

265 x 370.12 5049951a

HERRAMIENTA

Director:
Enrique Oyarce C.
ADMINISTRACION Y OFICINAS:
Condell No. 37-San Bernardo
Publicación quincenal

Organo del Consejo San Bernardo de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, perteneciente a la Federación Industrial Ferroviaria de Chile

N.º 2 :: 2.ª Época :: San Bernardo, Enero 15 de 1939 :: Precio: 40 Ctv.

JUBILACION PARA LOS FERROVIARIOS Ingresados a la Empresa después de 1918

En el anterior artículo se analizaron las razones por las cuales se reemplazó la jubilación por el fondo de retiros a los ferroviarios ingresados al servicio a partir de la fecha de la creación de la Caja de Retiros de los Ferrocarriles. Corresponde en este artículo analizar las distintas excepciones por las cuales se ha barrenado la ley de la Caja de Retiros, reconociéndole en determinados casos el derecho a jubilación a este personal, justificando por consiguiente la opinión general de los ferroviarios que la situación actual no puede continuar y que hay que ir de plano al reconocimiento definitivo al derecho a jubilación, en las mismas condiciones establecidas para los ferroviarios ingresados antes de 1918, para todos los servidores de la Empresa, cualesquiera que sea la fecha de su ingreso.

Los ferroviarios ingresados al servicio después de 1918 y que tienen derecho a jubilación, son los que están en los casos siguientes:

- 1.º Los que accidentándose en el servicio quedan absolutamente inhabilitados para el trabajo, quedarán con sueldo íntegro, cualesquiera que sea el número de años servidos.
- 2.º Los que quedaren cesantes por cualquier causa que no sea renuncia voluntaria o separación del servicio y que acrediten tener 24 años de servicios, tendrán derecho a jubilar con tantas treintavas partes del sueldo o jornal, según sea el número de años de servicios, y
- 3.º Los que cumplieren sesenta años de edad o completaren 35 años de servicios, también tendrán derecho a jubilar con tantas treintavas partes del sueldo o jornal según sea el número de años de servicios que tengan. Es indispensable en este caso el que tengan como mínimo 24 años de servicios.

En cualesquiera de los tres casos anteriores, los que jubilen pueden retirar su fondo de retiros íntegro en las mismas condiciones que los que jubilan y que han ingresado antes de la creación de la Caja de Retiros.

De acuerdo con los casos expuestos más arriba, queda sin jubilación el que se retira voluntariamente de la Empresa y que no ha completado 35 años de servicios o cumplido los 60 años de edad. Como puede apreciarse, será difícil encontrar otra disposición legal más fuera de lógica e injusta que la que comentamos, puesto que concede la jubilación al individuo que teniendo 24 o más años de servicios, se le declara vacante el puesto, ya sea por incumplimiento a sus deberes, incompetencia, no ser necesarios sus servicios o cualesquiera otra causal, y en cambio se le niega este derecho al buen servidor que no da ningún motivo para que se le pueda desahuciar. A este último, si quiere jubilar con sueldo íntegro, le quedan dos caminos. O se porta mal en el servicio una

vez cumplidos los 30 años de servicios a fin de que lo dejen cesante, o se sigue comportando como buen servidor, pero trabaja hasta completar 35 años. Dejo a la consideración de los lectores la apreciación de tan sabia y justa disposición legal.

Tiene otro vacío la legislación que comentamos, en lo relacionado con la jubilación para el que, sin haberse accidentado en el servicio, se imposibilita absolutamente para el trabajo, a quien sólo se le jubila si tiene más de 24 años de servicios. En cambio, el ferroviario ingresado antes de 1918, por esta misma causal, podía acogerse a la jubilación hasta con 10 años de servicios, siempre en la proporción de tantos treintavos del sueldo, según fuera el número de años de servicios.

De lo expuesto se desprende que, a partir de la fecha en que se creó la Caja de Retiros y desde luego que se suprimió la jubilación, se ha dictado una serie de disposiciones que conceden las jubilaciones en determinados casos al ferroviario ingresado después de la creación de la Caja. Es indispensable, entonces, esclarecer en las peticiones que hacen las distintas organizaciones sobre jubilación, que lo que solicita es lo siguiente:

- a) Derecho a acogerse a la

jubilación con un mínimo de 10 años de servicios a todo el que se imposibilita absolutamente para el trabajo (Actualmente, este beneficio se concede a los 24 años de servicios).

b) Jubilación voluntaria a solicitud del interesado a los 30 años de servicio (Actualmente esta se concede a los treinta y cinco años de servicios).

c) Jubilación voluntaria a solicitud del interesado una vez que complete 55 años de edad y con un mínimo de 10 años de servicios (En la actualidad este derecho lo tiene a los 60 años de edad y siempre que tenga 24 años de servicios).

Acordadas estas modificaciones, todos los ferroviarios, sin distinción de fecha de ingreso al Ferrocarril, quedarían con una jubilación equivalente a la que se concede en la actualidad a aquellos que ingresaron antes del 10 de mayo de 1918.

Antes de terminar, quiero recalcar en forma clara que es un error sostener que los ferroviarios ingresados después de la creación de la Caja de Retiros no tienen actualmente derecho a jubilación, pues, como lo he expuesto más arriba la tienen en forma casi amplia y que una vez aceptada las tres modificaciones expuestas la jubilación será igual para todos.

R. FIGUEROA R.

Anhelos ferroviarios: la Sección Control y Estadística de la Caja

Las organizaciones ferroviarias en convenciones y concentraciones verificadas a través de la red, han solicitado de los Poderes Públicos la creación de la Sección Control y Estadística en la Caja de Retiros y de Previsión Social de los FF. CC. del E., aspiración que está contemplada en la Ley Orgánica de la Caja, pero que fué desoida tericamente por el ex Director, don Roberto Vergara Donoso. Vanos fueron los requerimientos de la masa ferroviaria para hacer comprender a este funcionario la importancia y trascendencia para la marcha de la Caja que significaba la creación de este organismo.

Con la Sección Control y Estadística se habrían obtenido los cuadros necesarios de los distintos Departamentos de la Caja, en que se podría haber visto con acopio de datos si en realidad la Institución cumplía la función social que debe realizar en beneficio de sus imponentes.

