

10 Ptas

ORGANO DE LA FEDERACION SINDICAL FERROVIARIA DE COMISIONES OBRERAS - JUNIO 1977

2º CONGRESO - FIST-CGIL

El Sindicato Ferroviario Italiano de la C.G.I.L. envió una carta de invitación a la Confederación Sindical de CC. OO. para la asistencia al II Congreso Nacional de la Federación Italiana de Sindicatos de Transportes (FIST-CGIL) y el Secretariado de la Confederación pasó la invitación a nuestra Federación, con el fin de que, como correspondía, fuéramos nosotros la delegación asistente a este Congreso que había de celebrarse en Pescara (Italia) del 11 al 14 de Mayo.

Esta delegación ha estado formada por los compañeros José Luis Martino, Secretario General de la F.S.F. de CC. OO. y los miembros del Secretariado Benito Barrera y Juan José García, los cuales emprendieron el viaje el día 10 de Mayo.

El 2º Congreso de la Federación Italiana de Sindicatos de Transportes ha sido una fructífera experiencia para nosotros, tanto desde el punto de vista del conocimiento de la estrategia sindical italiana, como de las relaciones amistosas que con las Comisiones Obreras mantienen, cada vez más fortalecidas, distintas Centrales Sindicales extranjeras.

Al propio tiempo, durante los días de estancia en Italia y aparte las sesiones del Congreso, hemos mantenido reuniones de trabajo con los compañeros ferroviarios de la C.G.T. francesa, Sindicato Ferroviario Italiano de la FIST-CGIL y Sindicatos de Transportes de Yugoslavia, a más de distintos contactos con los Sindicatos de Ferroviarios y Maquinistas de Inglaterra y la Federación de Trans-



portes de los Sindicatos Belgas. Así mismo mantuvimos una cordial relación con el compañero Jean Trincard, representante de la Federación Sindical Mundial en el Congreso. Todas las delegaciones sindicales asistentes se han mostrado con los

hombres de CC.OO. abiertas al diálogo, a la comprensión de nuestros problemas, a una estrecha colaboración sindical, y nos han colmado de atenciones, que, como es óbice señalar, no iban tanto dirigidas a nuestras personas, sino al en-

(sigue Pag 2) ▶

INDICE COSTE DE LA VIDA

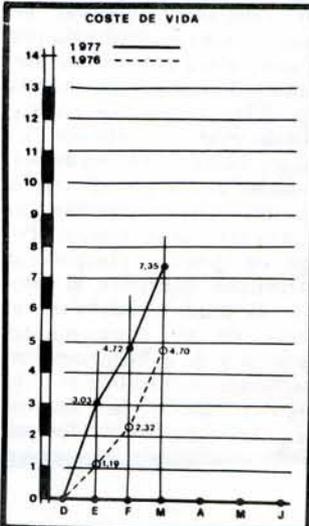
En todos los Convenios Colectivos se prevé la revisión salarial, semestral o anual, en relación con el aumento del índice del coste de la vida. El Convenio Colectivo de RENFE firmado el pasado mes de Diciembre, señala en su cláusula 5a que todos y cada uno de los conceptos salariales se incrementarán a partir del 1 de Enero de 1978 en el porcentaje que resulte de sumar dos puntos al índice del coste de la vida que se haya producido a lo largo del año 1977.

El Gobierno y las clases a quienes representa, pretende cargar sobre las espaldas de los trabajadores las consecuencias de la crisis económica capitalista. Ante los nulos resultados de

sus medidas encaminadas a detener la inflación y cuando este año se anuncia que va a ser superior al 30 por 100, está intentando, por todos los medios, ocultar la evidencia del continuo aumento de los precios y de que nuestros salarios no recuperen el poder adquisitivo que, día a día, están perdiendo.

Para ello ahora que se ha conseguido un índice —el índice de precios al consumo—, que puede considerarse como indicador de la verdadera magnitud de la elevación del coste de la vida, el Gobierno se niega a declararle oficial, sigue publicando el antiguo índice del coste de la vida, cuya inexactitud es de todos conocida, y, por si

CUADRO nº 1



fuera poco, se inventa un índice de productos básicos, totalmente acientífico, y que no representa, no por aproximación, el aumento real de los precios. Y todo ello unido al retraso de cerca de tres meses con que se hacen públicos los índices. La marcha del coste de la vida podemos observarla en los dos cuadros siguientes:

En el cuadro nº 1 podemos ver la evolución del coste de la vida en Enero, Febrero y Marzo de 1977 con respecto a los mismos meses de 1976. En 1977 se aplica el nuevo índice de precios al consumo y en 1976 el antiguo índice del coste de la vida. El correspondiente a Marzo de 1977 no ha sido publicado aún oficialmente por

