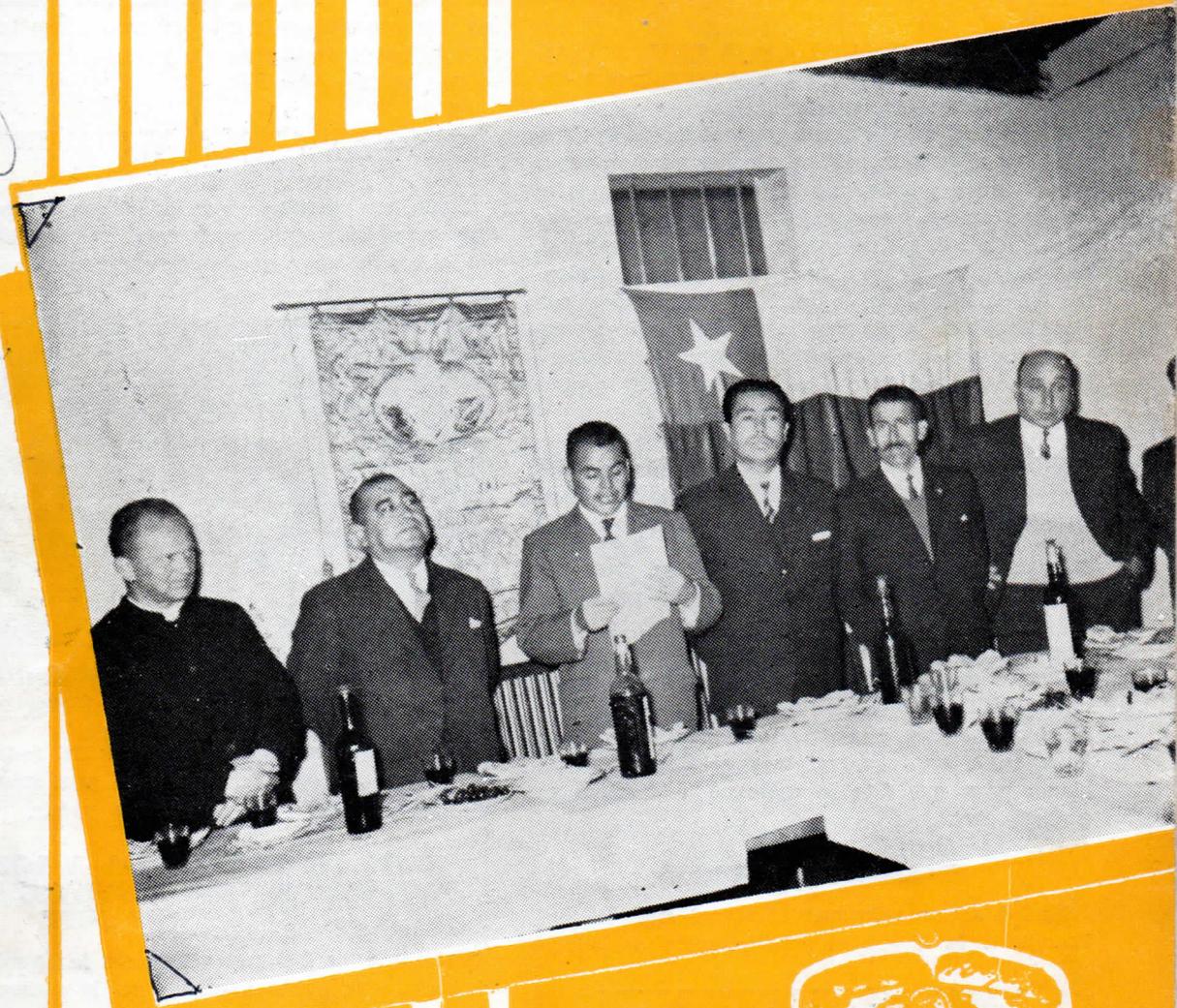


CAL
CAL 3/3

M. Mesias M

SANTIAGO WATT

Le comendante C. P. B. V. V. V.



N.º 205
Año XIX
1964



Positivas entrevistas con Dirección y Departamento

La Directiva Nacional celebró entrevistas con el Director y Jefe del Departamento de Tracción, separadamente. En ellas se plantearon los puntos contenidos en el memorándum que incluimos en esta edición, y las respuestas fueron las siguientes:

PERSONAL CON 30 AÑOS EFECTIVOS Y GRADOS FLOTANTES

Es política del Gobierno y también de la Empresa no impulsar salidas masivas del personal con 30 años o más. Sin embargo, los compañeros que deseen salir mejorados pueden solicitar grados flotantes, los que la Empresa otorgaría. La Directiva Nacional ha pedido a los Presidentes Seccionales que le envíen una nómina con el personal cumplido, que incluya el nombre completo, puesto que desempeña, años de servicios y abonos, para buscar una solución al problema.

REGLAMENTO DE TRACCION Y DE MOVILIZACION, PLANES DE ESTUDIO

Se concedió al Jefe del Departamento la autorización para llamar a los integrantes gremiales de esta Comisión, compañero Ciro Romero Cartagena y Julio Ahumada, para que tomen conocimiento de lo ya hecho por el señor Roberto Gálvez a nombre de la Empresa y empiece a caminar la Comisión. En lo que se refiere al Reglamento de Movilización, es necesario que cada Zona envíe sus observaciones al Directorio Nacional para que éste lo entregue a nuestros representantes.

EXAMENES MEDICOS

Se irá a una reforma del actual sistema, agilizándolo a la Comisión especialmente designada.

VACANTES DE LIMPIADORES

Se ordenó al señor Gastón Sáez que hiciera un estudio de la situación actual de personal y necesidades del servicio, y con estos antecedentes el Director General y el Jefe del Departamento tomarán las medidas adecuadas. Es sabido por los compañeros que la Federación se opone a los aseadores particulares, porque se desea

que se seleccione a la gente de acuerdo al Reglamento, para que puedan hacer reemplazos de ayudantes de maquinistas cuando sea necesario. En caso de que la legislación actual sea interpretada en forma diferente de lo que nosotros esperamos, se iría a una fórmula que satisficiera las dos necesidades, tanto de aseo como las posibilidades de reemplazo en puestos de responsabilidad en las máquinas.

BONIFICACION A AYUDANTES DE JEFE

Según su opinión, el señor Director General cree que debe pagársele la bonificación del diez por ciento a los Ayudantes de Jefe por razones



Sr. Atilio Bavestrello, cuando firma.

que influyen en nuestra petición: la redacción de la ley que los incluye. Se le está buscando una forma legal para empezar a pagar.

PAGO DE DIFERENCIA A LOS MAQUINISTAS QUE REEMPLAZAN A AYUDANTES DE JEFE

Tal como los Delegados Directos le habrán informado, este punto aprobado en la última reunión de Delegados de junio, no se incluyó en la minuta al Director, pero sí en la del Jefe del Departamento de Tracción. Este encontró justa la petición y dio orden de estudiar las disposiciones reglamentarias vigentes para ver si nada se contrapone a este pago. Es seguro, entonces, que se ordenará el pago de estas diferencias, por razones obvias.

Nueva meta alcanzada invita a seguir luchando

La aparición, en el Diario Oficial, del Decreto Supremo que autoriza la modificación del porcentaje de viático que percibe el personal de máquinas, en relación con el resto del personal de ferrocarriles, y la comunicación del Director General, en el sentido de que se han cambiado las velocidades en los patios de maniobras (además de la bonificación de ayudantes de Jefe), marcan un hito más en la ya larga lucha por reivindicar al personal que milita en la Federación Santiago Watt.

Es de público conocimiento que nuestra petición de un viático igual que los demás funcionarios ferroviarios, como el aumento de velocidad y la postergada aspiración de mejor bonificación para los aspirantes, tiene una trayectoria que se remonta desde

el año 1961 en los momentos en que partimos hacia una lucha muy dura que debía prolongarse por un mes, y que trajo como consecuencia un paro general ferroviario. Cuando volvimos, fue con la promesa de que el viático y las otras aspiraciones serían concedidas paulatinamente en el tiempo, como ha estado ocurriendo, por lo que nadie tiene derecho a admirarse de este nuevo punto alcanzado por la Federación Santiago Watt.

Mejor que nadie conoce el dirigente ferroviario lo que ha sido esta lucha, ya que ha estado en el fragor de ella, juntos o no, pero con perfecto conocimiento de lo que son nuestros merecimientos y las metas que estamos logrando como resultado de una lucha a la que no invitamos a nadie por razones que entonces existían, felizmente superadas ahora.

El personal de tracción, al obtener una nueva meta, se siente invitado a seguir luchando más que nunca para que otras aspiraciones entonces planteadas, como la Planta Especialista, y el 100% de las peticiones del viático y kilometraje patio, como el que ahora tiene prioridad, de la bonificación para los aspirantes, se hagan realidad en el mayor tiempo posible.

También debemos reconocer a quienes han cooperado con la consecución de la actual etapa, dando respaldo a quienes acordaron, por el peso de las razones, que públicamente expusimos, en una demostración de ecuanimidad y espíritu de justicia que hay que destacar.

