



"CARRIL" ES UN BOLETIN DE TRABAJADORES PARA TRABAJADORES. ES NUESTRO PORTAVOZ DE UNIDAD Y DE LUCHA. FERROVIARIO: COMENTA Y DIFUNDE TU PERIODICO. SE CONSCIENTE Y SOLIDARIO DE NUESTRAS REIVINDICACIONES OBRERAS.

CARRIL

BOLETIN DE APOYO A LA LUCHA DE LOS FERROVIARIOS.

ENERO DE 1.975

LA LUCHA EN RENFE

!!Compañeros!! Todos los momentos de la lucha son importantes pero hay momentos que, por su trascendencia, la historia los subraya, ya que que en realidad esos periodos hacen cambiar el rumbo de las relaciones socio politicas entre los hombres de una misma sociedad. Esto es lo que está ocurriendo hoy en el mundo, pero mas acusadamente en nuestro pais dada la incapacidad demostrada por las clases dominantes a lo largo de los periodos de la lucha de clases. Esta incapacidad de la burguesia española ha tenido el triste fin de ser clausurada por el último instrumento que el capital utiliza cuando es desbordado por la clase obrera: Gobernar a través de la dictadura fascista, la última plataforma. Pero esta dictadura se hunde irremisiblemente porque se encuentra rota, desecha, posada boca arriba, sangrando y mordiendo, sola y apartada, con los ojos clavados en un caudillo dormido sobre un lecho de cieno.

Cada uno de nosotros tiene la obligación de hacer la lucha dentro de este periodo subrayado. Donde esté: en su casa, en su barrio, en su pueblo o en su centro de trabajo, la lucha hay que hacerla como las hormigas el granero en sus hormigueros: grano a grano y en su momento, o sea cuando el grano está en las eras lleno de luz y de calor.

Nosotros movemos la espina dorsal de España a través del ferrocarril; en nuestras manos tenemos una responsabilidad enorme, ya que de nuestra unión y decisión depende el facilitar el apoyo al resto de las fuerzas en lucha.

Cada dirigente obrero tiene que darse cuenta que es patrimonio de la lucha del pueblo, que los sentimentalismos particulares no tienen valor alguno ante las exigencias de los trabajadores, que nuestro papel es té en encauzar la lucha dentro de una línea clara, limpia y correcta.

¿Cual es esa línea? En lo nacional fortalecer las organizaciones en todo su abanico de matices, o sea, las Juntas o mesas democráticas de barrios, asociaciones de vecinos, clubs u otros medios de lucha contra la injusticia social. En los centros de trabajo, fortaleciendo las comisiones obreras con los mejores hombres, desenmascarando los elementos verticalistas ante las masas, procurando que en todo momento sean las Asambleas las que decidan sobre los problemas colectivos y no lo hagan grupos de enlaces sindicales por su cuenta acusando una total irresponsabilidad.

En RENFE la tarea a realizar es enorme dadas las injusticias que el aventurerismo fascista de dirección ha impuesto casi salvajemente a través de la luna de miel "palcista" con un sindicato malo, casi en su totalidad, ante la empresa. Desgraciadamente pocos son los casos de hombres con cargos sindicales con una visión clara de los problemas que nos rodean, pues por ignorancia, por abandono o por lo que sea, lo cierto es que es pequeño el porcentaje de los hombres valientes, honrados e inteligentes que en la actualidad están al frente de nuestros intereses.

Las próximas elecciones nos jugamos una papeleta sindical que está dentro del periodo que la historia subraya, por tanto creemos que salvo los casos claros de auténticos dirigentes obreros, debemos votar a gente joven y nueva, pues reelegir a enlaces que llevan 10, 15, 20 y hasta más años de sindicalismo vertical en el cuerpo, sería verdaderamente suicida. Tenemos que darnos cuenta que para no tener un Jurado de Empresa vendido y antiobrero, tenemos que tomar las cosas un poco más serias de como hasta ahora las hemos tomado. Solo debemos reelegir a los hombres que a lo largo del periodo que nos han representado hayan demostrado con sus actos, que están dispuestos a defender la causa obrera, y estos a su vez elegirán a un Jurado de Empresa verdaderamente representativo de la clase trabajadora.

