

Pedro R. Arellano A.

# Comentarios Breves

DE UNA

# Jornada Sindical



Primera Memoria de la Directiva Nacional  
de Empleados Ferroviarios de Chile.

Reivindicaciones conseguidas.

Las plantas del personal de empleados.

Reajuste de Rentas.

Historia del proyecto y campaña realizada  
en su favor.

El Financiamiento de la Empresa y las  
organizaciones gremiales.

**Precio \$ 2.60**

Pedro R. Arellano A.

**Comentarios Breves**  
DE UNA  
**Jornada Sindical**



Primera Memoria de la Directiva Nacional  
de Empleados Ferroviarios de Chile.

Reivindicaciones conseguidas.

Las plantas del personal de empleados.

Reajuste de Rentas.

Historia del proyecto y campaña realizada  
en su favor.

El Financiamiento de la Empresa y las  
organizaciones gremiales.

**Precio \$ 2.60**



Compañero lector:

Como forma ilustrativa y para que los empleados ferroviarios de toda la Red, puedan imponerse detalladamente de las actuaciones de sus dirigentes, he querido dar a la publicidad la Memoria presentada por el suscrito a nombre de la Directiva Nacional de Empleados Ferroviarios de Chile, en el Segundo Congreso de este gremio, efectuado en Concepción entre los días 8 al 11 de Diciembre de 1940.

Sin duda alguna, este documento tiene para nosotros un valor indiscutible, en primer lugar, porque se trata de la primera Memoria de nuestra Organización Nacional, que inició sus labores como tal, en Septiembre de 1939, después del primer Congreso realizado en el local de la Watt en Santiago y cuyas incidencias, que pienso analizar en otro trabajo, van someramente explicadas en ella, para que los delegados pudieran imponerse de las dificultades surgidas y la forma cómo la Directiva elegida en ese entonces, tuvo que solucionarlas.

En segundo término, la organización del Congreso de Concepción, puede decirse, no dejó a nadie disconforme, porque fué un ejemplo encomiástico, de trabajo, disciplina y unidad, pudiéndose constatar con profunda satisfacción, los sanos propósitos de compañerismo y confraternidad que animó a todos los delegados de la Red, desde Pueblo Hundido a Puerto Montt.

También vale la pena señalar, que la Directiva, se preocupó en forma especial, de la situación particular de cada uno de los delegados asistentes y fué así, como a todos ellos se les ubicó en cómodos hoteles o coches de servicios que el Director General, puso previamente a nuestra disposición y se les costeó la estadía de su permanencia en Concepción. Además se acordó para los delegados un viático especial, para los días de viaje, pago de camas en coches dormitorios, etc.

Es claro, que estos gastos, no habríamos podido sufragarlos, si los compañeros de la línea, no hubieran dado su conformidad al descuento de cinco pesos que se les solicitó y que nosotros pedimos se hiciera a todo el personal de empleados, porque consideramos de justicia que todos apartaran esta modesta suma, para financiar un torneo, que sus conclusiones y beneficios, tenían que alcanzar a todos por igual, sin excepciones de ninguna especie. El personal, como es lógico, respondió afirmativamente, con muy raras excepciones y ya podemos analizar el bien inmenso que se hizo a los delegados concurrentes, que con un modesto desprendimiento general, sin sacrificios personales, pudo aliviarse a todos ellos su permanencia en la ciudad penquista y se contó con el dinero suficiente para sufragar los gastos de organización.

Esta actitud, que ennoblece a los empleados ferroviarios deseo citarla como ejemplo de solidaridad social y como prueba palpable del sincero compañerismo que los une a todos, cuando no existen por medio pasiones partidistas, que ensombrece toda acción noble y bien inspirada.

En lo que se refiere al proyecto de Reajuste de Rentas, necesidad premiosa y ardentemente esperada, la Directiva que presidí, se preocupó diligentemente del asunto y es así, como con fecha 26 de Noviembre de 1940, fué presentado al señor Director General un proyecto financiado, elaborado por el suscrito, consultando un sueldo base de \$ 900 —para el grado 12º, de acuerdo con las resoluciones del primer Congreso. Con este respecto y con el fin de hacer ambiente entre los mismos compañeros

para esta sentida reivindicación y además para vencer la apatía y el pesimismo de un numeroso grupo de empleados, tanto de Santiago, como de la línea, que por el hecho de haber conseguido el arreglo de las plantas, creía imposible el reajuste de rentas, el infrascrito emprendió una entusiasta campaña de prensa y de radiodifusión, que afortunadamente ha dado resultados satisfactorios, porque el personal, de un extremo a otro del país, está clamando firmemente, sin vacilaciones, por conseguir un mejoramiento de rentas, indispensable para hacer frente al elevado costo de la vida.

Por considerarlo de interés para el gremio, aparece en este folleto a continuación de la Memoria, una de las charlas del suscrito, irradiada por la Radiotransmisora Hucke de Santiago, con fecha 6 de Diciembre de 1940 y un artículo publicado en "El Sur" de Concepción en Julio del presente año, donde ya difiere el aumento solicitado, que se estimó a principios del año 1940 en la suma de \$ 900.— para el grado 12º, y que por razones justificadas, fáciles de suponer, en el mencionado artículo de prensa se considera insuficiente, pidiendo que el último grado perciba un sueldo de mil pesos mensuales.

Aunque no es oportuno recordar los innumerables sacrificios que cuestan 16 meses de dirigente nacional de una organización, que tuvo que hacerse de nuevo en casi toda la Red, debo declarar que éstos están suficientemente compensados, por el aporte que significa para la vida económica y societaria del gremio y más aún, nuestra satisfacción ha sido muy profunda al palpar la generosa comprensión de los compañeros, que aprobaron nuestra Memoria por unanimidad, con una larga y cerrada ovación de parte de todos los delegados concurrentes al segundo Congreso de Concepción, acordándose además, la publicación de este documento, que en esta oportunidad, me doy particularmente, el placer de realizar.

Con esta determinación, que no encierra ningún propósito bastardo, creo orientar a los empleados ferroviarios de la actuación de su Directiva, que terminó sus fun-

ciones el 8 de Diciembre de 1940, solicitando a mis compañeros de labores una benévola acogida a estas líneas, para que puedan servir de estímulo al autor, que piensa publicar un nuevo trabajo, dando a conocer el oculto manejo de las instituciones sindicales, que los empleados y obreros de apartadas regiones, no pueden imaginar, pero que es necesario, para bien general del gremio y para mal de los elementos que no son sinceros en sus intenciones, que cada cual conozca en toda su amplitud.

Espero que los ferroviarios en general, que lean este folleto, se dignaran enviarme su opinión franca, que les merezca, porque, como tal vez en mis apreciaciones puedan existir algunos errores involuntarios, el conocimiento de ellos, será una saludable insinuación, que desde luego agradezco en todo su valor.

Fraternalmente, saludo a todos los ferroviarios del país y en especial a mis compañeros empleados a quienes dedico este modesto trabajo.

**PEDRO R. ARELLANO ANDRADE**

Ex Presidente Nacional Empleados

Puerto Varas, 1941.

# ASOCIACION

## Nac. de Empleados Ferroviarios de Chile

---

# MEMORIA

## 2.º Congreso Nacional

Concepción, 8 al 11 de Diciembre de 1940

---

**Memoria presentada por la Directiva Nacional de Empleados Ferroviarios de Chile, al Segundo Congreso de Asociaciones de Empleados realizado en Concepción, entre el 8-11 Diciembre de 1940, por el Presidente, Pedro R. Arellano A.**

Compañeros ferroviarios:

Tócanos en esta oportunidad, en que celebramos el Segundo Congreso de Empleados Ferroviarios de Chile, dar cuenta de las actividades de la Directiva Nacional, desde la fecha de la celebración del primer torneo de esta naturaleza, que el gremio de empleados realizara entre los días 7 al 11 de Septiembre en la ciudad de Santiago, el año 1939.

Las incidencias producidas en el Congreso de Santiago, tuvieron honda repercusión, no solamente en empleados, en la labor que durante dos meses pudiera haber desarrollado la Directiva, sino que también en todas las organizaciones ferroviarias, pues fué de beligerancia a la unidad, que por desgracia, se repitió en el Congreso Ge-

neral de Talca y que por fortuna, después con criterio sano de compañerismo y de solidaridad social de las clases trabajadoras de la Empresa, pudieron arreglarse en forma satisfactoria, hasta palpar hoy día la completa unidad de los ferroviarios que por primera providencia han traído el logro de un sinnúmero de reivindicaciones y todavía más, la satisfacción fraternal de encontrarnos unidos y en completo acuerdo para trabajar por las necesidades de todos los elementos dependientes de esta gran Empresa del País.

Los compañeros saben que en el Primer Congreso de Empleados, realizado en la Capital, el último día de su verificación, se retiraron alrededor de 46 delegados, por situaciones que no son del caso analizar, quedando hasta el término de sus trabajos, 90 delegados que sancionaron con sus firmas la clausura de este Congreso que aprobó interesantes reivindicaciones, de las cuales, muchas ya son realidad y otras, quedaron pendientes para que la nueva Directiva, se encargue de su cumplimiento.