De esta manera hemos visto que las realizaciones económico-sociales de nuestra organización marcan un sello inconfundible en la lucha proletaria chilena, y particularmente en el gremio ferroviario. Nos sentimos orgullosos, contentos, dispuestos a seguir adelante con este incentivo, ya que otra cosa no es el reconocimiento en la conquista, que se encuentra en el cotidiano avance hacia un porvenir mejor de la familia wattina y ferroviaria.

REVISTA SANTIAGO WATT

AÑO XIX

JUNIO DE 1964

Nº 205

Administración

COMPANIA 1933

Santiago

TELEFONO 85195

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

Dirección

Anselmo Radrigán López

Asesores

NELSON ITURRIETA CONTRERAS

ARTURO ROJAS

LUIS SAZO MARIN

Corresponsales en toda la red.

DIRECCION GENERAL INFORMA SOBRE VIATICO Y KILOMETRAJE



Ingeniero señor Edmundo Bertin, Director General de los FF. CC. del E.

Señor
Alfonso Arriagada Muñoz
Presidente de la Federación "Santiago Watt".
Presente.
Señor presidente:

Cumplo con manifestar a Ud. que en el Diario Oficial, del 24 de junio en curso, fue publicado el Decreto Supremo N° 307, del 19 de mayo pasado, que aprueba la decisión adoptada por el infrascrito en orden a aumentar del 50% al 75% de los valores normales, los viáticos del personal que forma parte de la Federación de su presidencia.

Conjuntamente con lo anterior, el día 26 del corriente di instrucciones al Departamento de Tracción y Maestranzas, a fin de que a contar desde el 1° de junio en curso se paguen las Primas de Kilometraje del personal de patios y de maquinistas recibidores, considerando una velocidad de 25 y 21 kms./hora, respectivamente.

Con las medidas señaladas se ha dado cumplimiento a la resolución que S.E. el Presidente de la República tomó en marzo pasado, con respecto a la petición de mejoramiento que Uds. se sirvieron presentarle.

Debo agregar que tomé debida nota de la petición que Ud. personalmente me planteó en el sentido de que el aumento del kilometraje para el personal de 3° categoría se produjera desde el 1° de mayo pasado. Siento mucho no haber podido acceder a ello por las siguientes razones:

a) Por motivos económicos, debido a que todo este aumento deberá ser financiado con fondos de la Empresa, y la verdad es

que nuestro Presupuesto para remuneraciones ya está sumamente restringido;

b) Porque las dos resoluciones de aumento que le comunico en esta nota forman un solo todo, de manera que en estricta equidad el aumento de kilometraje debió regir desde el mismo momento que el aumento de viáticos. No obstante, y sólo como una demostración de buena voluntad ante el pedido expreso suyo se le ha dado a aquél una fecha anterior que al mejoramiento de los viáticos, y

c) Porque en realidad estas medidas en favor del personal que forma parte de la Federación Santiago Watt, han representado un aumento superior que el primitivamente calculado, toda vez que como Ud. lo sabe perfectamente, en la época en que este problema se discutió, existía la certeza de que el reajuste general del 35% otorgado por la Ley 15.575 iba a alcanzar sólo a los sueldos bases y no a las remuneraciones anexas como posteriormente sucedió.

Espero que los miembros de esa Federación, compenetrados de la manifestación de reconocimiento y buena voluntad que el Presidente de la República y el infrascrito les demuestran una vez más con la adopción de estas medidas, servirá para que ellos se formen el buen propósito de desempeñar sus labores con la más alta eficiencia que les sea posible.

Saluda atte. a Ud.

EDMUNDO BERTIN RODRIGUEZ
Director

Santiago, 30 de junio, 1964.

Planta especialista para maquinistas y fogoneros pide Ampliado Nacional

En las conclusiones del Ampliado Nacional de la Federación Santiago Watt, en el que participaron los veinte Delegados Directos y los Presidentes Seccionales de todo el país, figura en primer lugar de la Plataforma de Lucha la vieja aspiración de ser colocados en la Planta Especialista, ya que nada tiene que hacer este personal de maquinistas y fogoneros en la Administrativa. Los otros puntos también son conocidos, por la trayectoria de lucha que han provocado, estos últimos años, aspiraciones como la de enterar el 100% del viático y subir la velocidad de los patios de 25 a 36 kilómetros por hora. Se dejó expresa constancia que la prioridad en caso de secuencia en la consecución de estas conquistas la tendrán los aspirantes, los que, por razones que explicarán los Delegados Directos, no han sido considerados.

La Cuenta

El 17 de Junio se inició el Ampliado, escuchando la cuenta de la Directiva Nacional, correspondiendo esta tarea al Presidente. Esta constó de 21 puntos, los que en forma resumida recibieron cada uno de los participantes, en un esfuerzo de secretaría que alivió mucho la tarea de tomar nota y que servirá de pauta para la información a la base.

Se inició la relación desde la solución encontrada al problema del reajuste, forma de pago de las diferencias, llegando al tercer punto con lo que luego sería la Plataforma de Lucha actualizada, y que reseñáramos más arriba, al iniciar la información: Planta Especialista, aumento de velocidad por los patios, viático al 100% y la bonificación de los aspirantes con su prioridad.

Tal como informamos en forma aparte, el viático alcanzó a un 75% en esta nueva etapa, y la velocidad, a 25 kms. hora para el patio y 21 para recibidores, que es una nueva conquista en la lucha que iniciáramos con la Gran Huelga, y que aún no se completa.

Continuó esta cuenta con la entrega de información sobre la regulación de los pagos en casos de gratificación nocturna, cómputo para el pago de viático, que incluimos íntegro, normas

para la confección de escalafones derivados de la fusión de escalafones de maquinistas de Primera A y B.

Al hablarse de la revisión de las primas únicas de kilometraje, se pidió a todas las Seccionales que envíen sus opiniones e informaciones útiles para llegar a una standardización en grupos de trenes de similar servicio. Se considerarán también los casos de trenes que están en muy malas condiciones en su pago de Prima Única.

Reglamentos

La Comisión integrada por el Inspector del Departamento, Sr. Roberto Gálvez, y los maquinistas Ciro Romero y Julio Ahumada en representación, estos últimos de la Federación, deberá estudiar las modificaciones y actualización de los Reglamentos de Enseñanza, Tracción, Movilización. Esto se ha dicho en cada uno de los Ampliados de estos últimos años.

De los otros puntos, en que no hacemos información aparte, está el de la situación de los compañeros que se acogen a beneficios para jubilar. Se ha comprobado que, por desconocimiento de las normas legales vigentes, se pierden muchas ventajas. Para remediarlo, se autorizó al Directorio General para que contratara un abogado que recopilara todo lo referente a estos beneficios.

Entre los últimos puntos figuraba el de los Paros Generales y Particulares. El acuerdo frente a esta cuenta fue que todos los movimientos deben ser oportunamente avisados e informados a la Directiva Nacional, para que se haga cargo de buscar la solución más rápida al problema que por su gravedad o urgencia haya provocado la reacción de los compañeros. En los casos de Paros Nacionales urgentes, decidirán los dirigentes de las 1ª y 2ª Zonas, más los miembros de la Mesa Nacional que están en Santiago.

La cuenta fue amplia y dio escasa cabida a otros puntos que los incluidos, tratados en Varios. La impresión fue favorable, especialmente por encontrarse al final de una etapa en el gran proceso por completar las aspiraciones del personal

(Pasa a la pág. 9)

Viáticos

NORMAS PARA EL PAGO DE VIATICOS A MAQUINISTAS, FOGONEROS Y ASPIRANTES

1. En conformidad a lo dispuesto en el Art. 37, letra a) del Decreto DP N° 4.582, Ley 14.999 de fecha 15 de noviembre de 1962 y el Decreto DPC 5.699 de fecha 21 de septiembre de 1960 y Decreto DP N° 2.028 de 2 de mayo de 1964, los maquinistas, fogoneros, aspirantes y limpiadores tendrán derecho durante el desempeño de sus labores habituales, a un viático equivalente al 75% del normal a que se refiere el citado Decreto DPC 5.699.

Disposiciones aclaradas y ampliadas por: Decreto DPC N° 6.915 de 30 de noviembre de 1963.

Departamento Jurídico por oficio DJ N° 1.183 de mayo de 1964.

2. En consecuencia, los viáticos por cada día de ausencia se aplicarán del modo que a continuación se expresa y conforme a los porcentajes afectos a las causales que más adelante se indican:

a) Maquinistas grados 9°, 11° y 12° y fogoneros grados 14°, 15° y 16°, 2% del sueldo vital mensual para el departamento de Santiago, más 2 por mil de sus remuneraciones (base) anual.

b) Aspirantes grados 19° y limpiadores grado 21°, 2% del salario vital mensual para el departamento de Santiago, más 2 por mil de sus remuneraciones bases anuales.

c) Para el cálculo del 2 por mil referido, las remuneraciones bases anuales se considerarán incrementadas con el porcentaje correspondiente de asignación de zona que rija en el lugar donde el causante deba desempeñarse.

3. En ningún caso el viático diario podrá ser superior a un 20% del sueldo vital men-

sual para el departamento de Santiago.