Debemos de tener en cuenta que nuestro problema económico depende en mucho de la honradez, valentía e inteligencia de los hombres que votemos, y que será muy difícil que estas tres cualidades se den en una misma persona (nos referimos al plano sindical y no al personal) puesto que sólo los grandes líderes las poseen y esos no nacen todos los días, pero hay que procurar por todos los medios reunirlos en un equipo de hombres con el fin de que RENFE esté a la altura del movimiento obrero nacional, porque si no lo está, es porque no hay verdaderos dirigentes o los pocos, poquísimos que hay, los tenemos bloqueados por ser minoría en los centros de decisión.

La realidad es que llevamos varios años luchando por un convenio colectivo y aún no lo tenemos. Ciertamente el mayor culpable ha sido el Jurado de empresa, pero también es cierto que la presión que sobre él se ha ejercido a través de la representación sindical ha sido floja y medianamente dirigida. Está claro que el Jurado es un grupo de hombres sin conciencia (si hubiera hombres con conciencia de clases haría tiempo que estarían en la calle o en la cárcel) pero lo que queda claro también a la vista de los años que llevan en el sindicato y a su relación con la empresa, es que no solamente no están dispuestos a jugar su empleo o su libertad personal sino que ni siquiera quieren arriesgar el cargo sindical.

¿Que ha pasado con las firmas? Sencillamente, que un grupo de cargos sindicales ha decidido pensar por nosotros y no entregarlas. Pero las 30.000 firmas aún están ahí y los trabajadores de RENFE debemos y tenemos que hacer cuanto sea para que se entreguen en el Jurado (o lo que eso sea, pues a muchos nos parece más una comisaria que un Jurado de trabajadores).

Alegan algunos que no se entregan porque son pocas firmas, porque no representan el 50% de la plantilla de RENFE. Pero se olvidan que no es a ellos a quien corresponde dar esa opinión sino a los propios trabajadores, y estos, por el solo hecho de estampar su firma debidamente "legalizada" con el nº de matrícula le estamos EXIGIENDO que sean entregadas porque queremos CONVENIO COLECTIVO, que la entrega esté reflejada en el orden del día del pleno del Jurado de empresa y que este asuma sobre sus espaldas las responsabilidades que se deriven caso de negarnos nuestros derechos.

Nos quieren decir esos señores que hubiera pasado si no se hubieran entregado esas 160.000 firmas pidiendo amnistía alegando simplemente que con arreglo a 35.000.000 de habitantes que tiene España eran pocas y que no representaban el 50%?

Pues hubiera pasado que los firmantes no lo hubieran consentido como no lo vamos a consentir los trabajadores de RENFE, y si siguen empeñados en ir en contra de los intereses de sus representados, dejarán los cargos sindicales en la primera ocasión que los trabajadores tengamos.

Compañeros: Ante el periodo de lucha y la situación a que nos vemos sometidos no podemos demorar por todos los medios a nuestro alcance, de un convenio colectivo que nos permita negociar directamente con el siguiente programa laboral y social común a todos los trabajadores:

del coste de la vida.

