



COMPAÑERO:

"CARRIL" ES UN BOLETIN DE TRABAJADORES PARA TRABAJADORES.

ES NUESTRO PORTAVOZ DE UNIDAD Y DE LUCHA.

FERROVIARIO: COMENTA Y DIFUNDE TU PERIODICO.

CARRIL

# CARRIL

BOLETIN DE APOYO A LAS COMISIONES OBRERAS DE FERROVIARIOS

Nº 12

MADRID

AGOSTO-SEPTIEMBRE

1.968

3 Pts.

UNIDOS TRIUNFAREMOS

Los trabajadores; a lo largo y ancho de todo el país, luchamos por la justicia, el pan y las libertades democráticas para todo el pueblo español. En cada lugar concreto, los obreros nos pronunciamos contra toda clase de injusticias de tipo económico, social o moral a que nos someten las patronales, el Gobierno y el antiobrero sindicato vertical.

Las últimas jornadas de lucha del pasado 30 de Abril y 1º de Mayo contra el bloqueo de salarios y el alza de los precios; por nuevos convenios colectivos, el derecho a la huelga y a las Asambleas de trabajadores; contra la represión y por las libertades democráticas; contra la Ley sindical que nos quieren imponer los jefes del sindicato oficial, reunidos recientemente en Tarragona, y por un sindicato de clase, unido, democrático e independiente, tal como recoge el Anteproyecto de las Comisiones Obreras, HAN PROBADO LA JUSTA LINEA MARCADA POR EL MOVIMIENTO OBRERO EN CADA RAMA Y CENTRO DE TRABAJO.

La poderosa arma que paso a paso nos ha llevado a lograr de terminadas reivindicaciones y que nos conducirá a la victoria, es la lucha unida en torno a nuestras Comisiones Obreras de Empresa. La unidad y la huelga hacen retroceder a las direcciones patronales, impidiendo consumar los criminales planes de congelación de salarios y despidos masivos con que la oligarquía dominante intenta aumentar sus escandalosos beneficios.

Nosotros, los ferroviarios, somos víctimas de unas condiciones laborales infrahumanas. Salarios de miseria, amenaza permanente de reducción de plantillas, disminución de ingresos económicos por la reducción de primas de producción cuando a la dirección le viene en gana y sin causa que la justifique, traslados de personal arbitrarios, y un Reglamento de Régimen Interior anticuado y perjudicial que no garantiza la seguridad y dignidad de los trabajadores de la Renfe.

Ante esa realidad, cuando los trabajadores actuamos defendiéndonos, reclamando nuestros derechos y protestando contra las ilegalidades de la Dirección -aplicación o no aplicación de Circulares-, como solución, nos pretenden someter a medidas represivas que en estos momentos se centran en la suspensión de empleo y sueldo por tiempo indefinido a José-Luis Martínez de Jugo y expedientando a 111 compañeros del Taller Diesel de Cerro Negro en Madrid y otros de San Jerónimo y Santa Justa de Sevilla, por haber participado en el paro del 30 de Abril.

El diario de la tarde, "El Alcázar", de fecha 12 de Julio, publica una nota de Renfe dando a conocer que para el próximo Septiembre empezará a estudiarse un nuevo Reglamento de Régimen Interior y que, también, ha sido suspendido el envío de "cartas de sobrantes" al ser anulada por ilegal la Circular 329. Esto supone una importante victoria, fruto de la presión ejercida por medio de las Asambleas de Ferroviarios, paros, escritos elevados, documentos difundidos denunciando la represión y los abusos contra los trabajadores y, sobre todo, por la valiente actitud durante este periodo de los compañeros de Diesel. Las acciones y el ambiente de protesta de los ferroviarios en toda la Red Nacional, están haciendo entrar en razón a la Dirección. Esto no debe servir de conformismo; la experiencia nos demuestra no ser suficiente la gestión exclusiva de los representantes sindicales. Nada sustancial hemos conseguido ni conseguiremos por esa vía, si no es participando activamente los trabajadores en la discusión y elaboración de las reivindicaciones. Todas las peticiones o protestas que se presenten a la Dirección, deben estar respaldadas por acciones concretas de los ferroviarios.