La situación producida con el retiro de los 46 delegados dejó a la Directiva Nacional elegida, en desventajosa situación, moral en primer término y material después, ya que se dijo en todas partes, en volantes y por la prensa, por los mismos delegados desertores que esta Directiva, no representaba a los empleados en su totalidad, lo que nosotros estimamos completamente injusto, por cuanto si bien fué cierto, que el 30% de los delegados no estuvieron de acuerdo con ella, no es menos verdad, que nosotros en nuestro verdadero papel de dirigentes gremialistas, de profundo respeto a todas las corrientes del gremio, dejamos dentro de esta Directiva, dos cargos vacantes para que fueran ocupados por los compañeros, que ofuscados por el ambiente mismo del torneo, en un momento de irreflexión, abandonaron el papel que sus bases le habían en comendado.

La Directiva Nacional, elegida en este Congreso, fué la siguiente:



Presidente, Pedro R. Arellano Andrade;  
Vicepresidente, Luis A. Sepúlveda Morales;  
Secretarios, Amador Arcaya Cordero, Germán Amiot  
Gómez y Florencio Labarca Martínez.

Los dos últimos compañeros, fueron elegidos en forma provisoria, es decir interinamente, hasta que dos compañeros de la fracción minoritaria, quisiera integrarse a esta Directiva.

Comprendiendo la Directiva Nacional, que esta situación de beligerancia en que los delegados y su fracción dentro de la Empresa se habían colocado con nosotros, ocasionaba solamente perjuicio al gremio en general y un marcado desprestigio para los empleados ferroviarios, ya que en forma hasta vedada por la Ley, se hacían ataques indignos a los dirigentes y velando en todo momento por los intereses generales de todos nuestros representados, la Directiva Nacional, haciendo uso de la autorización que le concedió el Congreso mismo, entró en conversaciones de armonía con los compañeros disidentes, lo que después de muchos trajines, pudo fructificar favorablemente, haciendo algunos cambios en la Directiva, que ya se habían consultado en el Congreso, la que quedó compuesta de la forma siguiente, producida la renuncia de los compañeros Amiot y Labarca, ya señalada. Presidente y Vice, los mismos compañeros elegidos en el Congreso o sean Arellano y Sepúlveda; Secretario, el compañero Amador Arcaya, también electo en el Congreso, entrando a integrar la Directiva los compañeros Manuel López Novales, Presidente de la Asociación de la Primera Zona; Humberto Godoy Camus, de Santiago, y Juan Hernández Retama, de Concepción.

Este avenimiento se produjo el 10 de Noviembre de 1939 y desde ese momento pudimos comprender que se entraba en el terreno de la unidad efectiva, que toda la Red reclamaba.

Los miembros de la Directiva, comprendimos desde el primer momento que al aceptar un sexto miembro en la Directiva Nacional, nos salíamos de las atribuciones que

nos diera el Congreso, pero también pudimos comprender, analizar y aceptar, la imperiosa necesidad, que nos decía la realidad del momento, que mientras estuviéramos desunidos, no cosecharíamos nada más que insultos y desprestigio y como el personal no es esto lo que necesita, sino que la realización de sus reivindicaciones, por nuestra propia cuenta y riesgos y asumiendo entonces y ahora mismo la responsabilidad de nuestros actos, aceptamos este arreglo que vino a poner atajo a una serie de cosas, que todos conocen, empezando con la unidad, el logro de muchas de nuestras necesidades.

Con todo esto la Directiva Nacional, pensó de inmediato en llamar a un Ampliado, para que calificara, sancionara o reprobara la actitud de sus dirigentes, lo que se efectuó en Talca el 7 de Marzo ppdo.

Debemos reconocer que las relaciones de los miembros de la Directiva fueron cordiales y se hizo trabajo efectivo durante el tiempo en que los tres compañeros señalados nos acompañaron como dirigentes.

Con ocasión de celebrarse el Congreso General de Ferroviarios en la ciudad de Talca, la Directiva Nacional de Empleados, con muy buen acuerdo, llamó a un Ampliado, que se realizó en Talca los días 7 y 8 de Marzo, para dar cuenta de nuestra misión. A este Ampliado concurrieron 49 delegados de toda la Red, representantes de todos los Consejos o Comités dependientes de nuestra Asociación. Se dió cuenta de la innovación hecha en la Directiva Nacional y como la mayoría de los delegados no estuviera de acuerdo con estos cambios, la Mesa se creyó censurada y presentó la renuncia de sus cargos, pasando de inmediato a elegirse un Comité, que presidió el delegado de Los Andes Juan Cabelle Celis, para tratar de las renunciaciones. Estas renunciaciones les fueron rechazadas a los compañeros Pedro R. Arellano A., Luis A. Sepúlveda y Amador Arcaya Cordero, que fueron elegidos en el Congreso de Septiembre. De acuerdo con la proporcionalidad aprobada para el Congreso de Talca y para las elecciones de los delegados, se eligieron como componentes de la Direc-

tiva Nacional a los compañeros Manuel López Novales y Rubén Hernández Rojas. Esta Directiva, a excepción del compañero Manuel López, se hizo cargo de inmediato de sus funciones, terminó el Ampliado y presidió la Asociación en el Congreso de Talca. Poco tiempo después se reincorporó a su cargo de dirigente nacional el compañero Manuel López, llegando a este Segundo Congreso, la Directiva designada, es decir modificada en el Ampliado de Talca, sin mayores dificultades y trabajando en la más perfecta armonía por las aspiraciones generales de los empleados ferroviarios.

Terminada la relación de las incidencias que ocurrieron desde el primer Congreso hasta ahora, paso a ocuparme de sus conclusiones, de su cumplimiento; de Organización y de otra serie de puntos de vital interés para el mejor desenvolvimiento de nuestro organismo.

### **Organización.**

No hay duda ninguna que la organización en empleados estaba prácticamente deshecha, con excepción de la Primera y Segunda Zonas, donde estas Asociaciones tienen un carácter mutualista, además de la defensa de los derechos e intereses de sus asociados.

La modalidad de organización de la Segunda y Primera Zonas, tienen su cierta similitud, especialmente en mutualidad, pero éstas difieren enormemente de las Asociaciones de la Tercera y Cuarta Zonas, en las que hasta hace poco y aun en algunos Consejos, hay un considerable número de obreros entre los empleados. Esta circunstancia ya estaba obstruyendo una organización uniforme en empleados ferroviarios y aun más, debemos hacer presente que en la Red Norte, no había organización, por cuanto ésta se encontraba materialmente deshecha, sin Estatutos ni reglamentación y lo peor al margen legal de las organizaciones reconocidas.

Fué entonces deber primordial de nuestra Directiva, de uniformar en lo posible nacionalmente la estructuración de todas las Asociaciones de la Red, siendo la primera de nuestra misión, la de organizar y dejar funcionando en forma legal la Asociación de Empleados y Auxiliares de la Red Norte, para cuyo objeto, después de los trámites de rigor, tomados en el mismo terreno por nuestra Directiva, se dispuso una Concentración en Coquimbo la que se realizó el día 1.º de Julio de 1940, aprobándose en ella, los Estatutos y reconociendo la existencia legal de los Comités de Copiapó, Vallenar, La Serena, Coquimbo, Ovalle e Illapel.

Habiendo quedado funcionando regularmente la Asociación de Empleados de la Red Norte, la Directiva fijó su atención en la Red Sur, por cuanto la estructuración de estas Zonas, no estaba en absoluto de acuerdo con las demás Zonas de la Red, lo que venía a dificultar en todo sentido el normal desenvolvimiento de las labores no sólo de nuestra Directiva, sino que también la de la Unión de Obreros. También sucedía que esta irregularidad se prestaba para muchas maniobras de compañeros, que sin prestigio gremial dentro de sus respectivas instituciones, acudían a los obreros para conseguir representaciones o para obtener figuración en determinados Directorios. Por todas estas circunstancias y a petición de la Segunda Zona, apoyada por la Primera, la Directiva Nacional pidió a la F.I.F. una reunión especial para tratar este problema en conjunto con la Unión de Obreros, la que se verificó con fecha 24 de Octubre, acordando, que en la Asociación de Empleados debían cobijarse, como lo establece su nombre, solamente los empleados, los auxiliares y los que tengan funciones similares a empleados, incluyendo los Jefes de Guardias de Vigilancia. Con respecto a los Guardias de Vigilancia hubo acuerdo para dejar a estos compañeros en libertad de acción para que elijan la organización que deben tener, ya que las opiniones estuvieron divididas y no pudo establecerse fehacientemente si este personal entraba en empleados o en obreros.

También se acordó realizar próximamente un plebiscito entre este personal, para que democráticamente, expongan ellos mismos cuál de las dos organizaciones es la que está más en consonancia con sus reivindicaciones.

