

SANTIAGO WATT



N.º 222
Año XIX
1965



Actividades Nacionales

GRATIFICACION. Nuestra Organización colaboró resueltamente con el Secretariado de la Federación Industrial en el logro de este beneficio, que desde hace treinta años y con sólo dos interrupciones ha percibido el gremio ferroviario.

La negativa del Presidente de la República a conceder esta misma garantía a otras reparticiones públicas, como la apreciación justa de la difícil situación económica por que atraviesa el país y nuestra Empresa en especial, deben ser factores que nuestros representados deben considerar para calificar el alto espíritu de combatividad expresado por sus directivas. El Decreto de la gratificación lleva el N° 515 y se cursó con suma urgencia.

SERVICIO NOCTURNO. Con esta misma fecha se ha presentado petición en el sentido de rebajar a 324 horas el mínimo indispensable para incluir el servicio nocturno en la jubilación.

PERSONAL QUE TRABAJA CON CONTRATISTAS. Rogamos a las Seccionales enviarnos urgentemente una nómina del personal que trabajó con contratistas, señalando fecha de in-

greso, su edad y preparación, o último curso rendido satisfactoriamente, y en lista aparte el nombre de aquellos que hayan rendido examen antes de la Escala Unica.

DESCUENTOS GREMIALES. En planillas de sueldos del mes de diciembre se descontará la suma de E\$ 10,80 a favor del Directorio General, correspondiendo E\$ 8,30 por cuota gremial y E\$ 2,50, Revista "Santiago Watt", primer trimestre de 1966.

AMPLIADOS ZONALES. El Directorio General a través de los Ampliados Zonales efectuados en el presente mes, ha conocido personalmente los anhelos y aspiraciones del personal. Espera ahora la respuesta escrita de la Dirección General, para entregar a continuación un petitorio que resuma los acuerdos adoptados en los Ampliados Zonales a que hacemos referencia. Por esta razón, hemos considerado conveniente aplazar hasta la primera quincena del mes de enero próximo la reunión de Delegados Directos, cuya fecha exacta indicaremos oportunamente por medio de circular.

Queremos aprovechar esta ocasión para hacer llegar a todos nuestros compañeros de norte y sur del país, con motivo de las fiestas, nuestros sinceros deseos de una Feliz Pascua y un Próspero Año Nuevo.

Saludan atentamente a ustedes,

LUIS MALUENDA C.
Presidente

MARIO REYES R.
Secretario General

DECRETADO:

Viático 100% para el personal de Tracción corre desde el 1° de diciembre

S. E. DECRETO HOY LO QUE SIGUE:

Stgo. 1° de diciembre de 1965.

N° 501. VISTOS: estos antecedentes, el oficio D. N° 410/30/2407, de 5 de octubre de 1965, de la Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, lo informado por el Departamento de Transporte Ferroviario en oficio N° 586, de 30 de noviembre del mismo año, lo dispuesto en la letra j) del artículo 10°, del Decreto con Fuerza de Ley N° 94, de 21 de marzo de 1960, modificado por la Ley N° 14.999, de 15 de noviembre de 1962, y

TENIENDO PRESENTE:

El Decreto interno D. número 30.1/37, de 5 de octubre de 1965, de la Dirección de la Em-

presa de los Ferrocarriles del Estado, que dice lo siguiente:

D. N° 30.1/37. 1° SUJETO A LA APROBACION DEL SUPREMO GOBIERNO, reemplázase el artículo 16°, del Reglamento de Viáticos decreto D. P. C. número 56-99, de 21 de diciembre de 1960, aprobado por Decreto Supremo N° 17, de 16 de enero de 1961, de la Subsecretaría de Transportes y modificaciones posteriores, por el siguiente:

"Los Maquinistas y Fogoneros, durante el desempeño de sus labores habituales, tendrán derecho al viático normal que rige para el personal de la Empresa".

2° El presente Decreto regirá desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo aprobatorio correspondiente.

ANOTESE Y TRANSCRIBASE a las Subdirecciones, Departamentos y Ferrocarriles anejados.

D E C R E T O :

APRUEBASE el decreto interno D. N° 30.1/37, de 5 de octubre de 1965, de la Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que modifica los viáticos del personal de maquinistas y fogoneros de dicha Empresa.

ANOTESE, TOMESE RAZON Y COMUNIQUESE, Y PUBLIQUESE.

Fdo. EDUARDO FREI M.
D. SANTA MARIA S. C.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.

Relaciones con la Empresa

Nuestra inquietud

La medida de exoneración de ocho operarios de las Subestaciones eléctricas de la 2ª Zona, por un paro de 3 horas, realizado el 5 de octubre ppdo., como protesta por la larga tramitación de la Jefatura inmediata en considerar sus justas peticiones, nos impulsa a un examen crítico de la organización y a la conducta observada por la Dirección General en los conflictos planteados por el personal.

Al asumir el actual Director, se reiteraron las normas de relaciones de los organismos sindicales y la Superioridad de la Empresa, basado en el absoluto respeto a la autonomía y al recíproco cumplimiento de los compromisos contraídos; garantizándose que lo relacionado con el gremio en los aspectos económicos, administrativos y sociales, serían tratados directamente con las directivas nacionales, no aceptando, ambas partes, las intervenciones extrañas.

Sin embargo, en la práctica no hemos encontrado de parte de los ejecutivos una correcta aplicación de los principios enunciados, creándose un estado de tirantez perjudicial. Conclusión a que arribamos de un análisis objetivo de los hechos, que expondré con el propósito de provocar un diálogo entre las partes, para buscar la forma de actuar que les de plena garantía.

El ferroviario tiene conciencia de que su destino económico está estrechamente ligado a la marcha financiera de la Empresa. Por esta razón, se preocupa del mejoramiento de los servicios y su progreso, aportando sus conocimientos,

Edmundo POLANCO ELGUETA

tos, sin escatimar esfuerzos ni sacrificios ni reparar en las condiciones de trabajo.

El mismo sentido opera en la organización sindical, al enfocar los problemas, lo hace con el ánimo de encontrar la solución adecuada y con un concepto claro de la convivencia, porque estamos frente a una empresa estatal de amplio sentido social que en alguna medida es patrimonio de todos los chilenos, y no de una industria privada con finalidades de lucro.

Desgraciadamente, esta política permanente de las directivas no ha sido valorada ni comprendida por la actual Dirección, que equivocadamente ha pretendido ver en ella ciertas debilidades o dificultades internas.

Es un error y desconocimiento del mecanismo sindical ferroviario. En muchas oportunidades la organización ha vivido circunstancias difíciles, pero de ellas ha emergido con toda su vitalidad. Como también constituye una apreciación falsa el estimar la opinión interesada de los aventureros de siempre, que buscan por uno u otro medio crear perturbaciones en sus actividades.

Deseo recordar que en los periodos anárquicos del movimiento de los trabajadores en general, los ferroviarios han mantenido intacta su unidad interna y cuando esporádicamente se han formado grupos disidentes, no han gravitado ni han tenido importancia, porque el propio personal los ha obligado a retomar la posición justa en la lucha, conscientes de que sólo con una organización centralizada y combativa puede aspirar a resolver las cuestiones de fondo.

Pero si alguna duda se tenía del respeto y el control de la organización nacional sobre las bases, ella debe haberse despejado, después del paro efectuado por el Consejo Santiago de la Unión de Obreros con la colaboración de los empleados y de la Watt en defensa de los 8 exonerados, el respeto a los derechos sindicales y de huelga. Es digno destacar la unidad y disciplina observadas por la militancia en una acción meramente solidaria, que rompió definitivamente la cortina de rumores y silencio, tendida por ciertos personajes en tren de hacer méritos, que ha inducido a la propia Jefatura a tener una errónea apreciación del verdadero contenido gremial de los ferroviarios.

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XIX — NOVIEMBRE DE 1965 — N° 222

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.)

Nuestra unidad se cimenta en la inquebrantable posición de mantener la plena autonomía del sindicato de las ingerencias gubernamentales o patronales, porque en su seno participan hombres militantes de las diferentes corrientes del pensamiento filosófico, unidos con un sentido de clase que está más allá de los marcos partidarios.

Las experiencias históricas nos han demostrado que es primordial mantenerla lejos de la influencia de los Gobierno. Cada vez que se han producido contactos muy estrechos, el movimiento sindical pierde su real importancia y juega un papel de comparsa en la política que éstos sustentan, lo confirma la lamentable enseñanza reciente del fascismo y del nazismo, en el cual la clase obrera se dejó arrastrar por una prédica absolutamente contraria a sus intereses.

En el plano de la franqueza en que están presentados los hechos, en lo que se refiere a nuestras relaciones, no comprendo la actitud de reserva de la Jefatura, cuando se le han planteado los aspectos más sentidos del gremio por las Directivas Nacionales, de no abordarlos directamente, sino utilizando el expediente dilatorio de los estudios, cuyos resultados tardan largos meses en conocerse, y en la mayoría de los casos, después de la paralización de las faenas de los sectores beneficiados.

