



# SINDICATO FERROVIARIO COMISIONES OBRERAS

Año Núm

Nobre-Dicbre-1977

10 Ptas.

## EDITORIAL - ELECCIONES SINDICALES

Estamos a muy pocas fechas de las elecciones sindicales; es casi seguro que la disposición del Gobierno marque una a mediados de diciembre; y muy probable también, que la fórmula electoral trate de perjudicar los planteamientos de CC.OO. para las grandes empresas.

Con todo, vamos a votar los trabajadores del ferrocarril en las primeras elecciones sindicales democráticas. Nuestra edad no nos ha permitido vivir procesos democráticos anteriores al sindicato vertical que nunca representó nuestros intereses de clase.

En estas elecciones tenemos la posibilidad de elegir a nuestros auténticos representantes, por lo que suponen un serio avance en la consolidación del proceso democrático: que sean el primer gran paso para implantar la democracia en la empresa. Debemos proponernos dar forma legal a los avances, que, tras duros sacrificios y luchas,

hemos conquistado; consolidar y ampliar el espacio social y político conseguido en los centros de trabajo, con la positiva aportación de los Plenos de Representantes Ferroviarios en la Renfe como ejemplo para las demás empresas no ferroviarias. Que los principios de defensa de las reivindicaciones ferroviarias y de las libertades democráticas y sindicales que iniciaron en solitario Comisiones Obreras en 1964, que los sacrificios, sanciones, despidos y encarcelamientos que sufrieron nuestros compañeros, sirvan de acicate para hacerlos realidad con una gran victoria que sirva los intereses de clase de la gran familia ferroviaria.

La campaña electoral debe servir para la consolidación de las Asambleas de Trabajadores, órganos de democracia directa insustituibles, que tanto molestan a reformistas y reaccionarios y que tanto suponen para el asentamiento de nuestro poder en las

## POR TIERRAS DE ARAGON



El día 25 de Septiembre, las CC.OO. de Aragón organizaron una imponente manifestación de más de 3.000 personas de todos los puntos de la región con concentración final en Canfranc, solicitando la apertura del ferrocarril Pau-Canfranc-Zaragoza, por suponer una reivindicación regional sin la cual el desarrollo de Aragón se vería muy retrasado. En la organización del transporte de los manifestantes, colabo-

ró decisivamente el Sindicato Ferroviario de CC.OO. de Zaragoza, "botándose" un tren especial para el acto, que, con paradas en varias estaciones y con intervenciones de M. Camacho, J. Alonso (el Senador ferroviario de CC.OO.) y dirigentes de CC.OO. de Aragón, rindió viaje en Canfranc, si bien desde Jaca hubieron de trasladarse los trabajadores en coches, porque la "voz fantasmal", como dijo Camacho, anunció la

### La UGT da el visto bueno al pacto económico

MADRID 5 (1976). — La Unión General de Trabajadores (UGT) considera el pacto de la Moncloa "un buen punto de partida para

tról eficiente de los precios". Por ello, el acuerdo se reserva sobre el pacto del acuerdo.

junto que "el PSOE, y estas el efectivo control de los precios para garantizar el poder adquisitivo de

<p><b>¿Puedes seguir así?</b></p>	<p><b>¿Puedes seguir así?</b></p>	<p><b>¿Puedes seguir así?</b></p>	<p><b>¿Puedes seguir así?</b></p>
<p><b>UGT NO AL PACTO DE LA MONCLOA UNETE A UGT</b></p>	<p><b>UGT NO AL PACTO DE LA MONCLOA UNETE A UGT</b></p>	<p><b>UGT NO AL PACTO DE LA MONCLOA UNETE A UGT</b></p>	<p><b>UGT NO AL PACTO DE LA MONCLOA UNETE A UGT</b></p>

Seriedad, ¡por favor! ¡Seriedad, compañeros!



Los compañeros ESPINEL y CARRION con los ferroviarios de la C.G.T. estudian la apertura del Canfranc.

## ► EDITORIAL:

empresas. ¿Tratará el Gobierno de reducir o limitar estos derechos por debajo de las condiciones implantadas en Renfe con los Plenos de Representantes? Los ferroviarios no podemos admitirlo y cualquier intento de hacernos retroceder debe ser desbordado por la práctica de los trabajadores.

Las elecciones se van a celebrar en medio de una crisis económica de cuya gravedad todos somos conscientes. Pero la crisis hay que impedir que caiga solamente sobre nuestras espaldas. Las elecciones vamos a desarrollarlas en el marco de importantes movilizaciones obreras contra el paro, la crisis, la carestía y por la mejora de salarios y condiciones de trabajo.

En estas elecciones no sólo los trabajadores vamos a estar interesados. La patronal y el Gobierno también están interesados en que en nuestro país se desarrolle un sindicalismo al estilo yanqui o alemán que busque la conciliación con los intereses del capital a la vez que profundice la división sindical, porque ello disminuye la fuerza de los trabajadores. Tratarán ya lo están haciendo desde la prensa, radio y televisión de mentir, tergiversar, dificultar en definitiva, la actividad de CC.OO. y la victoria de sus candidatos. Las planíderas que se ponen la venda sin tener heridas quieren confundir a la clase obrera con sindicatos de uno u otros "color", ampliar la división y facilitar el triunfo al conformismo vacilante y sin futuro del viejo sindicalismo reformista.

El tipo de sindicalismo que se va a practicar en nuestro país va a venir también marcado en cierto modo por el resultado electoral. Por ello, es preciso que el sindicalismo de clase, unitario y sociopolítico que propugnan las CC. OO. salga fortalecido de las elecciones. Los ferroviarios de CC.OO. debemos promover la participación masiva de los trabajadores, llevando hasta la última estación, taller o depósito, oficinas y servicios, la necesidad de incorporarse al proceso electoral. Tenemos

que poner en tensión a todas las secciones locales y provinciales del Sindicato Ferroviario y utilizar todos los recursos de la organización.

U.G.T., según las declaraciones de sus dirigentes, quiere ir sola a las elecciones y el Gobierno, posiblemente, favorecerá esta postura en las grandes empresas con el establecimiento de "candidaturas cerradas". Está claro que las posibilidades de candidaturas unitarias son, lamentablemente, reducidas. Por este motivo, es esencial que nuestro Sindicato prepare en todas las residencias ferroviarias —y en las distintas empresas, como FEVE, Contratas y Coches Camas— nuestras propias candidaturas que deberán ir encabezadas por los compañeros más representativos y en la que debemos incluir a trabajadores que, aún sin estar afiliados a ninguna Central, tengan prestigio y sean representativos estando en la línea de CC.OO. Debe quedar claro que si no se dan candidaturas unitarias no es por culpa de CC.OO. y que nuestra voluntad ahora y siempre es potenciar la unidad entre los trabajadores.

Ahora bien, no se pueden hacer concesiones fundamentales que a la larga puedan, incluso, perjudicar los intereses de los ferroviarios. Cualquier candidatura unitaria a nivel de dependencia o puesto de trabajo será acordada en base a la **implantación real** de cada Central, y ella supondrá el compromiso firmado de defender a su vez un programa común. No puede aceptarse un programa o acuerdo que suponga renuncia a nuestros principios. Como además del órgano unitario elegido como representación ante la empresa, existirán las Secciones Sindicales de las Centrales, debe explicitarse un compromiso de unidad de acción a ese nivel. Todo ello, repetimos, bastante difícil en las actuales circunstancias.

La selección de nuestros candidatos debe hacerse en el seno de las Asambleas de CC. OO., teniendo una especial sensibilidad para incorporar a compañeros y compañeras jó-

## ► EDITORIAL:

venes, a técnicos, administrativos y mandos intermedios. Fundamentalmente, hay que multiplicar las asambleas en todos los centros de trabajo, el contacto personal con todos los compañeros, y no pueden establecerse competencias en CC.OO. una vez elegida la candidatura más conveniente. Todos, como un solo hombre apoyaran ésta y harán los máximos esfuerzos en la campaña electoral. Que nadie se inhíba pretextando menor capacidad o conocimiento: todos somos necesarios.

Vamos a proponernos ga-

nar las elecciones sindicales en la Renfe y en todas las empresas de carácter ferroviario —en los FEVE, Contratas y Coches Camas—. Vamos a demostrar nuestro poder de convocatoria y nuestra experiencia de lucha obrera y antifascista. El quedar en minoría, a nivel ferroviario y a nivel general, sería la implantación real de la pluralidad sindical, de la división de la clase obrera. El triunfo de Comisiones Obreras representa para la clase trabajadora un serio avance hacia la unidad sindical. Unidos venceremos.

## MURCIA:

El Sindicato Provincial Ferroviario de CC.OO. ha fijado su domicilio en la calle de Floridablanca n.º 15 piso: 1.º lo que comunicamos a todos los ferroviarios murcianos que tengan que relacionarse con nuestro compañeros o que deseen afiliarse al Sindicato.

