



NÚMERO
E
S
P
E
C
I
A
L

carriil

BOLETIN DE APOYO A LAS COMISIONES OBRERAS DE FERROVIARIOS.

Núm. 3

MADRID, FEBRERO - 1.966.

Precio 2 pts.

EDITORIAL.

El justo malestar y la lógica indignación que existen en los medios obreros ferroviarios y que de forma reiterada desde todos los lugares del país se le venía exponiendo al Jurado por medio de escritos y Comisiones ha estallado. Ante la inoperancia de ésta y al ver que a sus justas peticiones se daba la callada por respuesta. Unos cuatro mil compañeros de Madrid han pasado a la acción, dándose en el transcurso del 17 al 21 de enero diversos planteos y paros.

En Talleres Generales de Atocha el martes 18 la duración del paro fué de tres horas, el jueves 20 de cuatro horas y media y el viernes 21 de siete horas. En los Talleres TAF, el lunes 17 se paró una hora; el martes 18 otra; el jueves 20 otra y el viernes 21 dos horas. En Talleres Puentes (Villaverde) el viernes 21 se paró tres horas y en Oficinas Centrales durante los días 20 y 21 se desarrollaron los trabajos "lentamente".

En el transcurso de éstos días de lucha, éstos compañeros nos han demostrado a todos los ferroviarios con su unidad y decisión como es posible luchar y que con la lucha unida de todos podremos conseguir que nuestros derechos sean tenidos en cuenta. Derechos que deben quedar reflejados en el Reglamento de régimen interior nuevo, tal como millares de ferroviarios hemos expuesto al Jurado. El camino para lograrlo es el que nos han marcado estos compañeros con sus luchas.

Estas luchas nos brindan infinidad de experiencias que procuraremos sintetizar así:

1.- La acción de los ferroviarios de Madrid le ha obligado al Jurado a romper el silencio que mantenía desde que fué constituido y dirigirse por primera vez con una circular a los trabajadores quitándose la careta, es decir, la lucha los ha desenmascarado ante todos los ferroviarios.

2.- En estos cinco días de lucha éstos compañeros han fortalecido su unidad y visto el nerviosismo de la Dirección. Han visto en los talleres la presencia de la brigadilla y de los "expertos laborales". Han sido amenazados con cierre y con el flamante artículo 222, sin que nada de esto haya roto su unidad. En resumen, las amenazas no han surtido efecto.

(continúa en la pág. núm. 6).-

- Colaboraciones -

Estamos más que habituados, los ferroviarios españoles a ser el "furgón de cola" en el trén que forman las escalas salariales, en el ámbito nacional.

Día tras día, nuestro salario ha sido objeto de una progresiva depreciación, siendo en la actualidad la capacidad adquisitiva de éste tan mermada, que resulta insuficiente para poder afrontar, el elevado coste de la vida.

? Hasta cuando va a durar tan insostenida situación ?. Si por el hecho de pertenecer a una empresa, que por circunstancias especiales precisa de la subvención del Gobierno, estamos condenados a llevar sobre nuestras espaldas esa pesada carga. De ningún modo debemos aceptarnos como ruinosas víctimas y sin afrontar el problema, planteándolo sobre una posición de lucha que nos identifique como única fuerza reivindicativa.

El tan señalado déficit de Renfe, no es ni más ni menos que la proyección de una deplorable e insana administración que tiene sus funestas consecuencias en la masa trabajadora. A continuación enumeramos alguno de los muchos factores, que implican el régimen deficitario de la empresa.

1.- El Gobierno, a través de sus ministerios correspondientes, obtiene servicios por ferrocarril, que tienen repercusión económica en la empresa, como son billetes gratuitos y de precio reducido a: funcionarios públicos, castrenses, etc., dispone también de vías, vehículos y demás material, para el traslado de dispositivo militar, en su mayoría procedente de embarque.

2.- Altos cargos de la Renfe, simultáneamente dirigen empresas auxiliares de ella, pero con la diferencia, que estas son mejor dirigidas, como de muestra su rentable explotación.

La incompatibilidad de éstos cargos, es evidente y de ellas pueden derivarse situaciones fraudulentas en contra de la propia Renfe. La Renfe, ha pagado reparaciones de vehículos "considerados" como reparación general, cuando realmente se habían efectuado simples simulacros de adecentamiento.