Así tenemos, por ejemplo, que los empleados y obreros se habrían impuesto con verdadero estupor que la edificación de propiedades era sólo patrimonio de los altos dueños de la Empresa de los FF. CC. del E., los que, con los dineros de los imponentes modestos, —que son los más—, construyen grandes proyec-

dades en beneficio de ellos, mientras los empleados y obreros habían logrado realizar esta importante función de la Institución en un porcentaje verdaderamente irrisorio. Con los números a la vista y con los datos estadísticos fríos y elocuentes, se habría podido rectificar esa funesta política, arbitrando y dictando las leyes para ir en auxilio de los pequeños imponentes, que no gozan de ninguna clase de facilidades para tener un bien raíz.

En otro orden de consideraciones, se tendría también los cuadros suficientes para poder apreciar el número de Seguros de Vida contratados, intensificando el aumento de ellos y otorgando las facilidades necesarias para impedir en el mayor número la rescisión de los Seguros.

La Sección Créditos o Préstamos con Fiadores, caería también bajo el escarpelo de la Sección Control y Estadística, dándose a conocer su número y yendo a una política de rebaja de Intereses y Comisiones, que son, por lo demás, usurarios.

Además, habría señalado la importancia de la reforma de la Contabilidad de la Caja, por demás anticuada, haciéndola menos enconchosa y más expedita, y habría evitado de esta manera una serie de robos y desfalcos que sólo se han producido por la deficiencia en la fiscalización.

Por las razones expuestas es de vital importancia para la Institución, la creación de esta Sección, pero para que rinda la verdadera función que debe desempeñar es necesario que esté colocado en un plano de absoluta independencia, única manera de fiscalizar las inversiones y demás operaciones de la Caja.

Ferrovianos: que este anhelo sea convertido en realidad por el bien de vuestra Institución.

SAVONAROLA.

CONTESTANDO A "NUESTRO OBJETIVO" DE LA REVISTA TECNICA E INDUSTRIAL

Profunda extrañeza ha causado dentro del personal de esta Maestranza el editorial tan pomposo "Nuestro Objetivo" y sus derivados de poca visualidad que tuvo el articulista al inspirar su escritura.

Dice en parte: "mayor preparación para el obrero industrial". Para empezar, sería largo enumerarle cómo se generó la explotación de esta Maestranza el año 1920. Los que nos ha tocado actuar desde sus

principios hasta la actual época que se encuentra en el máximo de su rendimiento, podremos apreciar en todo su valor el desarrollo de nuestro obrero, que ha forjado, paso a paso, la grandeza de la industria ferroviaria, hasta hoy olvidada de un cuerpo técnico y capaz de haber engrandecido el prestigio de tan grande empresa como es nuestra Maestranza Central.

Dice el articulista: "a subido interés hemos pagado tamaños extravíos".

No sería raro que al mencionar tales frases vinieran de alguna persona que desconoce por completo los problemas ferroviarios, porque los obreros de esta Maestranza siempre han afrontado y defendido con entereza y altivez sus legítimos intereses, pero nos encontrábamos en la época del desconocimiento total que hacían nuestros gobernantes de la clase explotada.

Para terminar, dejaré al criterio de mis compañeros que aúnen sus ideas, y puntualicen el verdadero significado, el cual es desconocerle al personal práctico de esta Maestranza, en todo su valor, lo que es capaz y seguirá siendo, aún por encima de todo un cuerpo técnico.

Es también admirable que el articulista no haya tomado en cuenta que para desarrollarse en las labores diarias y de res-

Colaboradores, corresponsales y encargados de la difusión de "HERRAMIENTA"

"Herramienta" es órgano del Consejo de San Bernardo y pretende interpretar la realidad gremial a través de todo el país.

Su éxito y difusión depende del apoyo de toda la masa.

Necesitamos, por lo tanto, colaboraciones, sea en forma de datos e informaciones o artículos, proyectos, tesis, etc., y necesitamos también corresponsales de cada organización integrante de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, de cada sitio de trabajo, de los ferroviarios de las demás empresas fiscales y de los ferrocarriles particulares, de los camaradas jubilados, de los empleados de la Caja de Retiros, de los empleados de las Cooperativas ferroviarias de todos los técnicos que se preocupan de los problemas del transporte y gremio ferroviarios y de los problemas de la Legislación Social Ferroviaria.

Por último, necesitamos camaradas que de cada rincón del país nos pidan ejemplares del periódico, enviándonos los valores respectivos por tesoro, giro postal, letra, en forma anticipada, y a nombre de Carlos Espinoza Pinto, tesorero del periódico.

Hagamos grande, fuerte, combativo, nuestro periódico, aumentemos su tiraje. Convirtámonos en órgano gremial.

AYUDANOS para duplicar el tiraje de nuestro periódico

responsabilidad del obrero dentro de su especialidad, ha tenido que prepararse teórica y prácticamente, y que de otra manera no estaría esta Maestranza codeándose con las mejores del mundo.

También soy del criterio que nuestra emancipación económica tiene que ser obra de los trabajadores, quienes han forjado la evolución de la industria ferroviaria.

"GORADA"

Entrevista a Gmo. Grebe,

CANDIDATO A DIRECTOR DE LA CAJA DE LOS FERROCARRILES

UNIFICACION de los DEPORTES

De norte a sur de la República, suena dentro de los gremios ferroviarios como candidato indiscutido a la Dirección de la Caja el nombre de GUILLERMO GREBE GOMEZ, arquitecto jefe del departamento de propiedades de dicha Caja, funcionario con 15 años de servicios, hombre siempre en contacto con las organizaciones ferroviarias.

Su programa. -- Organizaciones que lo apoyan.

empleados ferroviarios. En consecuencia no puede reclamar también la aplicación de la Ley de Empleados Particulares.

El grueso pago que se persigue desequilibraría la Caja, pe-

ro estimo no ha de prosperar, pues es injusto e inmoral. La gestión para obtener su pago ha estado a cargo de un oscuro elemento que no representa al gremio de empleados de la Caja, me refiero a Ismael Espi-

noza Cannobio, quien ha llevado la tramitación a espaldas de la Caja entre gallos y media noche.

Nos despedimos del camarada Grebe, Director de la Caja del gremio ferroviario, y cuyo nombramiento sólo cumple ratificar al Gobierno.

