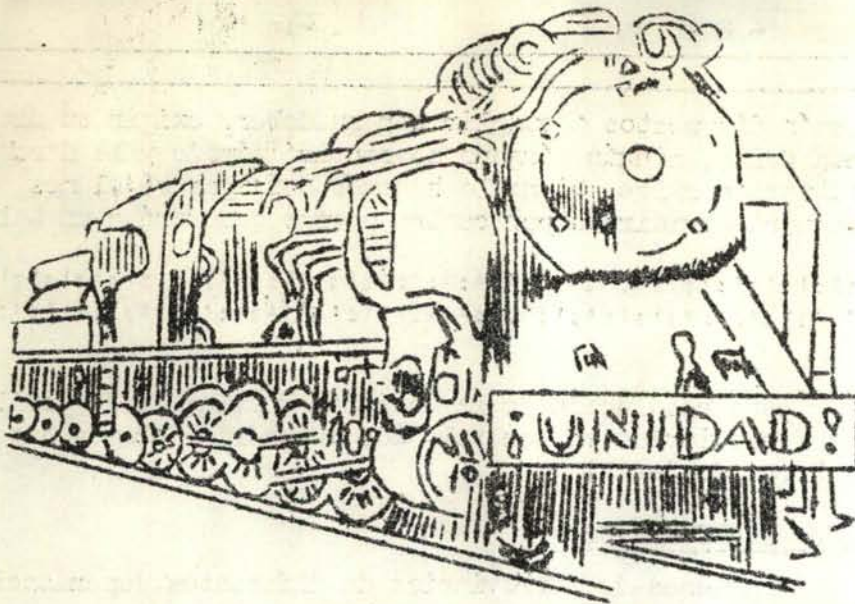


"CARRIL" ES UN BOLETIN DE
TRABAJADORES PARA TRABAJAD
RES.
ES NUESTRO PORTAVOC DE UNI
DAD Y DE LUCHA.
FERROVIARIO: COMENTA Y DIFUN
DE TU PERIODICO.
SE CONSCIENTE Y SOLIDARIO DE
NUESTRAS REIVINDICACIONES
OBRERAS.

FUNDACION
I° DE MAYO



CARRIL

BOLETIN DE APOYO A LA LUCHA
DE LOS FERROVIARIOS

Octubre de 1970

Precio: 3 pts

EDITORIAL

En el último número de "CARRIL" escribíamos en el artículo "Un plazo más" —por lo que se escandalizaron algunos enlaces— lo siguiente: "Que el cortar la lucha y aceptar plazos pensando que la Dirección va a dar satisfacción a nuestras reivindicaciones era una ingenuidad muy peligrosa". Los hechos han venido a darnos la razón: llegó el 15 de septiembre y nuestros problemas siguieron igual. Tan escrupulosos — fuimos en esperar hasta el 15 que no utilizamos la magnífica huelga de la Construcción, habiendo coincidir nuestra lucha con la de los 100.000 compañeros en huelga, lo cual nos hubiera permitido si nos hubiera tomado más en serio para obligar a la Renfe a negociar. Aquí mostramos los ferroviarios de Madrid (todos, enlaces y no enlaces) una gran debilidad, debilidad que captó la Dirección de la Red. No obstante, llegó el 15 y como no había nada (lo cual ya debíamos saber de antemano) fuimos al paro los días 16, 18, 19 y 21, paros con los que dimos un paso hacia adelante en la dirección y en la coordinación de los mismos, pues, aparte de Madrid, pararon en Valladolid, Salamanca, Sevilla y Aguilar (Murcia); pero bastó el anuncio de traslados y la promesa de negociar la prima si se volvía a la normalidad para aceptar, otra vez, un nuevo plazo.

¿Por qué tantas vacilaciones en nuestra lucha, cuando los ferroviarios hemos demostrado repetidas veces nuestra unidad y combatividad?

Esto se debe a que los ferroviarios carecemos de una Dirección consecuente y tenaz. Y esta Dirección obrera hemos de forjarla nosotros

los ferroviarios con los hombres realmente de vanguardia, con cargo sindical o sin él. Esto es una necesidad que están pidiendo a gritos nuestros acuciantes problemas y nuestra predisposición de lucha para solucionarlos. Esta Dirección obrera que hemos de crear entre todos ha de tener un mínimo de objetivos claros:

- 1°) Que los ferroviarios somos parte de la clase obrera y que, por tanto, el establecer los plazos de acción con otros sectores es vital para el logro de nuestras reivindicaciones
- 2°) Que la utilización de las posibilidades legales; es decir, los puestos de enlaces, es para no quedarnos ahí, sino para crear condiciones para rebasar los marcos estrechos del verticalismo y hacerlo saltar con la acción de masas, propiciandó la Democracia Obrera haciendo Asambleas, y conquistar el derecho de huelga haciéndola.
- 3°) Que nuestra lucha es económica y política y lejos de asustarse de esta realidad hay que asumirla e impulsarla.