C U A D R O nº 2

GRUPO	Marzo 1977	Febrero 1977
Alimentación, bebidas y tabaco	+ 1.5	+ 1.12
Vestido y calzado	+ 2.7	+ 2.45
Vivienda	+ 2.7	+ 1.38
Menaje y servicios del hogar	+ 1.7	+ 2.26
Servicios médicos y salud	+ 3.8	+ 1.07
Transportes y comunicaciones	+ 5.8	+ 1.63
Esparcimiento, cultura y enseñanza	+ 4.3	+ 3.47
Otros gastos	+ 2.0	+ 2.50
Indice general	+ 2.63	+ 1.69

el Gobierno, aunque ya ha venido en la prensa. En el cuadro nº 2 tenemos la evolución del coste de la vida en cada Grupo para los meses de Febrero y Marzo de 1977.

Hemos podido leer en la prensa la polémica entablada entre los técnicos y facultativos del Instituto Nacional de Estadística que defiendan el índice de precios al consumo, y

los portavoces del Gobierno el cual intenta anularlo o manipularlo de tal forma que indique un resultado inferior al real. Esta lucha que han iniciado los estadísticos no puede ni debe

ser únicamente suya, sino, por el contrario, es de todos los trabajadores, pues afecta directamente al poder adquisitivo de nuestros salarios. Debemos imponer que las revisiones salariales de todos los Convenios Colectivos se lleva a cabo de acuerdo con el índice de precios al consumo sin ninguna modificación, tal y como actualmente se elabora.

Nosotros los ferroviarios tenemos planteada nuestra revisión salarial en Diciembre, y hemos de luchar, desde ahora, para que esa revisión sea la que nos corresponde.



2º CONGRESO (ITALIA)

me prestigio que en todos los países europeos tienen Comisiones Obreras, baluarte de los trabajadores en el desarrollo de los combates contra la dictadura franquista por las reivindicaciones de la clase obrera, por la libertad sindical y las libertades democráticas.

Del Congreso, en el Teatro Circus de Pescara con más de 500 delegados participantes —al que en su sesión inaugural asistieron distintas autoridades italianas entre las que cabe destacar la presencia del Ministerio de Hacienda— sería prolijo señalar una a una las numerosas intervenciones de prestigiosos sindicalistas italianos, pero si es necesario, por su enorme resonancia, hacer mención del Informe emitido en la primera sesión por el Secretario General de la F.I.S.T.—C.G.I.L. compañero Sandro Stimilli, en el que de forma magistral definió en el conjunto de la estrategia socio-económica y sindical de la C.G.I.L. los planteamientos de la Federación del Transporte para el saneamiento económico de los distintos sectores del ramo hoy deficitarios, con un extenso programa de control por los trabajadores que liquiden, de una vez para siempre, además de la nefasta administración capitalista, la penuria de los que dedican su esfuerzo productor en este importante rama de la economía.

El Secretario General del Sindicato Ferroviario Italiano (S.F.I.—C.G.I.L.) compañero Sergio Mezzanotte, en una brillante intervención incidió en parecidos términos al tiempo que definía la política sindical de los ferroviarios y sus reivindicaciones actuales. El

compañero Giovanni Valentinuzzi, Secretario Nacional del S.F.I. mantuvo una interesante ponencia sobre problemas organizativos sindicales, demostrando la gran capacidad de los dirigentes italianos y su ligazón con la clase trabajadora, que hacen a la Confederación General Italiana del Lavoro, no solo la primera gran central del país hermano, sino la abanderada en la lucha por la unidad de los trabajadores.

El tercer día de reuniones —viernes 13— fue el designado para las intervenciones de las delegaciones extranjeras. La Comisión de Organización del Congreso decidió que las delegaciones españolas CC.OO. y U.G.T. intervinieran después de hacerlo franceses, belgas e ingleses que habían sido aplaudidos con cortesía. Cuando el Presidente de la Mesa nombró a la Delegación de CC.OO. concediéndonos la palabra, una gran ovación de todos los congresistas puestos en pie duró varios minutos. La intervención del compañero Martino de quince minutos (traducida por la compañera colombiana Ma. Victoria González) fué cortada con aplausos por dos veces y cuando terminó, junto con Barrera y Juanjo hubieron de permanecer en el estrado varios minutos más correspondiendo a otra clamorosa ovación. Podemos imaginaros, compañeros ferroviarios españoles, la emoción de todos nosotros por el honor de ser representantes vuestros y de la lucha que han mantenido y mantienen a lo largo y ancho de nuestro país, las Comisiones Obreras.