3.- Una plantilla excesiva de Ingenieros, injustificable, aún en la actual época de metamorfosis de nuestros ferrocarriles, esta plantilla, no responde a las necesidades técnicas, dado que la mayoría de éstos técnicos, realizan la labor de un agente administrativo, ya que los problemas de orden técnico en su mayoría son resultados a la Renfe, por la industria particular. Aún salvadas éstas situaciones anómalas y otras muchas no enumeradas, la Red enjugaría en gran parte se déficit pero difícilmente resultaría rentable, como lo demuestra, la casi totalidad de ferrocarriles del mundo, que pese a poseer un vital régimen de organización, sus índices de explotación están por bajo del resto de la Industria. Pero por ningún concepto, los productores de éstos ferrocarriles, se ven en diferencia de trato económico, con los de otras actividades.

EN "PUENTES" (Villaverde)

Aquí se conoció el miércoles lo que pasaba en TAF y Talleres Generales. La alegría que nos produjo fué enorme y no se comentaba otra cosa. Los jefes estaban nerviosos y nos comunicaron que el jueves el Jurado informaría de todas las cosas que tenemos planteadas. El jueves, llegó la circular y produjo tal indignación que hubo un conato de paro, que no cuajó porque no habíamos hecho un trabajo previo. Pero el viernes, después del bocado el paro se hizo total por los trabajadores de éste Taller hasta el final de la jornada.

Habrá que ir pensando en una mejor coordinación de Comisiones para las próximas luchas, no nos pase lo que ahora, que nos hemos enterado con retraso.

Nuestra aptitud y nuestro descontento son los de todos los ferroviarios.

"AL HABLA TAF..."

El lunes 17 y de las 11 a las 12 horas, se acordó por parte de los 400 obreros del turno normal, realizar un paro de una hora como protesta y petición de explicaciones al Jurado de Empresas por la falta de atención y demora en contestar a los escritos y exigencias sobre la formulación del Reglamento de régimen interior, pidiendo a aquél, por parte de una Comisión en nombre de los obreros, que una representación del Jurado bajase a Talleres para que dieran una clara y concisa explicación de sus gestiones.

La contestación del Jurado por teléfono fué que mientras no se marcharan a sus puestos no bajarían. La réplica de los obreros fué que mientras no señalasen la hora en que llegarían al taller, no reanudarían el trabajo.

Nueva contestación telefónica: "bajaría el día siguiente por la mañana el Presidente del Jurado Sr. Vadillo. "Se oyeron carcajadas y muchas voces de protesta diciendo que: "Como se iba a atrever a venir Vadillo y como un subdirector de la Renfe iba a defender a los obreros."

El martes 18.- A las 10 horas pidieron los jefes que subieran a oficinas un obrero por cuadrilla en representación de todos el Ingeniero se dirigió a los reunidos, diciendoles "que el Jurado estaba reunido con la Dirección (se ha probado que estuvieron confeccionando la circular) y que mientras decidían, los obreros tuvieran paciencia;" entonces algún obrero dijo: "sí, nosotros paciencia y ellos grabando el disco que nos van a contar. " En todo este tiempo estuvo sin dar golpe pendiente de la Comisión.

El miércoles 19 se llamó de nuevo a la Comisión. En las oficinas estaba el Sr. Rius y algunos jefes más. El Ingeniero se dirigió a los reunidos, diciendo que el Jurado se ocupaba de nuestros asuntos y preparaba una circular; también fueron ofrecidas horas extraordinarias. ! como si ésta fuese la solución a nuestros problemas ! .

Se espera al día 20 para ver si llega la circular. Se mantiene la unidad y se habla de ir a la huelga.

Día 20.- a las 11,30 llaman a los representantes de cada equipo (unos 25); a la entrada les toman el nombre como si no los conocieran. El Ingeniero se dirige a los comisionados diciendo: "Vdes. se sorprenderán de que no esté aquí el Jurado como prometió el Sr. Vadillo por teléfono, pero el Sr. Vadillo envía una carta pidiendo perdón al personal por haber afirmado que vendría, pero los Vocales del Jurado dicen que ellos no tienen que ir a ningún sitio". (Miedo). A continuación comienza la lectura de la Nota-Circular del Jurado. Al principio se inicia la discusión de algunos párrafos, pero cuando al referirse a salarios la circular dice: "este Jurado no conoce hasta el momento (después de seis meses de estudio) nada relativo a nuevos salarios...", las protestas son enermes. Las voces de vendidos a la empresa, "traidores, fuera el Jurado", "queremos salarios dignos", etc. resuenan en el local. No dejan al Ingeniero terminar la lectura y todos abandonan el local. Al fijarse las circulares en los tablones de anuncios, la indignación es grande, y el personal decide parar una hora como nueva protesta.

