



ANTONIO DE RAFO

Abogado
Marqués de Leganés,
TELÉFONO 8316472
MADRID - 13

COMPAÑERO:
"CARRIL" ES UN
BOLETIN DE TRA-
BAJADORES PARA
TRABAJADORES,
ES NUESTRO POR
TAVOZ DE UNIDAD
Y DE LUCEA,
FERROVIARIO:
COMENTA Y DI-
FUNDE TU PERIO-
DICO!



BOLETIN DE APOYO A LAS COMISIONES OBRERAS DE LOS FERROVIARIOS.

Núm. 5

MADRID, ABRIL - 1.966

Precio 2 Ptas.

EDITORIAL

El Jueves 10 de Marzo unos 50 Enlaces de los Talleres de Madrid se entrevistado con el Presidente del Sindicato de Transportes y Comunicaciones, Luis Nieto García. De esta entrevista ha dado una microscópica reseña la prensa oficial del día once.

La limitación de espacio que a esta reunión le ha dedicado la prensa se debe a que en ella pese a los esfuerzos del demagogo de turno, no hubo lugar al Régimen ni cantos a los "verticales". La situación de los ferroviarios es tan catastrófica que no podía haberlas y los Enlaces se la expusieron al Sr. Nieto con suma claridad. Pronta puesta en vigor del Reglamento de Régimen Interior y que en él se tengan en cuenta las sugerencias hechas por los obreros y que están en poder del Jurado. Si este no es capaz de defender las justas peticiones obreras que dimita. Que se conceda el Derecho de Huelga. Y que de no dársele una solución urgente a estos problemas ellos -los Enlaces- presentarán la dimisión con el consentimiento de sus electores.

Esta reunión estuvo precedida de diversos plantes y paros en Talleres y con la manifestación de unos 2.000 ferroviarios que intentaron llegar al Sindicato donde tenía lugar la reunión, desde la estación de Atocha, siendo disuelta por los "grises".

Si tenemos en cuenta las limitaciones con que se hizo la preparación de esta manifestación, ya que no hubo ninguna octavilla explicativa y que la agitación verbal en algunos talleres fué muy deficiente, llegaremos a la lógica conclusión de que el ambiente real de descontento que existe en los medios ferroviarios, es muy superior al que refleja la presencia en la calle de estos 2.000 obreros. Por tanto, los trabajadores de vanguardia tenemos que ser conscientes de que para las próximas acciones, si queremos que estas tomen más amplitud y esto no cabe duda que será necesario, debemos hacer un trabajo de más profundidad no solo en los talleres, sino también en estaciones y oficinas, ya que el problema a resolver es común a todos los ferroviarios.

Pasa a la pág. 2

(Viene de la pág. 1ª.-EDITORIAL.)

Para éllo, nada mejor que desde ahora mismo discutamos las experiencias de estas acciones y haciéndolas con espíritu crítico, veremos como no tenían razón los que decían que no era conveniente hacer una Octavilla; pues esto da lugar a que la policía se entere. La policía, lo hemos visto, se enteró sin octavillas y con precisión estuvo en Atocha y después en Norte, con el gran inconveniente de que hubo muchos ferroviarios que no se enteraron y esto habrá que tenerlo en cuenta y evitar que vuelva a repetirse.

Lo que ahora procede es mantener y discutir mucho lo planteado por los Enlaces, sin olvidar que lo decisivo será si presentan la dimisión o no la presentan y no olvidando tampoco que van a ser estos los que marquen la pauta a seguir, pues todos sabemos que hay muchos Enlaces que no poseen la firmeza necesaria, como lo prueba en que no todos han informado de lo ocurrido en el Sindicato y donde no lo hayan hecho hay que exigirles explicaciones, acabando para siempre con las malas costumbres del "verticalismo" fascista y sus secuaces.