4. Los porcentajes que a continuación se detallan, derivados de lo dispuesto en los puntos 1° y 2°, se aplicarán directamente y sus respectivos valores se hallan impresos en el Cuadro de Porcentajes que se adjunta:

Caso 1.—30% si almuerza o come fuera del lugar de su residencia habitual.

Caso 2.—30% si aloja fuera del lugar de su residencia habitual, pero lo hace en coche o casita de servicio, en cama de coche dormitorio o en hogar de la Empresa.

Caso 3.—38% si solamente aloja fuera del lugar de su residencia habitual.

Caso 4.—60% si almuerza y come fuera del lugar de su residencia habitual.

Caso 5.—60% si come y aloja fuera del lugar de su residencia habitual, pero pernocta en coche o casita de servicio, en cama de coche dormitorio o en hogares de la Empresa.

Caso 6.—75% si come y aloja fuera del lugar de su residencia habitual.

Caso 7.—Si una persona aloja y almuerza fuera de su residencia, debe pagársele el 38% por el alojamiento y 30% por el almuerzo.

Caso 8.—Si aloja, almuerza, come y aloja fuera de su residencia, se debe pagar el 38% por el primer alojamiento y 75% por el almuerzo, comida y alojamiento del día siguiente.

Caso 9.—Si sale de su residencia a las 19 horas del día para regresar a las 14 horas del día siguiente, se debe pagar 75% por la comida y alojamiento del primer día y 30% por el almuerzo del día siguiente.

5. Los porcentajes referidos subirán al 100% del viático diario normal que corresponda en cada caso, es decir, se aplicará el doble de los valores citados en el punto 4°,

si en cumplimiento de resolución escrita del Jefe de Sección respectivo, basada en razones de servicio, deben trasladarse temporalmente de residencia a reemplazar en funciones que dependan de otros depósitos.

6. Los aspirantes que ejecuten reemplazos en cuyo desempeño perciban la Prima Unica de Kilometraje, estarán afectos a las disposiciones anteriormente expresadas, casos 1 al 9.

7. No obstante lo dispuesto en el punto 6, los aspirantes percibirán los porcentajes normales de viáticos cuando su reemplazo o desempeño fuera de su lugar habitual de trabajo no dé derecho a percibir la referida Prima Unica.

8. Para el personal de Limpiadores registrarán las mismas disposiciones anotadas para el personal de Aspirantes.

9. Para los efectos de la aplicación de los puntos 2 y 4, se entenderá que el personal ha incurrido en gastos de almuerzo o comida cuando ha iniciado su comisión antes de las 12 horas y ha regresado después de las 14 horas, en el primer caso, y cuando ha salido antes de las 21 horas y ha regresado después de las 22 horas, en el segundo, con una ausencia mínima de 3 horas en cada caso.

Igualmente, se entenderá que el personal ha pernoctado fuera del lugar de su residencia habitual cuando ha salido antes de las 2 horas y ha regresado después de las 3 horas, con una ausencia mínima de 6 horas.

10. Para el cómputo del tiempo que el personal de maquinistas y fogoneros permanece fuera de su residencial, se aplicarán también las disposiciones establecidas en el artículo 24° y en letra a) del artículo 63° del Reglamento para el personal de Tracción.

11. Las disposiciones reglamentarias generales que rigen el pago de los viáticos están contenidas en el Decreto DPC N° 5.699 de fecha 21 de diciembre de 1960, ampliadas y aclaradas por el Decreto DPC N° 6.915 de 30 de noviembre de 1963 y por el Departamento Jurídico por oficio 1.183 de mayo de 1964.

Santiago, a 8 de junio de 1964.

DIARIO OFICIAL

24 JUNIO 1964

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

Aprueba el Decreto Interno de la Dirección General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado D.P. N° 2028, de 2 de mayo de 1964.

Santiago, 19 de mayo de 1964. S.E. decretó hoy lo que sigue:

Núm. 307. Vistos: estos antecedentes, el oficio N° D. N° 410/946 de 4 de mayo en curso, de la Dirección General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; lo informado por el Departamento de Transporte Ferroviario en oficio N° 149, de 12 del mismo mes, y

Considerando:

Que la Dirección General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por decreto interno D.P. N° 2.028, de 2 del mes en curso, eleva el monto de los viáticos que percibe el personal de maquinistas y fogoneros, actualmente equivalente a un 50% del viático que percibe el resto del personal; a un 75% del viático normal;

Que para su vigencia, dicho decreto requiere la aprobación previa del Supremo Gobierno, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo N° 10, letra J), del Decreto con Fuerza de Ley N° 94, de 21 de marzo de 1960, modificado por la Ley número 14.999, de 15 de noviembre de 1962;

Decreto:

Apruébase el decreto interno de la Dirección General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, D.P. N° 2.028, de 2 de mayo en curso, cuyo texto dice lo siguiente:

"1° Sujeto a la aprobación del Supremo Gobierno, reemplázase el guarismo "50%" por "75%" en el artículo 16°, del Decreto D.P.C. N° 5.699, de 21 de diciembre de 1960, modificado por el artículo 37° del Decreto D.P., número 4.582, de 15 de noviem-

(Pasa al frente)

PROBLEMAS PLANTEADOS AL DIRECTOR GENERAL

Como una de las primeras resoluciones del Ampliado del 17 de julio, la Directiva Nacional, con fecha 24 de junio envió nota a la Dirección General incluyendo cinco puntos de problemas administrativos. El texto de la nota es el siguiente:

Señor Director:

La Directiva Nacional de la Federación "Santiago Watt" se permite comunicar a Ud. que, en la reunión de Delegados Directos y Presidentes de Seccionales de todo el país, efectuada durante los días 17 al 20 del mes en curso, se acordó, respetuosamente, someter a su consideración y resolución los siguientes problemas:

1.—Reglamentos: Tracción, Movilización y nuevos sistemas de Enseñanza Técnica.

Considerando la urgencia y la imprescindible necesidad, como medida de seguridad y buen servicio, de modificar algunas disposiciones reglamentarias sobre la materia que se indica, solicitamos de Ud. se sirva disponer lo que estime necesario a objeto que se aceleren los estudios ya iniciados.

También solicitamos de Ud. autorizar facilidades, de acuerdo a lo convenido, a los compañeros representantes del personal, compañeros Ciro Romero C. y Julio Ahumada C., maquinistas de 1.a de Barón y San Eugenio, respectivamente.

2.—Personal con tiempo legal para jubilar y Grados Flotantes.

Reiteramos esta antigua y sentida aspiración del gremio, en el sentido de solicitar la salida de

la Empresa al personal con el tiempo legal cumplido, por las razones que se expondrán verbalmente.

3.—Modificación del Reglamento sobre Exámenes Médicos para ingresar y ascender y el uso de los anteojos.

Reiteramos esta petición, en consideración a que la comisión designada no ha terminado sus estudios con la prontitud que las circunstancias lo requerían, conforme a lo acordado sobre la base del examen psicotécnico práctico y el uso de los anteojos.

4.—Vacantes de Limpiadores.

Por no ser aplicable el sistema de contratista en los servicios de Tracción, reiteramos nuestra petición de acuerdo a lo convenido en la entrevista del mes de Enero del año en curso, sobre el particular.

5.—Ayudantes Jefes de Máquinas.

Reiteramos nuestra petición en el sentido que se pague la bonificación del 10% a este personal, establecida en el Decreto N° 773, de 26 de Diciembre de 1963.

Agradeciendo de antemano su amable atención a la presente, nos es grato saludar al señor Director General y quedar como sus affmos. y Ss.. Ss.

Alfonso Arriagada M. Luis Maluenda C.
Presidente Secr. General
Alejandro López C.
Tesorero

DIARIO OFICIAL... (Del frente)
bre de 1962, aprobados por decretos supremos N° 17 y 759, de 6 de enero de 1961 y 22 de noviembre de 1962, respectivamente, de la Subsecretaría de Transportes.

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

Anótese y transcribese a los Departamentos y Ferrocarriles Anexados. Refrénese, anótese, tómesese razón y publíquese.

J. Alessandri R., M. Pereira, Luis Mackenna.

PLANTA ESPECIALISTA PARA MAQUINISTAS

(De la página cinco)

fraguadas en la Huelga Grande. Se logró un aumento desde el 50% al 75% en el viático. Y el kilómetro de Patio, de 18 a 25 kms. hora y de 15 a 21 el de los recibidores. La revalorización de Pensiones, cuya cuenta cupo al abogado del Departamento Judicial y profesor de la Escuela Sindical Ferroviaria, señor Gonzalo Millán, atrajo a la casi totalidad de los dirigentes de las organizaciones ferroviarias, que repletaron el Salón de Reuniones de la FIFCH.

La cuenta de Tesorería, que en detalle conocerán los lectores por intervención de sus Delegados Directos, estuvo a cargo del Tesorero Nacional, Alejandro López, y fue aprobada por unanimidad.

MONTEPIADAS Y ASIGNATARIOS CORVI BENEFICIADOS POR INICIATIVAS DE DIPUTADO FERROVIARIO

INTERESA A ASIGNATARIOS CORVI, CAJAS DE PREVISION Y OTROS

Como es de interés general que se conozcan algunas disposiciones otorgadas por el Congreso Nacional en la Ley N° 15.575 de fecha 15 de mayo en curso, publicada en el Diario Oficial N° 25.841, informo que fueron promulgados como Ley de la República, los siguientes artículos en beneficio de los Asignatarios CORVI del país, Cajas de Previsión y Fundación de Viviendas.