## Zamora

Los afiliados a CC.OO. Ferroviarias de esta provincia celebraron asamblea el día 2 de noviembre para la elección del Secretariado Provincial del Sindicato Ferroviario. Trás la correspondiente elección democrática ha quedado formado por los compañeros:

Félix Corchado, Secretario General.

Fabrizio Alonso y Faustino Fernández, para la Secretaría de Organización.

Eusebio González, Secretario de Finanzas.

Mercedes Blanco, Secretaría de Prensa y Propaganda.

José Almagro, Secretario de Formación Sindical.

La asamblea terminó con un interesante debate sobre las próximas elecciones Sindicales en la Empresa.

## Jerez de la Frontera (Cadiz)

El día 12 de noviembre se celebró asamblea de las CC. OO. ferroviarias, para la constitución del Sindicato Ferroviario local y el nombramiento de su Secretariado. Expuesto ante los asistentes la línea sindical de la Confederación y la Plataforma del Sindicato Ferroviario, se desarrolló, un interesante coloquio con aclaraciones de cuantas cuestiones se expusieron. Finalmente, se procedió al nombramiento del Secretariado Local que quedó formado por los siguientes compañeros.

Secretario General.—Manuel Acuña, Factor.

Secretario Organización.—José Armero-G. Aguja, y Francisco Sánchez, Peón V. y O.

Secretario Finanzas.—Herminegildo Monederó, Jefe de Estación.

Secretario P. y Propaganda.—Manuel Muros, Factor, y Fulgencia Poyatos, Enganchador.

Secretario Acción Sindical.—José Rodríguez—Factor Circul.

## ►POR TIERRAS DE ARAGON

puesta de una bomba en la vía. El acto resultó un rotundo éxito, con participación de una Delegación de compañeros ferroviarios de la Federación Nationale des Cheminots-CGT de la Región de PAU.

De acuerdo con el plan de trabajo decidido entre una delegación de la CGT francesa y otra del Sindicato Ferroviario de CC.OO. se van sucediendo las reuniones entre ambas delegaciones en Canfranc, al objeto de analizar la situación del ferrocarril internacional PAU-CANFRANC-ZARAGOZA, cerrado al tráfico y tratar de su reapertura. Después de varias reuniones de trabajo se culminó el día 6 de Octubre en una amplia tenida por nuestros compañeros J Espinel, Secretario de Relaciones Internacionales del Sindicato Ferroviario de CC OO. y A. Carrión del Secretariado de Zaragoza y miembro del Consejo Estatal, con los responsables nacional y regional de la CGT y otros compañeros franceses. Ambas delegaciones, finalizada la reunión, publicaron el siguiente comunicado:

"Después de un cambio de impresiones, ambas delegaciones coinciden en la necesidad del desarrollo coordinado de sus acciones con objeto de presionar ante los Gobiernos y Direcciones respectivos con el fin de conseguir la reapertura de Canfranc.

Con esta reapertura se con-

seguiría prestar un verdadero servicio público a las regiones bearnesa y aragonesa. A la vez, permitiría un desarrollo económico y turístico integral de los valles más afectados, así como la extensión de los intercambios entre Francia y España.

Ambas delegaciones vieron en la situación que se encuentra el ferrocarril internacional Pau-Canfranc-Zaragoza una desastrosa gestión, tanto económica como financiera y política de ambas administraciones ferroviarias.

Asimismo, coinciden en que unas empresas de servicio público como son SNCF y RENFE no tienen que buscar el beneficio como si de una empresa particular se tratara, sino que tienen que buscar la rentabilidad social, esto es, más y mejores servicios. Sin embargo, ahora se dedican a lo contrario, a cerrar líneas no rentables, lo que trae consigo la eliminación de puestos de trabajo y la emigración y el empobrecimiento de comarcas naturales.

Como final, se vió la necesidad de tener contactos permanentes y obrar conjuntamente en el desarrollo de la acción, que no se puede concebir sin la participación de todas las fuerzas representativas, políticas y sindicales, al objeto de conseguir la reapertura de esta línea internacional en el plazo de tiempo más corto posible".

## Por qué estoy en contra de las horas extraordinarias:

1.—El hacer horas extraordinarias solo beneficia a la Empresa por:

- Se ahorra personal, al ser sustituido por los que hacen horas extras.
- Lo que se paga por las horas extras es inferior a lo que se tendría que pagar proporcionalmente a los trabajadores en jornada normal.
- Se favorece al mantenimiento de la gran masa de parados, una fuente comoda de sustitución de despedidos.

2.—Como se harían desaparecer las horas extras:

- Elevando los salarios, hasta niveles que hagan innecesario su realización.
- Eliminando las horas extraordinarias viciosas.
- Hacer que su pago no le resulte rentable a la Empresa.

Por tanto debemos reivindicar que las horas extras que nos veamos obligados a hacer, se nos paguen como las pidió el PLENO GENERAL DE REPRESENTANTES FERROVIARIOS el 18-Mayo-1977, Punto 3º "VALOR HORA" (Ver CARRIL, de Junio y Julio, en los que viene la petición con todo detalle)

NARANJO

# La Revisión del Convenio Colectivo

Uno de los motivos que llevó a los representantes de los trabajadores a la firma del I Convenio Colectivo en RENFE fue, sin lugar a dudas, el acuerdo sobre la revisión salarial a 1 de enero de 1978.

En estos momentos en que hemos de afrontar esta revisión, es importante recordar la forma en que se ha de realizar y que se encuentra recogida en las Cláusulas 5ª, 6ª y 7ª del convenio firmado:

"Al iniciarse el segundo año de vigencia del Convenio se revisarán los salarios, incrementándolos en el porcentaje que resulte de sumar dos puntos al alza del índice del coste de vida, de acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística, referido al total del año 1977.

El incremento se aplicará a todos y cada uno de los conceptos salariales (sueldo inicial, antigüedad, primas de productividad, Plan de Participación en Resultados, Plus de Convenio), así como a las pagas extraordinarias y demás percepciones determinadas por el salario. Así mismo se aplicará al importe de las dietas. A partir del 1 de enero de 1978 se establece para los cuatrenios el porcentaje del

6 por 100 para los devengados con anterioridad al 1 de enero de 1975.

El porcentaje de elevación del índice de coste de la vida respecto de las dietas se aplicará a los tipos de la escala más baja, tendiendo a la unificación de las mismas".

Los cuarenta millones de pesetas destinados para becas y ayudas escolares en el año 1977 "se incrementará para 1978 en el índice del coste de la vida más dos puntos".

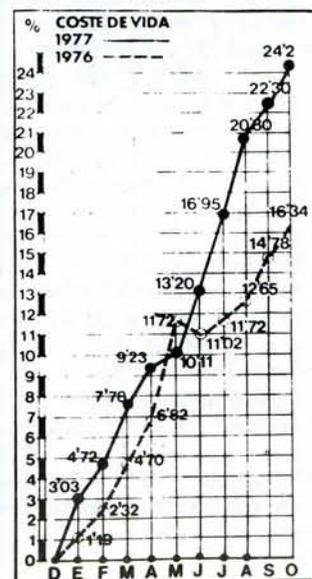
La ayuda a subnormales, "a partir del 1 de enero de 1978, se incrementará en el mismo porcentaje del índice del coste de la vida más dos puntos".

Como veis, está claramente escrito sin posibilidad de duda alguna. Únicamente queda por conocer cual es el aumento del índice de precios al consumo para el año 1977. Por este motivo, en los últimos números de CARRIL hemos ido analizando la evolución de este índice. Actualmente conocemos los datos hasta el mes de septiembre según se indica en el cuadro adjunto.

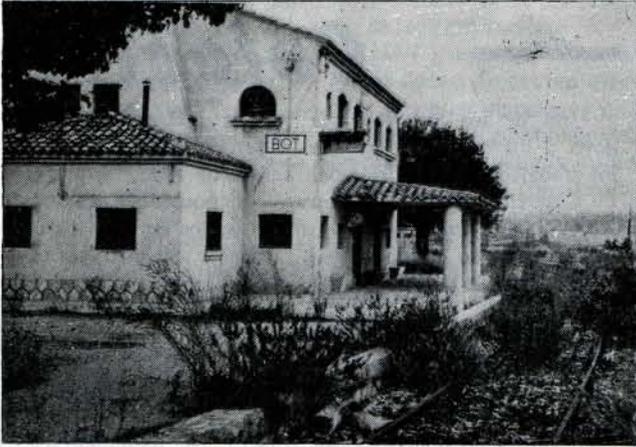
Como puede observarse, el aumento en los nueve primeros meses del año ha sido el 22,3 por ciento, lo cual hace predecir que, a finales de año estará próximo al 30 por 100.

En estas condiciones, los ferroviarios hemos de exigir que se cumpla al pie de la letra el acuerdo firmado en el Convenio. Nos encontramos con niveles salariales muy por debajo de las grandes empresas del país y no podemos permitir que, una vez que la Empresa se ha comprometido a respetar nuestro poder adquisitivo, nos sea burlado de nuevo. Tenemos que luchar preparándonos para ello mediante la discusión y organización en nuestros centros de trabajo por el acuerdo firmado.