En esta situación, la Directiva Nacional dió instrucciones al Consejo Zonal de Concepción, que tiene la tución de todos los Consejos de la Tercera y Cuarta Zona, para que procediera, en la forma más democrática posible, al cumplimiento de las resoluciones adoptadas por la Directiva Nacional de la F.I.F., de la Unión de Obreros y la nuestra, lo que se ha cumplido satisfactoriamente en todo el Sur, excepto los Consejos de Parral y Linares. a quienes con fecha 20 de Noviembre, se les dió un plazo de diez días para cumplir esta disposición. Una vez hecho esto en Parral y Linares, podríamos decir, ya tendríamos una organización nacional regularmente constituida, acercándonos en esta forma a una superreestructuración general para todas las Asociaciones de la Red.

Debemos señalar otros defectos vitales en nuestra organización, con el fin de que en este Congreso sean solucionados, por cuanto en la actual Directiva hay vacíos tan enormes, que materialmente, han impedido una labor más continua y eficiente. Hay la atenuante en esta defectuosa organización, el hecho que con el retiro de los compañeros del Congreso de Septiembre, se extraviaron entre otros, el trabajo de organización, teniendo la comisión que elaborar rápidamente otros Estatutos, en forma apresurada, ya que nos encontrábamos en el día de clausura del Congreso.

La Directiva elegida, careció de los siguientes defectos:

En primer lugar los congresales, estimaron que todas sus Zonas debían estar representadas en el Comité Ejecutivo Nacional, en abierta lucha contra un mal entendido centralismo. La experiencia a nosotros nos ha convencido que esto no puede ser, pues los cinco dirigentes nacionales deben tener contacto estrecho entre sí, para desarrollar una labor eficiente y no como sucede en la

actualidad, en que el Presidente que habla, reside en Lon-gavi, antes en Ercilla; el Vice, compañero Sepúlveda, en Santiago; el Secretario de Actas, Manuel López Novales, en Valparaíso; el Tesorero, compañero Amador Arcaya Cordero, en Illapel, y el Secretario de Correspondencia, Rubén Hernández, reside en Talca.

En esta circunstancia debemos afirmar, fuera de falsa modestia que el peso de la organización durante estos quince meses que lleva de existencia, han tenido que sobrellevarlo el compañero Luis Sepúlveda y el suscrito, que ha debido permanecer diariamente en Santiago, con excepción de algunos Domingos, en que ha podido darse la satisfacción de compartir solamente horas con sus familiares. Los tres miembros restantes del Ejecutivo, por las razones expuestas no han podido cooperar en forma más efectiva, ya que no cuentan, en primer lugar, con todas las facilidades que se necesitan, limitándose a concurrir a las reuniones y regresar después a sus residencias respectivas. Es necesario entonces que la nueva Directiva, tenga su residencia en la ciudad, que es el centro de sus operaciones, Santiago, en el presente caso.

La Directiva Nacional ha realizado varias jiras de organización, con el fin también de recoger el pensamiento de las bases y ha visitado todos los Consejos de la Red, desde Copiapó hasta Osorno.

Actualmente esta Asociación Nacional, cuenta en sus registros a los siguientes organismos: Asociación de la Red Norte, con asiento en Coquimbo, jurisdicción de Pueblo Hundido a Calera, con un total de más de 350 asociados y con Comités en Copiapó, Vallenar, Coquimbo, La Serena, Ovalle e Illapel. Asociación de la Primera Zona, con asiento en Valparaíso, con 639 asociados. Asociación Andes y Transandino, asiento en Los Andes, con 180 socios. Asociación de Santiago, 2.ª Zona, con comités en Calera, Barrancas, San Fernando, Curicó, y Talca, con un total de 1.389 asociados y residencia en Santiago. Asociación Zona Sur, con asiento en Concepción, Consejos en Linares, Parral, Chillán, San Rosendo, Concepción, Renaico,

Victoria, Temuco, Loncoche, Valdivia y Osorno, con un total de 1.200 asociados.

Todos estos Consejos o comités han funcionado normalmente y su futura actividad depende tanto de sus dirigentes, como también de sus componentes, que no deben descuidar su funcionamiento, bajo ningún punto de vista.

En organización, hemos observado también la falta de comunicación directa entre la Directiva y los Consejos de la línea, pues para la resolución de sus problemas estos Consejos tienen que acudir a los organismos zonales, los que a us vez los hacen llegar al organismo nacional, muchas veces con atraso y en otras perdiendo la oportunidad de su realización. Para salvar esta situación, es necesario que los Consejos locales, eleven sus peticiones de carácter nacional a la Directiva máxima de los empleados, enviando por supuesto copias a su organismo zonal. Esta conexión entre la Directiva y los Consejos es necesaria y conveniente, sobre todo, cuando se traten de aspiraciones de carácter general y local.

Ahora, que ya hay casi uniformidad en todas las Asociaciones, se hace necesario fortificar más aún nuestro organismo nacional que tan provechosos frutos ha traído no solamente para el logro de nuestras reivindicaciones, sino que, para el sistema organizativo en general, que nos ha colocado en el mismo nivel de las demás instituciones ferroviarias, como la Unión de Obreros y la Federación Santiago Watt, pudiendo en esta forma desarrollar una labor uniforme en beneficio de los empleados y también dando un aporte efectivo de unidad y vigor a la Federación Industrial Ferroviaria.

En la composición de la Directiva Nacional, hacia ver la conveniencia que los cinco miembros ejecutivos, fueran de la capital, sin desconocer el derecho que les asiste a las Zonas, para designar su representante directo ante el Consejo Directivo Nacional, que será la voz oficial de su Zona respectiva y el hombre de enlace para todas las peticiones y resoluciones de ambos organismos.

Terminado este informe de organización, paso a dar cuenta de los trabajos de Secretaría y Finanzas, para referirme después al cumplimiento de las conclusiones del Congreso de Septiembre del año pasado.

El trabajo de Secretaría, se ha visto entrabado por varias razones. En primer lugar, esta Directiva no contaba con un local adecuado ni con el mobiliario y útiles indispensables para desarrollar su labor. La Directiva Nacional, se ha mantenido hasta hoy, solicitando secretarías para sus reuniones a otras colectividades ferroviarias y pidiendo por favor oficinas, máquinas de escribir, etc., para atender su correspondencia. Esta desventaja, ha ocasionado molestias e inactividad, por cuanto en muchas oportunidades, hemos tenido que esperar el momento en que estos útiles no son ocupados para iniciar nuestro trabajo.

Ahora esto se ha solucionado en parte, ya que en el local arrendado por la Federación Industrial, se ha destinado una cómoda pieza para Secretaría de la Directiva Nacional de Empleados, faltando sí, el mobiliario, pero que la Directiva General de la Empresa, tiene el propósito de ayudar para él económicamente como lo ha hecho con la F.I. y con otras organizaciones ferroviarias.

Una vez que se cuente con estos muebles y útiles, la nueva Directiva tendrá que montar una Secretaría en forma, con toda clase de datos, que permita llevar un control exacto de sus Asociaciones y de sus socios.

Es claro que todas estas dificultades se han producido por la absoluta escasez de fondos de la Directiva, pues todo el trabajo desarrollado, todas las reivindicaciones conseguidas, debemos declararlo francamente, no le cuesta ni un solo centavo a los compañeros de la Red, ni a los organismos zonales, porque desde la fecha del primer Congreso hasta ahora, las Asociaciones de Empleados, no han cotizado en absoluto, los veinte centavos por socios que disponen nuestros Estatutos. Fuera de los cinco pesos, solicitados en esta oportunidad para la realización del Congreso, repetimos, ningún Consejo de la Red



nos ha remitido ni el más pequeño aporte económico, para costear los gastos de nuestra Directiva Nacional. Esta situación debe terminar, porque en esta forma, no puede vivir un organismo, más aún si consideramos que los miembros de ella han estado sacrificando su sueldo en gastos de estadía en Santiago para concurrir a las reuniones, como es el caso de los compañeros Amador Arcaaya, de Illapel; Rubén Hernández, de Talca, y otros compañeros que han tenido que hacer estos mismos sacrificios.

La solución de este problema, viene a ser el descuento por planillas, para lo que es necesario uniformar la cuota mensual, que debe resolverse en este Congreso, en la forma que resulte y se estime de mayor conveniencia. Esta Directiva se atreve a sugerir que el aporte mensual a descontar por planillas, para cumplir los compromisos a la Industrial, C. T. Ch., Consejos locales y zonales y Directiva Nacional, deben ser de tres pesos mensuales y si hay acuerdo de los delegados, desde luego podría fijarse en la suma mencionada.

Es claro, que para las Asociaciones de la Primera y Segunda Zona, la cosa se complica un poco más, por cuanto éstos tienen cuotas mutualistas, pero esto se arreglaría, mediante el cobro aparte de ellas, por recibos, como se hacen en la actualidad.

Por las razones expuestas, el movimiento de Tesorería, ha sido absolutamente nulo, y fuera de la cantidad de \$ 1.200 concedidos por la Dirección General para el pago de los folletos con las conclusiones del Congreso de Septiembre, la Directiva no ha tenido otros aportes financieros de importancia.

Con todo, se dará cuenta detallada a la nueva Directiva del escaso movimiento de Tesorería.