AMADOR LOPEZ CACERES
Mecánico ferroviario

En estos tiempos en que tanto se ha hecho sentir la necesidad de la unidad, también el deporte parece haber entrado por este camino con la creación del Comité Pro Unificación de los Deportes.

Yo pienso que el deporte que más dificultades presenta para su unificación es el fútbol, que es el que cuenta con más cultores en esta Maestranza, pues no se trata de que los clubes chicos sean liquidados para beneficio de los grandes porque con esto sólo los más sobresalientes elementos podrían actuar, relegándose al olvido a los más malos que, por lo general, son los más entusiastas. Tampoco hay necesidad para que el fútbol progresara que se tengan jugadores consagrados, quienes salvo algunas excepciones como Hidalgo, Vivanco, Faúndez, etc., no gozan en el Maestranza, sin entusiasmo, cuando no terminan por abandonar los clubs.

Lo mejor sería tal vez formar una especie de Liga Ferroviaria a base de los equipos por Talleres y de estas competencias hombres experimentados y sin apasionamiento de ir seleccionando los jugadores que legíticamente debe representar la Maestranza en contiendas de mayor importancia.

En cuanto a los dirigentes éstos deben buscarse entre las gentes que sinceramente deseen el progreso del deporte, no entre aquellos que muchas veces buscan los puestos directivos sólo para destacarse ante los jefes de la Maestranza o de la Sección Bienestar, porque el deporte debe surgir sólo con el esfuerzo de los deportistas, que es suficiente para ello, desligando por completo de jefaturas.

Para una próxima oportunidad daremos la opinión de los dirigentes y jugadores que más se hayan destacado en este popular deporte.

GUY MOLLE

ORGANIZACIONES QUE LO APOYAN

Hasta la fecha se han pronunciado a su favor las siguientes organizaciones ferroviarias: la Convención de la Federación Santiago Watt, celebrada en Octubre de 1938 en la ciudad de Temuco; el Consejo de Concepción de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile; los Consejos Ferroviarios de Valparaíso, San Bernardo, Talca, de la misma Federación Industrial Ferroviaria de Chile ya citada; la Asociación de Ferroviarios Jubilados de Chile; la Sociedad de Ferroviarios Jubilados de Talca.

No tiene competidor, pues es el candidato de las masas ferroviarias.

LA ENTREVISTA

Auscultando el sentir de los trabajadores del riel lo hemos sometido a una entrevista sobre los siguientes puntos:

1. ¿Cuál es su programa, compañero Grebe?

—Mi programa corre impreso a mimeógrafo desde hace 23 días. Nada tengo que quitarle ni agregarle. Ruego se sirvan publicarlo en el periódico "HERRAMIENTA", estando dispuesto a aceptar cualquiera sugerencia que beneficié los intereses del gremio o de las instituciones (en otras columnas publicamos dicho programa).

2. ¿De qué fuentes se sirvió para elaborar el programa?

—Mis experiencias de 15 años de trabajo en la Caja y posición del gremio, según sus convenciones de 1932, 1935 y 1938.

3. ¿Qué medidas depurativas realizará Ud. en la Caja?

—Haré practicar una amplia investigación de todas las negociaciones dudosas de la Caja, como asimismo de los defalcados y defraudaciones que han afectado a los imponentes en los últimos tiempos. Será inflexible en pedir la separación de los altos funcionarios que resulten comprometidos, cómplices o encubridores de los malos manejos habidos en la institución. Igual medida pediré para los funcionarios que hayan pecado por omisión en el cumplimiento de su tarea fiscalizadora.

4. ¿Cuál será su actitud respecto a una gratificación atrasada que cobra cierta parte del personal y que se dice fluctuar entre dos millones y medio a cinco millones de pesos?

—En mi programa defiendo la tesis de la igualación de la situación jurídico-social entre el personal de la Caja con el personal ferroviario sometiendo a los mismos derechos y deberes. Personal de la Caja es personal ferroviario que recibe aumentos de sueldos y gratificaciones en las oportunidades que se concede a los obreros y

Este programa que presento a la consideración de los obreros y empleados ferroviarios, es el fruto de la experiencia de 15 años servidos en el Departamento de Propiedades de la Caja y un resumen de las aspiraciones del gremio, expresadas en sus Convenciones desde 1932 a la fecha. No pretendo abarcar toda la labor que es viable desarrollar en una de las más genuinas instituciones ferroviarias, ni tampoco contiene todos los remedios para los males que el personal advierte en la Caja. No obstante, tengo la pretensión de que mi programa contiene las reivindicaciones más sentidas de la masa ferroviaria, a cuyo cumplimiento decidido y enérgico prometo entregar mis mejores energías.

Se divide el presente programa en dos partes: La primera que abarca lo que podría llamarse un cambio de orientación inmediato en la gestión de la Caja, realizable prácticamente desde luego por la sola voluntad del Director, o con el acuerdo del Consejo o mediante la modificación de los reglamentos con la aprobación del Ministro de Fomento. La segunda parte, se refiere a aquellas reivindicaciones que se podrán alcanzar mediante la modificación de la Ley en cuanto a la ampliación de sus beneficios, a la reforma del sistema de inversiones, a un cambio en la composición y elección del Consejo, etc.

Para no extender este programa me limitaré solamente a indicar las bases generales que guiarán mi acción, prometiendo desarrollar los puntos que todo en las concentraciones de gremiales a que asista, en mis conversaciones con los dirigentes o en las cartas o informes escritos a las instituciones, dirigentes o personas del gremio que lo deseen.

I PARTE

CAMBIO DE ORIENTACION DE LA CAJA

1. Funcionamiento de la Caja en condiciones de la más estricta economía, suprimiendo gastos inútiles y manteniendo el personal necesario para la buena marcha de la institución.

2. Las vacantes que se produzcan serán llenadas preferentemente con personal ferroviario o con hijos de dicho personal, sea en servicio o jubilados, siempre que reúnan las condiciones requeridas.

3. Para mantenerse o ingresar a la Caja será condición indispensable poseer el sentido social de la función que se desempeña, debiendo penetrarse el empleado que

ingrese o el que actualmente sirve que es un guardián de los intereses de la colectividad ferroviaria.