ART. 100 REEMPLAZASE EN EL ART. 1º DE LA LEY 15.419 las palabras "31 de marzo de 1964" por "31 DE DICIEMBRE DE 1964".

ART. 101.— DURANTE EL AÑO 1964 NO SE APLICARAN REAJUSTES DE LAS DEUDAS HIPOTECARIAS VIGENTES EN FAVOR DE LAS INSTITUCIONES A QUE SE REFIERE EL ART. 1º DE LA LEY N° 15.421.

ART. 102.— LA CORPORACION DE LA VIVIENDA, EL INSTITUTO DE VIVIENDA RURAL Y LAS INSTITUCIONES DE PREVISION, SEAN O NO LAS MENCIONADAS EN EL ART. 48 O DEL DFL. N° 2 DE 1959, CONDONARAN LOS INTERESES PENALES, SANCIONES Y MULTAS QUE SE HUBIERAN ORIGINADO POR RENTAS DE ARRENDAMIENTOS ATRASADOS CON ANTERIORIDAD AL 31 DE ENERO DE 1964. LOS DIVIDENDOS ATRASADOS SE HARAN EXIGIBLES DESDE EL MES SIGUIENTE DEL VENCIMIENTO DE LA ULTIMA CUOTA DE LA DEUDA.

Es decir, las deudas contraídas por los adquirentes de Casas CORVI, directamente o a través de sus Cajas de Previsión o Fundación de Viviendas se trasladarán las deudas al final del pago total de la casa. **CORVI dictará una reglamentación a posterior.** De acuerdo con los artículos mencionados, los deudores de CORVI, deberán aperseñarse a las oficinas provinciales a exigir estos beneficios, que les permitirá dejar al día los dividendos atrasados por los asignatarios.

INTERESA A VIUDAS DE IMPONENTES DEL SSS.

Otra disposición de la Ley 15.575, beneficia a las viudas de los asegurados del SSS, que les permitirá aumentar su pensión, a medida que suba el salario mínimo industrial de la provincia de Santiago. El artículo en referencia, es el siguiente:

ART. 82.— LAS PENSIONES MINIMAS DE VIUDEZ, CAUSADAS POR ASEGURADOS Y JUBILADOS DEL SERVICIO DE SEGURO SOCIAL, SERAN EQUIVALENTES AL 50% DEL SALARIO MINIMO INDUSTRIAL.

INTERESA A MONTEPIADAS DE LA CAJA DE RETIROS DE LOS FF. CC. DEL ESTADO

En la Ley N° 12.522 de 4 de octubre de 1957 —Montepío para el personal ferroviario— modificado por el Art. 79 de la Ley 15.575, de 15 de Mayo de 1964, quedó establecido lo siguiente:

ART. 1º.— CONCEDESE A LOS IMPONENTES DE LA CAJA DE RETIROS Y PREVISION SOCIAL DE LOS FF. CC. DEL ESTADO Y A LOS JUBILADOS DE DICHA INSTITUCION Y DE LA EMPRESA DE LOS FF. CC. DEL ESTADO, Y A LOS QUE TENIENDO EL DERECHO A OBTENER JUBILACION FALLECIERON O FALLECIEREN SIN EJERCITARLO, EL DERECHO A CAUSAR MONTEPIO A FAVOR DE LAS PERSONAS QUE EN ESTA LEY SEÑALAN Y CON ARREGLO A SUS DISPOSICIONES.

NOTA: EL SALARIO MINIMO AGRICOLA PARA LA PROVINCIA DE COQUIMBO, FUE FIJADO EN \$ 1.937 DIARIOS A CONTAR DEL 1º DE MAYO DE 1964 AL 30 DE ABRIL DE 1965.

Saluda muy Atte. a Ud.

LUIS AGUILERA BAEZ

Diputado por la Prov. de Coquimbo

Sobre descuentos para páginas técnicas

En reunión de Delegados Directos, de noviembre de 1963, fue solicitada por esta revista la autorización para editar por una sola vez un juego de planos de la válvula A-B, para carros de carga. Por no haber unanimidad, ya que restó su voto un delegado nortino, no se autorizó la publicación aceptándose otra en el sentido de integrar la cuota mensual del prorrateo para la revista, con E° 0,05, con el objeto de financiar páginas técnicas, cuatro en cada edición.

Esta cuota, que por falta de ser la resultante de un estudio real de los costos de este tipo de ediciones, no cumplió su finalidad, se ha ido acumulando durante varios meses. En la reunión de Delegados de junio se acordó que si este dinero no era dedicado a la finalidad para el que fue descontado, deberá ser absorbido y descontado de la cuota trimestral correspondiente a diciembre.

Con este acuerdo, que se traduce en una orden para entregar material técnico a los federados

financiado con esos dineros, la Dirección de la Revista informa a los compañeros que en la edición 206 ó 207 incluirá los planos que toda la Red reclama por su necesidad en la instrucción técnica del personal, los que ya se mandaron a imprimir.

Aprovechamos también para informar que la Comisión que está trabajando en el Manual, ha encontrado el respaldo y patrocinio del Ingeniero de Tracción de Barón, señor Ernesto Gramsh, y durante este mes saldrá el primero de los trabajos, que incluye las locomotoras italianas tipo 20 y 32, en su parte eléctrica.

El sistema acordado fue el expositivo y luego las fallas comunes y su solución. Esta Comisión está integrada en la parte técnica por los Instructores Luis Ravest, Leonardo Silva, Luis Arellano y Julio Muñoz Córdova. Los maquinistas Luis Brignardello, Raúl González, Ramón Torres y Luis Hurtado. Dibujante, el Ayudante de Maquinista Alejandro Guerrero. El Director de

la revista, en la reunión constitutiva, dio a conocer la trayectoria de las páginas técnicas en la ayuda de la instrucción del personal, cuyos antecedentes han determinado la elaboración de este trabajo complejo, que tendrá como resultado la entrega de un material práctico y eficiente no solamente para satisfacer las necesidades actuales, sino las del futuro. Hizo notar que es la primera vez que se hace un esfuerzo de este tipo, y lo edificante es que la Empresa, a través de la Sección Tracción de Barón, respalde, apoye y patrocine la iniciativa nacida de nuestra Federación. La seguridad de que el trabajo se llevará a feliz término y luego será publicado, la da la presencia de hombres experimentados en el campo de la técnica con inquietudes sociales, en el campo de las letras impresas, y la mancomunación del personal y la Empresa en una labor común.

La próxima reunión se efectuará el 18 de julio para analizar los trabajos hechos, oportunamente en que se incorporarán a los trabajos un técnico de Cooperación Técnica Industrial, que asesorará en el aspecto de la docencia técnica, y el representante oficial de la Federación en la Comisión de Estudios del Departamento de Tracción. Ciro Romero. Es muy posible la presencia del señor Roberto Gálvez, miembro de la misma Comisión de Estudios en representación de la Empresa.

PLANTAS DEL PERSONAL DE TRACCION

DECRETO D. P. E. N° 2400/ 1° FIJASE A CONTAR DESDE EL 1° DE MAYO DE 1964, LAS SIGUIENTES NUEVAS PLANTAS DE TRACCION EN EL DEPARTAMENTO DE TRACCION Y MAESTRANZAS

ZONA	Insp. o J.C. Máquinas			Maquinistas				Fogoneros				Asp. Limp.		Totales
	3º	4º	5º	6º	9º	11º	12º	14º	15º	17º	19º	21º		
Red Norte	4	5	8	4	34	71	50	32	70	28	26	31	363	
1ª Zona	5	6	7	5	45	51	66	44	51	53	38	30	401	
2ª Zona	8	9	10	6	58	98	98	60	102	77	85	52	663	
3ª Zona	8	9	11	9	76	194	114	75	193	78	132	52	951	
Arica		1	1	1	5	10	13	4	9	4	7	10	65	
Iquique		1	2		7	15	9	7	15	8	16	12	92	
Trasand.					2	5	3	2	5	2	6	4	29	
Totales	25	31	39	25	227	444	353	224	445	250	310	191	2.564	

SANTIAGO, junio de 1964.

NUESTRA PORTADA LA SECCIONAL COQUIMBO INAUGURO SU SEDE SOCIAL



COQUIMBO INAUGURO LOCAL

En sesión ordinaria del mes de Octubre de 1962, bajo la presidencia del compañero Aquiles Miranda, la Seccional Coquimbo procedió a nombrar una comisión que se encargaría de la adquisición de un bien raíz para la organización. Esta comisión quedó integrada por los siguientes federados: Luis Cataldo, Daniel Montaña, Luis Vega, Aquiles Miranda y Héctor Cortés. A la brevedad se iniciaron los trabajos para la recolección de fondos, organizando para ello rifas, descuentos y donaciones, que fueron acumulando peso a peso las utilidades hasta que fue posible adquirir, en el mes de enero recién pasado, un bien raíz en Avenida Videla Nº 125. Posteriormente, con gran regocijo, la Seccional se aprestó a inaugurar su Sede Social, el día 21 de mayo recién pasado, contando con la asistencia del señor Ingeniero de Tracción, don Guillermo Iglesias C., de Jefes de la Empresa y representantes de la prensa y radio local. Se procedió a iniciar el siguiente programa:

- 1.— Presentaciones, por el Vicepresidente de la Seccional, don Eduardo López Farias.
- 2.— Discurso de ofrecimiento, por el compañero Presidente de la Seccional, don Daniel Montaña M.
- 3.— Ceremonia a cargo del cura don Antonio Kemppts.
- 4.— Firmas del Acta de Inauguración por los Directivos presentes.
- 5.— Allocución patriótica, alusiva al 21 de Mayo, por el Secretario, señor Manuel Montaña M.
- 6.— Cóctel de Honor a los asistentes a la manifestación.