Por último, es imprescindible y urgente que en Estaciones y Oficinas las Comisiones se ligan más a Talleres -labor fraternal de todos- y así, de esta forma unidos, marchar a la preparación de una gran acción de todos los ferroviarios.

PERSONAL SUBALTERNO

"COMO SE COMPRO A LOS JURADOS"

Como todo el mundo sabe, la Renfe ha establecido un servicio de petición de billetes desde domicilio a la Oficina de Viajes de Madrid. Por este servicio la Renfe percibe 15 pesetas suplementarias en concepto de gastos de remisión:

Pues bien, la Dirección comunicó a la jefatura de la Oficina de Viajes en carta oficial firmada por el Sr. Vadillo, que todos los pedidos de estos billetes serían enviados a la Oficina de Empresa para que allí "se encargasen" del reparto domiciliario.

Para este "reparto", se previó tabonador la Red de 10 ptas. por billete, fueron designados los dos Vocales del Jurado Sres. Mariano Aleza y José Ayo, Ordenanzas-Porteros que de esta manera iban a recibir unos pingües beneficios.

Conocido esto por el personal subalterno, sus protestas ante el escándalo que representaba, han llegado a todos los ámbitos oficiales y, cogida en gravísimo fraude la Dirección, ha tenido que dar marcha atrás, haciendo recoger la carta remitida a la Oficina de Viajes y dejando sin efecto "la graciosa concesión".

Así -este es un ejemplo- se compra a los desaprensivos vocales del Jurado de Empresa de nuestra Red Nacional.

DE OFICINAS CENTRALES

"LOS ESQUIROLES"

Sin señalar departamentos y servicios, pues el mal abunda y los múltiples casos están en el ánimo de todos los empleados, queremos que esta nota sirva no ya de denuncia -la desfachatez está bien denunciada ya- sino de desprecio y repulsa indignada contra los rastreros esquirolas, faltos de dignidad, compañerismo y capacidad profesional, que medran en oficinas a la sombra del compadreo, la zancadilla y la traición hipócrita, amparados por unas jefaturas y dirección ineptas y podridas que colaboran al hundimiento total del ferrocarril.

Muchas de sus "alcuentés fichas" las publica "Via Libre" y las de otros bigardos menos "afortunados" corren de boca en boca. Nosotras lo certificamos desde aquí.

SALARIO MINIMO DE 200 PTAS. DERECHO DE HUELGA Y LIBERTAD S I N D I C A L

PUNTUALIZACIONESJuego limpio y claridad de ideas

Hemos visto aparecer durante varios días del mes de Febrero, diversos artículos en "El Alcázar" sobre los problemas ferroviarios, que como es natural, han sido seguidos por todos nosotros con sumo interés. Pero pese a la mejor voluntad, tanto por parte del redactor del citado periódico como por la nuestra, se ha demostrado una vez más, que no es posible a través de la prensa oficial un auténtico diálogo que nos permita ir al fondo de los problemas y poder sacar en consecuencia las conclusiones oportunas, con miras a solucionar nuestra caótica situación, es por lo que, desde esta tribuna de los trabajadores que es "Carril", sin censura de ninguna clase, intentaremos puntualizar entrando en diálogo amistoso con algunos compañeros a los que han publicado sus cartas, ya que consideramos que el entendimiento y claridad de ideas de los ferroviarios, es fundamental para poder hacer frente con éxito a los innumerables problemas planteados.