### **Atención sindical para los Consejos y atención a diferentes compañeros.**

Esta Directiva Nacional ha atendido diligentemente todas las peticiones de los Consejos de la Red desde Co-

piapó a Osorno y atendido y defendido con todo calor la situación difícil en que por una u otra causa, han sido colocado un sinnúmero de compañeros, que en varias oportunidades se habían pedido para ellos la cancelación de sus puestos en la Empresa, logrando la Directiva Nacional, conseguir en todos los casos, hacer variar esta decisión extrema de la superioridad. Podríamos citar innumerables casos de esta naturaleza, pero por delicadeza y respeto sindical hacia los compañeros afectados, silenciaremos sus nombres, en la seguridad que esta actitud ha de ser debidamente comprendida por todos los congresales.

En esta misma forma, se han acogido peticiones personales de compañeros recomendados por sus organismos de bases, sobre reclamos por atropello de sus derechos al Escalafón, reapertura de sumarios, reconsideraciones de castigos, reincorporaciones al servicio, etc., etc. De todas estas actuaciones de la Directiva, hay copia en nuestros archivos.

### Reuniones.

Desde la fecha del primer Congreso, la Directiva Nacional ha celebrado, en Santiago, 18 reuniones, se ha constituido dos veces en Concepción, dos en Coquimbo y ha efectuado jiras a todos los Consejos de la Red.

Ha concurrido al Ampliado verificado en Febrero del presente año en Concepción, al Congreso General de Talca, realizó un Ampliado de dos días en Talca, concurrió a dos reuniones ampliadas con la Unión de Obreros y la Federación Industrial y se hizo presente con sus dirigentes de bases al Ampliado del 6, 7 y 8 de la Federación Industrial, mes de Noviembre en Santiago.

La Directiva, ha celebrado entrevistas con todos los Departamentos de la Empresa y con el Director General, guardando con este último funcionario una recíproca cordialidad.

### **aja de Retiro de los Ferrocarriles.**

La Directiva Nacional, no ha podido hacer una labor eficiente y fiscalizadora de la Caja de Retiro, por la falta de disciplina e indiferencia que han guardado los Consejeros Empleados para nuestro organismo. Con fecha de Septiembre se dirigió a los Consejeros Empleados, compañeros Róbinson Hernández, Fernando Miranda y Emiliano Soto, una comunicación, solicitándoles un informe de su labor desarrollada en la Caja de Retiros, como también solicitando datos de la labor administrativa y financiera del Director de dicha institución, señor Guillermo Grebe. La comunicación aludida, no fué contestada por ninguno de los tres Consejeros, permaneciendo la Asociación a oscuras de la misión que estos compañeros han hecho en la Caja.

Ante la anunciada elección del nuevo Consejo de la Caja, esta Directiva dió instrucciones para que los empleados fueran preparandod este acto, pero con profunda sorpresa aparece un Decreto gubernativo, que prorrogue la existencia del actual Consejo hasta el 31 de Diciembre de 1941.

En esta situación, la Directiva que ya estaba de acuerdo con la Federación Industrial de solicitar una prórroga de tres meses o sea hasta Noviembre ppdo. y considerando que los actuales Consejeros no habían sido elegidos por las bases, sino que designados por la Federación Industrial, considerando además que todo el sector sur de la Red y toda la Red Norte, estaban sin representación en el Consejo y considerando por último, que este decreto del Gobierno, venía a significar un perjuicio para nuestra democracia sindical, la Directiva Nacional acordó, de acuerdo con sus bases, solicitar a la Industrial, representara al Supremo Gobierno la inconveniencia del mencionado decreto, procediendo a su anulación y para el caso que esto no fuera conseguido, lisa y llanamente la Federación Industrial procediera a desautorizar a los Consejeros designados por ella, haciendo presente que esta Ins-

titución no se sentía representada en el Consejo de la Caja de Retiros de los Ferrocarriles.

Hasta la fecha, no sabemos qué resolución va a dar a este asunto la Federación Industrial, y corresponde a este Congreso aprobar o rechazar lo obrado por su Directiva Nacional.

### **Conclusiones del Primer Congreso.**

Terminado el Congreso de Septiembre, fué interés primordial de la Directiva dar a conocer a todos los ferroviarios del país, las conclusiones que en él se arribaron, las que fueron impresas en folletos y repartidos a lo largo de toda la Red.

De estas conclusiones, nos corresponde ahora dar cuenta cómo han sido cumplidas la mayoría de ellas, señalando también las de mayor importancia que pudieran haber quedado pendientes, para que la nueva Directiva se encargue de su realización. Pasaré a detallar las reivindicaciones a continuación:

**Jornada de 8 horas.**—La Directiva ha encarado resueltamente este problema, aduciendo ante el señor Director, que el Código del Trabajo dispone la jornada de ocho horas para todos los empleados en general y que esta Ley de la República no podía infringirla la Empresa, que es una Institución del Estado. Como este problema es bastante delicado, el Director General lo envió al Servicio Jurídico de la Empresa para su informe. Debo hacer presente a los compañeros delegados que en este caso las leyes están de nuestra parte y que debe salir una resolución, que obligadamente vendrá a mejorar la situación de los empleados.

**Sábado Inglés.**—El Director acogió esta disposición del Sábado Inglés, el que empezará por las bodegas de cargas, tal como se pidió en el Congreso.

**Feriado de 20 días continuos.**—No ha habido aún resolución.

**Castigos que involucran varios otros.**—Aceptada por la Dirección esta aspiración y los castigos se harán por separado, es decir, por ningún motivo una suspensión significará la pérdida de la gratificación y la Empresa está confeccionando un reglamento al efecto.

**Creación de Escuelas Técnicas.** — En Santiago están funcionando, pero no ha sido posible su extensión a la Red. Además, en la Fundación Santa María se han conseguido seis becas para hijos de ferroviarios.

**Casas de Reposo.**—Ya está en funciones la Casa de Reposo de Los Andes, que salió por iniciativa de la Asociación de Empleados de Los Andes y ejecutada, es decir solicitada por esta Directiva Nacional. Hacen falta otras más, por ser ésta con mediana capacidad, pero como principio, se considera un triunfo.

**Viáticos para personal a contrata.**—Serán mejorados el año próximo, a contar desde Enero de 1941.

**Subvenciones para casa.**—Se consiguió su pago a base de las rentas actuales.

**Jubilación obligatoria 30 años de servicio.**—Es materia de Ley, que se trabaja su consecución con los parlamentarios.

**Abogados para el personal, gratuitos.**—Conseguida esta reivindicación, la Sección Bienestar tiene abogados propios a disposición del personal.

**Servicio Sanitario.**—Se han arreglado los consultorios dentales y consultorios médicos, exigiéndose mayor trabajo y atención a estos facultativos. Servicio dental hay en las estaciones de mayor importancia. Se exige mejor atención, por cuanto a todos estos profesionales se les mejoró la renta.

**Salario Familiar.**—Se pidió la ampliación del Salario Familiar. No se ha cumplido por la situación financiera de la Empresa.

**Escalafón 12° al 5°, arreglado.**

**Publicación Escalafón.**—Se hará a contar del próximo año.

**Pases Libres.**—En vigencia la nueva reglamentación de los pases libres para familia, como lo pidió el Congreso. Además, hemos solicitado el derecho a pase para todos los familiares del empleado, lo que fué aceptado por la Dirección.

**Carnet ferroviario.**—Para el tránsito por las estaciones, serán concedidos por las organizaciones del personal.

**Reorganización del Bienestar.**—Se hizo. No se ha desarrollado una labor más eficaz por la absoluta falta de fondos.

**Personal reincorporado.**—Se arregla su Escalafón especial, mejorado en uno y dos grados, según trienales a contar del 1.º de Enero de 1941.

**Reivindicaciones de carácter técnico,** se pusieron oportunamente en manos del señor Director General.

**Gratificación anual.** — Solidarios con la Federación Industrial, se han solicitado 45 días de gratificación.

**Depuración Administrativa.**—La Directiva Nacional ha sido insistente en lo que se refiere a la depuración administrativa y su Presidente Nacional ha señalado en diversas oportunidades los nombres de los que deben iniciar el desfile reaccionario. Hasta ahora, de los Jefes han salido los señores: Simón Figueroa, Biggs, Fernando Vidal y otros de menor figuración.

**Servicio marítimo.**—Se ha comprobado que este servicio deja pérdidas considerables a la Empresa, pero como es un servicio de conveniencia nacional, tiene que ser explotado. El Gobierno no ha aportado con la subvención que otorga a las Compañías navieras y estimamos razonable que debe hacerlo y cubrir la pérdida que este servicio ocasiona.

**Vacantes producidas, no se llenan inmediatamente.**—Se hizo presente al Director de este reclamo de las Zonas, que cuando se produce una vacante, ésta viene a ser llenada a veces seis o más meses después, con lo que se perjudican los intereses del personal. Prometió dar órdenes a los distintos departamentos para que esto no se repita.

**Permisos particulares.**—Que el personal que tiene permisos particulares menores de treinta días, no pierda su ubicación en el Escalafón para ascender ni tampoco este le sea descontado para su jubilación.