Gregorio Marcos



# UNA MUESTRA MAS



Estación de Bot, importante población de Tarragona cerrada en la línea de Val de Zafán. La hierba dueña de la vía.

Cerrada en 1974 la que por concesión habría de ser la línea de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita (Puerto), construida en 130 Km. entre la Puebla de Híjar y Tortosa, las comarcas tarraconenses de Montsá, Baix Ebre y Terra Alta, así como las de las de Alcañiz y Valderrobres en la provincia de Teruel, quedaron desasistidas en medios de comunicación al contar solamente con unas carreteras secundarias de difícil trazado y manifiesta peligrosidad.

Las comarcas más necesitadas de Cataluña y Aragón donde la agricultura constituye su principal soporte económico, se vieron inmersas en una precaria situación en su infraestructura de transporte al faltarles el ferrocarril proyectado hasta San Carlos de la Rápita (Puerto), merced a una pretendida política de rentabilidad económica y selección de inversiones que RENFE ha venido practicando en los últimos años en su gestión de corte "opusdeista", intentando convencer al país que el ferrocarril en España podría ser rentable bajo el punto de vista económico.

Es, ahora, cuando empujados por la presión de unas Cortes democráticas que piden cuentas a los dirigentes de RENFE por los 18.600 millones de pesetas de déficit en el pasado ejercicio y los 28.000 del actual, les advier-

ten para los sucesivos con el control parlamentario de la empresa pública, estos dirigentes, que son los mismos del equipo de Lozano Vicente, cargan contra el ex ministro de la vivienda que fuera en el primero y segundo gobierno del Rey, censurándole su gestión al frente de RENFE por su equivocada concepción del ferrocarril con beneficios económicos apartándose del fin social propio de la empresa pública.

Pero la clase trabajadora de RENFE sabe muy bien que los altos dirigentes de la empresa que prestaron su incondicional apoyo a Francisco Lozano, eminencia gris de la Monarquía, según Ricardo de la Cierva, son los mismos que hoy se mantienen contra viento y marea, aunque ya preparando y ejercitando una nueva dialéctica que puede darles el fruto de la continuidad en sus bien remunerados cargos. Porque, además, no están solos; cuentan con sus apoyos en las Cortes, como el diputado Luis Gámir y el senador Damas Rico que han dicho encendidos elogios de la buena gestión de RENFE para justificar los créditos extraordinarios con que enjugar el déficit de 1976. Naturalmente, ambos parlamentarios pertenecen a la UCD, oligarquía de banqueros, terratenientes y grandes empresarios.

Los hombres de CC.OO. no podemos dejarnos sorprender por las declaraciones de Lavilla Alsina, portavoz oficial de RENFE, cuando al referirse al tren franquista, dice: "el problema se debe a que en los últimos diez años de dictadura, se empleó una proyección equivocada en la que se mentalizaba al pueblo que el tren podría ser rentable", para afirmar después "que el tren no es rentable por sí mismo en ninguna parte del mundo". También el actual presidente de RENFE, Plácido Alvarez Fidalgo, afirma, refiriéndose a este tema "que habría un cambio radical en la política de RENFE".

Pero a pesar de estas afirmaciones y promesas, lo cierto es que TALGO sigue manteniendo con RENFE el mismo contrato leonino que en los años de dictadura franquista; que SEMAT, TRANSFESA, SALTRA, etc., siguen obteniendo beneficios mientras RENFE aumente su déficit año tras año; que los más importantes estudios de mercado y otros se le entregan a empresas privadas como INECO, INTECSA, etc. percibiendo cantidades considerables por su colaboración; que los servicios de línea continua prestándose con dificultad por falta de personal; que la conservación de la vía y las instalaciones no es suficiente por la misma causa, y que los órganos de decisión de la empresa siguen sin contar con la representación de los trabajadores libre y democráticamente elegidos.

Es ahora, cuando RENFE parece que incluye en el Plan Director 1978-90 su formal declaración de entender el

transporte ferroviario como un servicio a la colectividad a través de su aportación activa al desenvolvimiento socioeconómico del país. Por ello, CC.OO. reivindica la reapertura de líneas como la de La Puebla de Híjar a Tortosa, de Murcia a Caravaca, de Zuera a Ayerbe, de Selgua a Barbastro y otras que fueron cerradas basándose en falsos criterios de rentabilidad económica, prescindiendo de lo más importante: la rentabilidad social y el servicio a la comunidad en las comarcas más necesitadas de nuestra torturada geografía económica, mientras el despilfarro y la falta de control del gasto se practicaba sin miramiento alguno. CC.OO. se solidariza con las protestas de estas comarcas donde la agricultura, el comercio y la industria se han visto afectadas ruinosamente por el cierre del ferrocarril. CC.OO. dice no a la instalación de seis centrales nucleares en unos pocos kilómetros cuadrados en la provincia de Tarragona, mientras esta misma zona se le ha suprimido un ferrocarril, privando al Puerto de San Carlos de la Rápita del beneficio para su crecimiento con el ferrocarril.

CC.OO. hace un llamamiento a las demás Centrales Sindicales y a la Unión de Pagos de Catalunya para que se exija al Ministerio de Transportes la apertura y puesta en servicio de las líneas cerradas, con lo que se alibiaría el paro de las comarcas afectadas, creando nuevos puestos de trabajo que contribuirían a aminorar la depresión económica de zonas rurales extremadamente necesitadas. RAMÓN RAMOS

## CARRIL informa

### NOTA DE LA REDACCION:

Superadas las condiciones de clandestinidad, todas las colaboraciones en CARRIL irán con el nombre de sus autores. Ello quiere decir, que el Secretariado del Sindicato Ferroviario de CC.OO. que lo edita, no tiene, necesariamente, que identificarse con los criterios particulares de los colaboradores, que tienen que estar, obligatoriamente, en la línea de actuación sindical y socio-política de la Confederación Sindical de CC.OO. Solamente los Editoriales expresarán el criterio del Secretariado del Sindicato Ferroviario.

# INFORMACION: del P.G. de R.F.

Durante el mes de octubre las actividades del Pleno General han sido las siguientes:

Negociaciones con la empresa por las distintas Comisiones del Punto 9º sobre todo lo referente a Primas de Producción, Clasificación de Personal, Traslados, Ingresos, Reemplazos, Destacamentos, Jornada, Economato y Viviendas. Se va de prisa y en breve se plantearán soluciones concretas como respuestas a las de Renfe.

También se han tratado varias cuestiones que no fueron aceptadas en la negociación del Convenio Colectivo, como son:

- Inclusión en el Convenio Colectivo de todo el personal de Renfe.
- IRTP y S.S. a cargo de la Empresa.
- Control de la gestión y forma de la cotización del Colegio de Huérfanos por los trabajadores.
- Desaparición de la "Brigadilla".
- Que las actuales funciones de la Agrupación de Prácticas de Ferrocarriles pasarán a depender de la Escuela de Formación Profesional de Renfe.
- Que todo el tráfico ferroviario sea gestionado y explotado directamente por Renfe (Talgo, Transfesa, Semat, Coches Camas, etc.).
- Absorción de las Contratas que trabajan sistemáticamente para Renfe con todo su personal.
- Que todo el material ferroviario sea reparado en las dependencias de Renfe, salvo justificadas excepciones.
- Intervención de los trabajadores en la gestión de la Empresa.

El resultado de esta negociación ha sido totalmente nulo de momento, Renfe dice que las cosas están bien como están y que mientras no varíe la legislación sobre los diferentes puntos ella no cambiará nada.

Por otra parte se ha comunicado a la Dirección que se desea ir estudiando la Revisión Salarial del Convenio para que esté lista antes de Navidades y se pueda cobrar en nómina de Enero como se acordó durante las negociaciones del Convenio. Se espera su respuesta.

## Sesiones del 15 y 16 de Noviembre

Estas sesiones se caracterizaron por una nutrida temática cuyos aspectos principales vamos a reflejar para información de nuestros lectores. Todo lo relacionado con el Cuestionario se expone en un artículo titulado EL CUESTIONARIO, CUESTIONADO, de este mismo número.

La Comisión de Relaciones con la Empresa (C.R.) mantuvo una entrevista con un representante del M. de Trabajo sobre la petición de dimisionar a los altos cargos de Renfe por su incompetencia y vinculaciones anteriores, tratándose, asimismo, las elecciones sindicales, el Pacto de la Moncloa y su repercusión en el Convenio de Renfe. Se insistió, seriamente, sobre la petición de entrevista con el M. de Trabajo. El día 15, la C.R. se entrevistó con el D.G. de Trabajo como preparación a la que se tenga con el ministro y que se quiere hacer extensivo al de Transporte y Comunicaciones, para defender nuestra postura en la revisión del Convenio y en la aplicación de su Cláusula 5a. En esta misma fecha y firmado por el Secretariado, se eleva un escrito razonado al M. de Trabajo sobre los particulares de nuestro Convenio.