Veamos antes como empezó la polémica: A simple vista parece que ésta fue originada por un artículo aparecido en "El Alcázar" el 4 de febrero, firmado por el Sr. Guillamón, cuyo título y subtítulo eran, "Los problemas de la Renfe y "El personal está descontento". En dicho artículo se habla del malestar reinante sin profundizar mucho. Decíamos a simple vista, pues no conviene olvidar que en el transcurso de la semana del 17 al 22 de Enero hubo en los Talleres de Madrid diversos planes y paros y que sin la lucha llevada a cabo por estos compañeros, la Renfe no hubiera sido noticia. Por tanto, es de lamentar la omisión y olvido de esta realidad en todos los artículos y cartas publicadas. Decimos publicadas, puesto que nos consta que el Sr. Guillamón ha recibido varias que no le han sido, quizá porque no omitían la realidad de los conflictos laborales ferroviarios en nuestra capital, con lo que se demuestra la parcialidad de que hablamos al principio. Al artículo del Sr. Guillamón contestó el Sr. Vera Golf o Sr. Golfo como se le llama, no sin fundamento, en los medios ferroviarios, con una extensa y burda carta, llena de mentiras y tergiversaciones como es norma y costumbre en tan conspicuo individuo. Esta carta no merece tenerse en cuenta, ya que como Presidente de la Sección Social del Grupo Renfe, es de los elegidos a dedo y su misión es esa precisamente. Lo que más llena de indignación a todos los ferroviarios es la invitación que en ella le hacía al Sr. Guillamón para que asistiera a una reunión del Jurado; y no porque los ferroviarios tuviéramos nada en contra de este señor, sino por la sencilla razón de que con mucho más derecho a ser informados y tenidos en cuenta nos encontramos nosotros y no se nos cursan invitaciones ni se nos informa de nada. Así nos hemos tenido que enterar por la entrevista del repetido redactor con el Jurado, de que son mil pesetas lo que el Jurado había pedido a la Dirección de la Red, para cada agente y desde 1.º de Enero, las cuales estamos esperando todavía! Pero por lo visto el Sr. Golf lo que perseguía por medio del Sr. Guillamón, era "blanquear" un poco al Jurado, lo cual es difícil de conseguir, aunque el Sr. Guillamón (perdón por lo reiterativo) lo haya intentado en algunos párrafos.

Y ahora vamos con lo más importante que para nosotros es, la carta de un grupo de compañeros encabezados por Alfredo Mendo, Juan Pablo Asensio, Andrés Borregón y Teófilo Arroyo. Estos compañeros en su escrito hacen varias puntualizaciones a la del Sr. Golf, algunas acertadas y otras, a nuestro parecer, no tanto, ya que consideramos no existe la suficiente claridad, aunque quizá se deba esto más que a las opiniones que estos compañeros pueden tener sobre el enfoque de los problemas ferroviarios, a esa limitación de la prensa oficial de que hablabamos en el primer párrafo. Sea debido a una u otra causa, estamos seguros que las puntualizaciones que aquí vamos a hacerles, serán acogidas y vistas por ellos con el mismo espíritu y ánimo que nos guía al hacerlas; el de aunar voluntades y esfuerzos para mejorar nuestra situación. Hechas estas necesarias aclaraciones, vamos con su carta.

Dicen estos compañeros en el primer punto: ("Que la revisión del Reglamento de Régimen Interior no es cierto se esté discutiendo en la totalidad

(Viene de la pág. 3ª. PUNTUALIZACIONES)

ya que de salarios no se discute nada"). Esto lo reconoce el Jurado en su famosa y única Circular, pero como el Sr. Golfes un embustero de tomo y lomo está bien que se lo recuerden. Y siguen diciendo: ("que la discusión del Reglamento no se hace como en un convenio colectivo"), lo cual es cierto, pero nosotros creemos que por las razones por ellos aludidas, ya que dan a entender que la falta de representatividad del Jurado se debe a que una serie de categorías y mandos intermedios no están representados en el Jurado. El mal reside en que el Jurado actual no representa a nadie, pues su forma de actuar es totalmente negativa y si esos mandos intermedios que no están en el Jurado debiendo estar, estuvieran actuando de la misma forma, la representatividad sería la misma, solo que habría más figurines. El problema es que ningún Jurado, haya sido elegido de una u otra forma, será representativo ignorando a los trabajadores y para representar a éstos solo debe plantear y defender sus reivindicaciones y para ello no hacen falta tantos conocimientos "tecnicistas" como conciencia de clase.