CORRESPONSAL

GUARDERIAS

— ¿Por qué es necesaria una guarderías?

Hace ya meses, las informadoras de Madrid junto con trabajadoras de otras dependencias solicitamos a Renfe la instalación de una guardería. Como de costumbre, Renfe prometió estudiarlo pero hasta hoy no se han visto los resultados...

— ¿Por qué es necesaria una guardería?

Por una parte, si las mujeres queremos ejercer nuestro legítimo derecho al trabajo aún siendo madres de familia, debemos disponer de una guardería para el normal cuidado y mantenimiento de nuestros hijos mientras trabajamos. Así mismo existen hombres (viudos, o cuyas esposas no disponen de guarderías en sus empresas, etc...) que también utilizarían este servicio si lo hubiese. Por otra parte, las guarderías privadas suelen alcanzar unos precios prohibitivos, y lo que es peor, no siempre se ajustan a nuestros horarios. Actualmente en Madrid, unos ciento cincuenta hijos de ferroviarios necesitan una solución a este problema.

Pero no todo son ventajas, hay que tener en cuenta los inconvenientes que supone su creación en la empresa. Algunas experiencias lo han demostrado: las empresas (cuando acceden a ello), en la mayoría de los casos apenas se atienen a las mínimas condiciones legales, a veces insuficientes, que requiere una

guardería. Sin lugar a dudas es preferible que se sitúen en los barrios bajo la tutela de las Asociaciones de Vecinos. Así, padres e hijos se evitarían molestias, como por ejemplo, transportar al niño de un extremo a otro de la ciudad a horas intempestivas.

Sin embargo aún es poco viable esa solución, las Asociaciones de Vecinos todavía no tienen medios ni autoridad bastante para llevar a cabo la instalación de guarderías en cada barrio. De ahí que sea necesario pedir las a la empresa, aunque por supuesto exigiendo las máximas garantías.

Son indispensables: un equipo técnico competente (pediatra, puericultoras, etc...), un local amplio que disponga de acondicionamiento moderno, jardín o zona verde, y horarios flexibles.

De momento, Información llevará esta reivindicación al Pleno de Representantes Ferroviarios con vistas a encuadrarla en las negociaciones del punto 9. A la petición de guarderías allí donde exista numeroso personal afectado por el problema, se agrega la de subvenciones, cuando se trate de centros pequeños o personal aislado.



CALCULO DEL VALOR

HORA EN RENFE

RENFE calcula el valor hora para cada categoría por debajo de lo establecido en el Decreto de Ordenación Salarial, excluyendo del dividendo varios conceptos salariales, y tomando como divisor todos los días del año, ignorando las fiestas y las vacaciones. Ante tal abuso, miles de ferroviarios han reclamado que se calcule como corresponde, en lo que se ha dado en llamar "el pleito de las horas extras". A continuación se describen las siguientes fases del caso:

1.—
COMO LAS CALCULA Y
APLICA RENFE

- DIVIDENDO.**— Sueldo inicial más cuatrienios.
— Gratificaciones por mando o función, título, taquígrafía e idiomas.
— Gratificación del Art. 19 de la R.N.T. (Ayudantes de línea electrificada que conducen vagonetas automóbiles).
— El complemento personal de antigüedad. (Art. 7 de la Circular 415.)
— El Plus de Nocturnidad (Art. 23, apartado cinco de la Ley de Relaciones Laborales y Cir. 416.)
- DIVISOR.**— 365 días, es decir, 2.676 horas para el personal de 44 horas de jornada semanal, y 2.190 horas para el personal de 36 horas de jornada semanal.

2.—
SENTENCIAS DE MAGIS-
TRATURA Y TRIBUNAL
CENTRAL DE TRABAJO
ANTE LAS RECLAMA-
CIONES DE MILES DE
FERROVIARIOS

- DIVIDENDO.**— El mismo señalado en 1.— (No se pleiteó).
- DIVISOR** — 281 días, es decir, 2.060 horas para el personal de 44 horas de jornada semanal, y 1.686 horas para el personal de 36 horas semanales.
- NOTA.**— Las 281 horas salen de restar a 365 días 25 de vacaciones, 52 domingos y 7 festivos no recuperables.

3.—
LAUDO DE LA DIREC-
CION GENERAL DE
TRABAJO.
19-2-1977

- DIVIDENDO.**— El mismo de 1.— descontando las cantidades correspondientes a las vacaciones, días festivos y domingos.
- DIVISOR** — De los 365 días se descuentan las vacaciones, días festivos y domingos.