Hoy esto se concreta en el caso de la prima que se está discutiendo en no reconocer a la comisión que García Ribes ha nombrado a dedo. nombrar una en cada taller y dependencia. El llevar todos claro lo que pedimos —si son 2.0 ó 3.000 pts.— e imponer con nuestra lucha que sea reconocida nuestra Comisión, haciendo concentraciones en el Sindicato mientras se negocia como han hecho los compañeros del Metro, y no parar y vivir de rumores, como estamos ahora.

Todo esto se consigue exigiendo a los que ahora forman parte de la Comisión información

(sigue en la pág. 2)

EDITORIAL (viene de la pág. 1)

y diciéndole lo que queremos; y si no están dispuestos a cumplir con su deber, exigir su dimisión para sustituirlos por otros. De esta forma, ningún zángano se sentirá cómodo y le daremos a nuestra lucha la continuidad que la situación exige. Si no lo hacemos así, pasará el mes de octubre y el cerdo de García Ribes conseguirá dividirnos por cuatro perras que dará a un taller más que a otro.

REPRODUCIMOS en "CARRIL" esta resolución de la Comisión Provincial de Sevilla, pues refleja lo que interesa a todos los ferroviarios en general. Los de Madrid debemos hacer nuestros los planteamientos de los compañeros de Sevilla:

A TODOS LOS FERROVIARIOS

"Se ha celebrado una asamblea con delegaciones de ferroviarios de diferentes dependencias y servicios de la provincia.

Esta asamblea se da como consecuencia de la falta de un Sindicato libre, obrero y democrático; de la inexistencia de un jurado de empresa honrado que defienda nuestros intereses y por carecer en la práctica de un cauce por el que podamos plantear y solucionar nuestras justas reivindicaciones en la RENFE.

Habiéndose analizado la situación de los trabajadores ferroviarios y de su variada y amplia problemática socio-económica, tanto como salario, condiciones de trabajo, Reglamentación, emolumentos, vacaciones, percepción por enfermedad, jubilación, dietas, etc., etc.

Y partiendo de las experiencias acumuladas en lo que va de año, de los paros coordinados de 20 minutos en los Talleres de Madrid, generalizándose en el resto de España, pasando por innumerables acciones de protesta de todo tipo en otros Servicios, hasta los paros de 45 minutos y de 6 horas y media en Sevilla.

Este análisis viene a demostrar que el mito de que los trabajadores ferroviarios no eramos capaces de luchar por nuestros propios intereses, de que entre los ferroviarios no había unidad y otros muchos argumentos reaccionarios, son totalmente falsos y han saltado hechos pedazos.

Hemos demostrado que, tanto los ferroviarios como la clase obrera en general somos capaces de organizarnos con un amplio sentido de unidad y solidaridad para conseguir nuestras justas aspiraciones.

Las nuestras inmediatas, las que ya no admiten más demora, son:

- 1º.- Salario mínimo de 350'.- pesetas.
- 2º.- Cien por cien del salario real, en caso de enfermedad.
- 3º.- En vacaciones recibir todos los emolumentos igual que en activo.
- 4º.- Jornada laboral de 7 horas.
- 5º.- La puesta en vigor inmediata de la nueva Reglamentación del Trabajo.
- 6º.- Apertura a la negociación de un Convenio Colectivo.
- 7º.- Expulsión del actual Jurado de Empresa de sus funciones por considerar que están traicionando nuestros intereses.

Para llevar esto a la práctica, debemos orientarnos a crear todos los ferroviarios un frente común de lucha, creando las condiciones donde no existan para llegar a un entendimiento entre dependencias y servicios, rompiendo con todos los moldes tradicionales que son los que hasta ahora han impedido ese entendimiento entre los trabajadores.

Debemos hacer coincidir de una forma coordinada nuestras acciones. Los hombres más conscientes deben movilizarse creando comisiones con otros compañeros para el estudio y planteamiento de estas reivindicaciones.