En el 2º punto dicen refiriéndose al 4º del Sr. Golf y cayendo en su juego: ("que no es correcto imputar el mantenimiento del salario mínimo al Gobierno, ya que ésta como bien dice la disposición que lo impuso, se estima como punto de partida"). Creemos sinceramente que intentar eximir de responsabilidad al Gobierno por el mantenimiento de los salarios de miseria que padecemos es de una "ingenuidad" asombrosa, ya que al hacer tal observación, estos compañeros demuestran un desconocimiento evidente de que el Gobierno actual es el instrumento de la oligarquía financiera y como tal, está exclusivamente a su servicio. Por ello fija salarios de 60 pesetas, cuando bien los podía fijar de doscientas y por lo mismo se resiste a concedernos la Libertad Sindical y el Derecho de Huelga, pues el Gobierno de la oligarquía sabe que cuando los trabajadores conquistemos estos derechos no podrá mantener su dominio sobre nosotros de la forma tan despiadada como ahora lo ejerce. Afirmábamos que estos compañeros habían caído en el juego del Sr. Golf, ya que este como buen demagogo decía refiriéndose a los bajos salarios que los ferroviarios sufrimos y queriendo más que eximir de responsabilidad a la Renfe, sembrar la confusión: ("que no había que olvidar que el Estado era quien había fijado el salario mínimo en 60 pesetas"). Esto es así y nosotros no lo olvidamos, máxime siendo la Renfe una empresa de la oligarquía entrenada de forma directa con el propio Estado.

Por lo mismo, lo importante para todos los ferroviarios no es entretenernos en divagaciones en cuanto a la responsabilidad por el mantenimiento de los míseros salarios, sea de la Renfe o del Estado, ya que esto nos llevaría a eso del huevo y la gallina o a la gallina y el huevo. Aquí con más razón que en cualquier otro lugar podemos aplicar lo de "pequeños no enseñan en los colegios": "tanto monta, monta tanto" y obrar en consecuencia. Es decir, no desperdiciar ninguna ocasión que se nos presente para plantear la lucha en el lugar de trabajo con plantes y huelgas como han hecho los compañeros de los Talleres de Madrid, así como acudiendo a manifestaciones ante los organismos oficiales a reclamar nuestros derechos por un salario mínimo de 200 pesetas, por la Libertad Sindical y por el Derecho de Huelga. Esta será la única forma de conseguir romper el bloqueo de los salarios y abrir brecha en el Estado oligárquico que nos oprime.

Aclarada todo esto, queremos dejar constancia de pleno acuerdo con el resto de la carta de los mencionados compañeros. Como igual estamos en líneas generales con la que firma José Antonio Rodao e invitar a todos, firmantes y ferroviarios en general, a manifestarse en "Carril" que está a su disposición y aquí podrán exponer todo cuanto consideren de interés para el mejor entendimiento de todos en la lucha. Este es el único fin que nos guía.

FERROVIARIO : CONOCERAS A LOS ENLACES CONSCIENTES. SON LOS QUE DEFENDEN LAS DOSCIENTAS PESETAS COMO SALARIO MINIMO, EL DERECHO DE HUELGA Y LA LIBERTAD SINDICAL. ¡ ESOS SON TUS VERDADEROS REPRESENTANTES, NO LO OLVIDES !

lllllllll

ACCIONES DE LUCEA EN MADRID

=====

PROMESAS QUE NO SE CUMPLEN.- Las promesas eran esas cantidades de dinero ofrecidas por los ingenieros de Talleres, y entre éstos Taf, Villaverde y Generales de Atocha y dicho dinero ha quedado evaporado en el olvido. Nun- ca debemos ser tan incautos que nos creamos tanta bondad de un Régimen ca- pitalista que solo puede dar miseria, hambre y largas a los problemas acu- ciantes de los obreros. Ante tantas y tan repetidas injusticias ha vuelto a prender la mecha de la indignación entre nosotros, los obreros ferrovia- rios de Madrid.