En la reunión mantenida con el D. Social, este expuso sus criterios en cuanto a la revisión salarial, de que Renfe se ajustaría a lo que le indicara el gobierno. En el Pleno se desarrolló un rico debate exponiéndose las muy diversas opiniones sobre la situación real en la que nos íbamos a ver obligados a emprender la revisión de nuestro Convenio. Finalmente, se concretaron

en dos las posturas y que a título de proposiciones se hubieron de votar:

- Ir a la revisión del Convenio rechazando el Pacto de la Moncloa (23 votos).
- Ir a la revisión del Convenio argumentado que no nos afecta lo acordado en el Pacto de la Moncloa (90 votos) 16 compañeros se abstienen.

Todo el Pleno esta de acuerdo en informar detalladamente a los trabajadores para que las asambleas de dependencias se encuentren preparadas en cuando a las posturas que hayan de adoptarse de una forma responsable en un futuro inmediato.

Se acuerda iniciar el día 1 de Diciembre los contactos con Renfe para que la revisión pueda estar ultimada para el 20 del mismo mes.

Por la Comisión de Tesorería se informa de que el fondo del P.G. de R.F. asciende en ese día a 99.681 Pts.

Las Comisiones de Primas, Clasificación de Personal, Plantillas, etc. informan que tienen varias cuestiones casi terminadas, pero que dada la complejidad de las mismas no pueden presentar un informe con resultados positivos, pero que esto es posible que se puedan conseguir pronto.

La Comisión de Higiene y Seguridad propone al Pleno el nombramiento de su Comité Central o estatal que se elige y queda formado por 9 compañeros de 8 provincias. Se indica la urgente necesidad de nombrar los Comités en todas las dependencias.

La Comisión de Ayudas Escolares queda definitivamente formada por 6 compañeros de 6 provincias.

La Comisión de temas fuera del Punto 9º informa de la intransigencia de Renfe respecta a la desaparición de la "Brigadilla" y el Cuerpo Militar de Ferrocarriles.

Se acuerda preparar un nutrido dossier en el que se denuncie la política de despilfarro de Renfe frente a la cerrazón de sus posturas en las negociaciones con los trabajadores.

El Pleno elige a los 8 compañeros representando a las 7 Zonas geográficas, que han de formar la Junta Administrativa Central del Economato, única que puede intervenir en el control de los precios. En cada sucursal de provincia habrá tres Representantes de los trabajadores.

Los compañeros de conducción informan de los distintos aspectos que sobre su problemática genuina han sido tratados en su grupo específico. La gran preocupación de estos compañeros se centra en lograr la aplicación de la Reclamación de Renfe a su servicio y la anulación de las Circulares, como la 210, que tantos perjuicios les está ocasionando. Ante la aparición de la 422, han elaborado un anteproyecto de rectificación que leyeron al P.G. de R.F. que dió su aprobación para presentarlo a la D. Social y negociar su corrección. Asimismo, el P.G. de R.F. apoya su propuesta de eliminación de los 30 m. de bocadillo, no disfrutar los puentes que pudieran afectarles, con lo que su jornada sería de 41 horas semanales, pudiendo con ello, disfrutar de dos descansos por semana.

Los compañeros de Movimiento-Estaciones han elaborado unas propuestas que, leídas al Pleno y ratificadas, pueden ser presentadas a la D. Social. Estas se concretan en:

- Jefes de Estaciones de 1º y 2º Grupos, jornada continuada por las mañanas.
- Estaciones de 3º Grupo, un Jefe de Estación por la mañana y dos Factores de Circulación en turnos de tarde y noche.
- Inspectores de Movimiento, 8 horas en jornada continuada.

Por último se acuerda que una Comisión del Secretariado confeccione un estudio con recopilación de la documentación necesaria, para ser entregado a los Partidos Obreros, P.S.O.E. - P.C.E. - P.S.P. para su conocimiento de cuanto concierne a los ferroviarios cara a la revisión del Convenio.

# SECRETARIADO REGIONAL DE ASTURIAS



El día 17 de noviembre se celebró en el salón de actos de la AISS, la 1ª Asamblea Regional del Sindicato Ferroviario de CC.OO. para la constitución del Consejo Regional de Asturias de nuestro Sindicato y el nombramiento del Secretario General. Fueron invitados los compañeros J.L. Martino, Ma Jesús Alvarez y Benito Barrera del Secretariado Estatal y de la Federación, que fueron recibidos con profunda simpatía por los miembros del Secretariado Local

simpatía sonrisa de nuestra compañera, hija de padres asturianos, cobró aspectos de energía y dureza cuando, como miembro eficiente del Secretariado del P.G. de R.F. puntualizó la denuncia, que este órgano, en nombre del Pleno, elevó a la administración para que fueran dimitidas las personas que en las Direcciones y Consejo de Administración de Renfe, venían dificultando la participación de los trabajadores en la orientación democrática de la



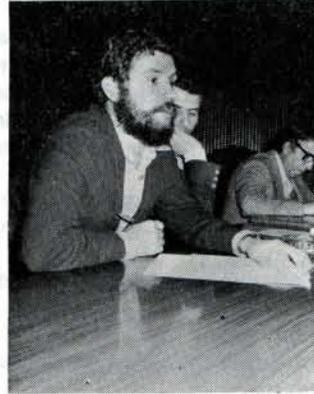
de Oviedo. Los órganos de prensa, radio y televisión invitaron a CC.OO. ferroviarias a un coloquio y rueda de preguntas que se propagaron por el programa regional de radio y televisión, mereciendo una amplia acogida en la VOZ DE ASTURIAS y LA NUEVA ESPAÑA, periódicos locales de Oviedo. La voz del compañero Martino se escuchó en valles y montes de la heroica y combativa Asturias, denunciando la corrupción, los privilegios y la desorganización de Renfe, en la que perduran los mismos hombres y métodos que imperaron durante la dictadura, negándonos a los ferroviarios la participación responsable y el control de la gestión ferroviaria.

La compañera Ma Jesús situó la acción de la mujer ferroviaria a la misma altura que la de sus compañeros, reclamando un mismo trato y unos mismos derechos. La

gestión ferroviaria y que fueron los provocadores directos de la acción del día 22 de Septiembre, demorando la solución de las reivindicaciones pedidas.

El compañero Barrera expuso convenientemente, los aspectos distintos de la Plataforma reivindicativa del Sindicato Ferroviario de CC.OO. coincidente, en un todo, con la que mantiene y defiende el Pleno General de Representantes, solicitando, en nombre de nuestro Sindicato, la unificación de la gestión ferroviaria en nuestro país, fundiendo en una sola administración las existentes de Renfe y FEVE, e incorporando las contratadas de Talgo, Semat, Transfesa, Coches-Camas y demás contratadas fijas del ferrocarril y su personal.

La Asamblea, por la tarde, discutió en un ambiente de profundo interés. El compañero José L. Pontón, Secreta-



**IGNACIO HERRERO**

rio General del Sindicato Local Ferroviario de Oviedo hizo la apertura del acto. A continuación se efectuó la presentación de candidatos para la Secretaría General Regional, votándose, por todos los asistentes por el procedimiento del voto secreto. Por mayoría de votos fue elegido el compañero Ildelfonso Herrero Díaz que al ser proclamado mereció un caluroso abrazo del compañero Pontón que elogió los grandes méritos del compañero Herrero, siendo rubricado por un aplauso caluroso y unánime de los asistentes. Posteriormente fueron elegidos los veintiseis compañeros de las distintas localidades de la provincia, servicios y dependencias que formarán el Consejo Regional del Sindicato. Como final del acto Ma. Jesús expuso las posturas reivindicativas del Sindicato respecto a la mujer ferroviaria y aspectos diversos del P.G. de R.F., exhortando a los asistentes a estimular la incorporación de la mujer a la lucha y su total apoyo al Pleno. Martino hizo una clara exposición del contenido y trascendencia del Sindicato Ferroviario de CC.OO., del tipo de sindicalismo que nosotros preconizamos en el ámbito ferroviario y de la importancia decisiva para el futuro sindical de las próximas elecciones en la empresa. BARRERA dejó claramente expuesta la postura de la Confederación Sindical con respecto a los acuerdos de la

Moncloa y sus aspectos positivos y como la movilización responsable de los trabajadores debe constituir la mayor exigencia en aplicación y materialización de la letra de los acuerdos políticos y su garantía, ocupando los trabajadores el espacio que siempre hemos reclamado en la democratización del país. Por último, el compañero GERARDO IGLESIAS, el valiente minero, miembro de la Comisión Provincial de la Minería creado en 1967, luchador infatigable y fundador de las CC.OO., cinco años preso en las cárceles franquistas y hoy Secretario General de la U.S. de Asturias, dirigió un saludo lleno de un cálido sentimiento de apoyo y estímulo en la lucha de los ferroviarios, exhortando a no decaer jamás y a constituir plenamente el gran sindicato de clase, democrático e independiente de todos los trabajadores ferroviarios. Sus palabras cerraron el acto con un aplauso clamoroso de todos los asistentes. Asturias sigue siendo la Asturias heroica de los grandes luchadores.

