio. Solicitamos por lo tanto su intervención para agilizar la reparación en la Maestranza Central de San Bernardo, en forma muy especial las locomotoras Tipo 80 que corresponden a San Rosendo.
- 11º *Pronta reparación de los puentes de Huaquén, Longotoma y variante La Paloma.* Considerando los graves trastornos que han surgido con el mal estado de los puentes mencionados, y que significan onerosos gastos a la Empresa, retardo al desenvolvimiento de la zona, y del personal ferroviario en particular, insinuamos que para lograr la acción del Gobierno en la pronta reparación de esos puentes, variantes y vías, se den los pasos necesarios para lograr que sean declarados calamidad pública por las graves consecuencias que para los Ferrocarriles significaron los últimos temporales.
- 12º *Creación de los puestos de ayudantes de jefes de máquinas para Iquique y Transandino.*
- 13º *Examen psicotécnico.* Nuestra organización solicita conocer el pronunciamiento y disposiciones reglamentarias en relación a los exámenes psicotécnicos, cuyas instrucciones habrían sido dadas desde la Dirección General al Departamento del Personal y Servicio Médico, según información por Oficio N° 235 D.G. del 1º de julio de 1965, haciéndolo más apropiado para los servicios del tráfico ferroviario.
- 14º *De acuerdo a este nuevo sistema, se llamaría por orden de escalafón al personal para los efectos del examen psicotécnico.*
- 15º *Pago de los días no trabajados al personal de la Tercera Zona.*
- 16º *Solicitamos el aumento de porcentajes de servicio nocturno al 60%.*
- 17º *Solicitamos que sea eliminada la actual disposición que establece un mínimo de 624 horas anuales para que sea computado en la jubilación esta bonificación nocturna.*

NOTA: Este memorándum será contestado por escrito por la Dirección General.

SOBRE RIELES...



NEXO - 01452

LA LINEA DE LA

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

Ruddoff Iquique
Ruddoff Concepción
Ruddoff Coquimbo

RUDDOFF EN TODO CHILE!!!

CONFECCIONES

Ruddoff

S.A.

BANDERA ESQUINA ROSAS

Celebraron

con

brillo

76.º

Aniversario

Wattino



José Domingo Prado, Vicepresidente Seccional, en los momentos que impone la insignia "Roja" al entonces Secretario Nacional, compañero Luis Maluenda; esperan su turno los miembros del Directorio General, Alejandro López y René Olivares.

Con una alta concurrencia, entre la cual se contaba con una delegación de deportistas de Talca, varios miembros de los depósitos y con la jefatura de San Eugenio, se celebró el 76º aniversario de la fundación de nuestra Federación, con el entusiasmo y brillo que caracterizan a este día en la Seccional 2ª Zona.

Ante la numerosa concurrencia hizo uso de la palabra el vicepresidente nacional compañero René Olivares, trayendo el saludo de la mesa directiva nacional y especialmente el de su zona. Después, el compañero José Domingo Prado, vicepresidente seccional, haciendo resaltar en algunos pasajes de su discurso que "esta organización nació para exigir respeto y honor para el trabajador..."; la disposición de oponer el planteamiento al planteamiento, no es que seamos débiles, pues a la discusión opondremos la discusión, y ante la intransigencia opondremos la porfía... En representación de la jefatura de la Sección habló el ingeniero señor Donald Drouilly, quien a grandes rasgos expuso el espíritu que anima a la Sección de marchar totalmente de acuerdo con los organizaciones gremiales y el agrado con que participaba en la celebración de tan importante fecha wattina.

Durante el acto se hizo entrega de la insignia roja, que da la calidad de dirigentes nacionales a los compañeros Luis Maluenda, Alejandro López y René Olivares, correspondiendo entregar el distintivo al compañero vicepresidente seccional, José Domingo Prado. Se rindió un cálido y prolongado aplauso al ex presidente nacional compañero José del Carmen Muñoz, quien se encontraba presente entre los viejos tercios asistentes.

Hubo derroche de alegría y música de nuestra tierra. Por la tarde el festejo prosiguió con un encuentro de fútbol entre los wattinos de Talca y los de San Eugenio, finalizando con un ágape de los deportistas en el salón social de la organización, ocasión en la que el compañero ex presidente nacional, Alfonso Arriagada, se dirigió a los deportistas para hacer resaltar la importancia del deporte como función social dentro de la organización sindical.

Informó el Departamento Cultural.