Lunes, 7-3-66.- En Talleres Taf en lugar de emplear un cuarto de hora pa- ra el bocadillo, los obreros se reúnen en el comedor -cosa desusada- duran- te más de media hora y se discute la forma de organizar una nueva protesta. En Talleres Generales y Villaverde "Puentes", se realiza en algunas sec- ciones "trabajo lento".

Martes, 8-3-66.- En Taf cunde el descontento entre el personal; los in- genieros mandan subir a la oficina a un operario por equipo y allí leen a los delegados un escrito con los trámites que realizan los Enlaces y una carta contestación del Sr. Roa diciendo que no podía dar más dinero dentro de la jornada y que no era conveniente esforzar al personal, sin embargo, que autorizaba horas extraordinarias por la tarde reajustando los trabajos. La excitación indignada del personal fué grande cuando les fué comunicada la resolución del cínico de Roa, acordando a la hora del bocadillo parar UNA HORA como protesta, determinación que fué seguida por unanimidad.

Un ingeniero trata de informarse si los maquinistas de tracción secun- dan el movimiento de protesta.

En Generales, "Puentes" y algunas dependencias del grupo noveno reali- zan trabajo lento, mientras hay comentarios indignados para todos los gus- tos y se trata de ligar las acciones con los del Taf.

Miércoles, 9-3-66.- En Taf comunican de jefatura que de seguir los plan- tes será cerrado el taller. Sin embargo, se trabaja a muy bajo ritmo y se corre la voz para la manifestación del día siguiente.

SOLIDARIDAD OBRERA.- El Jueves día 10 y a las 3,30 horas es materialmen- te tomada por los "grises" la estación de Atocha. A las 4,20 y a la llega- da de los obreros de Villaverde "Puentes"; se organiza la manifestación en la que participan unos 2.000 ferroviarios, que saliendo a la Glorieta de Atocha se encaminan por el Prado hacia la llamada Casa Sindical (Cuartel policiaco es su verdadero nombre).

En Atocha y Paseo del Prado se concentran gran cantidad de "grises" y coches-patrulla de la político-social que forman cordón al llegar los ma- nifestantes, disolviéndolos en pequeños grupos según sus métodos habituales frente al final del Botánico.

En Norte, estación y cercanías de los Paseos de San Vicente y de la Flo- rida se concentran fuerzas de policía ante la sorpresa de los viandantes y que hacen imposible la concentración de los numerosísimos grupos de ferro- viarios.

50 Enlaces de Talleres estuvieron reunidos con Nieto García en el Sin- dicato y le plantearon las peticiones del personal y de la inoperancia del Jurado de Empresa. También pidieron el Derecho de Huelga a lo que el cita- do jerarca no contestó. Los Enlaces ante las evasivas de Nieto le manifes- taron que si en los días que quedaban de Marzo no se solucionaba la situa- ción entregarían sus credenciales.

Otra Comisión de Obreros en Norte subió al Torreón de Dirección a hablar con el Sr. Vadillo, el cual se despachó alegando ignorancia en la posible solución del problema. Cuando la Comisión abandonó el despacho fué obliga- da a identificarse a requerimiento de la policía, sin que fuera detenido ningún compañero, quizá frenados ante la huelga que se hubiera producido indudablemente en todos los talleres.

Viernes, 11-3-66.- El personal de Taf decidió una nueva protesta ante las desalentadoras noticias que traían los Enlaces. Este paro duró hasta las diez de la mañana (TRES HORAS) excepto la "Diaria" que reanudó algo antes.

(Viene de la pág. 5ª.-ACCIONES...)