A las medidas injustas de represión se les hace retroceder (Sigue en pág. 2) .....







## EL REGLAMENTO DE REGIMEN INTERIOR

---

En el Boletín "MAS", de las Homendados del Trabajo, se ha denunciado -las Comisiones Obreras lo venimos haciendo repetidamente- la arbitraria ilegalidad del Reglamento caducado en 1964 y que aun se mantiene en pié.

Después, "El Alcázar", se ha hecho eco en un artículo de esta y otras arbitrarias medidas. Pero estimamos que, decir, que aun no se ha puesto en vigor el Reglamento que informó el Jurado en 1966, como si esto viniera a representar la panacea de los ferroviarios, no es lo más adecuado.

El Reglamento de 1962, con validez para dos años, fué informado por un Jurado que, en su mayoría, era dócil a los designios de la Dirección Renfe. Y el que informó otro Jurado en 1966 -y que anda por ahí guardado- no era mucho más beneficioso que el anterior.

Entonces, lo que se precisa es dar a luz un Reglamento que, partiendo de un salario justo -con escala móvil- no menor a 300 pesetas, satisfaga las necesidades de los ferroviarios. Mejoras en la seguridad social, jubilaciones y pensiones; liquidación de la injusta situación de los eventuales; primas de productividad a partir y en consonancia con el salario suficiente; anulación del pago de suplementos en los viajes del personal y sus familias; anulación de las actuales "notas de concepto del personal", discriminatorias y de vejación, por otras elaboradas en favor de la dignidad del trabajador y controladas por comisiones de obreros y empleados, elegidas democráticamente; radical modificación del capítulo de faltas y sanciones, vejatorio hoy para los trabajadores; un "no" rotundo a la disgregación en más categorías, de las muchas que ya existen y que representaría nulo beneficio y un enfrentamiento entre el personal; inclusión del personal superior y técnico en la Reglamentación, evitando -en lo posible hoy- los sueldos fabulosos y los miserables.

La misión de los representantes sindicales -en modo alguno dimitir- es no transigir ante nuevas maniobras y dilaciones de estudio.

Necesitamos un Reglamento de Régimen Interior con mejoras sustanciales; necesitamos participación en su estudio; que se nos dé cuenta de qué y cómo se piden las modificaciones necesarias y que los representantes sindicales sean conscientes de su delegación y no se erijan en nuestros jefes autocráticos, haciendo el juego al régimen capitalista del fascismo.

### LA GESTAPO DE LA RENFE

---

Un ejemplo entre mil, de lo que supone para los trabajadores los múltiples aparatos de represión que emplea la dictadura en su actual estado de descomposición, son las "policías de empresa".

La Renfe, durante el pasado año 1967 y según datos exactos de la contabilidad, ha gastado CIENTO SETENTA MILLONES DE PESETAS en "Servicios de Seguridad".

Entendemos que este enorme gasto "represivo" no solamente incluye la nómina del Grupo de Investigación de Ferrocarriles (Brigadilla), sino que también se debe a la multitud de chivatos y esquirolas que pululan por nuestros servicios, así como

otras gratificaciones a la policía oficial.

Cuando dentro de un país, en vías de desarrollo, que ya cuenta con gigantescos servicios militares-policíacos, los oligarcas recurren a tan bien pagados servicios de seguridad dentro de las mismas empresas, es que el Estado es impotente, que el miedo es libre y que la "casa" se viene abajo.

Más que de temor, estos 170 millones de pesetas empleados para oprimir, amedrentar y coaccionar a los ferroviarios, no deben servir de indignación, cuando a nosotros se nos niega hasta lo más elemental, al mismo tiempo que somos conscientes de nuestra enorme fuerza, si decididamente nos unimos en la lucha por las reivindicaciones del mundo obrero.