**Pases Libres especiales.**—Se ha solicitado a la Dirección, que se concedan pases libres a los miembros de la familia de los empleados que por una u otra circunstancia sigan tratamientos médicos.

En estaciones chicas sucede que no hay médicos ni dentista y para acudir a un centro poblado a un tratamiento, deben los interesados acudir a los pases a medicos precios o pagar pasaje.

Fué aceptada en principio esta petición, debiendo en todo caso ir las solicitudes visadas por el Consejo de la Asociación correspondiente.

**Creación Cuarta Zona Valdivia.**—Con relación a la separación de los Escalafones, según conveniencia del personal, este Congreso debe pronunciarse.

El Director General manifestó no quería proceder aún hasta no conocer la voz del personal, traducida a través del presente Congreso.

**Plantas del personal.**—En la página 9, artículo 28, del folleto con las conclusiones del Congreso, figura una reivindicación de gran importancia y profunda trascendencia para el gremio, que se refiere al mejoramiento de los Escalafones del personal a contrata.

Todo el personal sabe, que nunca en la Empresa se habían consultado los intereses del gremio en la elaboración de los Escalafones, y la planta que existía, era la misma que se hizo en la reorganización del año 14, ligeramente modificada el 1927 por la administración Blanquier.

Los defectos de este Escalafón eran tan notorios y perjudiciales, que la Directiva Nacional pudo constatar casos de compañeros que pasaron más de quince años, sin que se les ofreciera ascenso y era también corriente, presenciar casos de compañeros que jubilaban con grados 11º o 10º, por la falla que dejamos anotada.

Esta situación de tan honda repercusión para todos los empleados, fué abordada con particular interés por la Directiva Nacional, como también por la Asociación de la Segunda Zona, que designó una comisión de tres compañeros para dedicarse de lleno a su estudio.

La comisión aludida, confeccionó una planta para el grupo más numeroso de la Segunda Zona, que es el de Transportes, la que fué dada a conocer a todos los comités de la Segunda y Primera Zona y aprobada entusiastamente. Este proyecto fué impulsado por la Directiva Nacional, encontrando la aprobación de la Dirección General e importó un mayor gasto a las finanzas de la Empresa de un millón 230 mil pesos.

Aprobada la planta de la Primera y Segunda Zona, la Directiva se preocupó de las demás, especialmente de la Tercera y Cuarta, de donde habian venido proyectos de la Superioridad, que en ningún caso satisfacían las aspiraciones de esas importantes zonas. Por estas razones, esta Directiva y la Federación Industrial, manifestaron al Director General que nosotros no apoyaríamos ninguna planta presentada por los Jefes, sino la que fuera confeccionada por el propio gremio, que era el afectado en este caso.

En esta situación, la Directiva dispuso el traslado a Concepción del compañero Presidente (Arellano), para que de acuerdo con los dirigentes de Concepción se abocaran al estudio de una planta que dejara satisfechas las aspiraciones de todo el conglomerado de la Zona Sur.

En Concepción, el Presidente de la Directiva, acompañado del Presidente del Consejo Zonal, compañeros Apolonides Fernández y de los dirigentes Avelino Ulloa, Gilberto Cares y otros, se dieron a la tarea de hacer una planta, de acuerdo con el sentir general, la que una vez hecha, ocasionaba un mayor gasto de un millón 311 mil pesos.

Con este proyecto, la Directiva Nacional y el Consejo Zonal de Concepción, recorrimos todos los Consejos de la Red Sur, desde Osorno a Linares, para recoger la opinión



de los compañeros, los que unánimemente le dieron su general aprobación, tributando calurosas manifestaciones de simpatía para los dirigentes, que interpretaron en forma cabal el pensamiento de ellos, su aspiración en este sentido. Hasta ahora, la Directiva, no ha tenido ni un solo reclamo por esta planta, que fué aprobada con ligeras modificaciones, en la forma como lo solicitó la Directiva en representación de sus bases.

Terminados estos trabajos en el Sur, la Directiva fijó su atención en la Red Norte, donde se estaban haciendo una infinidad de proyectos, que favorecían a determinados grupos, ocasionando justificados reclamos de parte de toda la línea de esa Zona. Consecuente con nuestro espíritu de trabajo, la Directiva, Presidente y Vice, arribaron el 1.º de Junio ppdo. a Coquimbo, con el fin de realizar una obra análoga a al que se hizo en la Zona Sur. Debemos hacer presente, que la Dirección General, en vista de los trabajos tan contradictorios hechos por la Red Norte y por parte de la misma Jefatura de esa Red, que no fueron capaces de realizar un trabajo que captara el sentir del gremio, encomendó a esa Directiva, la confección de la planta para esa Red, lo que nosotros aceptamos, pero dentro de nuestro papel de dirigentes y bajo nuestro criterio de defensa de los intereses del gremio y en ningún caso de la jefatura.

Así fué como en Coquimbo el Presidente de esta Directiva, el Vice y los compañeros Arancibia, Peralta y otros, confeccionaron una planta, que consultó todos los derechos del personal, la que igual que en el Sur, dimos a conocer a todos los compañeros de los Consejos de Copiapó, Vallenar, La Serena, Coquimbo, Ovalle e Illapel, que fué también como en el Sur, aplaudido y aprobada, sin ninguna reserva.

Referente a las plantas de los empleados de Tracción, ésta también fué abordada por la Directiva, consiguiendo importantes modificaciones que solicitaron las zonas. También le tocó a esta Directiva solucionar la petición de los empleados de la Maestranza de San Bernar-

do en una importante reivindicación económica, solicitada desde largo tiempo.

El impasse producido después de la aprobación de las plantas, es sobradamente conocido y las razones dadas por la Dirección, era la absoluta falta de medios económicos de la Empresa. En esta situación, la Directiva Nacional, insistió en la insinuación que en Febrero del presente año hiciera a la Dirección de la Empresa, de designar una comisión de nuestra Asociación para estudiar la manera de allegar nuevas entradas a base de un reajuste de tarifas. En esta comisión nosotros señalamos los nombres de los compañeros José Santos Lucero, Romeo Pizarro y Humberto Godoy, que por su larga práctica en servicios de explotación, estaban en condiciones de obtener éxito en su gestión.

La Empresa, en Junio, resolvió acoger esta insinuación y designó para este objeto a los compañeros José Santos Lucero, Luis Saavedra y Humberto Godoy, que mediante una revisión de tarifas y el alza, que el personal conoce, logró obtener una mayor entrada de 106 millones de pesos, quedando sin tocar otros rubros de importancia, como el de Contratos y Concesiones, que tiene obligadamente que rendir varias veces más que lo que produce actualmente.

Con este digno aporte del personal y en especial de la Asociación de Empleados, después de una serie de entrevistas con el Director y el Ministro, pudieron ponerse en vigencia las plantas y reajuste para el personal a jornal, en Julio ppdo. y a contar desde el 1.º de Abril del presente año.

**Reajuste de rentas para el personal a contrata.**—Conseguida la aprobación de las plantas, la Directiva Nacional estimó que una de las reivindicaciones a la que tiene, hoy por hoy, que dedicar todas sus energías, es la que figura en página 17 del folleto y que pide la reforma de la pauta de sueldos del personal a contrata.

El Congreso de Septiembre, fijó esta pauta en un sueldo mensual de \$ 900 para el grado 12º y un aumento de \$ 200 de un grado a otro.

Está demás analizar la inmensa justicia que nos asiste al gremio de empleados para solicitar el cumplimiento de esta reivindicación, ya que todas estas razones Uds. las conocen y nosotros en varias oportunidades se las hemos representado al señor Director General, quien ha reconocido también que la justicia está de nuestra parte.

Consecuente con los deseos de la Directiva y de sus bases, el Presidente Nacional de Empleados, elaboró un proyecto, sobre el mejoramiento de rentas, en la forma solicitada por el Congreso de Septiembre, el que fué presentado a la Dirección General para su estudio, como también el financiamiento proporcionado por la Directiva y que es autor también el Presidente. El proyecto cuesta la suma de quince millones de pesos y el financiamiento, se propuso en la siguiente forma:

\$ 0.20 por derecho de papel a todos los boletos de carga, equipajes y pasajeros emitidos.

\$ 1.40 boleto mínimo de pasaje, fijado ahora en \$ 1.20.

\$ 1.00 por derecho a comedor de todos los pasajeros que ocupen este coche en almuerzos y comidas.

Revisión de los contratos y concesiones, que están entregados a ciertos círculos privilegiados a precios verdaderamente irrisorios.

Por estos capítulos solamente la Empresa entra a percibir una mayor entrada superior a 12 millones de pesos y se pidió que el saldo fuera financiado, con la mayor entrada a consecuencias del alza de tarifas.