4. En la resolución de problemas importantes de la Caja, la Dirección auscultará el pensamiento de las organizaciones sindicales, sea asistiendo a sus concentraciones, sea pidiéndoles el nombramiento de delegados, sea llamando a los dirigentes a la Caja.

5. La Caja trabajará en estrecho contacto con las demás instituciones de previsión social, del trabajo o de la vivienda que exista en el país, con la mira de estudiar y resolver en conjunto, en el más breve término, los problemas relativos a la habitación ferroviaria, a la inversión de los fondos de la Caja, al mejoramiento del transporte, a la solución del problema del abaratamiento de la vida.

6. Organización DE LA SECCION CONTROL Y ESTADISTICA con la mira de fiscalizar en forma estricta las operaciones de la Caja, evitando defraudaciones y malversaciones de fondos.

7. Reforma y simplificación del actual sistema de contabilidad, en forma de hacerla más expedita, rápida y precisa.

8. Ampliación de las atribuciones de las delegaciones de provincias con la mira de facilitar las operaciones de urgencia a los imponentes, sin necesidad de que concurren a la capital.

9. Simplificación de las operaciones sobre propiedades, sea compra, hipotecas, reparaciones, trasposos, etc., mediante informes previos de títulos y sobre el valor de la propiedad, no debiendo demorar ninguna operación más de dos

meses, como regla general, en realizarse.

10. Cancelación del actual registro de contratistas y trateros, procediéndose a su calificación y selección.

11. Propaganda ilustrativa de los servicios de la Caja mediante los siguientes arbitrios: Transformación del Boletín de la Caja en órgano de propaganda; nombramiento permanente o rotativo de un empleado de la Caja como encargado de la propaganda; elaboración de cuadros gráficos a cargo del personal de la Caja, sin mayor remuneración, en las organizaciones ferroviarias y en sus concentraciones; acuerdos o pactos con las demás revistas de previsión o del trabajo para crear un potente órgano que interprete los intereses generales y particulares de las masas laboriosas en lo que respecta a previsión y trabajo.

12. Dictación de nuevo reglamento orgánico que contenga la nueva modalidad social que se dará a la Caja y que interprete todas las ideas anteriores. Dictación de nuevos reglamentos sobre propiedades, seguros, servicio judicial, en que se consulte el mejor interés de los imponentes y la simplificación y la rapidez de sus trámites.

II PARTE

MODIFICACIONES URGENTES A LA LEY DE LA CAJA

13. Elección de Consejeros por los obreros y empleados ferroviarios, con mandato revocable. La intervención gubernativa refrendará la elección realizada por el personal ferroviario.

14. Igualación de la situación jurídico-social del personal de la Caja con la del personal ferroviario, sometiendo a los primeros a los mismos derechos y deberes que a éstos, especialmente en lo que se refiere a sueldos, gratificaciones, jubilaciones, licencias, pases, feriados, permisos, trienales, etc.

15. La Caja de Retiros deberá conceder a sus imponentes los mismos beneficios que otorguen las instituciones más adelantadas del país y por lo menos: montepíos, cuotas mortuorias, seguros de vida, servicios de propiedades, jubilaciones, etc. debiendo financiarse los mayores beneficios con aumento de los aportes patronales y del Estado.

16. Aplicación de los fondos de la Caja a los exclusivos intereses del gremio ferroviario en lo que se refiere al abaratamiento de la vida, mejoramiento y ampliación de las habitaciones ferroviarias, mejoramiento de las Cooperativas

Nuestro primer número

La dirección acordó tirar 1.000 ejemplares, los cuales se agotaron en el primer día; no pudimos satisfacer todos los pedidos, por eso hemos resuelto sacarlo quincenalmente.

De este segundo número se tiran nuevamente 1.000 ejemplares y esperamos que la devolución sea cero.

Si los compañeros accionan este segundo número con la misma benevolencia que el primero, para el tercero tiraremos dos mil ejemplares.

Ferrovias, desarrollo de transportes urbanos, con prohibición de dedicar estos fondos a fines de utilidad capitalista, latifundista u otros afines al personal ferroviario.

17. Modificación de la Ley en cuanto a la liquidación de los fondos de retiro de los que tengan menos de 20 años de servicios y de los que son separados por falta de honorarios o por haber causado perjuicio a la Empresa, en forma que esta liquidación se haga en criterio social, entregando íntegros sus fondos a los interesados y sin que la Caja usufructúe de las acumulaciones e intereses de los separados sin que, por tanto, la Caja imponga las sanciones que el personal ha recibido de la Empresa.

18. Coordinación y unificación de la labor de la Caja en servicios sanitarios, de medicina preventiva, bienestar social en forma de atender mejor los intereses del personal ferroviario y de sus familias y siempre que las organizaciones ferroviarias intervengan en estos servicios.

GUILLERMO GREBE GOMEZ

'HERRAMIENTA'

Santiago, 15 de Enero de 1939.

A PASO DE TORTUGA

No ha sido fecundo el trabajo de las organizaciones ferroviarias, realizado desde la asunción del Gobierno del Frente Popular hasta la fecha. Y los éxitos tampoco han sido numerosos, pues sólo pueden reducirse a uno solo: reincorporación de los ferroviarios separados a raíz de la huelga de 1936.

Algo marcha mal, hay piezas que no funcionan, falta lubricación, deben apretarse algunas tuercas. ¿Qué falta, la herramienta gubernativa, o la herramienta sindical? ¿O ambas a la vez?

Examinemos el caso, que es importantísimo. La Federación Industrial Ferroviaria de Chile, dirigente máxima de los ferroviarios chilenos, presentó al gobierno un pliego con nueve peticiones, ratificando el último punto las cuatro peticiones elevadas a la Dirección General de la Empresa el 9 de mayo de 1938, de las cuales únicamente se había acordado el relativo a la duplicación de la asignación familiar. En consecuencia, se está luchando en forma oficial por obtener el cumplimiento de numerosas reivindicaciones de las cuales el gobierno sólo ha accedido a la reincorporación de los ferroviarios separados.

Quedan pendientes sin resolver los ocho puntos siguientes: 1. Reconocimiento legal de la Federación Industrial de Chile. 2) Reorganización técnica y administrativa de la Empresa. 3) Reorganización de la Caja de Retiros. 4) Reforma de la Ley de Cooperativas. 5) Industrialización de los Ferrocarriles del Estado, y que los particulares dependan de la Empresa. 6) Entrega del Ferrocarril de San Fernando a Pichilemu. 7) Ampliación del Servicio Sanitario a la familia. 8) Aumento general de salarios y jornales de \$ 120 a cada obrero y empleado ferroviario.