**EL CORRESPONSAL**

**GDS**

**INFORMACION DE CLASE**



SUSCRIBETE A

**GDS**

TIJ REVISTA

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Suscripción Anual

ESPAÑA ..... 350 Ptas.  
EXTRANJERO .... 650 Ptas.

Las suscripciones al extranjero se harán efectivas por giro postal.  
\* Más 15 de gastos de envío.

# UNIDOS, SI

Manuel Acuña

De todos es conocida la normativa seguida en materia laboral para denominar gramaticalmente el oficio, empleo o cargo de un productor con arreglo a las funciones que realiza. De tal guisa, que en cualquier reglamentación, salvo en rebuscadas accesiones con origen etimológico de distinta lengua, podemos deducir, que Maquinista, es el que manipula en cualquier tipo de máquina, Camionero el que conduce un camión e Inspector, el que inspecciona algo, etc.

Hoy quiero traer a las páginas de nuestro órgano informativo "Carril" una vivencia que ha dado origen a una demanda de reconocimiento de derecho, por parte de un grupo de compañeros de RENFE, que se consideran alineados en sus derechos en cuanto a la clasificación profesional a tenor de la literalidad de nuestra propia Reglamentación.

Con la implantación en Renfe del Sistema de Ordenadores Electrónicos para determinadas funciones, nació una nueva catalogación profesional dentro del ferrocarril: "Operador" que la Reglamentación define literalmente: "Constituyen este cargo, los que en posesión de conocimientos y experiencia suficientemente acreditados y bajo la dirección de un Operador Jefe, hacen funcionar con rendimiento óptimo, un ordenador, calculador, o grupo de máquinas de un equipo electrónico".

Tras unos cursillos de capacitación y en posesión del certificado acreditativo de aptitud, a un determinado número de agentes entre los que me encuentro, se nos encomendó la misión de operar en un terminal de Ordenador Siemens con la misión propia que recoge la Reglamentación aplicada en nuestro caso concreto a la Reserva Electrónica de Plazas,

El problema surge, cuando no se nos reconoce la cate-

goría profesional que venimos realizando, por lo que un clima de malestar empieza a reinar en todos y cada uno de nosotros planteándonos el problema en la forma siguiente:

Para el logro de cualquier objetivo, lo principal es la unidad. En base a esta filosofía, convocamos una asamblea en Madrid el pasado mes de Marzo. Conseguimos reunirnos unos trescientos compañeros y allí, tras un coloquio abierto, trazamos las coordenadas a seguir para intentar dar solución a nuestro caso, para ello se eligió una comisión a la que me honro en pertenecer.

Juntos hemos peregrinado de Despacho en Despacho, en un intento de que se nos atendiera en nuestras reivindicaciones, que están basadas en el reconocimiento pleno de nuestras funciones que al sazón están recogidas en Reglamentación.

Igualmente, acordamos trasladar un dossier de nuestras peticiones al Pleno de Representantes Ferroviarios como órgano representativo y por mediación del compañero Cachán concertamos una entrevista con el Sub-Director Social. Esta tuvo lugar en presencia de dicho representante del Pleno. En ella se le entregó al Sub-Director Sr. Maestu, un pliego con nuestros razonamientos en apoyo de las reivindicaciones que pedíamos, contestándonos que estudiaría el caso con detenimiento previa consulta con los distintos Departamentos afectados, y una vez analizados todos los puntos nos convocaría nuevamente para des-pachar sobre el tema. En los primeros días de Julio, (después de las elecciones) fuimos recibidos nuevamente por el Sub-Director; la entrevista se desarrolló cordialmente y hasta hubo frases de elogio y cariño para nuestro quehacer ferroviario pero de forma demagógica; nos fué rechazando uno por uno los pun-

tos que pedíamos, alegando una futura reclasificación del personal.

En estas condiciones, llegamos a finales de verano, donde en una nueva reunión de trabajo de la comisión, acordamos corregir el rumbo de nuestras aspiraciones, para ello convocamos una nueva asamblea en Madrid donde se tomaron las siguientes decisiones:

1.—Aprovechar el grado de unidad conseguido en meses anteriores por todos los compañeros afectados.

2.—Contactar con un letrado-asesor que nos hiciera de "Cicerone" en las sendas legales.

3.—Presentar escritos unitariamente de reclamación previa, y en su día presentar demanda ante la Delegación Nacional de Trabajo para el arbitrio de norma, que enten-

demo en derecho nos corresponde.

Al escribir estas líneas, desconozco el resultado que vayamos a obtener, pero la experiencia vivida como integrante de la comisión gestora, me ha colmado de satisfacciones al contemplar el grado de unidad mantenido en todo momento para el logro de objetivos comunes; esta unidad ha sido posible con el esfuerzo de todos los compañeros y aunque no son tiempos de protagonismos personales, debo destacar la perseverancia de los compañeros, Quesada, Dorantes, Rodríguez del Villar e Ibáñez que conmigo forman la comisión.

Que cunda el ejemplo entre todos los compañeros, y no olvidemos la importancia de la unidad allí donde los derechos se arrollen.

## FEDERACION DE LA RAMA



Los compañeros Pedro Bravo y Benito Barrera del Secretariado de la Federación del Transporte y de las Comunicaciones han efectuado un viaje por la provincia del País Valenciá para celebrar diversas reuniones con los Secretariados intercomarcales de Alicante, Castellón y Valencia, con objeto de desarrollar las orientaciones de la Confederación en cuanto a la organización de la Federación del T. y de las C. de dicha región. El periplo culminó en Valencia en un acto asambleario con representantes de las tres provincias, eligiéndose a los compañeros y compañeras que van a formar el Secretariado de la Federación. Como final del acto, intervino el compañero Salvador Biols del Secretariado Confederal, ex-

poniendo a grandes rasgos, las ingentes tareas que en la organización del Transporte y las Comunicaciones tiene que desarrollar la Federación y cada uno de los grandes Sindicatos de sector que la constituyen, expresándose por los asistentes la mejor predisposición para el trabajo.

Queremos significar, que el Sindicato Ferroviario, integrado en los órganos diversos del Transporte y de las Comunicaciones a todos los niveles, debe constituir uno de los firmes pilares de los mismos, junto a Iberia en el transporte aéreo y a Telefónica en las Comunicaciones, ya que sus mayores grados de organización deben suponer una gran ayuda para desarrollar los otros importantes Sindicatos del Transporte por carretera.

# OPINIONES

Manuel ESPAÑA ZORRILLA  
(Granada)

Todos cuantos hemos alcanzado ya el medio siglo de vida, y nos pongamos a pensar, a reconstruir en nuestros cerebros lo acontecido en ese lapso de tiempo, sacaremos la conclusión de que la historia se repite tantas veces se lo propongan quienes de ello han de salir beneficiados.

¿Habeis observado en la pantalla de T.V. cada vez que aparece un empresario opinando sobre las medidas económicas, sobre el Pacto de la Moncloa, sobre sus intereses particulares, la cara de satisfacción, la cara de granuja que pone, como seguro de su fuerza y de su unión?, solo les faltan mostrarnos sus dedos en forma de V en señal de VICTORIA.

No sería la primera vez ni la última que estos señores consiguieran cuanto se proponen, por la sencilla razón de que como hace cincuenta años, encuentran una clase trabajadora desunida, desorientada, excéptica, dispuesta a pagarlo con el primer compañero de turno y nunca contra su verdadero enemigo.

No hace mucho tiempo al disponerme a leer un periódico que "ahora" publica una Central Sindical Ferroviaria, encontré en él un articulo que escribía un Interventor en Ruta de la residencia de Málaga que me causó mucha pena. Hay que ver, tropezando en la misma piedra que nos colocaron a tal fin hace ya medio siglo, y no quitarla de enmedio de una vez. Este buen Señor, que como todos nosotros salía del estado de hibernación a que habíamos estado sometidos, no tiene más tema, no tiene más ocurrencia para romper su mutismo que arremeter despiadadamente y de forma infundada contra otra Central Sindical que a él no le agrada, y que es por lo menos tan honrada como la de su pertenencia, dejándose por criticar a sus enemigos, que son los enemigos de todos, los que le han azotado

Miguel Andújar Nieto

Considero inadmisibles que dada la situación de crisis por la que atraviesa nuestro país, haya agentes privilegiados que ocupan dos o más puestos de trabajo y que se hagan turnos especiales, fuera del horario establecido, para privilegiar a otros.

Si verdaderamente queremos llevar a nuestro país a una democracia, hemos de empezar por comprender que democracia no es la facultad de obrar arbitrariamente, ni oportunismo personal. La democracia por ser un sistema en que todos participan por igual, no confiere privilegios a nadie, pues hoy "todo el mundo" desea un régimen democrático, pero son muy pocos los que se plantean lo que esto significa. Hay corruptores de la administración que usan la democracia según sus personales conveniencias, intereses, etc., pero no como conviene al interés general.