Con este acto se vino a oficializar la entrega de este local en la Seccional Coquimbo al servicio de la Organización, para un prestigio cada vez mayor de ésta y la consideración de todos los sectores hacia nuestra querida Federación "Santiago Watt".

Manuel Montaña Medalla
Secretario

Discurso del Presidente nortino, Daniel Montaña.

SEÑORES INGENIEROS Y JEFES DE LA EMPRESA; SEÑOR PARLAMENTARIO DON LUIS AGUILERA BAEZ; SEÑOR VICEPRESIDENTE DEL DIRECTORIO GENERAL DE LA FEDERACION, DON ANGEL OLIVARES O.; SEÑORES REPRESENTANTES DE LA PRENSA Y RADIO LOCALES; COMPAÑEROS FEDERADOS:

Es con profunda satisfacción y orgullo que vengo en esta tarde otoñal, en mi calidad de Presidente de la Federación Santiago Watt, Seccional Coquimbo, a dar cuenta a Uds. de la gestión cumplida por la Directiva que encabezo para hacer realidad ese viejo anhelo de contar con casa propia.

Y digo con satisfacción y orgullo, porque estas cuatro paredes que nos cobijan son el fruto de los sacrificios y desvelos de los Miranda, los Vega y los Ordenes, como así también de todos y cada uno de los hombres, que encasquetados en las cabezas de esos monstruos de acero que día y noche surcan las paralelas de la Red Norte, o también trajinan incansantes por los patios de la Casa de Máquinas, en las categorías donde empiezan su carrera funcionaria. Por eso mi orgullo de wattino, de corazón bien puesto; por eso mi satisfacción de gremialista, cuando puedo decir en estos momentos: wattinos de Coquimbo, aquí tenéis vuestra casa, humilde en la apariencia material, pero grande en lo que ello representa; porque conjugando los verbos sacrificar, empeñar y renunciar, fue que se ha dado este primer paso hacia el ideal del Gremio Ferroviario.

Entrego esta noche oficialmente ésta, nuestra casa, a los federados de Coquimbo y la zona, a los ferroviarios de Coquimbo, y a los amigos nuestros de hoy y de siempre que laten al unísono con nuestros más caros anhelos, en los diarios problemas del desenvolverse de los cotidianos acontecimientos. A los señores ingenieros y jefes de la Empresa, me

(Pasa a la Pág. 15)

IMPORTACION DE CAMIONES Y NECESIDADES DE TRANSPORTE

En publicaciones recientes se ha expresado por parte de la Asociación de Importadores de Automóviles, la conveniencia que, a su juicio, existiría de autorizar nuevamente la importación indiscriminada de camiones, pues así lo estarían exigiendo las necesidades de transporte del país. Sobre dicho tema se señala en página editorial de "El Mercurio" del 2 del actual, que "debería incrementarse el número de camiones, como se hizo entre 1959-61, pues estos vehículos se encuentran sometidos a un trabajo excesivamente pesado y su duración no es superior a cinco años". Finaliza el artículo expresando que "se requiere que no vuelva a producirse una ausencia de ellos semejante a las que en otras épocas han retardado el desarrollo económico del país".

Según Boletines del Banco Central, las sumas invertidas en importaciones de camiones y chasis han sido, en estos últimos años, las siguientes:

Importaciones de Camiones (Según Bol. Bco. Central)

Año	Valor en dólares
1954	14.109.000
55	12.068.000
56	13.825.000
57	25.597.000
58	8.111.000
59	8.115.000
60	31.943.000
61	35.428.000
62	18.230.000
63 (9 meses)	8.849.000 (Último dato disponible).

El Programa Nacional de Desarrollo, preparado por la CORFO, establece que para el quinquenio 1961-65 se deberían invertir en camiones un total de US\$ 63.600.000. Del cuadro anterior vemos que desde 1961 hasta Septiembre 1963 inclusive, se

PUBLICACIONES DE "EL MERCURIO" ATENTAN CONTRA EL INTERES FERROVIARIO Y DEL PAIS

Texto de la información con que la Empresa contestó al vocero de los financistas extranjeros, quien, en forma majadera, insiste en opinar contra el interés nacional, proponiendo internación de vehículos de transporte terrestre, que obviamente proceden de fuera del país, y sus consumos son un aporte a las empresas de combustibles y lubricantes, también extranjeras. Esto también perjudica a una industria netamente nacional, con un pequeñísimo consumo extranjero, como es la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Las razones las da nuestro Jefe de Departamento de Programación, ingeniero José H. Muñoz V., en el artículo que envía para responder a la senil opinión mercurial. (N. de la R.)

lleva invertido US\$ 62.507.000, o sea, que prácticamente se ha cumplido ya en estos 3 años el Programa previsto por CORFO para 5 años. No sería entonces necesario aumentar el volumen de las importaciones de camiones, por haberse alcanzado ya las metas fijadas en el Plan de CORFO.

Desde el punto de vista de la economía general de la nación, se llega a igual conclusión al considerar que el país dispone de un medio alternativo de transporte, que son los ferrocarriles, cuyo consumo de divisas es, sin duda, muy inferior al demandado por los camiones, puesto que éstos, como ya se ha señalado, tienen una vida que no excede los 5 años; en cambio, el material ferroviario no solamente supera los 30 años, sino que es fabricado en el país.

Ya en otras oportunidades se ha dejado de manifiesto que Ferrocarriles del Estado dispone de

una amplia capacidad de transporte no utilizada, como lo prueba el hecho de haberse alcanzado en años anteriores al 1956 un volumen de carga movillizada muy superior al de estos últimos años. También se ha señalado, a través de la observación de la estadística respectiva, que cada vez que se aumentan las importaciones de camiones disminuye la movillización por ferrocarriles y viceversa, lo que prueba que el volumen de carga por transportar en el país es un todo perfectamente determinado, que se reparte entre uno u otro medio —camiones y ferrocarriles— según las disponibilidades.

De las consideraciones anteriores queda claramente de manifiesto que no se justificaría en ninguna forma modificar la política que se está siguiendo en cuanto a importaciones de camiones, en particular si se tiene en cuenta la aguda falta de divisas por que atraviesa el país.

Cooperemos a evitar accidentes

Frente a la frecuencia de los accidentes ferroviarios por fallas de la vía, algunos de ellos previsible, como queda demostrado si releemos el artículo "Labor de un dirigente", en el Nº 155 del año 1960 de nuestra revista, nos hace pensar en la necesidad de integrar los esfuerzos de todos los ferroviarios, para que tomando en serio nuestras inquietudes lleguemos a tener un servicio seguro, que mantenga el prestigio que merecidamente tiene nuestra Empresa.

En muchas ocasiones, con motivo de Ampliados, especialmente en la Red Norte, nos hemos quejado de la actitud de algunos de nuestros jefes directos, que por falta de tranquilidad o seguridad personal, molestan a los hombres que tienen que responder con nervios de acero a las exigencias de las vías del norte, peligrosas por su trazado, pendientes y trocha, además que por la permanente mala suerte en los estudios de mejoramientos de material que nos olvidan. Hemos dicho que esa reacción a una mala relación del jefe y su personal puede traducirse en un accidente en cualquier momento. No ahora, sino que con ocasión de Ampliados que se llevan a efecto hace tiempo.

También hemos señalado que los compañeros que son cambiados de Escalafón, por su desconocimiento de la línea, deben ser objeto de un adiestramiento especial. Que se debe mejorar las instalaciones y ambientes en los hogares de reposo, para asegurar todas las reacciones favorables al desempeño de sus funciones al maquinista y su compañero. Hemos mostrado los lugares peligrosos de la línea en el afán de prevenir males y todo esto no ha sido escuchado o tomado en cuenta. Y tenemos que muchos de los accidentes últimos que inquietan a la Empresa toda, se deben a una consecuencia de lo anterior.

Pero no estamos culpando a terceros de lo ocurrido por librar la responsabilidad nuestra. Lo que deseamos es concluir en forma positiva, ofreciendo una solución para limitar al mínimo

el riesgo de desrielo o volcamientos de trenes de carga.

Estudiando la situación presentada, estamos seguros de acertar con la solución, si decimos que la formación en cada zona de una comisión que integre a los distintos servicios de tráfico y conservación de vías, y que luego de visitas oculares, asesoría técnica e informes de los maquinistas, emita un informe para que se adopten las medidas pertinentes, si no elimina totalmente el riesgo, lo llevaría a la situación de posibilidad remota.