Hacemos un llamamiento a todos los Enlaces y Vocales que estén sometidos a los manejos de la Empresa y el Sindicato para que depongan esta actitud por otra más honrada, defendiendo abiertamente los deseos de la gran masa ferroviaria, y si no están dispuestos a luchar ¡que dimitan! En caso contrario, los trabajadores tenemos que presionar para que renuncien a sus cargos.

Por una gran acción coordinada. Todos unidos conseguiremos nuestras ansias de justicia.

LA COMISION PROVINCIAL DE FERROVIARIOS

Sevilla, julio de 1.970

NUESTRA LUCHA

COMPÁÑEROS: La demagogia y las amenazas del pistolero Ribes no han podido contener la lucha de los ferroviarios de varias provincias, entre las que han destacado Madrid, Sevilla, Salamanca y Valladolid. Las huelgas de los días 16, 18, 19 y 21 es la respuesta que corresponde a la intransigencia de la Dirección a concedernos un anticipo mientras se confeccionaban los baremos para la prima, que en algunas asambleas se acordó que dicho anticipo debería ser de 2.000 pts.

Al informar los enlaces que la petición había sido rechazada, se decidió ir a la huelga, que es el arma fundamental que los trabajadores tenemos para defender nuestros intereses ante la patronal, y en este caso contra el Gobierno-Matesa que permite unos salarios de hambre.

El día 16, 5.000 ferroviarios de Madrid hicimos una huelga de 3 a 5 horas: Talleres del Ter, 5; Puertos Autónomos, 5; Isabel y el Norte, 4 horas; y Talleres Generales, 5. El 18 y 19, al continuar la Dirección con su actitud de intransigencia, todos los talleres de Madrid pararon desde la entrada hasta las 2 de la tarde, previas asambleas en las que se acordaron los paros y a las que se sumaron algunas oficinas, y algunos maquinistas con trabajo lento.

El lunes continuaban los paros en algunos talleres.

Al enterarse de que el sábado la Dirección había cursado cartas a 42 compañeros para que se presentaran a otros destinos en provincias, esto se interpretó como una sanción a estos compañeros, cuando lo único que pretendía la Dirección era intimidarnos (ya que estos compañeros no eran los que más se habían destacado en la defensa de nuestros intereses) y así volver a la normalidad. En parte, lo consiguió, aunque en algunos talleres se planteó en las asambleas a la entrada al trabajo y se decidió que mientras los compañeros trasladados no volvieran a sus puestos no se trabajaría, considerando que, aunque no eran los más combativos, esta era la forma de sentar el precedente, y hacerle ver a la empresa que no estamos dispuestos a consentir aislados y menos en este momento que sirve de concepción, y desviar nuestra lucha de lo fundamental, que son todas las reivindicaciones que tenemos pendientes, y la más inmediata la prima; por eso no podemos dar síntomas de debilidad, sino de fuerza, de lo contrario las peticiones de nuestra Carta Reivindicativa (que ya se demora y va para 7 meses) no las tendremos nunca. Aunque en este momento debemos centrarnos sobre las primas y estar muy pendientes de cómo van las negociaciones, ya que la Comisión que negocia está nombrada a dedo y aunque haya algunos buenos compañeros que nos defiendan, ellos solos son impotentes para enfrentarse con los pistoleros de Ribes y la Dirección.

Por todo esto tenemos que celebrar Asambleas diarias en los talleres, para estar informados y decidir en ellas qué es lo que queremos, porque aún no sabemos qué es lo que nos darán, si serán 300, 500 ó 100; Pero no podemos esperar a que digan qué es lo que nos darán, sino **CONCRETAR EN LAS ASAMBLEAS LAS 2.000 PTS. QUE YA SE HAN PEDIDO** en algunos talleres y que los enlaces se hagan los portavoces de nuestros acuerdos. Para ello tenemos que proponernos el ir todos al Sindicato para **APOYAR NUESTRAS PETICIONES CON NUESTRA PRESENCIA** y estar dispuestos a luchar decidida y tenazmente hasta conseguirlo, teniendo en cuenta que los trabajadores unidos somos invencibles; teniendo presente que lo que pedimos no es una utopía y que las 2.000 pts. luchamos podemos conseguirlas igual que los compañeros del Metro, que si no han conseguido las 3.000 pts. que pedían ha sido porque no han luchado lo suficiente para ello.

Tenemos que pensar que los ferroviarios no estamos solos, que todos los trabajadores de Madrid y de España están con nosotros: esto lo hemos demostrado las acciones solidarias que los metalúrgicos madrileños y los trabajadores de otras ramas han llevado a cabo para apoyar la heroica huelga de la Construcción de Madrid, con la que también se solidarizaron los obreros de la Construcción de Tarrasa.