El compañero Juan Cifuentes, de la Primera Zona, ha aportado una excelente idea al fijar un cobro de \$ 0.20 para cada vehículo a motor o animal, que entre al recinto de las bodegas, lo que es de suma justicia, ya que la Empresa tiene que costear los gastos de pavimentación, y esta nueva entrada vendría a cubrir con creces la suma que faltara para compeltar los quince millones, que

importa el proyecto. Estas nuevas tasas, no tendrían ninguna repercusión en el costo de la vida, ya que son insignificantes y el derecho de peaje, se justifica en todo sentido, pues este gremio, entra a las bodegas con fines de lucro, por el trabajo desarrollado y es justo que pague alguna pequeña contribución.

Como dije hace poco, el señor Director está de acuerdo con nuestro proyecto, siempre que se le dé financiamiento, ya se lo hemos dado y en la presentación que hicimos oficialmente con fecha 24 de Noviembre, pedíamos su vigencia a contar desde el 1.º de Enero del año 1941.

La nueva Directiva, tendrá que dedicar preferentemente su atención en esta gran reivindicación de los empleados, que figura también en término preferente en el pliego presentado por la Federación Industrial a la Empresa y al Gobierno y que como es natural, todo el gremio espera anhelante su aprobación, a contar desde la fecha indicada.

### **Resoluciones.**

Leída la parte de las reivindicaciones aceptadas, es lógico que quedan otras que no han sido conseguidas, la Directiva recomienda las siguientes resoluciones:

Elección de una Directiva, que pueda disponer de mayor contacto, para desarrollar una labor más eficiente.

Darle a la Directiva Nacional un carácter más ejecutivo, sobre todas las Zonas y no el papel de relacionador como en la actualidad y darle, además, mayor contacto con los Consejos o Comités.

Uniformar la reglamentación de las Zonas, que deben regirse es lógico, por Estatutos aprobados en Congresos, para conseguir la organización única en todo sentido de los empleados ferroviarios.

Autorizar el descuento de tres pesos mensuales por socio, para cotizar todos los organismos reconocidos, especialmente a la Directiva Nacional de Empleados.

En las representaciones para Congresos, suprimir el derecho propio, que es antidemocrático y hace aumentar inútilmente el número de delegados.

Realizar los Congresos cada dos años en lugar de hacerlo anualmente, debiendo celebrarse Ampliados en los casos necesarios.

Aprobar la nueva estructuración de la Asociación Zona Sur, a base de empleados a contrata, auxiliares y empleados con funciones similares al personal a contrata.

Dejar claramente establecido que son obreros los cambiadores, palanqueros, asistentes, guardias vigilancias, choferes, etc., y

Recomendar la más perfecta unidad en todo el gremio de empleados y la más alta serenidad para analizar los diferentes problemas que serán tratados en este Congreso.

Hasta aquí, compañeros congresales, la cuenta que rinde esta Directiva, que si no ha podido ser más eficiente, se debe a las fallas de organización que he dejado explicadas, pero que los dirigentes nacionales, que se presentan hoy ante vosotros, estiman que no siendo brillante, ha sido provechosa para todos, por lo menos en lo que respecta al triunfo que significa una organización nacional, que no existía y que desde el 11 de Septiembre del año pasado quedó instituida en ferroviarios para satisfacción de todo el gremio.

En estas condiciones os corresponde a vosotros calificar la acción de nuestra Directiva y en lo que se refiere personalmente al suscrito, debo declarar en forma solemne, que en todo momento he cumplido el sagrado juramento que hiciera en el Congreso pasado, de servir entusiasta y lealmente a todos mis compañeros de gremio.

He dicho.

**Pedro R. Arellano A.**

**Charla sobre el Reajuste de Rentas transmitida por Radio  
Hucke de Santiago, por el Presidente de la Directiva  
Nacional de Empleados, el 6 de Diciembre de 1940.**

Compañeros:

Había prometido en mi charla anterior, abordar el tema de tanta actualidad para el personal de empleados de la Empresa, que se refiere al mejoramiento de rentas para el personal a contrata y ahora me doy la satisfacción de dar cumplimiento a mi promesa.

Seguramente el público, que oye decir que nosotros estamos solicitando este reajuste, debe mostrarse extrañado, porque se imagina que el arreglo de plantas conseguido en Julio último, vendría a solucionar nuestra situación económica, pero por desgracia, todo el que así piensa está en un gran error, porque lo que al personal de empleados se le concedió fué un arreglo al Escalafón general, que se encontraba en estado deplorable, ya que nunca para su confección se habían consultado los intereses del gremio. Esto ha sido fácilmente comprobable, pues en la generalidad de los casos, los empleados ferroviarios, que empiezan su carrera como aspirantes, auxiliares en seguida y a contrata después, con el último grado, que es el 12º, han tenido que sufrir grandes estagnamientos, primero en los pasos preliminares, de aspirante y auxiliar y después en los grados bajos, hasta de quince años para llegar a conseguir un ascenso entre uno y otro grado. Esto, como explico, se debía a la deficiencia de la planta del personal, que ahora ya ha sido solucionada, de acuerdo con los anhelos de todos ellos, pero que no ha significado un aumento de sueldos, como muchos pueden creer.

El mejoramiento de renta, se impone como una imperiosa necesidad y así también lo ha comprendido el señor Director General, con su espíritu de amplia justicia para apreciar las justas reivindicaciones de todos sus

subordinados, habiendo aceptado en principio, nuestra petición, siempre que se le busque financiamiento, que no grave en forma desmedida las finanzas de la Empresa.

En la actualidad, un empleado de grado 12º, percibe una renta mensual de \$ 768, pero conviene que el público se dé cuenta, lo que cuesta para llegar a este grado, que es el último de nuestro Escalafón.

Para ingresar como aspirante a empleado de la Empresa, se necesita tener cuarto año de humanidades cursado, buenos antecedentes y certificados de honorabilidad.

Una vez aceptado su ingreso, debe éste dedicarse a estudiar los diferentes servicios, ya sea en Transporte, Contabilidad, Maestranza, etc. Voy a referirme al Departamento de Transportes, que es el más numeroso. Ahora con la supresión del telégrafo, el aprendizaje se ha simplificado un 50%, pero este servicio aun queda y se exige como indispensable en la Red Norte, que comprende de Pueblo Hundido a Calera. Solamente la especialidad de telégrafo, exige una práctica superior a dos años, ya que este ramo técnico, es de difícil asimilación para llegar a ser un telegrafista completo, como eran los que exigía la Empresa y que aún se exige, como digo en la Zona Norte.

El aspirante debe también especializarse en los ramos de boletería, en tarifas de Equipaje y Carga y en Movilización de Trenes. Todas estas funciones son delicadísimas, y los encargados de los exámenes, exigen el máximo, ya que ésa es su obligación, de manera que en estos aprendizajes transcurren, generalmente, dos años o más.

Una vez aprobados, entonces empiezan a servir como aspirantes, ocasionales o reemplazantes, con \$ 16 diarios de sueldo ahora, donde se les mantiene otros dos años mínimo, para pasar después como auxiliares con \$ 18 a prestar sus servicios ya sea de día o de noche. En total de cuentas que el candidato, antes de entrar a gozar del grado 12º, ha debido permanecer ocho o diez años como aspirante y auxiliar; pasado ese tiempo, entra a percibir la renta a contrata de \$ 768 mensuales.

Después viene el problema de los ascensos, para alcanzar los grados superiores del 11º, 10º, 9º, etc., etc. No deseo cansar a mis oyentes con estos pormenores, pero es el hecho que para que un empleado pueda alcanzar el grado 5º, al cual llegan sólo un 20% a lo sumo del personal, ha tenido que servir en la Empresa por espacio de 25 a 30 años, en trabajos que no son como los de una oficina pública, ni como los de un lujoso Banco, donde todo es comodidad y se trabajan cinco o seis horas diarias. El empleado ferroviario, sirve en estaciones desmanteladas, sin los útiles indispensables, pues todo debe comprarlo de su bolsillo, en partes donde no hay escuelas ni almacenes, donde hasta el agua es escasa y en jornadas diarias de catorce o más horas, sin tener derecho ni a quejarse y no se queja, porque está acostumbrado a sobrellevar con inmensa abnegación, una cruz que al principio, con su juventud y entusiasmo la encontró fácil y llevadera, pero que después, cargado de años y de hijos, ha tenido que comprender que ésta ya resulte superior a cualquier fuerza humana.

Y veamos ahora, compañeros, cuál es la renta del grado 5º, al que tan pocos llegan después de todos los sacrificios que tan superficialmente expongo. Perciben en este grado la cantidad de \$ 1.730 mensuales. Este puesto es ya con funciones inspectivas y la residencia es generalmente Santiago, Coquimbo, Concepción, etc. Calculen los oyentes, qué podrá hacer un hombre con este sueldo, después de servir más de 25 años a la Empresa y que por sus años, sus cargas de familias y responsabilidades aumentan. Pongan únicamente tres hijos educándose, como se entienda ya en Escuelas Secundarias o Universitarias. De los \$ 1.730, van a la Caja de Retiros, cien pesos más o menos, los \$ 630 restantes hay que pagarlos en arriendos, quedan los mil, con los cuales debe costearse la educación de los hijos, el vestuario y la comida.