En base a esta idea, impulsada por nosotros, los que mayor riesgo de muerte corremos en cada oportunidad, queremos aportar una solución al grave problema que se repite en estos últimos días con grave frecuencia.

Consideramos un deber exponer esto, y creemos del mismo modo que también considerará la Empresa su obligación acoger toda idea que aumente la seguridad que haga realidad nuestro lema: Seguridad y Servicio.

Julio Araya Santana

EN CURICO, nueva directiva

Informamos que los compañeros de Curicó han designado la siguiente directiva, para que rija los destinos en ese heroico rincón de Chile, del Comité Santiago Watt:

Presidente: Alejandro Donoso R.

Secretario: Víctor González R.

Tesorero: Luis Berríos L.

Directores: Enrique Lagos, Isaías Arenas, Germán Navarro y Guillermo Araya.

Muchas reelecciones en San Eugenio



La combativa Seccional Segunda Zona fue a la contienda eleccionaria con sus mejores valores y sus resultados demuestran una ratificación de confianza en muchos de sus actuales dirigentes. La primera mayoría, por tanto, correspondió a Gerónimo Galaz, cuya actuación como presidente no fue objetada prácticamente por nadie. En la vicepresidencia sigue Tito Livio Ramírez, colaborador nuestro en lo gráfico. Asume también la presidencia del Departamento Cultural y no deja lugar a dudas que sus dotes intelectuales serán un aporte valioso en un medio benéfico para el desenvolvimiento de sus ideas de beneficio para la colectividad wattina. Sigue también en su cargo Jaime Huerta Poblete, secretario en la anterior directiva. Por las mismas razones, también continúa como tesorero otro valor destacado en la defensa de los intereses wattinos, Osvaldo Badilla. Se trata de una figura de relieve.

Protesorero, don Enrique Caro, elemento infal-

table por el sector jubilado, por su experiencia y calificado orientador de los elementos nuevos. Secretario de prensa, don Raúl Farías, otro viejo baluarte del gremialismo wattino que no conoce el descanso en estas lides.

Como directores un nuevo plantel de elementos jóvenes, deseosos de trabajar en bien de la Federación. José Sáez Suazo, Néstor Espindola, Carlos Calderón, Emilio Moraga, Clorindo González y Luis Unzueta.

Confirmado en su importante puesto, el tesorero de la Mutual, Aurelio Marchant, también se muestra como otro de los valores de la Seccional 2ª Zona.

Deseamos en estas líneas modestas, expresar el aplauso de los compañeros wattinos de San Eugenio para los tesoreros Osvaldo Badilla y Aurelio Marchant, como asimismo a los destacados dirigentes que siguen la trayectoria reconocida de servicio a la causa gremial que integran esta nómina.

Informó Departamento Cultural

LA SECCIONAL DE COQUIMBO INAUGURO... (De la página 12)

apresuro en decirles que desde aquí seguiremos buscando las soluciones para nuestros problemas de carácter social, económico o técnico, tendientes a obtener cada día un mejor esfuerzo al servicio de la familia ferroviaria, al servicio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, al servicio de la Patria.

De los tiempos románticos del carbón y el vapor, de los tiempos heroicos del esfuerzo y la entrega total, la Federación Santiago Watt, en su Seccional Coquimbo, lucha ininterrumpidamente por lograr para sus fe-

derados el bienestar personal y familiar, y desde ayer, hoy y siempre, lucha por un mejor entendimiento con todos los medios que tienen diario roce con sus efectivos. Y hoy, 21 de Mayo, fecha que trae a la memoria glorias de la Patria, se ha querido inaugurar este local del Gremio Ferroviario y wattino, para ponerlo, incondicionalmente, al servicio de los socios y amigos de la fuente de nuestras aspiraciones y anhelos: la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Que las fuerzas rectoras de todo humano entendimiento, que

todos los efectivos que rigen los destinos de la humanidad, se conjuguen en bien de los sagrados ideales de nuestra querida Federación, para lograr así lo mejor de lo mejor en pro del engrandecimiento de la Empresa, en pro del engrandecimiento de la Patria, en pro del engrandecimiento de la colectividad toda, son los caros deseos que animan a este Presidente de Seccional en esta noche de regocijo. Y que todos ustedes tengan una feliz velada en esta oportunidad.

NADA MAS, Y MUCHAS GRACIAS.

Reglamento de Pases Libres de Servicio, 8.a Edición

Art. 19.—Concesión de trenes especiales para el personal de la Empresa y sus familiares e Instituciones formadas por el personal.

a) Cuando las necesidades del servicio lo permitan, el Departamento de Transporte autorizará en días domingos y festivos la carrera de trenes especiales de recreo a instituciones formadas por el personal de la Empresa.

b) Estos trenes deberán ser de ida y regreso en el día; se compondrán exclusivamente de coches de segunda clase y no se concederán en el período comprendido entre el tercer domingo de Diciembre y el tercer domingo de Marzo, inclusivos.

c) El número de coches por cada tren no podrá exceder de seis en línea de trocha de un metro, ni de doce en las de 1,68 m. Por falta de elementos, no habrá trenes especiales en trochas de 0,60 m. Se fija como máximo en 100 y 60 el número de personas que pueden ocupar cada coche de trocha de 1,68 y de 1 m., respectivamente, computándose como una persona cada niño de más de 1 m. y hasta de 1,40 m. de estatura.

d) no se concederán trenes especiales si no se hubiere reunido para un día determinado un mínimo de tres coches de trocha ancha o dos de trocha de 1 m., excepto en los recorridos Santiago-Valparaíso y Santiago-Cartagena, para los que se exigirá un mínimo de cinco coches.

e) Dado el fin que se persigue con esta concesión de favorecer a los familiares del personal, la mitad, a lo menos, del total de los pasajes debe ser otorgada a familiares y el resto al personal.

f) La concesión de estos coches es gratuita e independiente de la concesión de pases reglamentarios al personal y sus familiares. Por lo tanto, queda absolutamen-

te prohibida la venta de boletos o cobrar suma alguna a los favorecidos por esta concesión, aun cuando este cobro sea destinado a obtener fondos en beneficio de las instituciones.

g) la Sección Bienestar recibirá las peticiones de las instituciones constituidas por el personal de la Empresa, en las que indicará el punto de destino del tren y el día domingo o festivo en que habrá de efectuarse la excursión. Cada petición deberá comprender, por lo menos, el número de personas suficientes para completar un coche de la trocha que corresponda al recorrido solicitado. Junto con la solicitud, se enviará una nómina de los interesados (empleados y familiares), en formularios proporcionados por la Sección Bienestar, indicando el número de la cédula de identidad de cada una de las personas de más de 1,40 m. Para el personal se indicará también el puesto que desempeña. Estas nóminas se entregarán por triplicado y serán firmadas por el o los Jefes de Sección y el timbre de la institución con la firma del presidente y secretario en ejercicio.

Además, cada nómina debe llevar el visto bueno del Encargado de la Oficina de Pases Libres correspondiente, como constancia de que las personas indicadas tienen derecho.

h) Cada empleado firmará al margen de la columna respectiva en señal de conformidad de que las personas de la familia están comprendidas entre las indicadas en el Art. 6º. En una columna especial, en la solicitud, deberán indicar los interesados si han viajado en trenes excursionistas dentro del mismo año, en tal caso, el número de veces.

i) Reunidas las diversas peticiones presentadas, que deberán entregarse a la Sección Bienestar por lo menos con 10 días de anticipación a la fecha del viaje, ésta solicitará el tren al Jefe

del Departamento de Transporte, indicando fecha, recorrido y número de coches. El pedido del tren debe hacerse, a lo menos, con tres días hábiles de anticipación a la fecha del viaje, y el Departamento de Transporte dará la respuesta dentro del plazo de 24 horas.

j) La Sección Bienestar exigirá que la solicitud indique el nombre de cada uno de los socios de la institución por cada coche, responsable del buen comportamiento de los ocupantes.

k) Autorizada la carrera del tren por el Jefe del Departamento de Transporte, la Sección Bienestar devolverá a los interesados un ejemplar de cada nómina, en la que indicará el día de la excursión y el coche que deberá ocupar cada grupo. Esta lista deberá quedar durante el viaje en poder del encargado y devolverse después del regreso al Jefe de la Sección Bienestar. Otro ejemplar, con visto bueno y timbre del Jefe de la Sección Movimiento de Pasajeros del Departamento de Transporte, lo entregará la Sección Bienestar en la boletería en canje de las tarjetas o boletos respectivos. La Boletería remitirá esta lista como comprobante de las tarjetas o boletos entregados. La tercera lista o triplicado, será entregada por la Sección Bienestar al Jefe de la Estación de origen del tren para que éste la entregue al conductor, para los efectos de la fiscalización. El conductor la remitirá junto con los boletos o tarjetas recogidos al Control de Entradas.

l) En las estaciones más importantes, donde lo determine el Departamento de Transporte, habrá dotaciones de tarjetas especiales para estos casos; la Sección Bienestar hará en ella las anotaciones de destino, fecha, nombre de los beneficiarios, cédula de identidad, etc., y las repartirá a los interesados.