- Que el importe total de las distintas primas que complementan el salario no rebasen el 25% del mismo.
- Que se actualicen las pensiones de los jubilados para que puedan salir de su actual penuria.
- Que la seguridad social, así como el impuesto sobre el rendimiento de trabajo personal y el Colegio de Huérfanos corra a cargo de la empresa.
- Que se descongele la irrisoria cantidad que recibimos en concepto de protección a la familia.
- Que se establezcan trienios con un 7% de premio a la antigüedad.
- + Ayuda escolar a hijos menores de 18 años.
- Jornada laboral de 7 horas diarias ó 42 semanales, respetando jornadas mas cortas y continuada donde el servicio lo permita.
- Plantilla seria. Convocatoria de ascensos. Liquidación de las famosas reducciones de plantillas.
- Que en RENFE se ingrese solamente a través de las escuelas de Formación profesional, creando en ellas las nuevas especialidades que actualmente requiere la explotación ferroviaria.
- Jubilación a los 60 años para todas las categorías con los ingresos totales y actualización anual según el alza del coste de vida.
- Que se autorice el derecho de reunión en la empresa.
- + Que se autorice el derecho de huelga como fuerza equivalente de los trabajadores.
- Que readmitan a los despedidos por causas políticas o laborales.
- Que el Consejo de Administración de RENFE esté formado por un mínimo de 17 representantes de los trabajadores y 3 del Estado.
- Supresión de todas las contratatas que trabajan para RENFE. Que el personal que en ellas trabaja pase a la plantilla de la Red.
- Que RENFE explote directamente todo el tráfico ferroviario absorbiendo a PALGO, SEMAT, TRANFESA, etc., etc.

Per debemos de ser conscientes de que los cauces burocráticos por los que tiene que atravesar esta petición, la demorará un tiempo que no podemos dejar transcurrir en las actuales circunstancias.

Estamos esperando el nuevo reajuste salarial que todos los años se nos viene concediendo y no podemos permitir que nuevamente se nos venda el convenio colectivo por las consabidas mil pesetas.

El año 1.974 terminó con un aumento del índice del coste de la vida decretado oficialmente en un 17-18%, pero teniendo en cuenta la manera como se confeccionan estas estadísticas, el aumento REAL utilizando los artículos que diariamente tenemos que consumir los trabajadores, se centra en el orden del 30 ó mas por ciento.

El año que vivimos no presenta mejores características. Prueba de ello es que en los pocos días transcurridos, ya han subido el precio del pan, se anuncia el de la electricidad, los transportes, la leche, los colegios y un etc., tan interminable que hace que sin olvidar nuestro objetivo del CONVENIO COLECTIVO, exijamos a la Dirección un aumento de salario inmediato de 5.000 pesetas.

Los trabajadores de RENFE debemos potenciar al máximo las Asambleas en los centros de trabajo donde, por los cauces que en ellas se decida, defendamos estas reivindicaciones inmediatas que nos permitan continuar nuestra vida y nuestra lucha.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

ASI HAY QUE LUCHAR

En los últimos meses transcurridos tenemos que admirar y valorar con justeza el impresionante movimiento huelguístico que por voluntad propia de los trabajadores, se ha desarrollado de manera creciente por toda la geografía española.

Las luchas desarrolladas en el País Vasco y que culminaron en la huelga general del pasado día 14 de Diciembre de mas de 300.000 trabajadores, la constante ofensiva lanzada por los trabajadores de la región catalana con los 20.000 obreros de la SEAT a la cabeza, la tensa situación conflictiva en Navarra, la huelga general de la rama del metal en Zaragoza, los paros de la Banca y otras empresas en Madrid, las huelgas en Valladolid y Sevilla, etc., etc., nos demuestran que cuando los trabajadores son capaces de unirse para defender sus reivindicaciones, se crean, se dan cuenta del poder que tienen en sus manos y desbordan todas las organizaciones legales que, viéndose impotentes para solucionar nos ningún problema, recurren a la represión para tratar de contener la avalancha que se les viene encima y que ellos mismos están provocando.

Al salir de la lucha fuera del marco estrictamente laboral para de

fender puntos como el derecho de asociación, la amnistía, la solidaridad con los presos políticos, etc., etc., la clase obrera y los demás sectores ciudadanos toma conciencia de que lo que realmente existe en estos momentos en España, no es una crisis económica como nos quiere hacer creer la Administración, sino simplemente una gran crisis política que quiere condicionar a simples muros de carga, donde apoyar todo el peso de la tensa situación creada por la dictadura, a los sectores peor dotados económicamente.