España no es Juan ni Pedro. Es Juan Pedro y todos, y esta realidad debe condicionar nuestra conducta social y política.

Con respecto al déficit de RENFE, no se puede considerar que sea por subidas de salarios, si no por su mala administración económica y organizativa, pues es inadmisibles que operarios de esta Empresa estén cinco días para acompañar un tren con un recorrido de cien kilómetros; esto ocurre con suma frecuencia, pues operarios que tienen que acompañar trenes, se pasan dos días en espera que éstos lleguen para su acompañamiento. Si esto es organización que nos lo digan los organismos a los que estamos sometidos. Tenemos que terminar con las corrupciones administrativas, que son a la vez consecuencia de recomendaciones y de incorrectas y exageradas valoraciones, de lo que saben y de lo que pueden determinadas personas.

Hemos de problemar con honestidad y sin miedo, que

## LX ANIVERSARIO DE LA REVOLUCION SOCIALISTA



Comisiones Obreras dice en sus Estatutos que su fin es orientar las luchas de los trabajadores hacia el socialismo, por ser el único sistema social en el que se consigue la emancipación de los explotados al desaparecer las clases, y, por lo tanto, la explotación del hombre por el hombre.

La doctrina que forjaron hace más de siglo y medio Marx y Engels, los padres del socialismo científico, que inspiró, ideológicamente, las grandes luchas de los obreros y los campesinos de todos los países contra la opresión, la misma que enriqueció Lenin y la vanguardia bolchevique del pueblo ruso aplicándola a las luchas del proletariado y los campesinos de la Rusia zarista de principios de siglo, es la misma que hizo realidad la Gran Revolución Socialista de Octubre de 1917.

Durante un largo período de tiempo, —demasiado largo—, se creyó que el socialismo era la opción exclusiva de los materialistas en filosofía, de los ateos, de las capas más indigentes y deprimidas de la sociedad capitalista. La Revolución Soviética de Octubre

desarrollada en una situación de guerra europea imperialista; una segunda guerra mundial contra el nazismo, el fascismo y el militarismo japonés que llenó a todo el orbe de desolación, muerte y sufrimientos; la heroica lucha de los pueblos contra el colonialismo y el imperialismo norteamericano y el incontenible avance de las fuerzas de la Paz y de la Democracia en todo el mundo; han hecho del socialismo marxista una doctrina universal compartida por millones de hombres y mujeres de todas las tendencias, ateos y creyentes, que aspiran a vivir en paz en una sociedad libre de toda opresión de clase, en una sociedad socialista en la libertad.

Al cumplirse el LX Aniversario de la victoriosa Revolución de Octubre, saludamos a todos los trabajadores soviéticos, desde una España que camina dificultosamente hacia la democracia, intentando superar la herencia de 40 años de dictadura fascista, en una crisis que compromete peligrosamente ese mañana de felicidad que anhelamos.

LA REDACCION

► De ESPAÑA ZORRILLA desde que empezó a trabajar. ¿Es que nunca sufrió una injusticia, una arbitrariedad?

► Basta ya compañeros, no seamos ingenuos! Si perseguimos el mismo fin, si nuestros problemas son comunes, si la experiencia nos demuestra que así no llegaremos a ninguna parte, ¿porqué insistir en hundirnos nuevamente?

► De ANDUJAR NIETO sobran enchufados; la proliferación de este género de colaboradores o empleados que hacen poco más que percibir el sueldo.

► Por la dignidad, por la eficacia de la acción administrativa, y en beneficio de la colectividad, erradicar a los enchufados debe de convertirse en una obsesión nacional.

# YA NO ESTOY SOLO

*Entre celajes de niebla  
caminando iba en el yermo,  
entre sombras, sombra era,  
entre silencios, silencio.*

*Solitario por lo oscuro,  
en la ciega noche, ciego,  
sin destino iba y sin rumbo  
yo y ninguno, solo y ciego.*

*Al pronto escuché cercanas  
vivas voces de mi pueblo,  
hermosas, bravas, gallardas,  
gloriosas voces del pueblo.*

*Mi voz fundí en el conjunto  
y al instante rayó el Sol.  
Ahora vamos siempre juntos  
voces, pueblo, Sol y yo.*



## EL CONFLICTO DE LAS HORAS EXTRAS

Actualmente en el Tribunal Central de Trabajo, hay numerosas sentencias de Magistratura a nuestro favor a la espera que este Tribunal se decida. Según las últimas noticias, lo hará a finales de este año.

Subrayo que el fallo del T.C.T., solo afectará a los compañeros ferroviarios que en su día demandaron a Renfe vía Magistratura.

Por la vía del Conflicto Colectivo promovido y formulado por el antiguo Jurado de Empresa, después de haber fallado en contra la Dirección General de Trabajo y de haber sido desestimado el Recurso de Alzada interpuesto ante el Ministerio de Trabajo, se formuló Recurso Contencioso-Administrativo ante la Audiencia Nacional y se encuentra a la espera del veredicto del Tribunal Supremo. La fecha en que dictará sentencia se ignora, suponiendo oscilará entre uno y tres años. Este fallo sí afectará a todos los compañeros ferroviarios que hacen horas extraordinarias y contra el no cabe recurso alguno por ninguna de las dos partes en litigio.

NARANJO

# ES MI OPINION

Hace tiempo que vengo comentando con diferentes compañeros —y alguna vez en el Secretariado se ha suscitado la polémica— que las reuniones “profesionales” tal como están planteadas, son algo así como “Goma 2” debajo del Pleno General que pueden hacerlo saltar por los aires, comprometiendo la consolidación de este. El final del último Pleno ha confirmado que mi teoría no es equivocada.

Considerando que el tema es polémico, quiero dejar claro que mi objetivo es la crítica constructiva para tratar de buscar una solución a tan espinoso problema, y que estas páginas deben estar abiertas a todo planteamiento que nos lleve a solucionar el asunto.

No nos engañemos, las reuniones de grupo están sustituyendo las funciones del Pleno General. Al amparo del documento hecho por el Secretariado “todos los grupos podrán negociar sus problemas específicos”, cada Comisión tratará de solucionar los problemas que les afectan, sean específicos o no.

Nosotros los ferroviarios siempre hemos elaborado nuestras reivindicaciones, comparando, partiendo casi siempre de la misma base; “nuestro grupo es el más sacrificado”. Aunque las voces de adhesión sean en lo profundo de nuestro ser por el Pleno, hay que reconocer que nuestro egoísmo y falta de solidaridad, no se superan en tan poco tiempo de luchar en común, después de tanto tiempo separados.

No me estoy oponiendo a que se reúnan los grupos, ni a que elaboren planteamientos específicos, sino que estoy criticando el método de trabajo: negociar primero con la Empresa, aunque después el Pleno dé el consentimiento para la negociación definitiva.

Considero que es un error:

— Primero: El Pleno tiene que autorizar a todos los grupos.

— Segundo: El Pleno no tiene conocimiento objetivo de lo que autoriza.

— Tercero: Cada grupo se ve obligado a sacarse sus castañas del fuego por sí solo, porque ni el Pleno ni el resto de los ferroviarios (quitando al grupo) tienen conciencia del problema planteado. Todo esto con la actual metodología de trabajo.

Como a toda crítica es necesario aportar una solución voy a dar la mía, por su sirve aunque sea para el futuro.

Considero que deben de formarse “Comisiones Técnicas” de los diferentes grupos, que expresarán sus trabajos haciendo funcionar la multicopista. El Pleno General y los compañeros del grupo (éstos tendrían un plazo para puntualizaciones), tendrían la documentación precisa, para que el Secretariado en una primera filtración lo incluyeran en el orden del día del Pleno General. Se abriría el debate y se emitiría un juicio definitivo, para negociar con la empresa.

Es posible que se diga algo sobre la burocratización, pérdida de tiempo, y otras historias, pero de lo contrario y si seguimos así, no es de ingenuos pensar, que la Empresa tiene las cartas en la mano, y por supuesto que las aprovechará. Desde Julio Cesar el “divide y vencerás”, que se traduce por dar a unos algo y a otros nada, y por la ley del estira y encoge, no será posible luchar juntos, pecado que pagaremos caro en nuestra propia carne.