Se nos ha señalado la continuidad de los paros y su inconveniencia, a ese argumento respondimos que una Directiva puede mantener la tranquilidad cuando se consideran adecuadamente sus peticiones, pero la prolongación indefinida de las mismas, la obligan a decidirse por la acción, de otra manera corre el riesgo de ser rebasada por la base desesperada. En ambos casos no es imputable al personal ni a su dirección, sino de quienes tienen el deber de ser precisos en sus respuestas.

Por otra parte, si se hubieran utilizado las facultades que le confiere el D. F. L. N° 94, para cumplir un antiguo deseo de los ferroviarios de un mismo trato jurídico, no estaríamos ante el hecho de que el Congreso Nacional, por medio de leyes de excepción se lo ha concedido parcialmente, con grave deterioro a la autonomía administrativa de la Empresa y a una distorsión funcionaria, con sus consecuencias también en la organización sindical, pues los sectores que disciplinadamente han esperado se les den idéntico trato, tomaron el mismo camino formando microorganismos de contenido limitados, con lo cual se resiente la unidad de acción y se pro-

vocan rivalidades internas, absolutamente inconvenientes para sus finalidades de clase.

Para completar el cuadro de nuestras inquietudes, es necesario indicar que algunas de las soluciones obtenidas por la organización no han sido entregadas al gremio a través de ese conducto, sino por determinados parlamentarios. Con justa razón y apoyado en los antecedentes expuestos, podría sostener que sutilmente se ha pretendido introducir divergencias en las actividades sindicales.

El análisis crítico de nuestro aparato sindical nos lleva a una conclusión de que su actual estructura no responde a la nueva estrategia de la lucha social, se ha producido desde hace un tiempo, pero acentuada últimamente una "apertura por abajo".

En el 9° Congreso de la Federación se estudió la cuestión en profundidad y hubo consenso de trabajar con la perspectiva de la organización única, previa una etapa de persuasión, en la cual el socio entienda que por sobre algunos aspectos sentimentales están las grandes metas de su clase. Si se desean obtener cambios de fondo, no es posible operar aisladamente sino con un sentido más amplio que comprometa el mayor número de masas en torno a una acción común. Es inaplazable modificar la conformación de la organización ferroviaria, para pasar definitivamente de la lucha limitada a las soluciones colectivas.

Las Directivas Nacionales estiman imprescindible producir las transformaciones y adecuar el sindicato a las nuevas condiciones en que se desarrolla la lucha social.

En las dificultades de este período de transición parte, a mi parecer, el juicio errado de la Jefatura al no darle la debida importancia a la organización del personal, creándose ella misma una serie de problemas que no puede resolver sin postergar injustificadamente situaciones más apremiantes.

La Dirección debe estar convencida que le corresponde un porcentaje importante en las desavenencias actuales. Si se hubiera mantenido el procedimiento acordado, no lamentaríamos las desinteligencias presentes. Estamos llanos y dejamos abierta la posibilidad de una amplia discusión sobre los aspectos más candentes, en un diálogo franco, sin reservas, con el ánimo de corregir definitivamente los errores o las malas interpretaciones, y evitar los inconvenientes que agravan y perjudican nuestras expectativas, detienen el rendimiento de los servicios y el progreso de la Empresa en el cual estamos vivamente interesados.

Sobre instrucción y exámenes ofició el Departamento de Tracción



Sr. ATILIO BAVESTRELLO T., Ingeniero Jefe del Departamento de Tracción y Maestranzas, quien ha dado órdenes concretas y claras en el oficio que reproducimos. Se espera el cumplimiento de ellas, por parte de los funcionarios correspondientes.

Texto de la nota oficial enviada por el Sr. Bavestrello al Directorio General de la Federación Santiago Watt

Señor
Luis Maluenda Calderón
Presidente Fed. "Santiago Watt"
Compañía N° 1933.
Presente.

Muy señor mío:

En relación con su nota de fecha 28 de octubre pasado comunico a Ud. lo siguiente:

1º.—*Funciones específicas de Instructores.*— Sus funciones específicas son las de hacer clases teóricas y prácticas instruyendo al personal, sin perjuicio que en sus viajes a los lugares en que hacen estas clases revisen y controlen los servicios.

2º.—*Cómputo de notas en escalafón 1ª Zona.*— Se ordenó a la Zona dar estricto cumplimiento al Art. N° 75 del Reglamento de Tracción en

lo que se refiere a computar las notas de examen sólo a Fogoneros de 1ª y Aspirantes de 1ª.

3º.—*Examen escrito.*— Esta materia debe ser considerada por la Comisión Técnica y corresponde a un estudio detenido. Tendrá presente al estudiar las nuevas modalidades de enseñanza que se propongan.

4º.—*Cuestionarios de exámenes.*— Se repartirán los ejemplares que hay en existencia, procediéndose a revisarlos y hacer nuevas ediciones. Está en preparación el cuestionario para locomotoras eléctricas tipos 30 y 32, que se repartirá tan pronto se tenga listo.

Saluda atte. a Ud., ATILIO BAVESTRELLO TASSARA. Ingeniero Jefe, Depto. Tracción y Mtzas.

REAJUSTE ECONOMICO PARA EL PROXIMO AÑO

El Secretariado Nacional de la FIFCH y Directivas Nacionales están plenamente de acuerdo con las demandas económicas de la Central Unica de Trabajadores, en torno al Reajuste Económico del próximo año, el cual se condensa en pedir: 1º) Un reajuste de un 40% en sueldos y salarios; 2º) Una asignación familiar reajustada al monto de la que perciben los EE. PP.; 3º) Rechazo categórico y absoluto a las Leyes Normativas; 4º) Bonificación com-

pensatoria por el deterioro sufrido en sueldos y salarios durante 1965.

Con respecto a la Plataforma de Lucha del Departamento de Servidores del Estado, oportunamente enviarán mayores antecedentes, pues en la actualidad se están terminando los estudios relacionados con esta materia. Recomendamos a las Directivas Zonales que tomen contacto con los diferentes gremios del sector público con el fin de empezar a operar en conjunto para la lucha del reajuste del próximo año.

Acta de Recepción de la Tesorería de la Federación Santiago Watt, Directorio General-período enero 1963-octubre 1965

Con esta fecha se constituye en reunión: ALFONSO ARRIAGADA MUÑOZ, ALEJANDRO LOPEZ CARREÑO; Ex Presidente y Ex Tesorero Nacional, respectivamente; LUIS MALUENDA CALDERON, MANUEL VIELMA INOSTROZA; Presidente y Tesorero Nacional, respectivamente, del Directorio General de la Federación "Santiago Watt", y se procede a la entrega de los documentos, Libro de Caja y el dinero correspondiente al Saldo de la Tesorería Nacional, de acuerdo al siguiente detalle:

DOCUMENTOS: enero 1963 - julio 1965.

1 Libro de Caja.

3 Archivadores con documentos de pagos.

1 Archivador con documentos de Egresos.

DOCUMENTOS Y DINERO CORRESPONDIENTE A SALDOS AGOSTO - OCTUBRE 1965

Saldo Balance General al 30 de julio de 1965 Eº 28.318,94
Desuento septiembre 1965, 1º

cuota Escuela Sindical	5.997,00	
		<hr/>
	Eº	34.315,94

Documentos de pago; agosto - sept. de 1965	Eº 19.458,33	
Documentos por liquidar	935,00	
Dinero efectivo	13.922,61	34.315,94
		<hr/>

Recibimos conforme los documentos antes señalados y numerados, más la suma de Eº 13.922,61. Trece mil novecientos veintidós escudos sesenta y un centésimos, de acuerdo al detalle explicado en la presente liquidación.

Para constancia firman: Manuel Vielma I., Tesorero General; Luis Maluenda Calderón, Presidente Nac.; Alejandro López Carreño, Ex Tesorero General; Alfonso Arriagada Muñoz, Ex Presidente Nac.

SANTIAGO, 27 de octubre de 1965.

Respuesta a memorándum planteado a la Dirección General

ENTREVISTA SOSTENIDA CON EL SR. GONZALO MILLAN, ASESOR JURIDICO DE LA DIRECCION GENERAL DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, EFECTUADA
EL 17 DE NOVIEMBRE 1965

de Contratistas. Se estudiará su ingreso previo examen médico Psicotécnico.

1º.—**Planta Especialista:** Según el señor Millán, esta planta se creó como término de carrera. Ejemplo: Inspector de Tracción, su consideración es que en la Empresa nadie inicia su carrera en esta planta, y que de incluirse al personal de maquinistas, luego sería solicitado por los Torneros, Electricistas, etc., alterando la consideración que de esta planta se tiene ahora.

2º.—**Aumento del Viático:** Una vez firmado por el Sr. Subsecretario de Transporte, quedaría por hacer el Decreto mismo y mandarlo al Ministerio respectivo, en lo que compromete su acción favorable.