4.—
PETICION DEL P.G. DE
R.F., Punto 3.º "Valor
Hora", 18-5-1977

- DIVIDENDO.**— Los conceptos salariales anuales indicados en 1.— más el Plus de Convenio, P.P.R., Prima de Producción, etc., es decir:
TODAS LAS PERCEPCIONES SALARIALES ANUALES.
- DIVISOR** — Jornada diaria por días efectivos de trabajo, es decir: **NUMERO DE HORAS EFECTIVAS DE TRABAJO AL AÑO.**
- NOTA.**— Las horas efectivas serán como máximo las de 274 días de trabajo al año. 2.009 horas para el personal de 44 horas de jornada semanal y 1.644 horas para el personal de 36 horas semanales.



NUESTRO CAMINO

Compañeros, andemos paso a paso.
Compañeros, usemos el cerebro.
Compañeros, midamos nuestros pasos.
Compañeros, sigamos el proceso.

No es más revolucionario
compañeros,
el que anatemas lanza
e improprios,
el que acciones reclama
sordo y ciego
confundiendo razón
con sentimiento,
sino el que la dialéctica
empleando,
analiza el por qué, el cómo,
el cuándo,
y un paso da hacia atrás
si es necesario
para dos adelante
pasos dando.

Nos acechan las fuerzas ancestrales
verdugos del obrero,
empleando los mismos artilugios
que un día nos vencieron.
No caigamos en la trampa tendida,
hermanos, compañeros.
Luchemos nuestra lucha, más cuidado,
luchémosla despiertos.

JOSE VALEIJE.

OJO AL TREN

Nuestros compañeros de conducción han aplicado con rigurosidad durante los días 20 y 21 de Mayo, el Art. 28 de la Ley de Policía de Ferrocarriles, según la cual, los maquinistas de locomotoras disminuirán la velocidad en las curvas, desmontes y puntos donde no se distinga una larga extensión de vía. Los retrasos ocasionados han sido considerables.

Esta acción se hizo como protesta por los procesamientos y embargos que vienen padeciendo los compañeros de conducción al aplicárseles un Reglamento arcaico, y por no cumplimentar RENFE lo que el Art. 33 del Código de Circula-



ción determina en cuanto a que todos los "pases a nivel serán protegidos con barreras, semi-barreras o, en su defecto, por agentes guardabarreras".

Como consecuencia de la acción, RENFE publicó esos días una Carta-Circular en la que comunicaba se están haciendo gestiones para anular la anacrónica normativa, y que se está procediendo a la supresión o mejora de los pasos a nivel.

Es indignante que nuestros compañeros además de sufrir en su propia carne la falta de seguridad en los pasos a nivel, que ha supuesto la muerte para más de un compañero de conducción, sean procesados



judicialmente por algo en lo que no tienen ni la menor responsabilidad.

Es de destacar que en dos días de acciones se ha conseguido más que en 40 años de palabrería.

¡YA SABEMOS CUAL ES EL CAMINO!

CORRESPONSAL.
CARRIL 4



FIDEL ALONSO



Marcelino Camacho

AUSENCIAS:

Los contratiempos no faltan en las luchas de los trabajadores. Los tremendos saldos sociales que impone el tráfico a las sociedades modernas, hacen mella en CC.OO. y colocan en situación pasiva a algunos de nuestros dirigentes. Y aunque siempre lo sentimos — ¡cómo no! — en esta ocasión en que todos los trabajadores estamos metidos en la lucha electoral por la democracia, sentimos doblemente la ausencia de nuestros valiosos dirigentes, hospitalizados e impedidos de aportar su inestimable esfuerzo. FIDEL ALONSO, MARCELINO CAMACHO y nuestro estimado compañero FELIPE, están ausentes, en presencia, del terreno electoral, pero todos los trabajadores seremos capaces, con nuestros votos, de llevarlos al Congreso para que hagan política obrera, de la buena, de la que sirve de garantía auténtica para conquistar y afianzar la democracia y la libertad.

Cuando os recordamos deseándoos un pronto restablecimiento, pensamos qué gran diputado hubiese tenido Asturias en JUANIN si lo pudiéramos tener sólo postrado. Pero MUÑIZ ZAPICO es sólo un recuerdo que nos sirve de permanente acicate en nuestras luchas obreras: su ejemplo siempre lo tendremos presente. Lo que anhelamos y queremos ver materializada en su memoria, es la gran ESCUELA DE CUADROS Y DIRIGENTES SINDICALES "JUAN MUÑIZ ZAPICO", que proclamará a los cuatro vientos su nombre, forjando a cientos de trabajadores que formarán la potente vanguardia del movimiento obrero.