Es evidente que la policía ha acudido a los sitios previstos con mucha precisión, por lo que salta a la vista que existe entre los obreros un número determinado de confidentes que mantienen el contacto entre el sentir popular y el sistema represivo. Debemos desenmascararlos y escupirlos en la cara por traidores. Pero también debemos ser conscientes de que ninguna acción se puede hacer sin octavillas, ya que la agitación verbal tiene sus limitaciones y así fueron muchos los compañeros que no se enteraron. La próxima protesta hay que organizarla mejor.

Las últimas noticias recibidas dan cuenta de que los Enlaces de Talleres generales de Atocha han presentado la dimisión, a excepción de dos, entre los cuales no puede faltar en su continua traición el confidente Pe regrina. ¿Se mantendrán los dimisionarios? Esperamos que sí.

Solidarios con las gestiones de los Enlaces conscientes, no debemos de jarnos engañar e ir a la preparación de una acción masiva de todos los ferroviarios SIN MIEDO AL CIERRE, PUES PESE A LAS AMENAZAS, SON INCAPACES DE REPRESALIAR A TODOS LOS FERROVIARIOS Y MAS CUANDO NOS ASISTE TODA LA RAZA.

 POR LA UNIDAD. (De un obrero de Talleres)

Desde estas líneas deseo llamar la atención de todos aquellos que, con un abnegado espíritu de sacrificio, contribuyen con su lucha a la transformación de una sociedad más justa. A todos, sin diferencias, conceptos o formas de lucha me dirijo, en momentos de profunda reflexión, tomando conciencia de los acontecimientos, que horas antes, habían tenido consecuencias en mi estado de ánimo.

Con motivo del acto de protesta por la intervención bélica americana, estuve presente en la manifestación donde se desarrollaron los hechos que posteriormente cito, pues aunque el acto se inició con signo pacífico, las fuerzas del "orden" irrumpieron, empleando una brutal y salvaje represión sobre los manifestantes, no haciendo distinción entre edad y sexo, como demuestra el haber cargado sobre hombres de avanzada edad y adolescentes de ambos sexos.

Ante tan desagradables escenas, no pude por menos que recordar con gran decepción, el sentir de cierto grupo de compañeros, que si en aquellos momentos no estaban prestando aliento con su presencia, se debía, a que juzgaban tal acto como subordinación a cierta maniobra política. Tan absurdos e irresponsables prejuicios, se dan con frecuencia en un sector que se precia de estar en vanguardia del movimiento obrero, pero que se abstiene de toda acción para el logro de los más elementales principios democráticos y no colabora en ningún acto o movimiento de protesta, alegando que este es de inspiración comunista.

Pregunto yo a estos compañeros de "lucha". ¿Acaso todos los actos de protesta con intervención de la masa, han sido instigados por el sector comunista? Si esto es así, es evidente que este sector se halla a la cabeza del movimiento liberador, a la que tanto vosotros como yo, debemos llegar por derecho propio, es decir, pasando del campo del sofisma o la demagogia a la acción concreta. Pues el hombre que se precie de defender de la causa reivindicativa obrera, a la salvaguardia de los intereses nacionales y de los derechos humanos, no debe negar su colaboración, cuando se trate de defender tan altos valores y sí debe integrarse incondicionalmente a la acción, aunque las iniciativas vengan de un sitio o de otro.

Por eso, estimados compañeros, dejemos aparte todo concepto ideológico y salgamos a la palestra, donde de hecho nos une el mismo común denominador, en lucha por una auténtica democracia.

 COMPAÑERO FERROVIARIO : ES NECESARIA TU AYUDA ECONOMICA.