3º.—**Standardización de Primas Unicas de Kilometraje:**
Respuesta: Falta completar estudios de la Zona Norte.

4º.—**Bonificación 10% para Ayudantes:**
Respuesta: Se propondrá modificación al Decreto N° 773, en que incluirá este beneficio a los Ayudantes.

5º.—**Ampliación de Plantas:**
Respuestas: Ordenes en este sentido salió de la Dirección; su cumplimiento está sujeto por falta de personal para cubrir categorías de Aspirantes y Fogoneros.

6º.—**Pagos Festivos Dobles:**
Respuesta: La forma en que fue redactado el decreto, ha demorado la solución, es espíritu de la Ley tratar de compensar el sacrificio de trabajar los festivos. Don Gonzalo Millán buscará la fórmula de solucionar el problema de maquinista de 1ª y 2ª sin pedir modificación a la Ley

7º.—**Jornadas de ocho horas:**
Respuesta: Se están tomando medidas tendientes a ir a un acortamiento paulatino de las jornadas en las diversas zonas: Ejemplo: 5ª Zona, relevos; al completarse 12 horas de servicio en Compañías Fierreas de Coquimbo y Vallenar. 1ª y 2ª Zonas, respecto al horario de salida de trenes de carga eliminándose algunos inconvenientes señalados en la Revista N° 217 correspondiente al mes de junio de 1964. Tercera y Cuarta Zonas; reposición de algunos trenes suprimidos, reposo a las 12 horas, y medidas tendientes a lograr mejor movilización y distribución de los sectores.

8º.—**Respecto del Reglamento de Ingresos:** Se tomó nota del total de compañeros que, teniendo examen antes de la Ley de Escala Unica, trabajaron bajo las órdenes

9º. **Punto nueve, igual respuesta:** Preferencia para llamar al personal que trabajó con Contratistas.

10º.—**Falta de locomotoras y fallas en su reparación:** Análisis de falta de rendimiento de Maestranza San Bernardo, y de las soluciones que se están poniendo en práctica; tomar mayor personal y adquisición de elementos.

11º.—**Reparación Puentes Zona Norte:** Se planteó al Sr. Director, quien estima en siete meses la reposición de estos Puentes.

12º.—Se pedirá envío de Oficio de proposición que debe venir de la Zona. Creación de puestos de Ayudantes de Jefe para Iquique y Trasandino.

13º.—**Examen Psicotécnico:** Se nombró una Comisión encargada de estudiar las modificaciones propuestas por el Sr. Director, que tenderán a hacer más aproximadas a las exigencias del tráfico ferroviario, y no un psicotécnico para choferes que es el que afrontan los maquinistas en el término de su carrera.

14º.—**Aprobado:** Se llamará por orden de Escalafón a examen psicotécnico cuando se apruebe el nuevo sistema.

15º.—**Pago de los días no trabajados al personal de la Tercera Zona. Petición rechazada.**

16º.—**60% Pago de nocturno:** Planteamiento que deberá continuarse por su logro.

17º.—Se pidió a los dirigentes una proposición concreta con respecto al tope mínimo de horas en lugar de 624 horas, para jubilar por nocturno. (Decreto N° 698, del 2 de marzo de 1942, rigen estas disposiciones).

18º.—Ley N° 15.571 Artículo N° 84, en el Gobierno de don Jorge Alessandri: Obliga a la Empresa a solicitar la aprobación del Gobierno para tomar personal.

Política de remuneraciones

Los trabajadores chilenos rechazamos categóricamente la política de remuneraciones que patrocina el Gobierno para 1966. Nos oponemos a que los reajustes de sueldos y salarios se fijen teniendo como base el alza del costo de la vida indicado por las estadísticas oficiales para el año 1965.

COMISION CENTRAL DE REMUNERACIONES

Los trabajadores de Chile luchamos por una nueva política de remuneraciones que nos permita conquistar prontamente sueldos y salarios suficientes para afrontar los gastos efectivos de una familia sin sacrificar la vivienda, el vestuario y hasta la comida como sucede ahora. Para conseguir esta aspiración lucharemos por que se elimine definitivamente el sistema de reajustes en base al índice oficial del costo de la vida. En reemplazo de este sistema que constituye una burla para los trabajadores, deberá establecerse una Comisión Central de Remuneraciones Tripartita, integrada con representantes de la CUT, que determinará las Remuneraciones Vitales de acuerdo a encuestas directas sobre las necesidades y gastos indispensables de una familia, tanto para el sector público como privado.

La política salarial que fije esta Comisión Central será aplicada a través de Juntas Tripartitas de Salarios o Tarifados para las diferentes ramas del sector privado y las que correspondan al sector público.

SUELDOS Y SALARIOS PARA 1966

Las remuneraciones de los trabajadores chilenos son en 1965 muy inferiores en poder adquisitivo a lo que fueron hace algunos años, al punto de que ahora con una mayor cantidad de pesos se puede comprar mucho menos cosas.

Como consecuencia de las distintas leyes de congelación los trabajadores hemos ido percibiendo cada vez una mayor cantidad de pesos o escudos que, sin embargo, nos permiten comprar cada vez menos cosas. Y esto porque desde 1956 los reajustes fueron siempre inferiores al real aumento del costo de la vida. Es decir, los

DE LA CUT PARA EL AÑO 1966

trabajadores hemos ido año a año ganando realmente menos, a pesar de los aumentos de sueldos y salarios, debido a la pérdida del poder de compra de los mismos, mientras que los empresarios y los "dueños" del capital se han venido apropiando de una parte cada vez mayor de lo que nosotros producimos.

Este año estamos decididos a recuperar parte del poder adquisitivo que teníamos hace 12 años y que se nos ha ido arrebatando paulatinamente. Sólo eso. No pediremos vivir mejor que antes ni que se nos devuelva todo lo que se nos ha quitado. Sólo pedimos llegar a un nivel cercano al que teníamos antes de que empezaran las "congelaciones".

NUESTRAS ASPIRACIONES BASICAS

Como tenemos cabal conciencia de que es difícil concretar la Comisión Central de Remuneraciones antes del comienzo del año próximo, nos hemos propuesto algunas aspiraciones básicas, en relación con sueldos y salarios, para 1966.

a) **Sueldo mínimo de E^o 400 mensuales para empleados.**—Equivale a recuperar el nivel de 1953 en cuanto a poder adquisitivo se refiere. Es decir, con estos 400 escudos un empleado podrá comprar lo mismo que en 1953 compraba con el consagrar un nuevo despojo a los trabajadores. **quier** reajuste por debajo de esta cifra, significa sueldo vital de esa época, o sea, E^o 7,50. Cual-

los trabajadores el poder adquisitivo que tenían en 1953, más un escudo diario para ir acortando en el caso anterior, equivale a recuperar para obreros industriales y agrícolas.—Lo mismo que

b) **Salario mínimo diario de E^o 7 para los**

la diferencia entre empleados y obreros que los patrones se esfuerzan en mantener con propósitos divisionistas y que el actual Gobierno se comprometió a liquidar.

c) Reajuste general de un 40%.—Para todo obrero o empleado que gane actualmente más del nuevo mínimo propuesto por la CUT, habrá un reajuste general de sus remuneraciones de un 40%. Esto equivale alcanzar un nivel aproximado a las 3/4 partes del poder adquisitivo que tenía en 1953. En otros términos, con este reajuste el trabajador estará todavía un 25% por debajo del nivel de vida que tenía hace 12 años.

En ningún caso un trabajador percibirá como reajuste una suma inferior al 40% aplicado sobre los nuevos mínimos.

d) Asignación familiar.—Propiciaremos la asignación familiar igualitaria para los trabajadores, sin que ello signifique sacrificar las expectativas de las asignaciones más altas.

Para los empleados públicos una asignación familiar igual a la de los empleados particulares. Para los obreros y campesinos una asignación familiar que en ningún caso podrá ser inferior a E^o 20 mensuales.

La asignación familiar de los empleados públicos es financiada directamente por el Estado que como patrón deberá afrontar esta responsabilidad que además está en consonancia con las promesas electorales del partido gobernante.

Para los obreros y campesinos la asignación familiar es financiada por el fondo correspondiente de la Ley 10.383, formado por los aportes de los patrones y asalariados en base a los salarios mínimos fijados por la ley. Como en este momento este fondo se ha incrementado con los mayores aportes de los patrones y asalariados agrícolas que perciben un salario equivalente al de los obreros industriales y además tendrá un nuevo incremento con la aplicación de los nuevos salarios mínimos que propiciamos, no habrá ningún impedimento valedero para no otorgar la asignación familiar en el nivel que señalamos.

Lo que patrocinamos en esta materia tampoco significa sobrepasar cifras de años anteriores en cuanto a poder adquisitivo y concuerda con el propósito de ir avanzando hacia una asignación familiar igualitaria.

BONIFICACION COMPENSATORIA

Los trabajadores hemos perdido durante 1965 el equivalente a casi dos meses de remuneración por el aumento constante de los precios, según lo hemos explicado reiteradamente.