Fácilmente es comprensible, que no puede un empleado vivir con las rentas actuales, ni puede educar sus



hijos conforme a sus deseos, ni puede tampoco mantener una modesta sociabilidad porque sus recursos son escasos. Y ¡oh, sarcasmo!, yo me río muchas veces cuando oiga decir, los ferroviarios son los mejor rentados.

He expuesto aquí, amables oyentes, la situación de un empleado superior de grado 5º, supongamos ahora cuál será la del grueso del personal que tiene grados y rentas inferiores.

Es por esto tan justificado, que nosotros estamos abordados al problema de mejoramiento de rentas para el personal de empleados y no desmayaremos hasta que este anhelo general de nuestros compañeros, sea una bella realidad.

Con fecha 26 del pasado hemos presentado al señor Director General de la Empresa un proyecto, mediante el cual el grado 12º, entraría a percibir una renta mensual de \$ 900, lo que no es mucho pedir si consideramos la carestía actual de la vida, y un aumento progresivo de \$ 200 de un grado a otro, lo que quiere decir que el grado 5º, al que me venía refiriendo como ejemplo, de un sueldo de \$ 1.730 que tiene en la actualidad, pasaría a disfrutar el de \$ 2.300, que podríamos decir, está casi de acuerdo con el costo de la vida, con los sacrificios de 30 años y con las necesidades de cada hogar.

Si hacemos un cuadro comparativo entre los sueldos que goza el personal de la Empresa, con otras ramas administrativas y comerciales, veremos que los nuestros son los más bajos y como he dejado demostrado, los más sacrificados, porque para los ferroviarios no hay ocho horas, ni diez, ni catorce; ni hay festivos ni Domingos, son todos los días iguales de trabajo, sin ninguna remuneración especial por estos servicios extraordinarios.

El señor Director nos ha pedido que busquemos financiamiento para este proyecto y nosotros, consecuentes con nuestras funciones y con la cooperación que hemos prometido a esta administración, se lo hemos dado. ¿Cómo? Con un derecho de \$ 0.20 por cada boleto de car-

ga, equipaje y pasajero que se expenda, con el pago de un peso por derecho de comedor para almuerzo y comida y con una revisión a los contratos y concesiones, que pagan cánones muy bajos, pues han sido aceptados en épocas pasadas, como privilegios y favores a determinados señores. Hemos cumplido lealmente con lo pedido por el señor Director de financiar este proyecto que cuesta quince millones de pesos y ahora esperamos que el señor Director cumpla también con nosotros, con este deber primordial de solidaridad social hacia los cuatro mil empleados que hay a través de la línea, esperando anhelantes un mejoramiento efectivo a su triste situación económica, clamada desde hace tanto tiempo.

Nosotros, dirigentes ferroviarios, prometemos a nuestros compañeros, hacer toda clase de sacrificios para conseguir la aprobación de este proyecto a contar desde el 1.º de Enero de 1941, y no dudamos que la Dirección y el Gobierno, estarán con nosotros, porque conocemos la bondad y el espíritu de justicia que aniba a este régimen que los ferroviarios, como un solo hombre, levantaron llenos de fe y entusiasmo en un 25 de Octubre para imponerlo a las fuerzas de la reacción, que humilló y amordazó a nuestros compañeros y a nuestras instituciones sindicales. Conocemos los buenos deseos de S. E. el Presidente de la República, que en una frase muy suya dijo: "Gobernar es educar", conocemos sus sentimientos de maestro y los ferroviarios de Chile, tenemos muchos hijos que educar y que como amantes de nuestra Patria, deseamos que estos futuros ciudadanos alcancen la educación necesaria para servir a su país, como lo ha establecido la historia, con el hermoso ejemplo de ese niño que empezara sus primeras letras en una modesta escuela de Pucuro.

Sabemos que este Gobierno tan nuestro, está dispuesto a cumplir su programa de Pan, Techo y Abrigo y por esta misma circunstancia, es que confiamos que nuestra más cara aspiración, relacionada con el reajuste de ren-

tas, sabrá ser justamente apreciada por las esferas gubernativas y solucionada lo antes posible.

Por todas estas razones, por todo lo expuesto, tenemos la más amplia confianza que el señor Director y el Gobierno del Excmo. señor Aguirre Cerda, en un rasgo justiciero y de absoluta lealtad hacia sus más leales colaboradores ferroviarios, que son los forjadores de la grandeza del país, los centinelas permanentes del progreso y los celosos guardianes del Gobierno del Frente Popular, tenemos confianza que sabrán acoger favorablemente el proyecto presentado sobre el mejoramiento de rentas para el personal de empleados, que con fecha reciente hemos presentado al Director General, con su respectivo financiamiento, para que empiece a regir desde el 1.º de Enero de 1941.

Confiamos, pues, en el Gobierno y sobre todo en la acción común de todos nuestros compañeros de la Red, que deben estar alertas a las alternativas que sufra esta sentida reivindicación.

---

Artículo de prensa publicado en "El Sur" de Concepción,  
en Julio del presente año 1941.—

**"El problema ferroviario y el de los empleados".—  
"Las organizaciones gremiales".**

**De Pedro R. Arellano A.**

**"El problema ferroviario y el de los empleados"  
Las organizaciones gremiales.**

Recientemente hemos leído el informe evacuado por la Comisión Revaluadora de los bienes de la Empresa, que le dan a ésta un capital de cuatro mil trescientos dos millones de pesos y que, francamente, el gremio supuso una suma aun mucho mayor.

El informe mencionado también explica, que para que la Empresa desenvuelva sus actividades con un criterio semi comercial, necesita elevar sus tarifas en un dieciocho por ciento, más que las que están en vigencia. Al efecto, cabe hacer presente, que todo el pueblo que entiende algo de ferrocarriles ha estado presenciando impasiblemente el casi derrumbamiento de la primera industria del país, con las consecuencias funestas que esto puede ocasionar a la economía nacional.

El Director de estos servicios, señor Guerra Squella, ha estado señalando hace ya dos años el peligro que se avecinaba para las finanzas de la Empresa, tan comprometidas por la mala administración anterior, por la desvalorización de la moneda y otros factores conocidos y justo es, eximirlo de cualquier responsabilidad futura, que esta situación pudiera producir. Este funcionario, elevó oportunamente un memorial al Supremo Gobierno, por intermedio del Ministro del ramo, sostuvo largas conferencias con otros Secretarios de Estado, dando a conocer el estado financiero de los Ferrocarriles y proponiendo medidas conducentes para evitar una crisis peligrosa, pero

en ese entonces, no fué atendido en sus demandas y hoy, tenemos de nuevo ante nosotros, un problema difícil, que repercute dolorosamente en la situación de un numeroso personal de empleados, que conocedores de este estado de cosas, han tenido que amoldar sus más premiosas necesidades a una modesta renta, que no está en relación con el elevado costo de la vida.

Las organizaciones gremiales, han jugado también un papel de importancia en el estado financiero de la Empresa y es necesario puntualizar de una vez, hasta qué grado alcanzan a éstas una parte de la responsabilidad de lo ocurrido. Tenemos el caso de las colectividades obreras de los ferrocarriles, donde este numeroso personal, se ha preocupado con encomiástico entusiasmo a conseguir sus justísimas reivindicaciones económicas.

En estas luchas, los empleados de la Empresa, también agrupados en su Asociación Nacional, aportaron todo su concurso para conseguir el triunfo de las colectividades hermanas, pero cada vez que los empleados, conocedores a fondo de la situación de la Empresa, hicieron presente el estado financiero de ella, no para negarles su apoyo, sino que para arbitrar otros medios, que no solamente favorecieran al gremio, sino que también a la marcha próspera de los ferrocarriles, fueron tratados por ciertos elementos descontrolados, como traidores y vendidos a la Dirección.

Dentro de los organismos de empleados, directivas reconocidas y legalmente elegidas, no hay un solo dirigente, que merezca un calificativo tan inicuo; eso sí, que este personal, está honradamente al corriente de los balances respectivos, de las entradas y salidas de dinero, porque en su rol de empleados, desempeñan un puesto importante dentro del engranaje financiero de la Empresa y conocen, cómo y dónde se pueden encontrar mayores entradas y hasta qué punto puede resultar la efectividad de ellas.

Recordamos perfectamente el problema de las plantas y reajuste para los obreros; con toda hidalguía se hi-

zo ver la necesidad de elevar las tarifas, porque las que regían, no podrían resistir un aumento de más de cuarenta millones de pesos, que era el solicitado, pero ciertos señores, dirigentes y delegados, que no ocultaban sus ambiciones parlamentarias, como posteriormente ha podido comprobarse, manifestaron en forma airada, que eso significaba el hambre para el pueblo y que en ningún momento esta medida sería aceptada. Sin embargo, cedieron ante el "Reajuste de Tarifas", que no sonaba tan mal en los programas electorales. Hoy, con sentido técnico de la cosa, se ha visto el error y la demagogia de algunos señores y sus consecuencias, que por no aprobar un remedio sano y a tiempo, por no aparecer apoyando una situación, que si bien, del momento era ingrata, no dejaba de ser justa y honrada y que pudo significar la ruina de la primera industria del país, que es una de las pocas que pertenece al Estado, servida con personal chileno.