Viernes 21.- En el tablón de anuncios a las 8 de la mañana ponen un escrito dirigido al personal amenazándole con el artículo 222. La indignación ante tan canallesca amenaza fascista, no se hace esperar y los trabajadores acuerdan parar dos horas. Sobre las 13 horas se presenta un "experto laboral" amenazando con que si no se reanuda el trabajo se cerraría el Taller y que En Talleres Generales ya habían reanudado el trabajo. (esto era mentira).

Considerando el éxito de la acción y que nuestra voluntad había sido claramente expresada, se reanudó el trabajo con la misma unidad que se había interrumpido, dispuestos a volver a la carga cuando sea preciso para imponer nuestras justas aspiraciones.



"AL HABLA TALLERES GENERALES..."

Martes día 18.— Sobre las 11 horas nutridos grupos de trabajadores se dirigen hacia las oficinas. A su paso por las naves el personal deja el trabajo y en todos reina el mismo espíritu de protesta ante la falta de información sobre salarios y Reglamento por parte del Jurado de Empresa. Más de 1.500 abandonan su tajo, y en manifestación recorren los patios y se sitúan ante las oficinas.

Una Comisión pide que baje el Ingeniero Jefe y a éste le exponen sus reivindicaciones: salario mínimo de 200 ptas y pronta puesta en vigor del Reglamento de régimen interior. El Ingeniero ofrece horas extraordinarias o destajos. Los trabajadores replican que lo que quieren es salario suficiente.

Miércoles 19.— El paro es casi total hasta las 14,30 (siete horas). Hay numerosas presiones que los trabajadores resisten. Se les promete que el Jurado enviará una circular.

Jueves 20.— Sobre las 11 horas envían la circular del Jurado. Varios ejemplares son colocados en los tablones de anuncios. Después de leerlos y al ver que en ellas no hay recogidas ninguna de las reivindicaciones planteadas, la indignación cunde entre los trabajadores. Estos rompen las circulares y las mejores frases que se escuchan para el Jurado son las de traidores y vendidos. El paro es total. La Dirección amenaza con el cierre, pero los trabajadores no se asustan y no se reincorporan al trabajo. "El paro duró desde las 11 a las 15 horas". La minoría que venía haciendo horas, también abandonó el trabajo.

Viernes 21.— En el tablón de anuncios y a primera hora de la mañana la nota amenazando con el artículo 222. En Méndez Alvaro "grises y policías de escolta" y dentro la brigadilla de los "civiles". Esto llena de indignación a los trabajadores que arrancan algunas notas sobre el artículo 222 y las rompen. En Coches y Vagones no reanudan el trabajo y en otras secciones lo hacen muy pocos. A las 11 el paro es total. Nueva amenaza de hacer entrar a los "grises" y hacer desalojar el taller si no se reincorporan el trabajo, lo cual no da resultado pues los trabajadores no se amilanán. Sobre las 13 horas comunican de Dirección que la nave de "locomotoras" puede incorporarse al trabajo pero que la de "coches y vagones" van a ser clausuradas. Grupos de jóvenes decididos se meten en los fosos para evitar el cierre. Ante una nueva amenaza de hacer entrar a los "grises" y desalojar las naves, los obreros salen de nuevo al patio. A las 13,30 se reintegran algunos viejos y los más timoratos. Es muy digna de tener en cuenta la combatividad de éstos compañeros que durante cuatro días consecutivos hicieron frente con su unidad de combate a todo tipo de amenazas, demostrando que con artículo 222 o sin él, la conquista del Derecho de Huelga solo depende de que los trabajadores la impongan como lo han hecho ellos.

Es conveniente resaltar que la actitud de la brigadilla fue correcta en todo momento, reconociendo algún guardia la justa petición de los trabajadores. También resaltamos la eterna postura del enlace Sr. Peregrina, que se distinguió por sus provocaciones encaminadas a debilitar la unidad de los obreros:

EN OFICINAS CENTRALES

En casi todas las oficinas de Madrid, se ha seguido con expectación y simpatía la lucha que se venía desarrollando el Talleres. El jueves, al llegar las circulares por un lado se vió que la lucha era la que había obligado al Jurado a romper el silencio y por otro produjo tal indignación su entreguismo a la Dirección de la Renfe, que la inmensa mayoría del personal adoptó la actitud de "trabajo lento".