De estos puntos, sólo los tres últimos son concretos y precisos, demandando exclusivamente el cumplimiento de las demandas de ampliación del servicio sanitario y aumento general de jornales de \$ 120, de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado. ¿Existe buena voluntad para satisfacer las peticiones del gremio ferroviario?

La entrega del Ferrocarril de San Fernando a Pichilemu no tiene actualmente gran importancia y su resolución es de la sola incumbencia gubernativa. Ha podido y puede resolverse fácilmente.

Veamos ahora las otras cinco reivindicaciones: Reconocimiento legal de la Federación, materia de ley, que está ligada a la cuestión de la sindicalización y a la reforma del Código del Trabajo. El reconocimiento de la organización como única expresión del gremio no puede pedirse al gobierno: es problema de organización, de acuramiento, de buena dirección de conquista de afiliados. En otras palabras, este punto lo debe resolver la masa ferroviaria.

Las cuestiones de reorganización de la Empresa, de la Caja de Retiros, reforma de la Ley de Cooperativas e industrialización de los Ferrocarriles del Estado, están planteados en forma tan excesivamente general, imprecisa y diluida que es casi imposible pronunciarse sobre ellas.

¿Qué se entiende por reorganización? Se pide la nueva organización de la Empresa, de la Caja? ¿Se busca el cambio de orientaciones en los funcionamientos de ambas instituciones? ¿Se pretende la eliminación de los equipos directivos?

Los términos reorganización, cambios administrativos y técnicos, reformas, son muy amplios y por ser tan amplios, nada dicen.

La industrialización de los ferrocarriles es problema legal, administrativo y técnico. La reforma de las Cooperativas es problema legal, todo esto es muy impreciso.

Primera conclusión: Ha faltado un plan concreto de reivindicaciones, preciso, justo, fácil de exponer y de resolver, que interprete a todos los obreros y empleados, en servicio, jubilados y separados, del país.

En seguida, cabe destacar que funcionan por aquí y allá comités de reincorporados, comités Caja de Retiros, comités de jubilados, los cuales cercan por su cuenta al Ministerio de Fomento. Hay dispersión de energías, división de fuerzas y una gran incoherencia social. Todo esto sin contar los centenares de ferroviarios, sea obreros, empleados, jubilados, que presentan peticiones y reclaman soluciones por su cuenta y riesgo. Esto debe terminar inmediatamente.

Subsancando lo relativo a la elaboración de un programa claro y concreto que defienda lo fundamental del gremio, los ferroviarios deben tratar con el gobierno, única y exclusivamente representados por la directiva nacional de la Federación Industrial Ferroviaria.

He aquí la segunda conclusión que se extrae de los acontecimientos que todos presenciemos.

El Ministerio de Fomento vive asediado por solicitantes particulares y por decenas de comisiones sin autoridad, sin unidad, sin rensamiento directivo, sin centralización. Sabe también el Ministro el hondo malestar que aflora a la superficie dentro del proletariado ferroviario y no ignora sus reivindicaciones fundamentales, que sólo necesitan concretarse. En consecuencia, debe resolver entenderse únicamente con la Federación Industrial Ferroviaria, sus personeros o las comisiones que ella designe o autorice. Al mismo tiempo, debe designar una comisión con amplias atribuciones para que aceda, estudie y le proponga un plan completo de trabajo sobre todas las reivindicaciones de los ferroviarios, sea de orden económico, de previsión social, de depuración administrativa, de reorganización de los Ferrocarriles, desde los puntos de vista administrativo y técnico, sobre la creación del Consejo de Administración o de reglamentación interna del trabajo en la Empresa y demás vías férreas fiscales o particulares del país. Esta comisión debe es-

EN LA PICOTA

ALFREDO MANSI

Los obreros de vías y obras que trabajan con el contratista particular Alfredo Mansi, se han acercado a nosotros para agradecer el denuncia que hicieramos de los abusos que dicho Ingeniero comete con ellos, pues, además de pagarles unos sueldos miserables, los lleva engañando con el pago, con lo cual, en las pensiones donde comen, se les ponen muchas dificultades por no poder cancelar puntualmente sus deudas.

Es tanta la explotación a que se somete a estos compañeros, que ni siquiera pueden abandonar su trabajo porque sus libretas de seguro no están al día y pierden mucho tiempo esperando que Mansi haga estos trámites.

¿Qué hace la Dirección de la Empresa que no pone atajo a estos abusos que una comisión de este Consejo le denunciara? ¿No podría el Inspector del Trabajo de esta localidad investigar lo relacionado con las Libretas de Seguro de estos camaradas? Nuestro diario luchará por la abolición de los Contratistas particulares, debiendo la Empresa tomar a su cargo todas estas labores

GUY MOLLER

'JEFES' DE LA MAESTRANZA

Entre los jefes que se han distinguido por los abusos cometidos con el personal de la Maestranza, se encuentra el jefe del servicio de Vigilancia, señor Desiderio Fritz. Este señor, jubilado del Ejército, recibe este otro sueldo, gracias a haber sido Instructor de la famosa y fenecida Milicia Republicana, de donde lo importó el Ingeniero señor Del Sol para que viniera a "militarizar" el servicio de vigilancia de esta Maestranza, sometiendo con su técnica a muchos vejámenes a los guardias de este servicio, quienes están obligados, según se nos ha

dicho, a hacer pesquisas para que no les baje la bonificación, con lo cual ha inducido anteriormente a algunos guardias a dejar algunos "paquetitos" arreglados en los caminos de salida para que algunos compañeros se tientes, haciendo de esta manera fáciles pesquisas para justificar la tal bonificación.

Muy recordadas son por el personal, entre otras, la "aventura" de la campaña y los allanamientos a los cajones de algunos compañeros de esta Maestranza. También se dice que este jefe manda a los guardias a cuidar la quinta particular del Ingeniero señor del Sol, trabajo que parece no está contemplado entre las labores que la Guardia tiene que realizar.