Los empleados, conscientes de sus altos deberes para con el gremio y el país, manifestaron a los obreros todos sus pensamientos al respecto, pero éstos, quizás sugestionados con la prédica ponzoñosa de los gremialistas-politiqueros, nos creyeron de buena fe, al servicio de la Dirección e hicieron caso omiso de nuestras observaciones. Con todo, la Asociación de Empleados, se solidarizó con las reivindicaciones de los obreros y así se hizo presente al Director General, pero conocedores a ciencia cierta, hasta dónde la cuerda podría dar, tuvimos que guardarnos una buena parte de nuestras propias peticiones, esperando una oportunidad en que no fueran éstas obstruidas por razones de peso irrefutable.

Y así es ahora, que el personal de empleados de los Ferrocarriles, que es el más abnegado de cuantos puedan existir en la República, que trabaja tesoñeramente por reunir las entradas efectivas que dan vida y movimiento a la Empresa, que sus jornadas diarias de doce o más horas, no tienen límites ni remuneración extraordinaria, que se desenvuelven en malas oficinas y lejos, la mayoría de

los centros poblados, donde no encuentran ni lo más elemental para vivir, como el agua, el pan, la carne, etc.; que no tienen Escuelas para educar a sus hijos, lo que les demanda gastos extras, y para los que no hay fiestas dominicales, patrióticas ni religiosas, etc., etc., tienen que morder sus necesidades, como siempre lo ha hecho esta tan sufrida clase media, que nunc apide, que nunca hace valer con decisión la justicia de sus derechos, en la esperanza que esto se haga sin ruido, sin aspavientos, ni amenazas, que no están de acuerdo con sus procedimientos de digna pasividad.

Ahora, tenemos en la Empresa obreros que justiciaramente tienen una renta mensual de mil quinientos pesos, con ocho o diez años de servicios, trabajando ocho horas diarias, y empleados con 25 años servidos, trabajando doce o más horas al día, que no alcanzan a percibir un total de \$ 1.200. Hemos ya manifestado, que lógicamente el empleado tiene mayores gastos, responsabilidades y exigencias que el obrero, por miles de razones, que son imaginables, y cuando éstos sirven en regiones apartadas, con hijos educándose, la tragedia es aun mayor.

Junto con el problema financiero de la Empresa, debe tratarse el del personal de empleados, que no tiene por qué estar en un nivel inferior que al de los demás y consultar lo antes posible, un reajuste de rentas, como ya ha sido solicitado al Director General, consultando además para los empleados, los mismos privilegios que se les conceden a los obreros, como el pago de bonificaciones, servicios extraordinarios, primas por kilometrajes, etc., que no han sido otorgados, quizás por qué otras razones, aparte de las financieras, pero que los mismos interesados no las han conseguido, porque no han sido pedidas con decisión y guapeza, como lo hacen otras organizaciones.

Por lo tanto, corresponde al Parlamento de la República, estudiar con calma y patriotismo el proyecto de financiamiento de los Ferrocarriles, dándole su aprobación a la brevedad, si es que no se quiere ser cómplice de una

situación antisocial y antichilena, como sería la ruina del servicio ferroviario, industria que es orgullo del Estado en el país y en el extranjero. Junto con esto es necesario que el mismo Parlamento, consulte el reajuste de rentas para el personal de empleados a base de un sueldo mensual de mil pesos para el grado doce, considerando que para llegar a este último grado del Escalafón, se exige cuarto año de humanidades y una permanencia de cinco o más años en puestos auxiliares, con rentas menores.

Mientras esto no se haga, no se habrá hecho justicia para el empleado ferroviario, mientras no se apruebe el reajuste de rentas, seguirá siendo esta clase del gremio la eterna explotada de una Empresa semi fiscal y si al aprobarse la Ley de financiamiento de los ferrocarriles, no se consultara en primer lugar la situación económica de los empleados, querría decir que los legisladores no habrían escuchado el grito angustioso de nuestras reivindicaciones y que sería ya el momento de exigir con energía, dentro de lo legal, el cumplimiento de una aspiración, que otras instituciones han alcanzado exitosamente, como el personal de obreros de nuestra misma Empresa, el Profesorado Nacional, las Fuerzas Armadas y tantos otros gremios de la administración pública y particular, que en muchos casos, con menos trabajo, con menos sacrificios y con menos producción, ganan mucho más.

El personal de empleados ferroviarios, confía en la justicia de su petición, para que ésta sea acogida a contar desde el 1.º de Enero del presente año, tal como lo ha prometido el Director General de los servicios, con amplio criterio social y como lo espera que lo haga el Parlamento de la República al aprobar la Ley salvadora y el Supremo Gobierno de la nación, de quienes los empleados de la Empresa son sus más leales y abnegados cooperadores.

**Pedro R. Arellano A.**  
Ex Presidente Nacional de  
Empleados

Julio de 1941.



Como habéis podido imponeros, el proyecto de reajuste de rentas, nació en el Primer Congreso de Empleados, celebrado en Santiago en Septiembre de 1939. Fué impulsado por nuestra Directiva, en Julio de 1940, después de conseguida la aprobación de las plantas del personal de empleados.

Para el efecto, la Directiva Nacional, designó una comisión, compuesta por don Luis Faure Araya, Jorge Sartori y el suscrito, con el fin de elaborar un proyecto en concordancia con el bosquejado en el Congreso de Septiembre, habiendo presentado un trabajo el señor Faure, que fué desechado, por consultar un aumento muy pequeño, siendo aceptado el presentado por el Presidente, con base de \$ 900, conforme al acuerdo del Congreso. El financiamiento estudiado y presentado por el infrascrito, después de algunas reuniones, también fué aceptado, sin ninguna modificación y cuyos detalles se dan a conocer en páginas anteriores del presente folleto.

Con todos estos antecedentes en nuestro poder, con el proyecto de mejoramiento y su financiamiento respectivo, fué hecha la petición de reajuste al señor Director General el día 24 de Noviembre de 1940 y debemos dejar constancia que el señor Guerra Squella, desde hace meses atrás, venía manifestando su decisión favorable al proyecto de reajuste, que lo encontraba, como es lógico, de estricta justicia, más aún cuando la Directiva había preparado el ambiente en todos los sectores de empleados, que no perdían oportunidad para ayudarnos en la consecución de nuestro noble objetivo. La petición se dejó hecha para que entrara a regir desde el 1.º de Enero de 1941, pero el Director, al parecer, tenía intenciones de hacerlo regir desde el 1.º de Abril del mismo año.

El Segundo Congreso de Empleados, realizado en Concepción en Diciembre de 1940, aprobó sin reservas este proyecto, incluyendo el financiamiento dado, acordándose impulsarlo convenientemente, para hacerlo realidad lo antes posible, declarando el suscrito al entregar la Presidencia a mi estimado amigo Jorge Cerda Castillo, que ésta sería la mayor herencia de trabajo, que en él depositaba.

Desde Julio a Diciembre de 1940, se hizo una ardua propaganda en beneficio del proyecto; fué así como la Directiva recorrió toda la Red, con este objeto, y el subscrito, en varias oportunidades, publicó artículos en "El Riel" y en los diarios de Santiago y provincias, ocupando, además, varias veces la Radio Huckle de la capital, para abordar este tema y otros de interés para el gremio, contando en todas estas oportunidades con la buena voluntad del Jefe de la Sección Bienestar del Personal y del Director Artístico, compañero Echavarría.

Alejado ya de las actividades sindicales, seguí cooperando en la aprobación de este proyecto y así podría comprobar que el artículo de prensa aparecido en "El Sur" de Concepción, lleva fecha de Julio de 1941 y donde se hace notar la conveniencia de que el sueldo base sea fijado en Un Mil Pesos, considerando el elevado costo de la vida, que momento a momento se ha ido agudizando en forma tan manifiesta.

Esta ha sido, a grandes rasgos, la historia del Proyecto de Reajuste de Rentas y he querido señalarla en esta pequeña obra, porque últimamente han aparecido una infinidad de tutores del proyecto, que si bien es cierto, han contribuido entusiastamente a formar un campo de agitación necesaria en torno a nuestra aspiración, no es menos verdad que la Directiva que tuve el honor de presidir a pesar de todos los escollos puestos a su paso, se preocupó leal y activamente del asunto e hizo en su favor cuanto estuvo a su alcance para hacerlo realidad.

Con esto, deseo únicamente salvar la responsabilidad de la Directiva Nacional de ese entonces, fenecida en sus labores el 11 de Diciembre de 1940 y como es lógico, además dejar las cosas claramente en su lugar.

En un próximo librito, que haré publicar, si es que el presente tiene aceptación, tendré el placer de analizar la historia de nuestro sindicalismo, sus líderes más sobresalientes y lo que el lector no se imagina que ocurre ocultamente, dentro de sus instituciones, divididas en varias fracciones de baja o alta política.

Puerto Varas, 1941.

58155

IMP. LA REPUBLICA  
INDEPENDENCIA 250

SANTIAGO

1941