Para compensar en parte esa pérdida pedimos que se pague una bonificación compensatoria mínima de un mes de sueldo o salario, la que deberá cancelarse en el mes de enero de 1966.

REDISTRIBUCION DE LA MISERIA

El reajuste del 25% propuesto por el Gobierno es la continuación de la política económica que se viene aplicando en Chile desde el año 1956 a través de la Misión Klein-Sacks y posteriormente del Fondo Monetario Internacional. No aceptamos que ningún trabajador suba su remuneración en menos de lo que realmente han subido los precios, o que sea él quien financie los reajustes de otros trabajadores. En otras palabras, no aceptamos que se redistribuya la miseria.

De los puntos que hemos expuesto anteriormente, se deduce que nuestras peticiones son más que moderadas, ya que estamos pidiendo solo volver aproximadamente a los niveles de 1953 y aceptando como base de cálculo las estadísticas oficiales sobre el alza del costo de la vida, cuya falsedad es manifiesta.

Hemos planteado el problema con un criterio realista y de clara justicia. A los que quieren hacernos creer que es una gran cosa el reajuste del 25%, les manifestamos que dicho reajuste significa obtener sólo el nivel que se tenía a comienzos de 1965, que es el nivel más bajo en poder adquisitivo de los últimos años.

Sabemos que las remuneraciones de 1953 no eran justas, pero sí eran mejores que las actuales y en ese tiempo el país producía menos que ahora. En este momento, con una mayor producción, se está en mejores condiciones para afrontar los gastos del reajuste que planteamos.

CONTROL DE PRECIOS

El aumento constante de los precios va haciendo disminuir el poder adquisitivo de las remuneraciones. Por eso los trabajadores apoyamos cualquiera iniciativa real tendiente a im-

(A la vuelta)

EITEL LABBE ESPINOZA

En el ocaso de su carrera, próximo a cumplir los treinta años de servicios, se ha visto vejado por sus propios compañeros. Durante su desempeño como dirigente, todos recibimos "paleteadas del CHASCON". Cual más, cual menos. Pero todos en general, las recibimos. No hacía distinción de ideologías políticas o religiosas. Hacía el servicio que le solicitaban, pues eran sus colegas.

Se le reprocha de "maromero", de haberse arreglado. Se le insta anónimamente a que jubile. Con aquella manera cobarde de escribir anónimamente, sin dar la cara como debe ser. De esa manera rastrera y sucia, que se ha generalizado en nuestro medio.

Escribe CASTOR (La Calera)

Es humano que todos deseamos ascender. Con esa ambición entramos a la Empresa. Pero ¿es posible que se veje a un compañero, próximo a cumplir sus treinta años, instándolo a que se vaya sin cumplir su tiempo?

A pesar de no compartir con él en varias opiniones, quiero establecer por medio de estas líneas, que a pesar del lodo que quiere rodearse, aún hay personas que reconocen en haber tenido en él un colega, un amigo, un servidor.

POLITICA DE REMUNERACIONES.

pedir el aumento de los precios de los bienes de consumo popular.

No nos importa tanto que suba el precio de los televisores o de automóviles, pero sí nos preocupa que suban los de la leche, del pan, del transporte colectivo, etc. Los precios no se pueden fijar y controlar en las planillas de misteriosos índices, sino atacando el fondo mismo del problema: la especulación de los grandes monopolios productores y distribuidores y la indecisión gubernativa para atacar los abusivos canales actuales de distribución.

Junto con el control de precios deben adoptarse medidas que aseguren el abastecimiento y la calidad de los bienes de consumo popular. No se saca nada con mantener los precios de algunos alimentos si no se encuentra por ninguna parte o no son aptos para el consumo, mientras se encuentran otros (que no aparecen

(de la vuelta)

en el índice del costo de la vida) que tienen precios mucho más altos.

CREACION DE NUEVAS FUENTES DE TRABAJO

Los empresarios nacionales y extranjeros, cuyas utilidades aumentan en forma constante, se resisten a invertir en Chile. De este modo, las fuentes de trabajo aumentan muy lentamente y en cambio crecen con rapidez la cesantía y la subocupación.

Los trabajadores consideramos que es una responsabilidad del Gobierno la de asegurar trabajo para los que puedan hacerlo. El Gobierno debería disponer la forma de obligar a los empresarios a invertir las utilidades que tienen en exceso, a ocupar plenamente su capacidad instalada y reanudar la construcción de casas y obras públicas paralizadas.

PARO DE PROTESTA EN ARICA

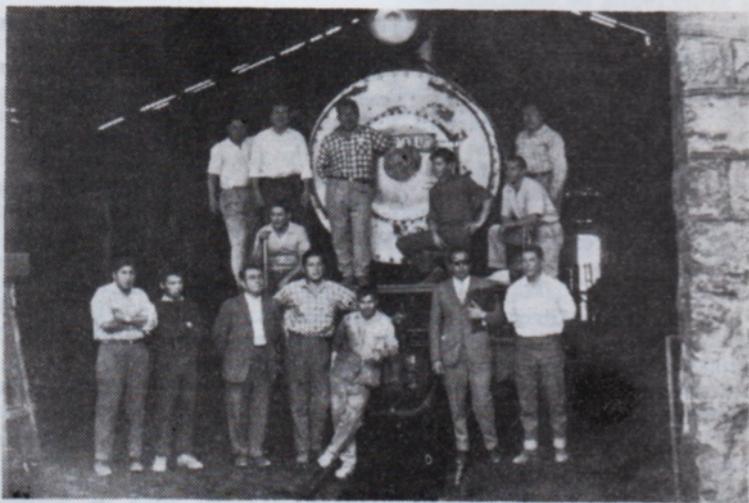
por MACORVIL

El Comité Arica salió a la palestra el 8 de noviembre, fecha que en la historia de su trayectoria tendremos que recordar. A las 7 de la mañana de un día lunes se callaron por 24 horas nuestras locomotoras de esotraquetear sin cesar, y con ello paralizado el tráfico del Ferrocarril de Arica-La Paz. Estuvimos sólo en un planteamiento no compartido, maquinistas, fogoneros y aspirantes, y por qué no decirlo, nuestros compañeros inspectores, también, ya que solidarizaron e hicieron causa común con nosotros. Empujados por las dudas e incertidumbres, de dejar de pertenecer a nuestra Empresa de los Ferrocarriles como lo consultaría el Estatuto que se estudia para este Departamento y pasar a depender de la Sociedad Explotadora de Empresas de Servicios Públicos. Hasta la Gobernación Departamental llegó la Watt, encabezada por su presidente, Enrique Aguirre, a exponer sus dudas al Sr. Gobernador, don Carlos Villdósola K., resumiendo algunos puntos de nuestras apreciaciones:

1. — Protesta, sobre la inclusión del Ferrocarril de Arica-La Paz a la Sociedad Explotadora, aclaración a nuestras Leyes Previsionales, y nuestra situación socio-económica.

2. — Protesta sobre negligencia de los parlamentarios de la zona al no concurrir al Cabildo.

3. — Traslado masivo del personal de locomotoras a otra zo-



CENTRAL, Casa de Máquinas en el Sector Cremallera del Ferrocarril Internacional de Arica a La Paz.

na del país, en caso de quedar al margen de los Ferrocarriles del Estado.

Hemos cumplido una jornada más con un paro de protesta, desde el inspector jefe hasta aspirantes, y hemos apreciado la tenacidad y tesón para con nuestra unidad en la convivencia wattina, y nos fortalece por días más venturosos para nuestra querida Federación, en la lucha reivindicativa.

COOPERATIVISMO EN EL COMITE

No nos hemos quedado a la

zaga en la aplicación de este beneficioso sistema de operación, al alero del subcomité de la Estación Central; se formó con wattinos y demás ferroviarios una cooperativa, destinada, especialmente, a la construcción de viviendas con el esfuerzo mancomunado de todos sus socios, en vías de ver a corto plazo cristalizada la máxima aspiración de nuestra vida: la casa propia. Sus dirigentes son los compañeros wattinos:

Presidente: Desiderio Retamal
Secretario: Enrique Herrera
Tesorero: Víctor Orozco
Gerente: Hernán Achá D.

OVALLE: Fernando Carvajal, presidente: Manuel Muñoz, delegado directo. LA ESCUELA SINDICAL ES DIGNA DE DESTACAR Y APOYAR

Extracto de una nota oficial

El novel Comité de Ovalle ha procedido a efectuar el cambio de directiva que regirá sus destinos durante el período 1965-1966.

Presidente: Fernando Carvajal
Vicepresidente: Hernán Villanueva
Secretario: Ignacio Silva
Prosecretario: Alfonso Yáñez
Tesorero: Manuel Aguilera
Protosorero: Werner Rojas
Directores: Humberto Meza

Aliro Guerrero
Isaldo Martínez

Delegado Directo: Manuel Muñoz C.

La directiva la conforman compañeros foguados en las luchas sindicales, acompañados de nuevos elementos que vienen deseosos de incorporarse a la lucha sindical.