GERMO

LOS TRAIDORES DEL GREMIO DE TRANSPORTES

El proletariado del riel está exigiendo la eliminación de la empresa de los individuos que han perseguido a los luchadores ferroviarios, que han servido de soplones y delatores, y que han actuado como dégpotas y traidores a su clase.

Entre estos elementos anómatos:

SATURNINO CAMPOS NUÑEZ, asistente de trenes, dirigente activo de la campaña electoral; ROSISTA: MANUEL CORNEJO, mayordomo de los jornaleros de la Rodera de Femenales de Alameda, también agente rosista y que ha perseguido y humillado al modesto gremio de Jornaleros; LUIS SILVA PEREIRA, cambiador, agente rosista, krumiro de la misma ralea que los anteriores.

Como medida de saneamiento moral y para tranquilidad y confianza a los trabajadores ferroviarios que luchan por el país, pedimos la expulsión de la Empresa de estos lacayos, o, por lo menos, su traslado de la zona.

H. P. G.

tar interceda por tres delegados de la Federación Industrial Ferroviaria y por tres personas de la designación del Ministro, y debe elaborar un plan de trabajo, programa y procedimiento en un plazo máximo de 15 días.

Se trata actualmente de recuperar el tiempo perdido en los últimos 6 años, por eso 'HERRAMIENTA' ha su posición sincera y valientemente y sin rodeos de ninguna especie, así crea cumplir sus altas finalidades.

Resumiendo, el marasmo en que se debaten las reivindicaciones del gremio ferroviario pueden eliminarse si se adoptan las siguientes constructivas medidas:

a) Elaboración por la Federación Industrial Ferroviaria de Chile de un plan concreto de reivindicaciones de los ferroviarios obreros que consigne los intereses de los obreros, empleados, jubilados, separados, reincorporados, sea de la Empresa o de las demás vías fiscales y particulares del país. Plazo máximo para realizar su trabajo, una semana.

b) El gobierno sólo se entenderá con la Federación Industrial Ferroviaria, por intermedio de sus dirigentes, mandatarios o de las comisiones o personas que la institución autorice. Para este objeto la directiva nacional debe estar constituida en sesión permanente en Santiago y todos los miembros con permiso en goce de sueldos y además derechos.

Esta directiva debe convertirse en órgano deliberante, ejecutivo, activísimo, y sus miembros dotados de la máxima abnegación y gran espíritu de sacrificio.

c) El Ministerio de Fomento debe designar una comisión con amplias atribuciones para citar a cualquier funcionario, pedir cualquier dato, examinar cualquier libro, compuesta de 6 miembros, integrada por tres miembros designados por la Federación Industrial Ferroviaria y tres por el Ministro, entre los cuales deben existir un técnico en transportes, otro en legislación social, otro en finanzas y proponer al Ministerio, en el plazo máximo de 15 días, las medidas económicas, reclamatorias y depurativas o de reorganización que fueran necesarias a su juicio para satisfacer las urgentes reivindicaciones de los trabajadores ferroviarios.

¡LOS PECES GORDOS, FUERA!

Hay acuerdos perentorios de los Consejos Ferroviarios de Concepción, Valparaíso, San Bernardo y otros, difundidos ampliamente en la prensa nacional, en el sentido de que también debe aplicarse a las otras categorías administrativas de la Empresa las acertadas medidas de saneamiento puestas en práctica en Investigaciones, Carabineros, Ejército y numerosos consejos de administración de instituciones de crédito o de Previsión Social.

Tales medidas están tardando mucho y creando un ambiente de desaliento dentro del gremio. Muchos compañeros se preguntan si el Frente Popular no proyecta su acción dentro de los Ferrocarriles del Estado.

'HERRAMIENTA' sacude violentamente el pesimismo de estos camaradas y expresa su más firme convencimiento de que el Gobierno Aguirre Cerda extenderá su acción depuradora a las altas cumbres de la Empresa, sin importarles compadrazgos políticos, relaciones de familia ni amistades personales con altos dirigentes del Frente Popular.

Mientras tanto aconsejamos esperar.

De los acuerdos de los Consejos se desprende que están señalados con el dedo acusador del gremio ferroviario los siguientes funcionarios:

1. Don Juan Lagarrigue, Director General de los Ferrocarriles, responsable directo de las huelgas de los años 1935 y 1936 y causante del hambre de seiscientas familias durante 34 meses. La ley de Administración de los Ferrocarriles, el estado de las finanzas de la Empresa y los precedentes establecidos, le proporcionaban los medios para conceder las gratificaciones y demás peticiones solicitadas por el personal. Nada hizo en tal sentido y esperó la huelga para acceder a lo pedido.

Esto sin contar gruesos errores Administrativos, de inversiones y adquisiciones a que nos referiremos próximamente.

2. Don Luis Carvajal, Jefe del Departamento del Personal de los Ferrocarriles del Estado, hombre con 38 años de servicios, el genio negro de la Dirección General, el Gran Inquisidor del gremio ferroviario, el elemento más derechista, reaccionario, y cerrado a toda iniciativa de mejoramiento económico-social de los trabajadores ferroviarios.

No se conoce el caso de una ley o reglamento que aplique con justicia e imparcialidad al gremio, sin tratar de reducir su alcance o desviar sus finalidades; se ignora la ocasión que en caso de duda haya favorecido al obrero o al empleado ferroviario sus decisiones; no se recuerda la oportunidad en que haya estado al lado o defendido a los trabajadores ferroviarios.

No permite organizarse ni siquiera en clubes sociales al personal de su departamento.

3. Don Luis Araos, Jefe del Servicio Sanitario, el hombre inhumano por excelencia, creador de los enfermos y medicinas, tipo Standard. En su sección se atiende a los pacientes en masa, y se dan remedios de un solo patrón o tipo para las demás diversas

Cambios administrativos en los FF. CC. del Estado

Para nadie son desconocidas las grandes luchas efectuadas por el heroico gremio ferroviario en pos de algunas reivindicaciones que les permitieran llevar una vida de seres humanos. Estas luchas han dejado una gran experiencia en la clase trabajadora del país, pues a su calor se han formado la gran central de los trabajadores chilenos, la C. T. CH. y, posteriormente, nuestra Federación Industrial Ferroviaria.