La Dirección no disimulaba su nerviosismo y cada hora comunicaba con los Jefes de Departamenteo y Servicios, preguntándoles si había novedad. De haberse cerrado algún Taller, el conflicto hubiera sido mayúsculo.

Colaboración Oficinas del Norte.

En 1.944, al publicarse la Reglamentación para el personal de la Renfe, fueron muchos los incautos que pensaron que el mal llamado "estatuto" iniciaba el camino para una solución, lenta, pero al fin solución de los graves problemas que de antaño viene soportando el personal ferroviario.

El tiempo pronto haría ver a todos ellos la patraña del "estatuto" y que éste era una nueva trampa tendida por el capitalismo monopolista de Estado al trabajador.

La Ley de Reglamentaciones de Trabajo de 16-12-1942 determina que sus preceptos alcancen a todos los que presten sus servicios en la empresa, salvo Genentes, Directores, Sub-Directores y demás cargos de alta dirección y gobierno. Al publicarse el "estatuto", por conveniencias de la oligarquía se vulneró la citada ley al no en él categorías superiores a la de Jefe de Servicio.

El capitalismo, como siempre, había conseguido sus objetivos en el ferrocarril y, desde entonces, la "ley" determina la existencia de dos castas; aquellos a quien se concede más de lo que piden y la de los condenados al hambre y la miseria.

Pronto se hizo sentir los efectos de la política capitalista de la dictadura en la Renfe; primero los Ingenieros y después los Médicos, Le trados, etc., lucharon a brazo partido hasta conseguir ser exceptuados de la Reglamentación. Ello no cabe duda que fué un triunfo económico de dichas clases, pero también representó un triunfo y de gran envergadura para el capitalismo al conseguir que se crease un profundo foso entre los intereses de la clase trabajadora y el de tales titulados.

El último cambio en la dirección de la Renfe y el Consejo de Administración han agravado los males de los obreros ferroviarios a extremos inconcebibles, pues si antes existía una superabundancia de cargos fuera de Reglamentación, actualmente con el tandem Mendoza-Roa se ha llegado a una situación francamente catastrófica en tal aspecto.

Según datos obtenidos de la memoria presentada por Renfe, en el ejercicio de 1.964 se produjo un déficit de 1.891 millones. Ahora bien, el déficit previsto para tal anualidad era de 2.430 millones de pesetas y, por consiguiente, ha existido un ingreso de 539 millones más de lo previsto.

Dados estos resultados, obtenidos gracias al esfuerzo de personal, eran de esperar unas mejoras salariales.

Veamos lo realizado por la Renfe:

1.- Al personal fuera de Reglamentación le ha sido renovado el contrato individual mejorándolo considerablemente y asignando sueldos de fábula que en muchos casos, rebasan el millón de pesetas anuales.

2.- Al personal comprendido en Reglamentación se le ha contestado a la petición de mejoras salariales diciéndoles que no hay dinero para aumentos salariales, salvo que el Gobierno conceda crédito para tal necesidad.

Así las cosas preguntamos:

?Para que sirven las Reglamentaciones de Trabajo y los Reglamentos de Régimen Interior ?.

?En qué se han invertido los 539 millones obtenidos "en más" en el ejercicio de 1.964 ?.

?Para qué y para quien han de producir más los obreros y empleados?.

?Para que sirven los Sindicatos Verticales y los Jurados de Empresa?.

?Porque existe una Ley para los de arriba, y otra para los de abajo?.

?Porqué hay dinero para unos y no lo hay para otros?.

Por nuestra parte todas estas preguntas sólo tienen una clara y convincente contestación: Del sistema capitalista-franquista no puede esperarse otra cosa. Y una sola solución para nuestros graves problemas: la lucha unitaria en Comisiones de obreros y empleados elegidas democráticamente entre los compañeros más honestos y firmes en su quehacer, secundados por toda la masa obrera ferroviaria para la desaparición de tan nefasto sistema.