Quisiéramos, a la vez, hacer llegar por intermedio de la revista nuestro agradecimiento y reconocimiento a la labor que está desarrollando la ESCUELA SINDICAL, como asimismo a su

director, compañero Anselmo Radigrán L., porque hemos podido apreciar los conocimientos sobre sindicalismo moderno y nociones de evaluación de cargos, que adquirió nuestro compañero y delegado directo del Comité, Manuel Muñoz C., en el curso que terminó el 16 de septiembre. Labores como ésta son dignas de destacar y apoyar, porque nos hacen sentir seguros de la calidad de los dirigentes que más tarde guiarán nuestra organización.

Podrán estar seguros que siempre el pequeño, pero unido Comité de Ovalle, apoyará con su VOTO iniciativas que vayan hacia el engrandecimiento y mayor cultura de la ORGANIZACIÓN.

Por el Comité de Ovalle, quedamos a su disposición.

Ss. Attos. Ss. (Fdos.): FERNANDO CARVAJAL, presidente; IGNACIO SILVA, Secretario de Organización; ALFONSO YAÑEZ, Secretario de Prensa y Cultura.

FELICITACIONES, AGRADECIMIENTOS, CRITICAS

Hemos recibido una serie de notas que incluyen desde la dura crítica hasta el agradecimiento por la labor desarrollada. Rogamos a los compañeros que nos han escrito recibir nuestro acuse de recibo por medio de

este artículo. Carlos Pinto, que se aleja de la Empresa de los Ferrocarriles en busca de mejor alero, reciba nuestros sinceros deseos de buena suerte en sus labores nuevas, y que encuentre amigos como los que en Ferro-

carriles tuvo. Al compañero Luis Ardiles le aseguramos que mucho de lo que propone será puesto en acción desde el número correspondiente a enero en las nuevas páginas técnicas.

Al compañero Julio Machuca Córdova, que sus colaboraciones deben venir con el visto bueno del presidente de su base, sea seccional o comité, especialmente cuando hay crítica tan dura a algunos dirigentes de su seccional. También aprovecho para informarle que los editoriales son "ACUERDOS" de Directiva Nacional y no elucubraciones del Director.

LA DIRECCION

EL AMPLIADO ZONAL

Todo un éxito resultó el Ampliado Zonal efectuado en este puerto entre los días 7, 8 y 9 del mes recién pasado, que contó con la presencia de nuestro nuevo presidente nacional, compañero Luis Maluenda C.; vice, René A. Olivares, y secretario, Mario Reyes, además de delegados de los distintos comités que agrupa esta seccional.

Cabe hacer notar que por primera vez este Ampliado Nacional wattino se efectuó en nuestro local propio, en donde tuvieron lugar los consabidos debates y decisiones finales que cada delegado traía a este evento gremial.

Los tres días de duración de este ampliado fueron presididos por nuestro presidente nacional, compañero Maluenda, y los debates fueron prolongados y agotadores. Prueba de ello es que estos debates tenían duración hasta altas horas de la noche, de lo que se desprende cuál era el enorme interés y la preocupación que había.

En los dos primeros días de este activo ampliado se designaron las distintas comisiones, entre ellas las de técnica y puntos varios y de la rigurosa fiscalizadora de la elección de la nueva directiva de la seccional.

Una vez terminados los distintos debates que, como dijo-

mos, fueron prolongados y agotadores, se efectuó el día sábado 10 de octubre la visita al jefe de sección, la que esta vez contó con la presencia en forma subrogante del ingeniero, señor Guillermo Iglesias. Esta entrevista fue encabezada por nuestro presidente nacional, compañero Maluenda; vice, René Olivares; secretario, Mario Reyes, más la totalidad de la nueva directiva seccional, al mando del nuevo presidente, compañero Luis Rocco. Hacemos especial hincapié que en esta entrevista al jefe zonal se le llevó un petitorio, de acuerdo al ampliado, de más de 40 puntos, lo que demuestra los enormes y siempre discutidos problemas que afectan a esta seccional, sean éstos de castigos, hogares, horas de jornadas, servicio médico y la siempre discutida movilización para el personal, tan en boga, como ser la de Vallenar (CAP) y los medios de movilización del personal de Coquimbo en cuanto al servicio nocturno se refiere, debido a la distancia que la Casa de Máquinas se encuentra del puerto.

Es conveniente dejar constancia que hubo puntos que se llevaron al ampliado de muy poco valor, que bien pudieron ser solucionados por el jefe de máquinas y los que no hubiesen encontrado eco en él, pudieron ser llevados al jefe de zona. Esperamos que en un próximo ampliado esto no suceda y así podamos llevar el mí-

nimo de peticiones para una mejor solución y una rápida acogida en los distintos delegados.

El petitorio presentado por la Directiva Nacional al jefe zonal fue contestado en un plazo de 10 días que el señor ingeniero dio en la primera entrevista que la nueva directiva seccional efectuó el lunes 18 del mes de octubre, enviándose copia de las respuestas a todos los comités que componen esta siempre combativa seccional: Calera, Illapel, Ovalle, Vallenar y Copiapó.

La entrevista con el señor jefe de sección y la directiva fue en todo momento de cordialidad siempre reconocida, demostrando con ello el buen entendimiento que hay entre esa jefatura con la seccional.

Con esto finalizó este ampliado que tuvo pendiente a todo el wattino de la siempre reconocida por sus problemas como es la Red Norte.

CLAUSURA DE AMPLIADO

El sábado 19 de octubre tuvo lugar la clásica comida de clausura del ampliado. Esta vez se efectuó en los comedores del Restaurante "Bogarín", lugar que sirvió para compartir una vez más, con la característica cordialidad wattina.

(Pasa a la Pág. 16)

LAS LUCHAS DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN JAPON

Informe entregado por el Secretario General del Sindicato de Trabajadores del Transporte Terrestre - Viajero; Seiichi Kaneyoshi- Zenjiko

Informe entregado por el Secretario General del Sindicato de Trabajadores del Transporte Terrestre-Viajero: Seiichi Kaneyoshi - Zenjiko.

Japón, país con 24.000 kilómetros de vía, repartidos entre ferrocarriles particulares y estatales.

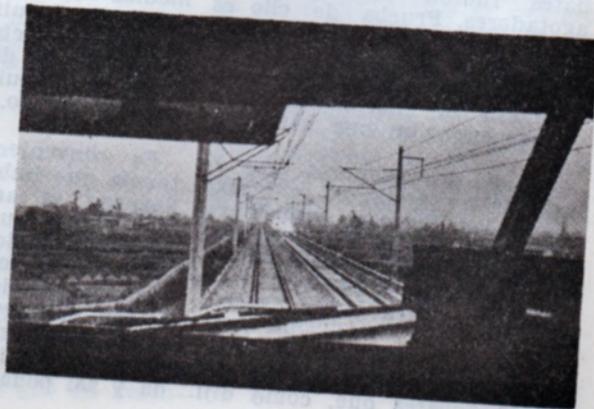
Lucha de los trabajadores de los ferrocarriles nacionales. La Administración de los ferrocarriles nacionales está actualmente comprometida en la realización del 2º Plan Quinquenal 1961-1965, en la que una de las tareas principales consiste en la construcción de una nueva línea: TOKIO-OSAKA. Ante ese proyecto, se aumenta la racionalización sobre todas las líneas existentes, electrifi-

cando las líneas se introducen los trenes eléctricos, se aumenta la frecuencia del tráfico, se simplifican los trabajos de mantenimiento y se transfieren otros, como la limpieza a empresas privadas. El objetivo de estas medidas es la de disminuir

los gastos, particularmente salariales, y al mismo tiempo reducir el personal. Para los efectos de la renovación se han solicitado créditos a capitalistas norteamericanos.

Aunque pretendiendo que los ferrocarriles nacionales perte-

Modernización en base a la electrificación, disminuye gastos de mantenimiento y cantidad de personal. Alta velocidad es el plan quinquenal japonés para los ferrocarriles.



necen al pueblo japonés, la Administración sigue una política en favor de los intereses monopolistas. Es la política de "selección" de pasajeros y mercancías. Así, los ferrocarriles nacionales transportan las mercancías de buena calidad, y dejan la de calidad inferior a las otras compañías.

La racionalización ha tenido por resultado.

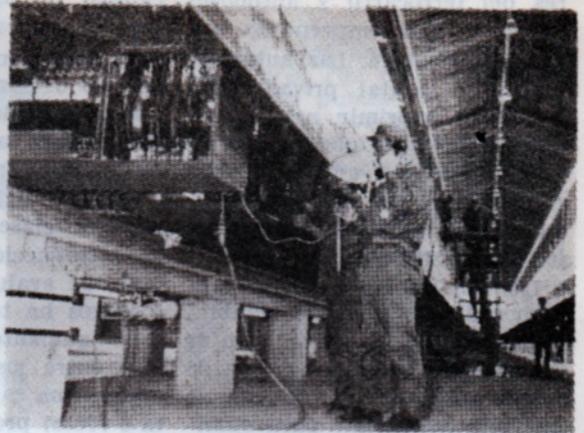
a) La intensificación del trabajo, y

b) Despidos (reducción del personal) entre los 450.000 ferroviarios que, a pesar de los malos equipos, han conseguido dar a los ferrocarriles japoneses una plaza preponderante en el mundo en cuanto a la capacidad de los transportes. Con esos equipos limitados, los trabajadores debían asegurar de forma extremadamente eficaz el transporte a las largas distancias, en un tráfico inmenso y a gran velocidad.