COMO SANEAR LA RENFE

(Colaboración de las Oficinas Norte)

---0---

El Plan Decenal de la Renfe tiene un carácter eminentemente antisocial en el más amplio sentido, pues con arreglo a sus premisas, las capas sociales más débiles económicamente, habrán de pagar un mayor precio por el transporte de las mercancías y viajeros (supresión de la 3ª clase, mayor precio en los Ferrobuses, sustitución de los trenes rápidos por TER, etc.) y para mayor espolio, el trabajador ferroviario tendrá que soportar un inferior nivel de vida, todo ello a beneficio, en primer término de la Banca monopolista y en segundo y secundariamente de la "casta" de los excluidos de Reglamentación, pues conforme confiesa la propia Dirección de la Red (Página 4 de la Memoria sobre el ejercicio de 1964 en relación con el Plan Decenal), los ferroviarios (sujetos a Reglamentación) están retribuidos con un nivel de salarios inferior al de otras categorías profesionales semejantes en actividades análogas.

Para rechazar las peticiones de mejoras económicas del personal, se alega sistemáticamente que la situación económica de la Renfe es gravemente deficitaria y que, en tanto, no mejore considerablemente, es imposible una mejor retribución del personal, pero ello no impide el que de una manera constante y sistemática se establezcan o renueven los contratos individuales con la "casta" no obligada por el "Estatuto", contratados en los que se conceden sueldos de fábula a personas de reconocido franquismo, como el nuevo Director Administrativo; y no mencionemos a la especialidad "administrativa" descubierta por los flamantes ingenieros condiscípulos de nuestro "seráfico y bueno" de Roa.

Si la economía de la Renfe es deficitaria ¿Por qué no entregar la empresa a los trabajadores? Estamos

seguros que regentada directamente por ellos, representados por Sindicatos verdaderamente libres, funcionarían adecuadamente, suprimiendo entre otros, los fantásticos pilfarros del actual Consejo de Administración y con sus economías compensaría ampliamente el déficit de más de 4.000 millones de pesetas.

Sobre los ingresos también estimamos que hay mucho que comentar, pero puede simplificarse indicando que bien existirían únicamente tarifas comerciales eliminando las políticas y de compadreo, ya que como tal pueden calificarse a muchas "órdenes comerciales".

Contrariamente a lo manifestado en la pág. 10 de la indicada Memoria, la parte más importante de los gastos del ferrocarril no corresponden al personal, pues no podemos considerar como tal a la "casta" de los excluidos de Reglamentación y no por el hecho de tal exclusión sino por entender que son innecesarios el total de sus componentes y que los restantes deben regirse por la misma ley que todos los ferroviarios.

Otra medida de saneamiento económico es que existan los hombres precisos en cada puesto de trabajo y que cada agente desempeñe las funciones propias, por ejemplo, los ingenieros en Gabinetes técnicos o puestos adecuados y nunca realizando, como ahora, trabajos de auxiliar de oficina, por muy discípulos que sean del "seráfico y bueno" de Roa.

Estractando nuestro pensamiento, diremos que los problemas de la Renfe son de falta de honestidad en las altas capas directivas, de privilegios condenables y de exceso de ambición del capitalismo y sus secuaces.

Es preciso que la ley sea la misma para el director y para el obrero recién ingresado y para ello no queda más que luchar por la desaparición de la dictadura y la implantación de una auténtica democracia.

HAY QUE PREPARAR UNA ACCION DE TODOS LOS FERROVIARIOS SEÑALANDO CON TIEMPO EL DIA PARA QUE TODOS NOS ENTEREMOS; HACER UNA GRAN AGITACION Y PONIENDONOS TODOS DE ACUERDO HACER MANIFESTACION O DECLARAR EL PARO TOTAL. SALUDOS A LOS COMPAÑEROS DE TALLERES. (De una Nota de Vía y Obras).

===== 1.- PATATAS. Mien
 COSAS tras se impertan
 Y toneladas y tonela
 HECHOS das de este tubér-
 culo, existen en la provincia de Gua-
 dalajara solamente 40.000 toneladas
 podriéndose y sin llevarlas al merca-
 do!

! Viva el desarrollo !