Los trabajadores se dan cuenta de que el único medio eficaz para hacer frente a esta situación es la lucha de masas, y sacan a la luz sus problemas, muestran a la opinión pública la generalidad de sus aspiraciones y sin amedrentarse ante las amenazas y los despidos que les son impuestos, recorren y nos señalan el camino hacia la huelga general al que todos debemos acudir solidariamente para sacudirnos el yugo y la represión a que nos tiene sometidos el régimen franquista.

En estas luchas que han tenido lugar y que señalamos por su importancia ha quedado reflejado el papel tan importante jugado por los representantes elegidos y concretamente en SEAT donde la sola presencia de estos desplazaba al juarado de empresa. De aquí la importancia que tiene a la hora de cualquier conflicto, el tener captados los puestos sindicales con hombres responsables de las obligaciones que adquieren al asumir la representatividad.

Los trabajadores de RENFE tenemos que solidarizarnos y apoyar la labor y económicamente a todos los trabajadores en huelga, haciendo nuestro su programa reivindicativo, defendiendo en Asambleas la mejora de las condiciones de vida, la lucha contra la carestía de la vida y haciendo con la amnistía y las libertades sindicales y políticas, nuestra bandera de lucha contra la dictadura franquista.

-o-o-o-o-o-o-o-o-

EN LA PICOTA

Es nuestro deseo denunciar desde estas páginas, la forma de actuar, de comportarse, de varios personajes muy característicos de esta dictadura y que por su vinculación con ciertas clases dirigentes relacionadas con nosotros los trabajadores, es preciso que las pongamos donde se merecen: EN LA PICOTA para conocimiento de todos, aunque cuando veamos quienes son, no va a ser necesario presentarlos, ya que son suficientemente conocidos por sus obras ANTI OBRERAS.

Uno de ellos tan popular en RENFE y sus talleres (por los que ha pasado como el caballo de Atila) es JULIO RODRIGUEZ "el sopas" contra-maestre con ascenso a Jefe de taller de segunda. Esta carrera, empezando desde que era jefe de equipo, en solamente 15 años, ¿como la ha hecho? Sencillo, en este país eso es sencillo. Basta con ser delator, traidor a la clase obreramaño ejecutora de la represión empresarial desde el célebre Angel Gómez hasta el antiguo jefe de personal de TAV PORRAS, llegando a ser actualmente el PIDE de los actuales jefes de dicho taller. Ahora también se dedica a reparar, lavar y engrasar coches de los jefazos del taller. ¡Claro! el personalmente no lo hace porque tiene todo el tiempo ocupado en perseguir sistemáticamente a los trabajadores, por asuntos de la cafetería, del comedor etc., etc., cuando no está dedicado a leer libros, dormir y demás inmoralidades metido en su oficina ideal para pasar el rato que le queda después de cargarse al primero que se le ponga por delante. Para las reparaciones de los coches de los demás, tiene a quien mandar. Obliga a quién quiere a que haga esa labor de limpieza, asustado quizá de una valiente negativa a ser cómplice de esas estafas a la empresa, ya que la reparación del coche del director, del jefe del personal y el suyo propio se hace en jornadas normales de trabajo.

¿Quién le va a decir nada si están todos en el ajo? ¿Como no va a haber premios y ascensos si entre unos y otros se tapan la boca con los favores que se hacen?

JULIO RODRIGUEZ: con tu persecución al personal, por cosas que los jefes hacéis muchísimo mas gordas, te has ganado el odio de todos y el chaquetero de algunos que esperan aprender de tí el cinismo y el rencor que derrochas cuando acusas a algún trabajador.