### LOS TALLERES DE LA RENFE Y LAS CONCESIONES DE REPARACION

---

En tanto se mantienen nuestros pobres salarios, se disminuyen primas en tanto aumenta la productividad, y se expedienta a los compañeros de Sevilla y Cerro Negro, el sucio negocio de la concesión de grandes y pequeñas reparaciones del material y motores a empresas particulares, sigue en auge.

En la sección de calderines de cierto taller (al caso se repite en Madrid, Barcelona, Sevilla, etc.) se reparan a satisfacción determinados motores; otros, a medio reparar dan órdenes de jefatura para llevarlos a las casas concesionarias a su reparación (Mayer, Orden, CAF, Alcoy-Miró, Rey, Los Cortales), donde generalmente, solo hacen reparar la pieza de su carencia y cobrar el total de su reparación sin que esté efectuada. Por ejemplo, durante el primer semestre del año actual, por la reparación de 3 motores (se dan multitud de encargos), determinada casa cobró 190.000 pesetas. Estos motores pudieron ser reparados totalmente en el taller y con el personal de Renfe. Si se hubiera efectuado así, tanto los obreros como la economía de la empresa se hubieran beneficiado, "grso mdo" según la valoración que se hace del trabajo primado o por horas extra, en unas 60.000 pesetas. Pero la casa concesionaria solo los ha limpiado y repuesto la pieza de carencia; es decir, no ha realizado la reparación completa y después, como pasa frecuentemente, han sido nuevamente reparados en el taller sin hacer constar nuestros trabajos.

Multiplicar por miles y voreis el sucio y productivo "negocio" en que participan los "modernizadores de la Renfe" a costa de, no solamente explotar a los ferroviarios, sino también estafar la economía de la empresa.

### ENEMIGO DE LA CLASE OBRERA

Entre otros antecedentes que ilustran su historial antiobrero al servicio de los monopolios, ha sido Delegado del Trabajo en Asturias para oprimir a los gloriosos mineros.

Por si esto fuera poco, el actual Director Social (se entiende por "social", lo antisocial) se ha convertido en el cerebro organizador de la represión contra representantes sindicales y trabajadores. En lugar del trato correcto y desapasionado, de preocupación social, el Inquisidor Toro (Vicente Toro), es el enemigo número uno de los ferroviarios. Le deseamos corta carrera "policíaca".

Al Inquisidor General de la Renfe no le podemos dejar en el anonimato que se merecen los gusanos vulgares.



## DEBER PARA TODOS

- Los 111 compañeros de Cerro Negro aun no han visto sobreseido su expediente.
- José-Luis Martino de Jugo sigue suspendido de empleo y sueldo.
- No se ha sobreseido el expediente de los Talleres de Sevilla.

La Renfe, tiene una Dirección más preocupada de reprimir en sus agentes cualquier justificada protesta o cualquier desvelo de carácter social y sindical, que de realizar una auténtica modernización en sus servicios benéfica por igual para usuarios y trabajadores. El "delito" de los compañeros de Diesel y de los de Sevilla, son los mismos que el cometido por el compañero José-Luis Martino, en circunstancias distintas, la defensa de nuestros intereses. Hay que hacer retroceder, con nuestra solidaridad, toda medida injusta y represiva. Defender a uno y a otros, es defendernos nosotros mismos de las innumerables injusticias a que estamos sometidos todos los ferroviarios sin excepción.

Celebremos múltiples Asambleas, a la hora del bocadillo. Hagamos minutos de silencio contra estas medidas de represión. Elevemos escritos con miles de firmas. Que nuestra representación sindical no deje de la mano la defensa de todos y cada uno de los sancionados por mantener nuestra dignidad obrera. Ayudemos económicamente a las familias de los compañeros que no perciban el salario de la empresa. LA SOLIDARIDAD ES EL BIEN MAS PRECIADO Y PRECIOSO DE LA CLASE OBRERA, EN LUCHA POR SU EMANCIPACION.