JUAN NUÑEZ SANCHEZ



# EL CUESTIONARIO, CUESTIONADO

BENITO BARRERA S. MIGUEL

La acción sindical que en Renfe han marcado los siete escasos meses de vida del P.G. de R.F., han dejado una huella en la conciencia de los ferroviarios que será muy difícil, —no me atrevo a decir que imposible— borrar. El Pleno que no ha sido un parto artificial a contranatura del sentimiento de unidad de los trabajadores como era el Jurado de Empresa, sino un producto natural y organizado de esos mismos sentimientos, sigue recibiendo el apoyo mayoritario de todos nosotros. Esto es algo que se mastica recorriendo la geografía ferroviaria de nuestro país. Bien es cierto que los frutos no han sido muchos, principalmente, por habernos movido en 1977 en el torbellino de una acelerada crisis económica y política, y por tener como interlocutores empresariales a los mismos hombres que han personificado la más desacertada gestión ferroviaria cargada de corruptelas en un régimen de corrupción generalizada: hombres incompetentes para una gestión democrática del ferrocarril. Pero todos sabemos, porque somos informados por quienes nos representan y por el mismo Secretariado del P.G. de R.F., que hay totalmente elaborados unos planteamientos y soluciones que dan plena satisfacción a numerosas reivindicaciones anheladas por los ferroviarios y cuya negociación se dificulta.

Esta forma de acción sindical que tan poco agrada a Renfe como perspectiva por cuanto significa de acción participativa de todos, ampliamente democrática, sobre una base asamblearia de masas que propicia las grandes movilizaciones responsables, alejando el panorama de "huelgas salvajes" que tan desastrosas consecuencias tienen para los trabajadores, se ha presentado a debate en todas las dependencias de la Red. Y ello fue, por que la asamblea del P.G. de R.F. del 6 y 7 de Septiembre entendiendo que, con toda seguridad, la normativa gubernamental sobre elecciones sindicales no iba a poder ser aplicada estrictamente a Renfe y que los trabajadores debíamos imponer en nuestra empresa una normativa que respondiera a nuestros intereses, responsabilizó al Secretariado para que confeccionara un sencillo cuestionario de preguntas "que sirviera de orden de discusión" en las asambleas, y que diera como resultado, recoger la opinión indicativa de un nutrido grupo de ferroviarios, respecto a cuestiones fundamentales relacionadas con la problemática sindical de aplicación futura en Renfe.

En las reuniones de los días 13 y 14 de Octubre, se recogieron los resultados de las respuestas dadas por las asambleas celebradas en las distintas provincias. De 167 votos con que teóricamente debiera contar el Pleno, se recogieron resultados que afectaban a 144, habiendo 17 de 6 provincias en las que, por diversas causas, no se debatió el cuestionario.

Para una nutrida mayoría de Representantes, el conjunto de respuestas obtenidas y su orientación mayoritaria, era un indicativo con la suficiente solvencia para demostrar cual era el sentimiento de los ferroviarios en cuanto a su apoyo masivo a un sindicalismo unitario, repartido en:

- Compartido entre el Pleno General y las Centrales (71 votos).
- Llevado en exclusiva por el P.G. de R.F. (66 votos) si bien las preguntas se referían tan solo a unas posibles conversaciones a tener con Renfe sobre elecciones sindicales.

Las respuestas sobre la estructura que debería tener el órgano unitario de acción sindical en Renfe, sus niveles orgánicos territoriales, el número de componentes y la representación proporcional de los mismos, dibujaban la imagen más fiel de las actuales asambleas de base, Plenos Provinciales y del P.G. de R.F.

Para las asambleas de ferroviarios representadas por 74 votos sobre 97, las Centrales debieran participar, con voz pero sin voto, en los distintos órganos de representación, considerando

141 votos sobre 145, que las grandes decisiones y los llamamientos a la acción serían decididos por las asambleas de base. Finalmente, los ferroviarios éramos partidarios por 121 votos, sobre unas formas de elección del máximo organismo de representación, en elección libre de los representantes de dependencia para el nivel provincial, y, de entre estos, el órgano máximo.

En las sesiones que comentamos de los días 13 y 14, se cuestionó la valía de los resultados obtenidos, lo que dió ocasión a un clima de fuerte tensión que puso en un serio compromiso la continuidad del Pleno como tal. Solo un alto sentido de la responsabilidad hizo posible superar la situación, comprometiendo al Secretariado en la confección de un nuevo cuestionario capaz de satisfacer los requisitos mínimos puestos en cuestión, solicitando, nuevamente, de todos los compañeros su participación en asambleas de debate, rellenando las respuestas personalmente y entregándolas a los representantes de dependencia.

Los días 15 y 16 de Noviembre se reunió el P.G. de R.F. teniendo en el Punto 5º de su Orden del día el "Escrutinio del Cuestionario sobre Elecciones Sindicales". Escrutadas las respuestas del todo el país, se obtuvieron unos resultados que confirmaron en su totalidad los de la consulta anterior. Respondieron 26.581 ferroviarios, lo que supone un 37,97 por 100 de la plantilla general de Renfe, muestreo altamente indicativo según opiniones solventes, lo que impuso una aceptación generalizada por el P.G. de R.F., si bien, se hicieron algunas objeciones. Cosa natural.

Concretando las respuestas mayoritarias y por tanto indicativas son:

- Por 21.636 votos de los 26.581 escrutados, se elige como órgano de negociación el máximo organismo unitario (el P.G. de R.F.).
- Los niveles de acción sindical se fijan:
  - Por 22.174 votos, el nivel de dependencia.
  - Por 19.118 votos, el nivel de provincia.
  - Por 21.087 votos el nivel de Red.
- La proporcionalidad de representación en la dependencia se fija, por 11.242 votos en un Representante por cada 25 trabajadores (la 2a opción, 8.050 votos).
- La composición del órgano máximo se establece por 12.684 votos, en un Representante por cada 500 trabajadores (la 2a opción 8.335 votos).
- Se considera por 13.684 votos, que las Centrales Sindicales deben estar representadas en los órganos unitarios de representación, y por 9.660 votos se decide que lo estén con voz pero sin voto (2a opción 11.673 votos y 3.471 respectivamente).
- Los ferroviarios deciden por 14.241 votos, que para los llamamientos a la acción, aceptación de ofertas de la empresa, etc, sean las asambleas de base las que decidan (La 2a opción, 10.528 votos).
- Por 11.621 votos se determina que las dependencias elijan a los órganos provinciales y de estos salgan el organismo máximo estatal (la 2a opción, 6.599 votos).
- La respuesta a la forma de candidatura y al sistema de escrutinio se decide:
  - Por 22.074 votos, que sean abiertas (la 2a opción, 3.677 votos).
  - Por 20.311 votos, que sean unitarias (la 2a opción, 1.795 votos).
  - Por 21.140 votos que sean abiertas, opinando 11.596 de ellos que el sistema de escrutinio sea proporcional (la 2a opción, 3.888 votos y 10.950 respectivamente).

## ► El Cuestionario...

Indicamos la 2a opción en algunas respuestas para que se pueda apreciar la dispersión de votos en 3a y 4a opciones siguientes, y la fuerza de la 1a opción que en algunos casos es aplastante.

A nosotros las respuestas nos dicen bien claramente, que los ferroviarios estamos decididos a defender firmemente, una forma de acción sindical en Renfe que se identifica completamente con los Plenos de Representantes como órganos unitarios de representación, llamense, luego, como quieran llamarse.

## Conozcamos CC.OO

40 años de Sindicalismo Vertical engaño de que se podían resolver todos los problemas socio-laborales de una forma individual y en solitario, han creado una imagen deformada, en una parte importante de los trabajadores, de lo que es o debe ser un sindicalismo de clase.

Muchos de los compañeros y compañeras afiliados al Sindicato de CC.OO, tienen la creencia, que, de alguna forma, los mecanismos que regían en el Sindicato Vertical continúan, pero cambiando los resultados, por ser otras las personas que nos representan y dirigen en el Sindicato de CC.OO y piensan que al pagar la cuota mensual de 100 pts., tienen asegurados y protegidos sus intereses particulares. Si pensamos que el Sindicato de CC.OO, es una organización que garantiza a cada uno por sí solo la defensa de sus intereses sin ninguna participación del afiliado, francamente estamos equivocados.

Los sindicatos de clase en general, tienen un significado y objetivos, cada uno con sus peculiaridades, que no coinciden con esos planteamientos y CC.OO. en particular por ser un Sindicato no tradicionalista, sino de nuevo tipo, mucho menos, pues CC.OO. trata, con la conjunción de los esfuerzos y participación de todos sus afiliados, cambiar la relación de fuerza Trabajadores-Empresariado en favor de los primeros, esto como una primera etapa y, posteriormente, cambiar la sociedad española tal como hoy la vivimos, dividida en explotadores y explotados. Los trabajadores teniendo en cuenta este término, en un sentido amplio y no estrecho

y sectario, serán los que gestionen y produzcan sin ninguna tutela capitalista, y los que establezcan las directrices económicas y políticas del país. Para ello, el Sindicato Ferroviario de CC.OO. tiene que sentirse como algo de todos nosotros, que cuando un afiliado o afiliada cotiza las 100 pts., vea en ello y comprenda, que es un acto solidario con toda la clase trabajadora, y particularmente con los ferroviarios; que esas 100 pts. sirven para fortalecer ese ejército de trabajadores, que vamos a cambiar la faz de España, que esa modesta cuota, no va a caer en saco roto: va a servir para sufragar los gastos de los locales que tenemos abiertos, para pagar parte de los servicios jurídicos, parte de la propaganda y para sufragar gastos de los desplazamientos imprescindibles que algunos compañeros realizan, para aumentar los afiliados de nuestro Sindicato y mejorar su organización.