Pero durante el 2º Plan Quinquenal esas medidas contradictorias ya han tenido como consecuencias grandes accidentes ferroviarios, como en MI. KAWASHIM y en TSURUMI, en los cuales gran número de pasajeros así como del personal del tren murieron.

A pesar de esos accidentes, las autoridades ferroviarias han publicado recientemente el proyecto del 3º de los planes quinquenales para lo cual tienen la necesidad de procurarse la cantidad de 2.900.000.000 yens que piensan obtener con el aumento de las tarifas y de préstamos a largo plazo del Gobierno, reembolsables a muy largo plazo también. El objetivo de ese plan es aumentar todavía más la explotación de los ferrocarriles por los monopolios. Esas medidas repetidas de racionalización no resolverán jamás el problema de comunicaciones de los trabajadores, para los cua-

Operario de un taller de revisión eléctrica en Japón. Eº 290 mensuales.



les el transporte está muchas veces paralizado.

Los ferroviarios perciben salarios increíblemente bajos, los cuales provocan zozobras económicas constantes. Después de 21 años de servicios, un mecánico de tren expreso eléctrico que tiene 39 años de edad, una mujer y 3 hijos, recibe solamente 29.000 yens mensuales por un trabajo de 50 horas semanales (Eº 290.—). Por eso es natural entre el gremio ferroviario una continua efervescencia, causada por un trabajo penoso y bajos salarios.

Después de terminada la 2ª guerra mundial, los ferroviarios y servidores públicos de las Empresas del Estado y locales fueron privados de su derecho a huelga por un decreto del gobierno japonés. Su salario y las condiciones de trabajo se fijan por un Comité de Empresas Públicas.

En razón de las actividades divisionistas de la Administración, los ferroviarios están divididos en varios sindicatos. Pero, a pesar de las dificultades, continúan sus luchas. Bajo el pretexto de haber violado la ley concerniente a las relaciones de trabajo en las Empresas Públicas, y los Estatutos de los Ferrocarriles Nacionales, gran número de trabajadores ferroviarios y sindicalistas ha sido vic-

tima de persecución cuando han cumplido su papel en la lucha histórica por mejores condiciones de trabajo y mayores remuneraciones o salario. En la lucha de "Primavera" de este año, han reivindicado un aumento de salario de 6.000 yens por mes. (60 escudos).

Condiciones y aspecto de la lucha de los trabajadores de los ferrocarriles privados. En el Japón los Ferrocarriles del Estado tienen el monopolio sobre transporte a larga distancia, mientras que las empresas privadas hacen los transportes a corta distancia, alrededor de las grandes ciudades, lo que hace extender un control sobre los servicios suburbanos. Intensificando la competencia con la red ferroviaria nacional, colocando para ello bajo su control los otros servicios de transporte, creando la fusión de las empresas de taxis y camiones e invirtiendo los beneficios producidos por servicios ferroviarios en el desarrollo de los distritos recorridos por sus líneas ferroviarias, pero también en otras actividades tales como Sociedades de Seguros, Vivienda, Servicio de Turismo, etc., pero el desarrollo de todo esto no trae a parejas un bienestar social para el trabajador del transporte. Por las condiciones existentes, los trabajado-

res del ferrocarril y autobuses privados han emprendido acciones de huelga. Las autoridades y el capital privado han ensayado suprimir esta lucha bajo el pretexto que son servicios públicos y que no deben efectuarse para no crear dificultades a quienes necesitan de los transportes.

Las compañías privadas han elaborado un plan de estabilización de salarios (conclusión de un acuerdo para un periodo de varios años, con la cláusula de una paz industrial) para eliminar las luchas reivindicativas. La mayor compañía de ferrocarriles, TOKYU, ha concluido un acuerdo de estabilización de los salarios con el sindicato a

cambio de la introducción de una nueva escala salarial basada sobre una Evaluación del Empleo o Cargo.

Este acuerdo tenía por objetivo romper la unidad de acción de los trabajadores ferroviarios y reforzar la línea de colaboración de clases en la empresa. La introducción del nuevo método de evaluación de empleos o cargos ha tenido como resultado aumento de las diferencias entre los trabajadores de una misma categoría (de 3 hasta 6 veces) profundizando el antagonismo entre los trabajadores, causando la división y debilitamiento de las fuerzas de los organizados en sindicatos. Pero a pesar de todo, la Fed-

ración de Sindicatos Ferroviarios de Empresas Privadas, (200.000 trabajadores de 20 Sindicatos afiliados a la Shitetsu Soren) ha emprendido luchas por los objetivos principales: aumento de salarios, salarios mínimos garantizados, reducción de horas de trabajo, contra los despidos causados por la racionalización, restauración del derecho a huelga y la ninguna restricción de ese derecho, contra la limitación de la acción sindical, contra la estabilización de los salarios, y estabilización del empleo para los trabajadores temporeros.

(De "Los Trabajadores de los Transportes en el Mundo") Picapiedra, colaborador.

EL AMPLIADO...

(De la Pág. 13)

Se contó con la presencia del señor ingeniero jefe sección, don Guillermo Iglesias; el empleado a cargo del escalafón, señor Brinolfo Alcayaga; el señor Martín Medina A., jefe administrativo, más la presencia de los compañeros jubilados, los que fueron invitados en forma especial con el fin de hacerles entrega de un diploma de honor por sus cualidades como federados disciplinados y haber cumplido servicios en la empresa de 30 años de trabajo. Ellos fueron los compañeros Luis Rojas Contador, Luis del Pino Rojas, Dullio Alvarado Vega y Carlos Aguilera Báez.

En seguida hizo uso de la palabra el compañero Eduardo López Farías, presidente saliente, el que en breves palabras dejó de manifiesto el buen pie en que dejaba la seccional, expresando el alto espíritu de cooperación que reinaba en la actualidad, llamando una vez más a todos los federados al apoyo ferviente para con la nueva directiva seccional y deseando todo un éxito a su sucesor.

A continuación tuvo lugar el juramento de la nueva directi-

va seccional por el período 1965-1966, que estuvo a cargo del presidente nacional, compañero Luis Maluenda.

Una vez tomado el juramento de la nueva Directiva Seccional, hizo uso de la palabra el Presidente Nacional, comp. Maluenda, quien, en un discurso por lo demás efectivo y práctico, dejó a todos los presentes completamente convencidos de los dotes de que es poseedor. motivo de hondo orgullo para todo wattino. El c. Maluenda, en frases llenas de fervor, llamó también al mejor encaminamiento en la senda del noble cumplimiento de nuestro deber.

Luego el Secretario General, comp. Mario Reyes, hizo uso de sus dotes oratorias, demostrando ser un amplio conocedor de los problemas gremiales, manifestando en una de sus partes la enorme sorpresa que le causaba ver en la nueva Directiva Seccional, a base de gente en su totalidad joven; esa juventud que se requiere para el engrandecimiento de nuestra Federación, y dejando con ello el camino abierto para la nueva germinación que ha de venir a continuación.

Enseguida, el Jefe de Sección, señor Gmo. Iglesias, hizo uso

de la palabra, demostrando con ello las amplias condiciones de armonía que esa Jefatura tiene para con la Seccional, y estamos completamente seguros que el Jefe de Sección será fiel cumplidor de su cometido.

Finalmente usó de la palabra el nuevo presidente seccional, comp. Luis Rocco, quien emocionado y en breves palabras, agradeció su elección y la confianza que sus compañeros habían depositado en él al concederle tan responsable puesto, y pidió cooperación a todos para efectuar una labor de acuerdo a sus mejores deseos, y nosotros estamos completamente seguros que el dinámico y joven presidente lo cumplirá con creces y en lo que vale su persona.

DELEGADOS AL AMPLIADO NORTINO

La Calera: Luis Gardella y Eduardo Muñoz.

Illapel: Juan Ordenes.

Ovalle: Abel Carvajal y Manuel Muñoz.

Vallenar: Oscar Torres y Manuel Ocaranza.

Copiapó: Carlos Zepeda y Juan León.

ERAN OTROS TIEMPOS

TITO LIVIO

2ª Zona

Todo tiempo pasado fue mejor, es un dicho que a diario se usa para demostrar el descontento que producen algunas medidas que no cuadran con nuestro criterio. A veces es la realidad, pero en otras oportunidades está lejos de serlo.