2.- MAS DESARROLLO. Nuestra balan-
 za comercial, según informes oficia-
 les, alcanzó en 1965 la cifra de
 2.000 millones de dólares (más de
 120.000 millones de pesetas) de défi-
 cit.

¿ Con cuántos millones de turistas
 pensarán nivelarla ?
 ¿ Qué comeremos nosotros ?

3.- HUELGA DE FERROVIARIOS FRANCE-
 SES. Para defender sus reivindicacio-
 nes los ferroviarios de Francia han
 realizado una huelga de 48 horas; en
 la que han participado católicos, so-
 cialistas y comunistas solidaria y
 mancomunadamente unidos; los sindica-
 tos cristianos (minoritarios) y la
 C.F.T. (mayoritarios), paralizando
 el tráfico francés (sin que se hunda
 el país) hasta conseguir la justicia
 que se habían propuesto:

Con Art. 222 o sin él, esta es la
 línea a seguir por nosotros para lo-
 grar que cese la burla y la opresión
 a que estamos sometidos.

"Carril", en nombre de todos los
 ferroviarios españoles, envía a los
 compañeros franceses un fraternal
 abrazo.

DON ANTONIO MACHADO, POETA DEL PUEBLO

Era el 27 de Febrero último. De los cuatro puntos cardinales de la peni-
 de toro, obreros, intelectuales y estudiantes llegaban a Baeza. De Madrid,
 cientos de personas arribaban con el mismo objetivo.

Rendir tributo a la memoria de D. Antonio Machado, el Poeta del Pueblo
 muerto en el exilio, lejos de la tierra que tanto amó y a la que tuvo que
 abandonar por amarla tanto.

Pero en la España de Franco, en la España de la tiranía y el obscuran-
 tismo, contra la que tanto luchó el Poeta, no es posible rendir tributo al
 gran español de nuestras letras: "Desconfiaz -decía El- de aquellos que
 constantemente invocan el nombre de la Patria. Esos la invocan y la venden.
 El pueblo no necesita invocarla, da su sangre para defenderla."
 Como iban los patrioterros vende-patrias a consentir tal homenaje? Así
 declararon el estado de sitio, cercando Baeza cual si de otro Palchares se
 tratara, intentando en este caso evitar no la contaminación de la radiacti-
 vidad, sino algo para ellos más peligroso: las palabras y el espíritu del
 Poeta! ¡ qué no se levante y propague su consigna! Y así, la policía y
 la guardia civil cargaron como energúmenos sobre auténticos patriotas. Bas-
 tantes heridos y varios encarcelados.

Pero España entera sabe del gesto honrado y honroso de los que allí es-
 tuvieron. Don Antonio Machado está ahí y nos sigue diciendo:

"Una España implacable y redentora,
 España que alborea
 con un hacha en la mano vengadora,
 España de la rabia y de la idea.

Los ferroviarios saludamos emocionados la memoria del Poeta del Pueblo
 y decimos a los valientes que estuvieron en Baeza: Estamos con vosotros.

COMO COLABORAR CON "CARRIL".- Puedes hacerlo de muchas formas: Mandando tus
 opiniones. Difundiéndole entre los ferroviarios; para éllo, después de lei-
 do no lo guardes o lo rompas, mándalo a otro compañero. Si conoces a algún
 activista de "Carril", ayúdale y protégelo de los confidentes. Si te pre-
 guntan, nunca digas quien te le ha dado, es muy fácil alegar que lo encon-
 traste o fué recibido por correo; miles hay que así es como les llega. Tam-
 bién puedes ayudar económicamente; ten en cuenta que "Carril" llega a tí
 merced al esfuerzo de otros compañeros y si ayudas puede llegar a más si-
 tios. Ayudar a "Carril" es ayudarte a tí mismo. No lo olvides, compañero.

UNIDAD Y LUCHA ES LA VANGUARDIA OBRERA