Tenemos necesidad de nuevos afiliados pero de nada nos valdría la afiliación, sino se consolida, creando organizaciones capaces de orientar y dirigir a los afiliados. Tenemos necesidad de que todos los afiliados, comprenden de una forma clara los objetivos de CC.OO. leyendo documentos de nuestro Sindicato. Los ferroviarios tenemos que leer y difundir nuestro periódico "Carril".

¡Compañeros! hemos empezado un proceso histórico, que lo tenemos que concluir junto a todos los trabajadores.

¡¡Adelante!!

J. TABUENCA

# Todos sin excepción

CACHAN

Por parte de algunos compañeros de oficinas, principalmente en Sevilla, se viene diciendo que el Pleno de Representantes Ferroviarios no se preocupa de los problemas de Oficinas. Salgo al paso desde aquí, por el ataque que supone a la unidad de los ferroviarios y la falta de verdad.

Los representantes para el Pleno se han elegido en cada dependencia, de tal modo que en los talleres han salido mayoritariamente compañeros de oficio; en los Depósitos, Maquinistas; en las Estaciones, Jefes y Factores y en las Oficinas, Técnicos y Administrativos. Tal es así, que en los Plenos hay "excluidos", Jefes de Servicio, Informáticos, Péritos, Promotores Comerciales, Delineantes, Administrativos y compañeros de Organización. En el Secretariado del Pleno General, hay 6 compañeros de Oficinas sobre un total de 22 y en todas las demás Comisiones, Clasificación de Personal, Primas, Jornada Política Social, Amnistía, etc. etc., hay compañeros de Oficinas.

En cuanto a las reivindicaciones obtenidas en el mes de Septiembre, los de Oficinas hemos sido los más beneficiados, pues además de las mejoras de tipo general, se ha conseguido la jornada continuada, que veníamos pidiendo por libre desde hace muchos años sin conseguirla. No lo olvidemos.

Ahora se está negociando sobre Clasificación, Ascensos, Traslados, Reemplazos, Destacamentos, Primas, etc. No hay nada definitivo aun, pero tal como van las negociaciones se puede adelantar que el famoso DEDO, —los enchufes de siempre— está en vías de desaparición, algo que a nivel de oficinas parecía inalcanzable, pues si en algún sector ferroviario el DEDO reina por doquier es en el de oficinas.

Otra de las reivindicaciones planteadas más seriamente desde el Pleno es la inclusión de los llamados "excluidos" en el Convenio y en la Reglamentación a todos los efectos.

¿A que vienen estas críticas entonces? ¿A que juegan estos compañeros que hasta han llegado a patrocinar un "sindicato" para los tipos salariales 1, 2 y 3? ¿Es que desean la división de los ferroviarios en 20 o más sindicatos? Si todas las categorías pensarán y actuarán igual que ellos tendríamos sindicatos de factores, de enganchadores, de obreros de V. y O., de visitadores, de maquinistas, de encargados de subestación y para que seguir.

¿Es que no les ha bastado la experiencia del vertical, que dividiendonos a todos le ponía las cosas en bandeja a la empresa para que diera algo a unos pocos que a ella en determinado momento le interesase contentar y dejase ignorados a la gran mayoría, dentro de la cual hemos estado los de oficinas en los últimos 20 años?

Vayamos todos unidos como lo hemos hecho este último año y todos iremos mejorando. En el Pleno se respetan y atienden las peticiones justas de cada sector profesional, lo que no se aceptan son privilegios para nadie.

Y no lo olvidemos nunca, la división a la larga solo favorece a la empresa, cuyos intereses son contrapuestos a los nuestros.

Todos sabemos que en oficinas ganamos poco, pero también ganan poco en talleres, en V. y O., en estaciones y todos en general en Renfe salvo una minoría que se deja el pellejo trabajando diariamente 12 ó 14 horas y no sabiendo lo que es dormir en casa. Renfe es una empresa con bajos salarios en comparación con los de otras empresas grandes, pero la solución no está en elevar los sueldos a tal o cual categoría sino a todos los ferroviarios. Luchemos todos juntos por conseguirlo.

## Elecciones Sindicales

# LISTAS ABIERTAS Y LISTAS PROPORCIONALES

La razón de defender listas **abiertas** es para nosotros muy profunda: se basa en el sindicalismo de nuevo tipo que representamos, uno de cuyos pilares son los Consejos de Delegados o Comités de Empresa.

Como es sabido, CC.OO. quiere que el Consejo de Delegados o Comité de Empresa —no importa el nombre, sino el contenido— tenga el máximo **poder** sindical; es decir, que sea quien intervenga en la negociación de convenios, contratación de trabajadores, seguridad e higiene, expedientes de crisis, control de inversiones, utilización de la huelga, etc. Para que cumpla bien este cometido, es **imprescindible** que sea lo más representativo posible, o, dicho de otra forma, que sus componentes no sólo representen a **todos** los trabajadores de la empresa, sino que sean aquéllos que sus compañeros consideren los **mejores** portavoces de sus intereses.

Por otra parte, es evidente que un órgano de esta naturaleza refuerza la unidad en la base, cuestión fundamental para una central auténticamente de clase.

Por el contrario, las centrales que quieren el menor poder posible para los Consejos o Comités, porque no tienen el menor interés en favorecer la unidad sindical, son partidarios de las listas **cerradas**, aun a costa de convertir las elecciones en una batalla de sindicatos contra sindicatos, lo cual favorece a la patronal, al profundizar aún más la división que ya existe.

El ideal sería ir a candidaturas unitarias con USO (Congreso) y UGT, que son, después de CC.OO., las centrales con mayor número de afiliados. Pero UGT ha anunciado que irá sola a las elecciones, lo cual significa que, en la mayoría de los sitios, se presenten dos o más candidaturas.

Por esta causa, nosotros planteamos que los puestos a cubrir se repartan por el sistema proporcional.

¿Cómo se combina el voto por listas abiertas y el reparto por sistema proporcional?

Lo explicaremos con un ejemplo.

En la empresa X háy que elegir DIEZ delegados para el Consejo o Comité.

CC.OO., UGT y un grupo de trabajadores sin afiliación presentan sus respectivas candidaturas, cada una con diez nombres. En total hay TREINTA candidatos. Para facilitar el ejemplo, los numeramos del 1 al 10 para CC.OO., del 11 al 20 para UGT y del 21 al 30 para la candidatura independiente.

Los electores eligen los DIEZ nombres que les parecen mejores, de entre los treinta, CUALQUIERA que sea la candidatura donde estén.

Se hace el recuento de votos obtenido por CADA candidato. La cifra correspondiente se pone a continuación del nombre del candidato (ver cuadro).

CC.OO.		UGT		Independientes	
Nombre	N.º votos	Nombre	N.º votos	Nombre	N.º votos
1	214	11	111	21	34
2	185	12	43	22	46
3	56	13	129	23	7
4	226	14	31	24	32
5	130	15	96	25	47
6	45	16	117	26	41
7	199	17	85	27	17
8	207	18	102	28	23
9	196	19	73	29	11
10	217	20	22	30	19
Total	1.675		809		277

En total hay  $1.675 + 809 + 277 = 2.761$  votos.

Se divide el total de votos por el número de puestos a cubrir (diez):  $2.761 : 10 = 276,1$ .

POR CADA 276,1 votos corresponde UN delegado.

A continuación se divide el número de votos de cada lista por 276,1:

CC.OO.	UGT	Independientes
1.675 / 276,1	809 / 276,1	277 / 276,1
18,4 6	256,8 2	000,9 1

Se observa que el **número** de delegados y los restos de la división son:

	CC.OO.	UGT	Independientes
Número de delegados ..	6	2	1
Restos .....	18,4	256,8	0,9

El resto **más alto** es el de UGT (256,8), a quien se adjudicaría el delegado que falta para completar los DIEZ que habían de elegirse.

Por tanto, el reparto final de delegados sería:

CC.OO.	UGT	Independientes
6	3	1

Serían designados **en cada lista** los que tuvieran mayor número de votos.

Digamos, para terminar, que la mejor forma de facilitar la votación y el recuento será que en cada empresa haya papeletas de voto de cada una de las candidaturas presentadas, a base de los nombres de los 10 candidatos presentados en cada una de ellas, tal y como venimos explicando en nuestro ejemplo. Debajo de los 10 nombres de esa candidatura concreta podría dejarse un espacio con unas líneas en blanco, de forma que el elector que lo considerara oportuno escribiera en estas líneas los nombres de candidatos de **otras listas**, con los que pudiera estar más de acuerdo. Acto seguido, borraría de la papeleta en cuestión **igual número** de nombres que los por sí añadidos a mano, de forma que al final sólo quedarán **diez nombres** en su papeleta con voto.

Julián ARIZA