Me voy a referir a los comentarios de grupos que se realizan en las Casas de Máquinas y donde se analizaban las actuaciones de los dirigentes nacionales y seccionales.

Para nosotros un dirigente es bueno cuando éste, por cualquier motivo, se retira a un descanso obligado o merecido. También se hace acreedor a buenos recuerdos cuando nuestro amigo se da el paseo por la Avenida la Paz con su pijama de madera. Le cantamos odas a sus bellas cualidades y todos sus defectos quedan borrados por el cúmulo de bondades que se le dicen en esta oportunidad.

Posiblemente, el descontento de los federados no puede ser el barómetro para esta situación, porque por excelencia somos inconformistas y eternos "cebollitas" (Llorones).

Los líderes de "cajones" sacan aplausos en todas partes y voy a reproducir las palabras de un orador que tuve la suerte de escuchar ante un reducido grupo de auditores.

—"Compañeros, es el colmo de la tolerancia con que actúan nuestros dirigentes ante los innumerables problemas que nos afligen y que aumentan día a día. El guante blanco que usan está fuera de tiesto; los que tienen la responsabilidad de fijar rumbos y dar pauta son demasiado tolerantes y no despiertan ni a fuerza de adoquines".

¡Sangre de marmotas! ¿hasta cuándo aceptáis tanta humillación?

—"La última medida que han tomado en la Empresa para evitar los accidentes, está virtualmente apoyada en el sacrificio de todos vosotros, donde se ha fijado una pauta ridícula que establece un promedio de velocidad a 45 kilómetros por hora, tomando en forma religiosa las prevenciones que en la actualidad suman cerca de veinte y dos a lo largo de la segunda zona".

—"¿No creen ustedes que a los jefes se les está pasando la mano?"

"Estamos en la época del jet, pero nosotros disponemos de modernas carretas eléctricas. En la marcha que nos lleva cada viaje que hacemos y al mirar sus velocímetros, me hace recordar a Galileo cuando dijo ¡...Y SIN EMBARGO SE MUEVE!"

"No faltará el día en que en cada poste veamos lindos carteles a todo color, en vez del indicador del kilómetro, que diga "NO TEMAS IR DESPACIO, SOLO TEME NO AVANZAR".

"Si nos trasladamos a otras zonas donde quedan las locomotoras a vapor, se escandalizarán de la velocidad de 66 kilómetros por hora o más que da su promedio, al tomarle en cuenta las detenciones, alimentación de agua a sus estanques, recargo de carbón, lubricación manual, arreos de carbón y tantas cosas más. Todo esto se hace con el mismo equipo y carros que debemos arrastrar; pero con la diferencia que nuestras locomotoras son más modernas".

"Es así, que a uno de los nuestros, al pasárselo la mano en un sector y correr a la increíble velocidad de 70 kmts. por hora se le puso relevo y el peor desgastado fue que se le dejara en tierra, sin haberse tomado las medidas para que no quedara su suerte echada al azar, como si no importara en absoluto el personal; ¿qué más

habría dado de enviar personal disponible con otra locomotora para que hubiese regresado en la que éste llevaba?"

"¿Qué hicimos, dónde estábamos? Al día siguiente debimos haber hecho nuestra más enérgica protesta para demostrar el descontento".

"Qué me dicen de las 8 horas de trabajo, que los mártires de Chicago conquistaron para todos los individuos del universo, pero que en Ferrocarriles parece que jamás nunca se logrará por la apatía de todos los que la formamos. ¿Acaso es necesario que nuestra sangre sea derramada para lograr esto?"

"Existen otros ferroviarios en el país, pero no son de esta Empresa. Ellos son los portuarios, cuyo sueldo es más consecuente con las funciones que desempeñan. No deben abandonar sus hogares; no deben hacer cursos de movilización, no están metidos a diario en sumarios ni están dispuestos a chocar, a ser llevados a la cárcel y pagar injustas condenas. Y todo esto para qué: para darnos un sueldo pobrísimo y alimentarnos en la línea, alimentar nuestros hogares".

"En la actualidad, el resultado de cada sumario arroja 10 y 15 días de suspensión, como quién dice que en esos días se le da un veraneo para que se reponga de las jornadas de 12, 14 ó más horas que a diario trabaja".

"¿Y qué hacemos, compañeros qué hacemos que no tomamos el toro por las astas? Antes teníamos hombres luchadores que no le temían a la cárcel cuando eran perseguidos por "revolucionarios".

No era lo mismo que hoy ser dirigente; se decía: ¡Nos paramos! y toda la zona le respondía, de norte a sur, y no eran atropellados ni nadie se burlaba de nuestro gremio que sacó carta de grande entre los grandes".

A todo esto llegó el jefe de Casa de Máquinas y le ordenó se fuera al patio a relevar a otro maquinista del 201, que había cumplido ya 10 horas en el patio esperando la "casita" que venía por el 202, y nuestro amigo salió invocando a los mártires de Chicago.

SOBRE RIELES...



MEXO - 51488

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

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

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

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

CONFECCIONES

Ruddoff

S.A.

BANDERA ESQUINA ROSAS

Ruddoff Iquique
Ruddoff Concepción
Ruddoff Coquimbo

RUDDOFF EN TODO CHILE!!!

Exposición de Artes Plásticas

Durante los tres últimos años se ha hecho norma presentar durante las festividades de la Fiesta del Riel, la Exposición de Artes Plásticas Watinas. En ella participan los socios de la Institución, como asimismo los Centros de Madres que integran las esposas de los federados. En ello ponen verdadero entusiasmo y fervor; así lo han reconocido el público asistente, dirigentes gremiales y autoridades de la Empresa, quienes manifestaron interés por los expositores, invitando a algunos de ellos a la próxima exposición pictórica ferroviaria a realizarse en los Salones del Banco del Estado. Expusieron, entre otros, los compañeros Guillermo Alarcón, Héctor Sánchez, Orlando Farías, Luis Zúñiga (este último expuso trabajos fotográficos). Es de hacer presente que la ausencia de valores como Magallanes Contreras, Hugo Comparini, Miguel Bustamante y otros, se hizo sentir. La bien organizada exposición presentada por el Centro de Madres "El Hogar" fue el punto de atracción de todos los concurrentes. Allí se exhibían magníficos trabajos de lencería, manteles bordados, ajuares, lámparas; todo ello hecho en tejido. Muchas fueron las felicitaciones para las socias de este centro.

Llamó profundamente la atención de los socios y autoridades de la Empresa la maqueta que mostraba el proyecto de recintos veraniegos, los cuales se podrían encontrar ubicados en diferentes balnearios de la zona, como ser Llo-Lleo, Alcones, Pichilemu, etc. Dicho trabajo y proyecto fue presentado por la comisión de Hogares, pero su impulsor principal es el compañero Luis Flores y que, no dudamos, nuestro gremio sabrá sacar adelante

como se realizan los planes debidamente estudiados.

Toda esta fiesta del arte y la cultura fue realizada con la concurrencia del Coro Ferroviario, quien brindó un alegre mensaje a través de las dulces notas musicales. Es digno de hacer



Exposición de Artes Plásticas en Salón Social de Seccional 2ª Zona. El Coro Ferroviario durante la actuación que tuvo en el acto inaugural. El público repleto el local sindical.

notar la superación que ha venido demostrando el Coro Ferroviario a través de su existencia. Son dignos de aplausos sus integrantes, ya que para ello ha sido necesario que aporten una considerable cuota de sacrificio en aras de su perfeccionamiento.

El arte y la cultura tienen y tendrán siempre un lugar junto al trabajador wattino.

Informó Departamento Cultural

NUESTRA PORTADA:

VISTA AEREA DE LA ESTACION DE TOKIO. La Estación de Tokio, que cuenta con andenes especiales para trenes A-M, denominados N. T. L. La alta velocidad es la solución para la competencia, y comprendiéndolo así los japoneses se defienden con los modernos trenes eléctricos tipo A-M, asegurando para el Estado la mejor carga y los mejores tramos, al revés de lo que ocurre en Chile, donde la carga obligada a FF. CC. es protegida por legislación de tarifas reducidas y otros sistemas que nos perjudican como Empresa.

Celebrado el 117º aniversario del decreto que creó la Empresa de los Ferrocarriles chilenos

La Segunda Zona entera vibró una vez más al conmemorar el 117º aniversario de la fecha aquella, en que don Manuel Bulnes, el entonces Presidente de Chile, pusiera la firma por la cual concedía al viejo relojero porteño don Juan Mouat, los derechos de concesión para que construyera en nuestra patria la primera línea ferroviaria en el hemisferio sur del mundo.

El calendario marcaba ese día: 9 de noviembre de 1848.

Muy luego el obrero chileno, con su tenacidad característica, luchó contra la montaña, la roca, el desierto, etc., para poder tender las paralelas cintas de hierro, que son símbolos de progreso y por donde avanzarían las locomotoras a vapor, vencedoras del tiempo y del espacio, anunciando una nueva Era. Había nacido la industria del transporte ferroviario y junto con ella un nuevo tipo de proletariado.