### DE CARA A LA II ASAMBLEA NACIONAL FERROVIARIA DE COMISIONES OBRERAS

En el verano de 1966 se celebró con estimulante éxito nuestra I Asamblea Nacional. Se fabricaron en ella las mimbres de lo que ha de ser a nivel nacional, el movimiento de C.O. de la Renfe. De entonces a aquí hemos elevado nuestro grado de conciencia en la lucha por las reivindicaciones de clase. Es necesario que todos nos demos cuenta de la necesidad de una mayor y mejor coordinación en nuestras acciones y de ampliar a todas las residencias de relativa importancia, la acción de las Comisiones Obreras. De que, aprovechando al máximo las organizaciones legales, impongamos la licitud de nuestro movimiento unitario. Que nadie se sienta excluido, que sin distinción de ideología o creencia religiosa, los ferroviarios se sientan partícipes en la labor común por nuestros derechos, por la libertad sindical y contra la represión.

Desde este boletín de apoyo, que no quiere irrogarse dirección alguna que tampoco tiene, aconsejamos a las Comisiones Ferroviarias lo que en nuestro concepto, son puntos de importancia en el Orden del Día a programar:

Anteproyecto de Reglamento de Régimen Interior. Ley Sindical y derecho de huelga. Campaña contra la represión. Análisis de la situación organizativa. Ruegos y preguntas y Comunicado de la Reunión.

Que sobre estos, más los que cada Comisión estime conveniente debatir, se estudie y se creen las Ponencias oportunas, con la urgencia que la actual situación socio-económica nacional y de los ferroviarios precisa.

#### - LOS SOBRANTES DE PERSONAL -

La prensa ha anunciado la anulación por el Ministerio de Trabajo de la Circular 329 que regulaba la forma de declarar sobrantes a los agentes de la Red Nacional.

## ¡CON FASA!

Saludamos la firme postura de los trabajadores de FASA en Sevilla. Su decisión de mantener la huelga, en tanto no se anulen las medidas represivas contra 15 compañeros y se exija responsabilidad criminal a la empresa, como causante de la muerte de un trabajador y el grave estado de otro.

Los ferroviarios doblamos nuestras banderas de combate ante la muerte de un luchador obrero, víctima de la rapaz explotación del capitalismo internacional.

Desde aquí, en nombre de decenas de miles de ferroviarios mandamos un fuerte abrazo a estos compañeros y les alentamos a seguir adelante: Sed firmes, estad unidos y la clase obrera vencerá. VIVA LA UNIDAD.-

¿Cómo el Ministerio la autorizó antes? ¿Por qué la anula ahora? Sencillamente, por la presión de las masas ferroviarias. El sindicato y sus jerarcas, se nos dirá, también habían denunciado la ilegalidad en que incurría la Dirección, pero bien es verdad que primeramente se callaron como muertos y después, lo han denunciado ante nuestras acciones de protesta. Además de que, aunque todo esto suponga un freno para la rapacería capitalista, y, una orden legal de marcha atrás, en la anulación de la Circular por el Ministerio no debemos hacernos demasiadas ilusiones.

En efecto, de una u otra manera, la Dirección Renfe seguirá manteniendo con las jubilaciones, excedencias y traslados, para hacer efectiva la reducción de la plantilla en esos 20.000 agentes que todavía le "sobran". Y el sindicato vertical seguirá haciendo la vista gorda.

Que se anulen en principio todas las cartas de "sobrantes" -esta debe ser nuestra exigencia- y aun así, los ferroviarios y la representación sindical auténtica deberemos permanecer muy vigilantes.

## AMNISTÍA

FERROVIARIO: Recuerda en todo momento a los millares de compañeros que sufren prisión o exilio por luchar por las reivindicaciones de la clase obrera; por las tuyas, por las mías, por las de todo el pueblo español. Tu espíritu solidario, de clase, te llama a combatir por la amnistía. PIENSA EN ELLOS, ELLOS ESPERAN MUCHO DE TI.