Ninguna tarjeta será válida si

no lleva, además, la firma y timbre de un funcionario de la Sección Movimiento de Pasajeros del Departamento de Transporte, su identidad y la siguiente frase: "ida y regreso en tren especial".

m) Cada pasajero deberá ir premunido de su boleto o tarjeta y de su cédula de identidad (salvo los niños hasta de 1,40 metro, a los que se les exigirá sólo el boleto o tarjeta, y los hasta de 1 metro, que tampoco requerirán boleto o tarjeta), los que estarán obligados a exhibir al Conductor o Inspector las veces que le sean solicitados.

El que no cumpla estos requisitos será considerado como pasajero sin boleto y, en consecuencia, incurrirá en las sanciones que para tal caso consulta el Reglamento de Pasajeros TAI (Tarifa de Pasajeros).

n) Para los efectos de la fiscalización, se exige que cada pasajero ocupe durante el viaje, por lo menos hasta que haya pa-

sado el Conductor revisando los boletos, el coche que se le haya asignado en la nómina.

ñ) Los representantes de las colectividades, 1 en cada coche, deberán responder ante el Conductor de la corrección de los pasajeros durante el viaje.

o) Sólo se autorizarán en el mes cuatro trenes sin repetir recorridos, para cada uno de los siguientes sectores: 1º Red Norte, 2º Santiago-Valparaíso, 3º Santiago-Cartagena y Talca, 4º Talca-Puerto Montt.

p) La Empresa, al otorgar este beneficio al personal, exige de los empleados y familiares el mayor orden y compostura durante el viaje, y sancionará al empleado por faltas que éste o familiares cometan en el tren.

Sancionará, especialmente, la ebriedad, los desórdenes, el desconocimiento de la autoridad del Conductor o de los Inspectores, el deterioro y desaseo de los coches y la complicidad en el

transporte de personas que no tengan derecho a este beneficio.

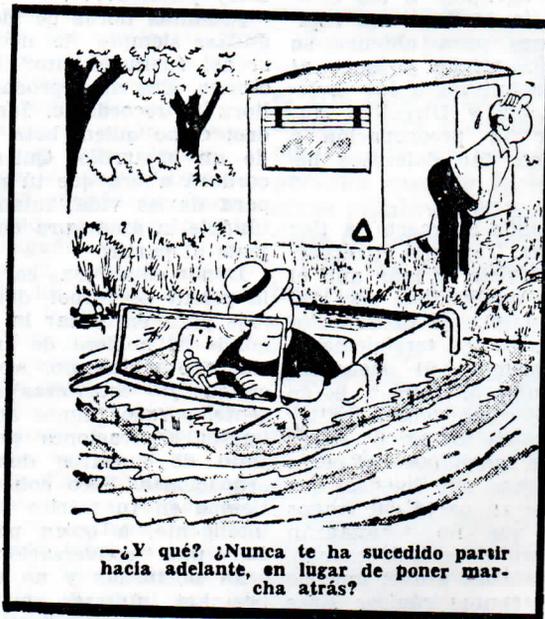
Además, se hará responsable de estos desórdenes a las directivas de las instituciones que serán sancionadas hasta con la pérdida del reconocimiento por la Sección Bienestar, según sea la gravedad de los hechos.

La Sección Bienestar exigirá que uno de los representantes de la institución en cada coche sea responsable de las exigencias impuestas en este artículo, el cual dará cuenta a dicha Sección, al final de cada viaje, de las infracciones cometidas, agregando las observaciones que estimare convenientes.

g) Si, a pesar de lo dispuesto en la letra anterior se contravienen reiteradamente las disposiciones de este artículo, la Dirección General procederá a suprimir definitivamente los beneficios que por el presente artículo se otorgan al personal o a instituciones del gremio.

SILLA DE RUEDAS PARA COMPAÑERO LISIADO

Respondiendo a un llamado hecho para ir en ayuda del compañero Víctor Rivera Cifuentes hecho por nuestra revista por medio de una nota enviada por un Delegado Directo de Barón, y luego en la Reunión de Delegados Directos por medio de una nota de la FIFCH, se acordó concurrir con un descuento de \$ 500 para aportar a la compra de una silla de ruedas, que le permita moverse de un lugar a otro. Esta solicitud será también presentada a la UU. OO FF., de cuya organización es militante el malogrado compañero, la que deberá también concurrir con una ayuda. El acuerdo dice que en caso de no aportar las organizaciones hermanas, y es necesario enterar el valor de una cuota de Eº 1.— se haga efectiva.



—¿Y qué? ¿Nunca te ha sucedido partir hacia adelante, en lugar de poner marcha atrás?

MAQUINISTA MARTIR, JOSE CURILEMU SOTO



José Curilemu Soto

Al llegar a Renaico, el maquinista compañero J. Guillermo Curilemu trató de ubicar un golpe en su máquina, en la forma acostumbrada de bajar a la pisadera con la locomotora corriendo y mirar. Desgraciadamente un embarcadero de leche, que no guarda la distancia debida para el paso de los trenes, lo lanzó bajo las ruedas de su propia locomotora, dejándolo gravemente herido. Fue atendido en Renaico y luego en Concepción. Al reaccionar bien, fue enviado en avión-ambulancia a Barón, a donde llegó agónico y murió recién hospitalizado. La Seccional Concepción agradece a los compañeros de la 1ª Zona sus rápidas gestiones para obtener su traslado a Santiago y luego al sur, como asimismo a los Delegados Directos y Directiva Nacional, por la preocupación y compañía en tan dolorosos hechos.

No he venido a traerte la flor ni la lágrima. Tan sólo el recuerdo del que fuiste, y más aún el dolor de lo que pudiste ser. Así como a la puerta de tu San Rosendo, lluvioso y terriblemente frío ibas siempre al encuentro de tu locomotora, como a la de una amada, como solamente los maquinistas de zonas a vapor aman a sus máquinas, así corro a esas noches sin huellas que compartimos en parte del fragor de luchas que no terminarán nunca y seguíamos conversando. Voy a tu palabra grave, muchas veces. Otras tantas irónicas, Eras muy seguro de ti.

Y por eso todos te admirábamos.

La primera vez, en aquel lejano torneo de prensa gremial, cuando por primera vez escribiste por encargo sobre una charla de Alfonso Arriagada, aquel

artículo en que pusiste la tónica, el valer, la inspiración de un luchador que durmió sus condiciones. Tus poemas, pecados de juventud, ese ir y venir bregando, teniendo siempre la conformidad aunque te asaltaban tus rebeldías de muchacho. Mirando siempre al porvenir, siempre a lo lejos, olvidándote que tú mismo estabas en el presente, salvo una semana antes cuando subiéndolo la oscuridad de San Rosendo dijiste como disculpándote de preocupar a otro de tus asuntos: "Claudico. Me casaré..." Y luego para cambiar de tema... 'me darán una máquina grande, estoy puntero...".

¿Cuántas horas de ideas entregadas, siempre de noche, como si así fuera el rito? Muy poco escrito. Era mi reproche, que me llora al recordarte. Ideas lanzadas, como quien bota el humo de un cigarrillo. Quién las recordará ahora que tú no estarás para darles vida, intención, quitándole la amargura que nos dejaste al partir.

Dónde están esas carreras tras la pelota de fútbol, dónde el coraje para enfrentar la injusticia, dónde tu nobleza de amigo considerado y deseado. Ahora parece que no estuvieras si no ausente, porque fuimos amigos con largas separaciones por lo distinto de nuestros domicilios y ocupaciones. Pero sobrevivías al tiempo en tu mérito de hombre inteligente, a quien puede serle útil una conversación aunque sean nocturnas y no versen sobre los intereses materialistas del siglo que compartimos.

No tuviste la dicha de ser un viejo, ni de tener hijos, ni quizás te diste cuenta que tenías grandes amigos. Te vuelvo a repetir: vivías hacia lo lejano...

Tu paso dejó la huella de lo inmaterial en nuestra existencia

apenas sostenida en un difícil equilibrio. Eran tus palabras, tu tema, la presencia de tu inteligencia. Por eso no era necesario verte a menudo. Bastaba de vez en cuando un aliento, y ya estaba resuelto ese asunto.

Por eso no vengo trayendo para ti ni flores ni lágrimas. Si estuvieras vivo, si tu cuerpo destrozado se aferrara a la existencia miserable, no lo aceptarías. Te bastaría una buena charla, con el dejo humorístico de las veladas nunca más repetidas, y estarías contento, lejano y seguro. Aunque a nosotros nos doliera tu lucha callada, aunque el dolor de la herida tuya nos transfigurara, nos hiciera duros, enemigo de la sociedad que nos llama a pelear por su justicia. Ahí estarías mirando por entre un mechón de pelo, opinando gravemente, sin volver al presente.

Ahora que tu máquina querida te arrojó en sus ruedas, mutilándote y quitándote la vida, te has ido para siempre a esa lejanía que colgaba de tus ojos y de tu alma. Se habrá aquietado tu desazón y dormirás tranquilo.

Perdona, amigo José Guillermo Curilemu Soto, amigo que fuiste para traer un dolor más al mundo con tu triste sino de mártir del trabajo, este recuerdo tan personal e íntimo. Es mi última oportunidad de expresar el gran sentimiento de amistad que despertaste durante tantos años y a pesar de eso la palabra se hace difícil, y la voz calla, no sólo en el silencioso respeto a la muerte, sino a la emoción de una partida inesperada y trágica.