.....
C O S A S : 1.- FABRICANTES DE BULOS.- Durante continuas épocas en que la
Y : opresión económica y social se hace sentir más angustiosamente
H E C H O S : sobre los ferroviarios, siempre aparecen las mismas "almas ca-
ritativas" con el bulo optimista del momento.
Están bien pagados o son auténticamente imbéciles ?

.....
2.- Los obreros de los Talleres de Madrid declararon plantes y huelgas durante los días 17, 18, 19, 20 y 21 del pasado enero, motivados por la protesta contra los salarios de hambre, por la urgente promulgación de un humo Reglamento de Régimen Interior y por el salario mínimo vital de 200 pts.

En vez de incitar la morbosidad de las gentes con sucesos criminales que llenan páginas enteras de los periódicos oficiales, porqué no dedican ni una línea a este "conflicto laboral", que sin embargo, trae de cabeza a Verticales, Ministerios y Renfe por un lado y a todos los obreros y empleados del ferrocarril por otro?

3.- Dice el Jurado de Empresa: "Como se deduce de lo informado en el punto anterior, este Jurado no conoce hasta el momento nada relativo a nuevos salarios". ! Y se quedan tan frescos.....!

4.- Otra del Jurado: "Se vienen produciendo una serie de hechos malintencionados, desprovistos tanto de razón como de lógica, pero que están produciendo entre el personal que representamos una situación de confianza en las mejoras que el nuevo Reglamento ha de tener en el orden económico..."

Los "bienintencionados" son ellos con sueldo, primas, gajes, dietas de 300 pts, más otras sinecuras, mientras la inmensa mayoría de los ferroviarios percibe salarios inferiores a 100 pesetas y con los que una familia de tres o cuatro personas, se muere materialmente de hambre o sobrevive con la tuberculosis auestas.

5.- DESCARO.= El 27/1/66 y con motivo de la criminal explosión de dos aviones yanquis con bombas nucleares (atómicas) sobre la provincia de Almería, el diario "Pueblo" dice con grandes caracteres en primera página: "U.S.A. prohíbe los vuelos atómicos sobre territorio español."

! Enhorabuena ! Ya se escucho la "voz de su amo". ! Y los satelites de Madrid de cacerías.

+++++
(Viene de la pág. 1, Editorial). 3.- También la lucha a puesto de manifiesto la necesidad de una mayor coordinación entre los distintos Departamentos ferroviarios, pues no cabe duda, que de haber existido dicha coordinación, la lucha en Madrid hubiera tomado más amplitud, ya que el ambiente de malestar no es exclusivo de éste o de aquél Departamento.

Por tanto, de esto se desprende la necesidad de entrar en relación las Comisiones de los distintos Departamentos donde estas existen e ir sin tardanza a la creación de las mismas donde no las haya, para entre todos constituir una Comisión Central. En las condiciones actuales, está demostrado que ésta es la única forma de organización capaz de aglutinar a todos los ferroviarios.

La misma circular del Jurado pone de manifiesto la adhesión de nuestros compañeros de provincias al Programa reivindicativo, que en muchos lugares fué colocado en los tableros de anuncios para su mayor divulgación. Debemos reforzar nuestras relaciones con ellos, hacerlas sistemáticas y permanentes para ampliar la acción unida.

Nuestros problemas siguen en pié. La solución que nos ofrecen es más horas extraordinarias. Lo que necesitamos son mayores salarios y que nos concedan las peticiones contenidas en el Programa. Siguiendo el camino de estos 4.000 compañeros lo conseguiremos.

=====

CONSIGNA A LOS FERROVIARIOS

La Dirección de la Renfe, el Jurado de Empresa y el Sindicato Vertical, obran do todos por cuenta de un Gobierno al que no le guía otro objetivo que el desarrollo capitalista y la escandalosa explotación de los trabajadores, no atenderán voluntariamente nuestras justas reivindicaciones.

Es menester que la lucha iniciada de plantes, huelgas, trabajo lento y toda clase de protestas justificadas, se intensifique y amplie a escala nacional.

Son muchos los años de esperar una justicia que no puede llegar de manos de nuestros amos. Somos nosotros con nuestro esfuerzo los que tenemos que conseguir que se nos escuche y se nos respete como seres humanos que no nos sometemos a una eterna esclavitud.

Por nuestros padres y nuestros hijos, todos unidos como hermanos por el objetivo comun. FERROVIARIOS: VIVA LA SOLIDARIDAD OBRERA / VIVA LA LIBERTAD.