Se empieza a rumorear que todo va bien, que a unos talleres les darán más y a otros menos, que si van a dar 1.500 pts..., enfin, que todo está solucionado. Compañeros: todos estos bulos tienen un fin: la desunión de los trabajadores para que así olvidemos el objetivo fundamental que es la lucha decidida de todos los talleres para conseguir un aumento igual para todos.

COMPÁÑEROS: PREDISPONGÁMONOS A LUCHAR, JUNTO CON TODA LA CLASE OBRERA Y DEMÁS SECTORES PROGRESISTAS DE NUESTRO PAÍS, POR LA LIBERTAD DE LOS PRESOS POLÍTICO-SOCIALES; POR EL RETORNO DE LOS EXILIADOS POLÍTICOS; POR LA REPOSICIÓN EN SUS PUESTOS DE TRABAJO DE TODOS LOS COMPÁÑEROS REPRÉSALIADOS POR DEFENDER NUESTROS DERECHOS; POR LA DESAPARICIÓN DE LOS ANTECEDENTES POLÍTICOS; POR LA SUPRESIÓN DE LOS TRIBUNALES DE EXCEPCIÓN; POR UN SINDICATO OBRERO DEMOCRÁTICO. EN RESUMEN, POR LA AMNISTÍA.

CARTA DE NUESTRO COMPAÑERO MARTINO

Queridos compañeros: Termina el período de vacaciones, durante las cuales, muchos trabajadores distraen unas pesetas de su menguada economía doméstica para "hacerse la ilusión" de que las disfrutan; los patronos, los capitalistas, regresan de las playas de moda donde han entretenido el ocio y el vicio; pero en contraste con otros veranos paralizantes de cualquier esfuerzo o movilización ciudadana, el estío de 1.970 señala la enorme convulsión de protesta de las masas trabajadoras a lo largo y ancho de nuestra geografía, frente a los escándalos político-económico-militares del Régimen-Matasa, culminantes en el llamado "tratado de amistad y cooperación" hispano-yanqui, criminal y gratuita cesión del territorio patrio.

Es por todo esto, que, todavía conmovidos e indignados los presos políticos y sociales por el brutal asesinato de tres compañeros del ramo de la Construcción en Granada, intento expresar mi opinión someramente, en el espacio que permite una carta, sobre el ascenso -cantidad y calidad- de las luchas del movimiento obrero en este verano doloroso pero altamente esperanzador, que, se agudizará durante el cercano otoño.

La metalurgia señala durante este verano su condición de vanguardia proletaria y multiplica sus acciones; Madrid y las provincias centrales, Cataluña, Euzkadi, Galicia, Levante, Andalucía, no han parado de luchar. Durante estos meses los heréticos mineros de Asturias se mantienen en la brecha del continuo pelear; sus huelgas son noticia diaria que ya no puede ser ocultada. Y son continuas las acciones de los empleados de banca, jaque a los jefes financieros, sesudas cabezas del medio burgués. Todos los ramos de la producción se suman en sus ámbitos a la acción reivindicativa multinacional.

Dos ramos, la Construcción y los Transportes, han padecido durante muchos años la gran dificultad de hacer efectivas sus protestas de reivindicación, por la amalgama de causas que se les oponían.

Pero, en el verano de 1.970, superando enormes dificultades de organización y movilización (eventualidad, cambios de empresa, disgregación en tajos, reuniones insuficientes, vigilancia policíaca, etc) el ramo de la Construcción, de legendaria historia combativa, vuelve por sus fueros rebelándose -contra tanto abuso patronal, y en Sevilla, escenario de una importante huelga de larga duración, que paraliza todas las obras y en la que participan más de 20.000 obreros, que a su final, imponen gran parte de las reivindicaciones pedidas. Como reguero de pólvora, les siguen los obreros constructores de Madrid, Barcelona, Lérida y otras ciudades, para culminar Granada, -Inhumana explotación de sus humildes albañiles- en huelga general y manifestación en las calles de miles de trabajadores. Después el retumbar de metrallas y pistolas de los policías y la valiente reacción combativa de las masas agredidas; apoyando a los esbirros, entre ellos, la gortuza del sindicato -vertical, manteniendo aún los fines para los que fue creado por la Dictadura Española se viste de luto y muestra su repulsa a la inhumana represión.