Incluso los jefes sabiendo lo impopular que eres, no dudarán en echarte a los leones el día que quieran lavarse las manos de complicidades. La única forma que te queda de arreglar, o por lo menos intentarlo, todo el mal que has hecho es hacer todo lo contrario: ayuda a los trabajadores, frena todo lo que puedas la tiranía y despotismo de los de "arriba", enfrente a ellos por la clase trabajadora... de todas formas se te va a tener en cuenta todo lo que hagas. Esto no va a durar mucho y algún día tendrás que responder de todo y por todo.

BREVE SEMELANZA BIOGRAFICA

FRANCISCO TADEO, de procedencia humilde, hijo de ferroviario (subalterno) cursó estudios de ingeniería en I.C.A.I. Ya en su infancia se manifestaba en él un gran carácter ambicioso e individualista. Sus primeros pasos como ingeniero en RENFE fueron sin pena ni gloria. Hoy pese a ser intelectualmente una mediana ha logrado un alto prestigio y confianza por parte de la dirección de la RENFE.

El camino que le ha llevado a este logro a sido la aplicación de un rígido sistema de dictadura sobre jefes de taller, mandos intermedios y trabajadores cuyas consecuencias han incidido de forma positiva en la economía de la empresa; ha reducido las plantillas, eliminado puestos de trabajo, reducido los costos, aumentado la producción y un sin fin de ahorros que ha hecho posible que el taller de Atocha no se haya clausurado.

Estos ahorros se han hecho a costa de los sacrificios de los trabajadores, que llevan mas de cinco años sin que haya un concurso para ascensos (solo asciende él) mantiene un número notable en la plantilla de peones especializados haciendo funciones de oficiales de oficio sin ninguna compensación económica.

La prima de producción que debiera ser la mas alta, es una de las mas bajas de los talleres. La calcula exclusivamente él a su libre antojo. En suma, que su ambición y egoísmo unido a su despotismo y falta de sentimientos con sus semejantes, le hacen desempeñar el papel de una auténtica "sanguijuela" para los trabajadores.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

¿QUE PASA CON LA MEDICINA DE EMPRESA EN RENFE?

Los ferroviarios deseamos saber algo de la tan cacareada medicina de empresa en la RENFE. Lo único que sabemos y sufrimos en nuestra propia carne es que cada vez son mas drásticas las medidas de acción social que dirige MANUEL FERNANDEZ, que mientras niega la ayuda económica para comprar un televisor que alivie el sufrimiento de un compañero condenado de por vida a estar en la cama, permite y transige que el jefe del gabinete de desarrollo de directivo FRANCISCO GAL haya metido a su esposa como médico reavilitador sin ocupar otro puesto que el de la nómina desde hace ya mas de seis meses.

Pero todavía hay mas en esta santa casa: La operación "zanahoria" por la que se da a algunos, gratificaciones trimestrales de 100.000 pts. a otros menos agraciados los apañan con 3.000, y a los mas, que somos auténticamente ferroviarios, los que producimos para esas sabrosas pagas extras, nos quieren tapar la boca con tres perras chicas.

Naturalmente esto siempre a costa de la amortización de las plazas vacantes o simplemente haciéndose el sordo a las necesidades mas parentorias que hay en los distintos servicios. Con esto no hace MANUEL FERNANDEZ mas que traicionar a don Licinio.... su creador.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

SOLIDARIDAD ECONOMICA

De una colecta efectuada en los talleres autónomos de Villaverde Bajo por nuestros compañeros de U.S.O. y C.C.O.O. para la empresa Robert Boch, fueron entregadas en su día 5.300 pts.

Asimismo y por parte de Comisiones Obreras se entregaron otras 5.000 pts a la empresa Robert Boch, 1000 pts., a la empresa Editorial Rollán y 5.000 pts. a Hauser y Menet.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

NOTA NECROLOGICA

Desde CARRIL le enviamos nuestro pésame al compañero NARCISO JULIAN por el fallecimiento de su padre.

NARCISO JULIAN, trabajador ferroviario cuenta en su historia con mas de 20 años de cárceles franquistas.