Todas estas luchas que los ferroviarios han desarrollado han tenido por principal culpable al Director de los Ferrocarriles del Estado, señor Lagarrigue que sistemáticamente negaba todas nuestras peticiones, provocándonos para llevarnos a la huelga, para así, perseguir y separar a nuestros más valientes compañeros que siempre fueron castigados con prisiones y miserias para ellos y sus familias, por sus valien-

tes y abnegadas actitudes y por lo general todas estas peticiones que eran rechazadas por el Director, eran concedidas cuando lograba llevar a la cárcel o a la miseria a nuestros compañeros.

Los ferroviarios para que puedan desempeñar eficazmente su gran rol dentro de la economía nacional, deben ser depurados de todos los elementos que son obstáculo para que esto se cumpla.

En la Maestranza de San Bernardo tenemos una jefatura que debe ser cambiada por Ingenieros progresistas que se preocupen del desarrollo y progreso que la conviertan en la primera de Sudamérica como teóricamente siempre se le ha llamado. Pero esto no sucederá con un señor Palma, que siempre ha sentido asco y desprecio por los trabajadores, negándose hasta a escuchar lo

que ellos solicitan. Con un señor Del Sol que es el que ha montado la máquina represiva en esta Maestranza, con la cual cientos de compañeros han tenido que soportar castigos y pérdidas de su trabajo y que quizá ahora no habrá ido a Alemania a aprender, como se dice; sino que a especializarse aún más en las medidas represivas del régimen que impera en ese país para venir a aplicarlas aquí en el caso que hubiese triunfado el candidato de la reacción.

Al pedir el cambio de estos jefes no lo hacemos con el objeto de crear dificultades al Gobierno que se inicia, sino que lo hacemos para trabajar tranquilos y poder así cumplir nuestra palabra empeñada de trabajar hasta una jornada más larga si fuera necesario para el progreso del país.

VERACRUZ

Publicación de los Estatutos de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile y Unión de Obreros Ferroviarios de Chile

El 26 de abril de 1938 se celebró el Congreso de Unidad Ferroviaria, que acordó la organización de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, teniendo esta entidad como base primordial a su vez la organización de todos los personales de los Ferrocarriles de la República en los organismos denominados: Federación Santiago Watt, Asociación de Empleados, Unión de Obreros, Sindicato de Ferrocarriles Particulares y Asociación de Jubilados.

Los Estatutos se terminaron de redactar en julio de 1938, disponiendo el Art. 14, letra c), que es obligación de la Directiva Nacional "IMPRIMIR LOS ESTATUTOS".

El mismo Congreso del 26 de abril, acordó la fundación de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, integrada por los organismos: Gran Federación de Valparaíso, Consejo de San Bernardo y Federación Ferroviaria de Chile, y también por los personales de Maestranza, Vías y Obras, Conservación, Transporte, Señalización, Refuerzo de Puentes y Ramos Similares.

La Carta Orgánica o Estatutos de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, se terminaron de redactar y quedaron aprobados en el mes de noviembre de 1938.

Van corridos nueve meses desde la realización del Congreso y

hasta la fecha no se publican o editan los Estatutos correspondientes. Es imposible realizar la labor de organización sin conocer la composición, estructura, finalidades, número de miembros, cotizaciones, relaciones, etc. de los organismos creados por el Congreso. Por eso, como tarea previa y urgente debe encararse la publicación de estos Estatutos y su rápida distribución a través de todo el país.

"HERRAMIENTA" ha enviado sendas notas a la Directiva Nacional de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile y al Consejo Nacional de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile, ofreciendo publicar en sus páginas centrales, en una hoja independiente, los Estatutos de ambas centrales; para el número de hoy, 15 de Enero, o para su número del 10 de febrero, sin más condición por parte de estas agrupaciones que tomar 300 o 500 ejemplares de la edición respectiva en que aparecieron los Estatutos.

La exigencia de "HERRAMIENTA" es modestísima y se justifica por sí sola; debemos aparecer, para este efecto, con 6 páginas y aumentar el tiraje a 3 mil ejemplares por lo menos. Quedamos esperando la respuesta de los Consejos Directivos Nacionales ya anotados.

R. DANOREC

En la Picota

DE LA PAG. 5

dolencias. La atención es débil y humillante. Los pacientes deben estar gravísimos o medio muertos para que obtengan el pase para sus jubilaciones, por imposibilidad absoluta para el trabajo o por accidentes del servicio que impiden trabajar.

Este caballero, autoritario, individualista N.º 1, émulo de Ross, Blanquier y Ladislao Errázuriz, debe ser eliminado inmediatamente de los ferrocarriles, reorganizándose totalmente su imperial servicio sanitario.

4, 5, 6, y 7. Los señores Enrique Palma, Jorge del Sol, Sigifredo Pretz y Alipio Cabrera, ya ocuparon las páginas del número anterior de "Herramienta". Poco habría que agregar a lo ya expresado por el gremio, pues a todos los liga el mismo cordón umbilical, el más decidido desprecio con la clase trabajadora.

Enrique Palma Roger ha expresado que es una inmundicia que los obreros ganen más de 70 por ciento de trato; en cambio no se alarma de percibir por su parte \$ 4,000 mensuales de sueldos, asistiendo al trabajo cuando le da la gana.

Del Sol llenó de milicianos reaccionarios y soplonas la Maestranza y hoy se empapa en Alemania en los más refinados métodos fascistas.

Alipio Cabrera espera un golpe de derecha para desencadenar la persecución y el terror sobre las masas ferroviarias.

Todos deben irse, para que el gremio pueda laborar en paz y producir con gran rendimiento.

9. Réstanos rematar la lista fatídica de hoy con el nombre del siniestro cura Moraga, alto empleado de la Sección Bienestar de la Empresa, de derecha con piel de izquierdista, mediante que finge interesarse por los obreros y empleados y los conduce maniatados al concesionario y al yugo patronal.

FUERA, mil veces fuera los frailes de la Empresa. La Sección Bienestar debe ser reorganizada y entregarse íntegramente a los trabajadores del Riel.

R. DANOREC

MIRADOR SINDICAL

Esta sección dará cuenta de la labor en la quincena pasada de las organizaciones ferroviarias, aludiendo al estado de su organización, al número de sus miembros, al movimiento de su caja, a los trabajos desarrollados, a las reuniones y concentraciones realizadas.