Importante repercusión tiene la huelga de los trabajadores de Transportes. Ahora se puede comprobar que cuando Comisiones Obreras mantenía (por supuesto, sigue manteniendo) la posibilidad de movilizar a los ferroviarios, a los transportes urbanos, a los taxistas y a otras secciones de la rama, las condiciones objetivas nos daban la razón. A pesar de la legislación sobre Convenios, de marcado carácter fascista y anti-obrero, la plataforma que supone para la clase obrera la lucha por Convenios Colectivos, ha probado su utilidad.

En esta lucha, los trabajadores del Metropolitano de Madrid, han dado un ejemplo de lo que podemos conseguir si, como ellos hicieron, en las duras condiciones de prisión somos capaces de obrar organizadamente y con decisión. En esta prisión hemos "sentido" con emoción las noticias de la prensa sobre la paralización, durante una jornada, del Metro de Madrid.

En condiciones superdifíciles para la coordinación de los dispersos servicios, los obreros y empleados del Metro -los guapos y sufridos tequileros- llevaron a cabo (por primera vez en la historia del movimiento obrero español) la realización de 24 horas de huelga en la circulación de este vital servicio público. Pensar solamente que el Gobierno-Matasa, con Franco a la cabeza, tuvo que reunirse con urgencia para decretar la movilización militar, ya dice por sí del enorme éxito de la huelga del Metropolitano. Pero, además, con esta acción y las que se esperan, de cara a las reivindicaciones, el valor cotizante de los 4.000 trabajadores del Metro ha subido cien enteros. Es fundamentalmente importante que sepamos ver para el futuro, que los intentos de movilización militar -para cualquier empresa de transporte- no puede servir de obstáculo para más grandes acciones.

Si el Metro ha sido la culminación, los trabajadores de Transportes podemos sentirnos esperanzados del nivel adquirido por la lucha en todo el país. Sevilla, Bilbao, Alicante, Valencia, Granada, las Islas Canarias y Baleares, Lérida, Gijón y Madrid, muestran las huelgas y acciones de protesta de los transportes urbanos de superficie.

Nuestra red de ferrocarrillos, en su ingente masa de asalariados, va adquiriendo conciencia de las posibilidades demostrativas de razón y fuerza. En lo que va de año, se han realizado en Renfe 26 paros y 52 Asambleas de Trabajadores, más numerosas acciones en escala menor. Los talleres de Madrid, Sevilla, Valladolid, Barcelona, Gerona, León y otros centros ferroviarios, han provocado acciones parciales o totales de huelga, plantes y trabajo lento. El personal técnico ferroviario -en gran parte- se identifica con la clase obrera, tomando de la lucha una nueva dimensión.

PERO AUN NO ES BASTANTE, COMPAÑEROS FERROVIARIOS; Ahora se anuncia -por fin- la promulgación del nuevo Reglamento de Régimen Interior; sin duda será un inmisericorde fraude. Es necesaria la lucha por un Convenio Colectivo libremente pactado entre auténticos representantes del personal y la Jefatura de la empresa. La lucha por el Convenio debe ser objetivo inmediato -entiendo yo- para conseguir un salario suficiente y por un mejor condicionamiento del trabajo.

El auge alcanzado por el movimiento obrero en lo que va de año (todas las ramas y en particular Transportes) hay que elevarle más y más. Renfe, Metro, E.M.T., deben incidir en potentes acciones. No se puede aflojar en la lucha reivindicativa diaria. Cuando, terminado el período de vacaciones, nos acercamos al otoño, EL COMBATE DEBE ADQUIRIR RESONANCIA Y AMPLITUD MAYORES.

La preparación de la Jornada Nacional "Por la Amnistía y contra la represión", acordada en la VII Reunión General de Comisiones Obreras está en marcha. No todo será fácil, pero un claro horizonte se abre ante los trabajadores. Ante la enorme subida de los precios y la insuficiencia de los salarios -tanto el Régimen lechón regala España a los imperialistas yanquis, hoy que le da la HUELGA GENERAL. Los ferroviarios deben paralizar TODOS LOS SERVICIOS, Tracción y Movimiento son fundamentales pilares de la acción. Debemos unir nuestras fuerzas, apretar los flancos, en el camino hacia la liberadora HUELGA NACIONAL. Los trabajadores del Metro han sentido las premisas con su firme actitud, de lo que la clase obrera ha de ser capaz. Y nuestros hermanos albañiles de Granada, también.

Adelante, y para todos un abrazo fraternal.

José Luis Martino de Jugo.

PRISION CENTRAL DE SEGOVIA.
Septiembre - 1.970

AMNISTIA!