Este hecho digno de recordarse a través del tiempo, es celebrado con extenso y variado programa a través de todos los depósitos de la Segunda Zona. Paseos y reuniones de camaradería a lugares locales, bailes familiares, etc. Sin lugar a dudas, el baile de más resonancia y brillo fue el que se efectuó en el recinto deportivo del "Fortín Ferroviario", realizado por los federados del Comité San Fernando.

En la Seccional de San Eugenio se iniciaron los actos de celebración con la inauguración de un nuevo monolito erigido en memoria de los caídos en actos de servicio. Después de hacer uso de la palabra el Jefe de Seguridad Industrial, compañero Manuel Rojas y Presidente Seccional; el Jefe de la Sección, Ingeniero Sr. Roberto Parada, y c. Gerónimo Galaz procedieron a descubrir la obra, la cual estaba cubierta con nuestra emblema patrio. Acto seguido y a los acordes de una marcha fue depositada una ofrenda floral ante el monolito por los compañeros Máximo Sánchez, del Comité de San Fernando y Osvaldo Herrera, del Comité de Curicó, como un homenaje a sus hermanos de clase que inmolaron sus vidas en la lucha diaria por el sustento. Al mismo tiempo que se efectuaba este acto, desde el salón social salía un microbús con familiares de socios fallecidos en dirección al mausoleo existente en el Cementerio General. Allí hizo uso de la palabra el dirigente de la Seccional y de los jubilados, compañero Enrique Caro. El capellán de la Sección Bienestar de los Ferrocarriles del Estado, don Luis Gutiérrez, rezó un responso en compañía de los asistentes por el eterno descanso en raz de los compañeros fallecidos. Cerró el acto el Administrador de los Fondos Mutuales, compañero Aurelio Marchant.

Al cóctel efectuado en la sede social asistieron autoridades, tanto funcionarias como sindicales, contándose con la presencia del

tesorero de la Central Unica de Trabajadores; el jefe de Servicios de Investigaciones Alameda, señor Hugo Toro; los dirigentes nacionales, compañeros Luis Maluenda y Mario Reyes, presidente y secretario, respectivamente; señor Roberto Parada, jefe de la sección; el jefe de la sección deportes de la Sección Bienestar, señor Mario Ramírez; don Alfonso Arriagada, Anselmo Radrigán, Andrés Saldías, Guillermo Muñoz y su señor padre.

Como una distinción y, al mismo tiempo, como un homenaje de la Zona a nuestro ex Presidente Nacional, compañero Alfonso Arriagada, correspondió a éste pronunciar el discurso inaugural. Al término del cual recibió una salva cerrada de aplausos. Luego usó de la palabra el Presidente de la Seccional y, finalmente, se dirigió a la concurrencia el se-



El Presidente de la Seccional San Eugenio, c. G. Galaz y el Jefe de la Sección, Sr. Roberto Parada proceden a retirar el emblema patrio que cubre el monolito de los mártires. Al fondo observan Manuel Rojas, Jefe de Seguridad Industrial; el Vicepresidente Seccional, José Domingo Prado y el federado René Lara.

ñor Roberto Parada, Jefe de la Sección, dejando ver a través de su intervención sus excelentes condiciones de orador.

El cóctel fue un soberbio y brillante acto, que contó con una nutrida concurrencia. La parte artística estuvo a cargo de un juvenil conjunto musical denominado "Wattinos Boy".

En la tarde de ese mismo día todos los socios se volcaron con entusiasmo hacia el Estadio de Ferrobádminton, donde proseguía el campeonato de fútbol aniversario.

El sábado 27 de noviembre salía desde la Estación Central un moderno automotor lleno de niños hacia la Estación de Hospital, donde pasarían un día lleno de alegrías, amenizado con las notas del Orfeón Ferroviario. Por la noche del mismo día se realizó el baile familiar en la sede social y, finalmente, el día domingo las familias wattinas efectuaban el tradicional paseo al puerto de Valparaíso, en donde se disfrutó de un hermoso día de playa.

INFORMO DEPARTAMENTO CULTURAL

Celebrado el 117º aniversario del decreto que creó la Empresa de los Ferrocarriles chilenos

La Segunda Zona entera vibró una vez más al conmemorar el 117º aniversario de la fecha aquella, en que don Manuel Bulnes, el entonces Presidente de Chile, pusiera la firma por la cual concedía al viejo relojero porteño don Juan Mouat, los derechos de concesión para que construyera en nuestra patria la primera línea ferroviaria en el hemisferio sur del mundo.

El calendario marcaba ese día: 9 de noviembre de 1848.

Muy luego el obrero chileno, con su tenacidad característica, luchó contra la montaña, la roca, el desierto, etc., para poder tender las paralelas cintas de hierro, que son símbolos de progreso y por donde avanzarían las locomotoras a vapor, vencedoras del tiempo y del espacio, anunciando una nueva Era. Había nacido la industria del transporte ferroviario y junto con ella un nuevo tipo de proletariado.

Este hecho digno de recordarse a través del tiempo, es celebrado con extenso y variado programa a través de todos los depósitos de la Segunda Zona. Paseos y reuniones de camaradería a lugares locales, bailes familiares, etc. Sin lugar a dudas, el baile de más resonancia y brillo fue el que se efectuó en el recinto deportivo del "Fortín Ferroviario", realizado por los federados del Comité San Fernando.

En la Seccional de San Eugenio se iniciaron los actos de celebración con la inauguración de un nuevo monolito erigido en memoria de los caídos en actos de servicio. Después de hacer uso de la palabra el Jefe de Seguridad Industrial, compañero Manuel Rojas y Presidente Seccional; el Jefe de la Sección, Ingeniero Sr. Roberto Parada, y c. Gerónimo Galaz procedieron a descubrir la obra, la cual estaba cubierta con nuestra emblema patrio. Acto seguido y a los acordes de una marcha fue depositada una ofrenda floral ante el monolito por los compañeros Máximo Sánchez, del Comité de San Fernando y Osvaldo Herrera, del Comité de Curicó, como un homenaje a sus hermanos de clase que inmolaron sus vidas en la lucha diaria por el sustento. Al mismo tiempo que se efectuaba este acto, desde el salón social salía un microbús con familiares de socios fallecidos en dirección al mausoleo existente en el Cementerio General. Allí hizo uso de la palabra el dirigente de la Seccional y de los jubilados, compañero Enrique Caro. El capellán de la Sección Bienestar de los Ferrocarriles del Estado, don Luis Gutiérrez, rezó un responso en compañía de los asistentes por el eterno descanso en paz de los compañeros fallecidos. Cerró el acto el Administrador de los Fondos Mutuales, compañero Aurelio Marchant.

Al cóctel efectuado en la sede social asistieron autoridades, tanto funcionarias como sindicales, contándose con la presencia del

tesorero de la Central Unica de Trabajadores; el jefe de Servicios de Investigaciones Alameda, señor Hugo Toro; los dirigentes nacionales, compañeros Luis Maluenda y Mario Reyes, presidente y secretario, respectivamente; señor Roberto Parada, jefe de la sección; el jefe de la sección deportes de la Sección Bienestar, señor Mario Ramírez; don Alfonso Arriagada, Anselmo Radrigán, Andrés Saldías, Guillermo Muñoz y su señor padre.

Como una distinción y, al mismo tiempo, como un homenaje de la Zona a nuestro ex Presidente Nacional, compañero Alfonso Arriagada, correspondió a éste pronunciar el discurso inaugural. Al término del cual recibió una salva cerrada de aplausos. Luego usó de la palabra el Presidente de la Seccional y, finalmente, se dirigió a la concurrencia el se-



El Presidente de la Seccional San Eugenio, c. G. Galaz y el Jefe de la Sección, Sr. Roberto Parada proceden a retirar el emblema patrio que cubre el monolito de los mártires. Al fondo observan Manuel Rojas, Jefe de Seguridad Industrial; el Vicepresidente Seccional, José Domingo Prado y el federado René Lara.

ñor Roberto Parada, Jefe de la Sección, dejando ver a través de su intervención sus excelentes condiciones de orador.

El cóctel fue un soberbio y brillante acto, que contó con una nutrida concurrencia. La parte artística estuvo a cargo de un juvenil conjunto musical denominado "Wattinos Boy".

En la tarde de ese mismo día todos los socios se volcaron con entusiasmo hacia el Estadio de Ferrobádminton, donde proseguía el campeonato de fútbol aniversario.

El sábado 27 de noviembre salía desde la Estación Central un moderno automotor lleno de niños hacia la Estación de Hospital, donde pasarían un día lleno de alegrías, amenizado con las notas del Orfeón Ferroviario. Por la noche del mismo día se realizó el baile familiar en la sede social y, finalmente, el día domingo las familias wattinas efectuaban el tradicional paseo al puerto de Valparaíso, en donde se disfrutó de un hermoso día de playa.

INFORMO DEPARTAMENTO CULTURAL