Publicará también las citaciones y acuerdos importantes que se le envíen con la debida anticipación.

Por ahora, nos limitaremos a formular algunas preguntas que rogáramos contestar por los interesados a la brevedad posible:

a) ¿Cuántos consejos de cabecera, locales y comités ha organizado hasta la fecha en el país la directiva de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile?

b) ¿Cuántas juntas zonales, consejos y comités locales ha organizado la directiva nacional de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile?

c) ¿Cuál es la organización nacional de la Asociación de Empleados y la Asociación de Jubilados? ¿Existen sólo en la 2.ª Zona?

d) Necesitamos datos urgentísimos de las organizaciones

de obreros y empleados ferroviarios de los siguientes ferrocarriles fiscales dependientes del Ministerio de Fomento: Arica a La Paz; Longitudinal Norte; Iquique a Pintados; Puente Alto a Volcán; Lebu a Peleco.

e) Necesitamos también conocer todo lo relativo a las organizaciones gremiales de los ferrocarriles particulares de Chile, especialmente de los siguientes: Antofagasta a Bolivia; Salitrero de Tarapacá; Transandino por Juncal; San Pedro a Quinteros; Melipilla a Curacaví; Rancagua al Teniente; Concepción a Curanilahue; y Chuquicamata.

f) ¿Existe actualmente la Unión de Empleados de la Caja de Retiros y P. S. de los FF. CC. del Estado?

Esperamos los datos pedidos, en que rogamos expresar los domicilios de las organizaciones y de los dirigentes; lista de sus directores; número de sus miembros; movimiento de tesorería; ligaciones con las demás organizaciones ferroviarias y C. T. Ch., etc.

ESTADISTICO

UN LLAMADO

Ferrovianos: quiero llegar hasta vosotros, aprovechando la reaparición de vuestro vocero que nuevamente surge a la vida, empujado por la necesidad misma de la hora presente. No les hablaré con el lenguaje florido de un letrado, sino con el vocabulario rudo de un obrero que conoce en carne propia el azote de la explotación organizada de los que, olvidando, su calidad de humanos, ven en el obrero la bestia de carga que hará crecer día a día el capital del explotador.

Es ahora y no en ninguna otra ocasión el momento propicio para que, abandonando toda apatía o temor, lleguemos a hacer realidad lo que tanto tiempo anhelamos: una fuerte y poderosa organización sindical.

El horizonte se abre esplendoroso y limpio para la clase trabajadora; no perdamos la oportunidad, corramos a engrasar las filas y hagamos de

la organización la verdadera muralla de granito donde se estrellará el pulpo de la burguesía imperante en su afán de conquistar nuevamente las posiciones que nosotros mismos con una ceguera desgraciada le habíamos dado.

Hoy, no más vacilaciones, no más luchas sectarias e inútiles, ni discusión de caudillos que nos apartan y nos hacen abandonar nuestros verdaderos problemas.

Nosotros, trabajadores del Riel, somos el corazón de la industria nacional; por lo tanto, tenemos una gran responsabilidad que asumir ante la clase obrera en general; organicémonos, que no quede un ferroviario que no esté dentro de su respectivo Consejo y demostremos con hechos que estamos dispuestos a afianzar nuestra posición a costa de cualquier sacrificio, colocándonos en el verdadero papel que nos corresponde, cual es, el de

AYUDEMOS A ESPAÑA

El conflicto español, que adquiere mayor intensidad por las batallas que se desarrollan en El Ebro, donde resisten heroicamente los soldados de la República, y en Extremadura, donde avanzan victoriosos, debe a nosotros, ferroviarios, preocuparnos un poco más, pues hasta ahora la ayuda que se ha hecho de nuestra parte es insignificante ante la magnitud de la lucha que desarrolla el glorioso pueblo español.

La retaguardia, que no se cansa de exclamar que resistirá hasta el último junto al Ejército Popular Español y que no permitirá jamás que el fascismo pase, sufre en estos instantes terribles privaciones de todo orden, ya sea alimenticias, sanitarias, etc., por lo que necesitan más que nunca de nuestra ayuda.

Que el resultado final será el triunfo del pueblo español contra los invasores, es indiscutible, pero para que sea más pronto necesitan de nuestra solidaridad, no sólo moral sino que económica más que nada.

Todos los trabajadores del mundo deben intensificar la ayuda a España haciéndola más positiva y franca. Nosotros, los ferroviarios chilenos, y en especial los de San Bernardo, debemos trabajar denodadamente por España. Los

ser los orientadores de las luchas por nuestras reivindicaciones, en bien de los que forjan la riqueza nacional.

Desenmascaremos con valentía a los traidores de nuestra clase que por viles maquinaciones han llegado a ser inspectores o jefes que, aprovechándose del régimen pasado, cometieron toda clase de atropellos y humillaciones, creyendo tal vez que la justicia proletaria era cosa de otro mundo.

ALTARI

seis mil pesos (\$ 6.000) que juntó nuestro Consejo no son suficientes, sino que, por el contrario, debe superarse esta cantidad por todos los Consejos del país.

Ayudando a España para que triunfe pronto, ayudamos a consolidar nuestro magnífico triunfo obtenido el 25 de Octubre de 1938.

¡Comarada ferroviario!, estad atento a la orden que de vuestro Consejo cuando os solicite esta ayuda y hacéda espontáneamente.

¡Salvemos a España y salvemos la Democracia del mundo, que nos proporcione Libertad y Justicia!

"Todos los Ferroviarios con España", debe ser nuestra consigna.

OSCAR AGUAYO DIAZ

"HERRAMIENTA"

Precio del ejemplar: 0.40. — Número atrasado: \$ 0.80.

La dirección ofrece también los números de la primera época, que fueron 4, a \$ 0.40 el ejemplar.

Se reciben suscripciones desde 3 números y se reciben pedidos de provincia, de acuerdo con los precios anteriores.

"HERRAMIENTA" necesita y ofrece canje con publicaciones sindicales del país y extranjero. Diríjase a nuestras oficinas de Condell 87, San Bernardo, Chile.

La dirección de "Herramienta" solicita 2 ejemplares de la Memoria que presentó a la Convención de Valparaíso en 1932 el compañero Santiago Ramírez, fallecido hace varios años. ¿Qué camarada satisficará nuestro pedido?