ANSELMO RADRIGAN L.
19 de junio de 1964

DOS CIEGOS HECHICEROS

por Juan RIVANO

EN el mercado de la calle Franklin, a todo sol, en medio de hombres taciturnos y mujeres de manso mirar, están dos ciegos dando un concierto de acordeón y guitarra. Es una burbuja de callada emoción la que han creado en torno, con los lazos infalibles de la tristeza. El gentío se acuna casi imperceptiblemente en la trampa dulzona de la nostalgia. En pleno mercado, en medio del barullo traficante, amenazada de todos lados de fuertes olores, surge con espontaneidad misteriosa esta flor humana que no sabe uno si es más triste que bella, o más bella que triste. Y surge en el concierto de encontrados quehaceres como un milagro de unidad. Allí estamos todos en el compromiso de las lágrimas, aportando cada una su pena personal para dar existencia a una honda comunión cotidiana.

Uno de los ciegos levanta la cabeza y canta. El acordeón hace sonar locas carreras, como desesperado bajo el granizo puntístico de la guitarra. Es una desbandada cómica la música. Y sobre la carrera de las notas, la voz gutural y aterciopelada del que canta. Canta que el amor de la madre es el único amor; que puedes ir buscando por el mundo, pero que un amor tan profundo nunca encontrarás; canta que cuando la madre muere no puede haber tierra suficiente para arrancárnosla. Le sale de la garganta la voz, casi inarticulada. Y lo que te pierdes de la letra lo adivinas, porque suena tan hermoso, tan triste y verdadero, y porque todos los que estamos allí: el pobre hombre que anda buscando algún trabajo; la mujer cargada de los desperdicios que pudo comprar; el joven soñador que sólo ve maravillas en el mundo aunque duerme en el suelo; los niños hambrientos, todos, todos son ahora las partes de esta flor de tristeza que ha brotado de súbito; y en esta flor nos hemos vuelto genuinos y, aunque avergonzados los unos de los otros en esta plena manifestación, nos miramos con amor. Y todos sabemos que el ciego sudoroso y enteco que canta, dice palabras de verdad, que el amor

de la madre es lo más grande del mundo, y que si no tienes madre, de la mía te doy para que te ame, para que olvides la miseria y tengas una alegría infinita en el corazón; porque —como dice el bueno del cieguito— es tan grande el amor de una madre que para todos alcanza...

Y termina el canto termina con un largo quejido; se desvanece suspirando el acordeón y la guitarra rasguña en el final. ¡Adiós, flor de tristeza! Mientras uno de los ciegos se ensimisma en el medio tono de su sonrisa, el otro grita ahora por el sueldo. Inventa nombres para cobrar. "¡Ya, pues, Pancho Gutiérrez! ¡Echale, Francisco Calvo! ¡Juan Pérez!" Y los hombres y las mujeres, reímos ahora. Sin una pizca de discontinuidad como los niños, hemos pasado del llanto a la risa. Ahora es otra flor... O, más bien, es la misma flor que se ha puesto de revés y muestra el otro lado de su belleza. Ahora, se nos puso por dentro la tristeza y como enamorados que se han mirado a la luz de su llama, nos hacemos gestos y reímos. Y cada uno sale por su lado. Otros van llegando entretanto; no saben qué milagro de tristeza y amor les tienen preparado los ciegos hechiceros.

EL TREN DEL BOSTEZO

A las 0,05 horas se pone en marcha desde Concepción "el 15" con destino a Laja para combinarle "al 21" procedente de Santiago.

El número de pasajeros es poco, por lo menos en esta temporada de las camanchacas y cerrazón.

Desgraciadamente a que el día la locomotora que convoyaba el tren no era la correspondiente a él, por lo tanto carecía de manguera para la calefacción.

Felizmente el viaje es corto (una hora y fracción). Aquí prima la rapidez y seguridad de nuestros ferrocarriles chilenos como lo han citado algunos connotados extranjeros en revistas de renombre mundial.

No sé si para algunas personas será más estimulante el frío o la agradable temperatura para bostezar. El hecho es que era muy escasa la persona que no lo hacía: en otras palabras, el bostezo andaba de boca en boca.

Una vez efectuada la combinación y trasbordo me di cuenta una vez más, lo solicitado que son y seguirán siendo los Ferrocarriles del Estado por el público en general y en especial las madres que viajan con sus bambinos, pues tienen la facilidad de improvisarles sus coys o literas amén de colocarles sus pijamas o cambiarles vestimenta. Aún más, el sueño reparador que tienen aquellas personalidades políticas, sociales, de negocios, etc., en los confortables y cómodos coches dormitorios.

Concluyo aquí porque Morfeo me está llamando a sus brazos.

ALOV.

ENTUSIASMO MANIFIESTAN DIRIGENTES DE VICTORIA

Hemos recibido una nota conceptuosa del Comité Minoritario de Victoria, como la bautizara un dirigente Seccional de Temuco, para contraponerlo al Comité Mayoritario de San Rosendo, en la que nos dan a conocer la nómina de la nueva directiva, la que cuenta con nombres muy conocidos en la lucha sindical. Ese entusiasta núcleo wattino.

Para ratificar lo dicho, no hay más que nombrar a Ramón Pezo, antiguo y prestigioso luchador sureño, y su vice, Ismael Cabezas M., de quien comentáramos en una información sobre el Ampliado de Concepción del año pasado.

Roberto Robinson con Teodoro Tapia en la Secretaría, y aparece un elemento nuevo, Carlos Inostroza, a quien seguramente se quiere foguear, en la Tesorería. Pedro Muñoz, que tenía ese cargo con anterioridad, lo asesora en la protesorería. Completan la nómina Héctor Fischer, David Navarro, José Reyes y Arsenio Herrera. Según el correo de las brujas, sería designado corresponsal, fuera de la tarjeta, René Pacheco, quien nos pidió el envío de una... seguridad para ver sus trabajos publicados. Le solicitamos que nos colabore mensualmente, y no ocasionalmente como Temuco, que empezó bien. Las fotografías son un elemento de vida en la publicación local o nacional.

Si así sucede podremos informar de la inauguración del nuevo Hogar Ferroviario en Victoria. Y si el tirón es bueno, a lo mejor Temuco informa sobre los trabajos para el nuevo local. Todo puede ser, ahora que las cosas "tienen que cambiar", como dicen...

ESCUELA SINDICAL FERROVIARIA

La Escuela Sindical Ferroviaria ha organizado un ciclo de charlas de Extensión Sindical, que ahora alcanza a Valparaíso, con el tema "Revalorización de Pensiones", a cargo del Presidente de la Comisión Coordinadora de la Empresa y la Comisión de Revalorización de Pensiones", abogado Jefe de la Sección Jurídico Administrativa del Departamento Jurídico Administrativa del Departamento Jurídico de los FF. CC. del E., Gonzalo Millán Arrate. Concepción con "Evaluación de Cargos", a cargo del Ingeniero Comercial, profesor de la Escuela de Economía de la Universidad de Concepción, Sr. Arodys Robles. Este mismo profesor, viaja a Temuco con el mismo tema. Luego viajará el Sr. Gonzalo Millán a esas dos ciudades sureñas con su tema de Revalorización de Pensiones.

Otras actividades de capacitación profesional y gremial se preparan para los empleados de departamentos en Santiago, y los jefes medios de la Maestranza de San Bernardo.

La Escuela Sindical espera superar su record de actividades del año 1963, con el respaldo de todas las organizaciones afiliadas a la Federación Industrial Ferroviaria, la que aún no ha tratado este punto durante todo el presente año.

Luis Aguilera

ayudará en

financiamiento

para locales

ferroviarios

Con motivo de sus palabras de ofrecimiento de ayudar a mejorar el recientemente inaugurado local de los wattinos coquimbanos, los miembros de la Comisión Social Ferroviaria 1ª Zona, Anselmo Radrigán y Luis Carvajal, le solicitaron su intervención al diputado Luis Aguilera B. para hacer realidad la idea del Local Ferroviario, en Barón.

De esta conversación salieron varias ideas, las que serían incluidas en un proyecto de ley, disminuyendo al mínimo el aporte de los beneficiarios en la construcción y habilitación de la Sede del Gremio Ferroviario Porteño. Esta, según los proyectos, contaría con un gimnasio de concentraciones, a la vez que teatro y cancha de básquetbol. Oficinas para cada organización del personal en servicio, incluyendo las asociaciones, servicio médico familiar, deportivos, cajas de Ayuda Mutua, etc.

Como se puede ver, el proyecto de la Comisión Social es bastante ambicioso, y solamente puede ser realidad con el apoyo de los parlamentarios ferroviarios, a los cuales se visitará para la misma finalidad por la que fue entrevistado nuestro compañero y actual parlamentario, Luis Aguilera, el cual les prometió toda su ayuda.

La Comisión Social presentará su proyecto a las organizaciones beneficiadas con la iniciativa cuando tenga la mayor cantidad de información útil, para una decisión que signifique poner en marcha su concreción.