JUAN MUÑIZ ZAPICO



CA TA LU NYA

CONC.



Siguiendo la campaña de afiliación ininterrumpida de los ferroviarios en Catalunya, los compañeros ESPINEL, DOMINGO y RINCON de Barcelona se trasladaron a la ciudad de Tortosa invitados por los ferroviarios de aquella localidad. Se celebró una Asamblea a las 16 horas del 21 de Mayo en la que se abordó la línea de actuación de CC.OO., se informó del Punto 9º del C.C. de RENFE y sus deliberaciones y se recogieron diversas reivindicaciones del personal de V. y O. para llevar al P.G. de R.F.

La Asamblea eligió demo-

cráticamente a los hombres que formarán el Secretariado de las CC.OO. ferroviarias de Tarragona, recayendo en los compañeros DIEGO SANZ como Secretario General, y CASTILLO SALAS, FELIPE DELGADO, MARIANO SOTILLO, CASTILLO TORRES y ANTONIO MARTIN para ocupar las restantes Secretarías. Las CC.OO. ferroviarias de Tarragona cuentan con 150 afiliados, lo que significa un elevado número si tenemos en cuenta su censo ferroviario.

CORRESPONSAL.



AFILIATE a CC.OO.

BOLETIN DE INSCRIPCION

NOMBRE
 APELLIDOS:
 DEPARTAMENTO:
 NOTA: RECORTA ESTE BOLETIN Y ENTREGASELO A UN COMPAÑERO DE CC.OO.



INFORMACION: DEL P.G.R.F.

Los compañeros que forman las distintas Comisiones relacionadas con el estudio de toda la problemática contenida en el Punto 9º del Convenio, se reúnen tres días por mes, lo que impone un ritmo lento a las deliberaciones y a las negociaciones. También, porque los temas son tan complejos que, pese al deseo de los compañeros que respetan jornadas de trabajo de ocho horas y que suponen el sacrificio de grandes desplazamientos para la mayoría, no se puede lograr mayor aceleración en la marcha, aunque el interés generalizado es evidente, por llegar a conseguir lo que nos hemos propuesto, entre otras cosas, que el P.G. de R.F. llegue a ser en la realidad un órgano de negociación que exprese y represente los intereses comunes de todos los ferroviarios.

Hoy queremos informar de algo que entendemos de gran interés: las formas de conseguir la participación de todos los ferroviarios apoyando al Pleno, exigiendo el cumplimiento de lo reglamentado como una forma de alcanzar mejoras importantes que no hace falta negociar. Las Asambleas de Dependencias de toda la Red deben asumir esta preocupación y exigir el cumplimiento de la letra y el espíritu de la R.N.T.

La Comisión de Normativa Laboral en sus reuniones de los días 17, 18 y 19 de Mayo comprueba la abundante diversidad de criterios que sobre modificaciones de artículos de la Reglamentación se expresan en las sugerencias enviadas por los ferroviarios de todo el Estado, obligando todo ello a presentar al P.G. de R.F. una serie de propuestas para que éste acepte, mayoritariamente, las que estime más convenientes para ser sometidas a las Asambleas. No obstante, llega a la conclusión, que sin necesidad de proceder a modificación alguna de la Reglamentación, se pueden alcanzar un gran número de ventajas si las Asambleas colectivamente y cada ferroviario en particular, exigen el cumplimiento de cuanto la RENFE incumple y vulnera. Y para ello propone que se exija el cumplimiento de:

1.—El último párrafo del Art. 15 que dice: "Las plazas cubiertas en reemplazos, como todas las vacantes, se anunciarán para ser cubiertas, reglamentariamente, antes de los seis meses que se hayan producido".

2.—El párrafo tercero del Art. 226 que determina "La duración de los destacamentos no podrá exceder de tres meses. Siempre que sea posible se efectuará el relevo de los agentes destacados para que no estén fuera de su residencia más de 15 días".

3.—Lo prescrito en el párrafo segundo del Art. 86 que dice: "A los agentes que en el semestre respectivo no hubieran prestado servicio por incapacidad laboral transitoria motivada por accidente de trabajo o enfermedad, se les computará el período comprendido en tal situación, como servicio activo, a efectos de estas gratificaciones anuales".

4.—Lo indicado en el Art. 74 que dice "El Consejo de Administración de RENFE establecerá bienalmente, como máximo, la plantilla general del personal fijo, y la de cada una de las dependencias con arreglo a las necesidades previstas para el normal desarrollo de su explotación en el transcurso del bienio correspondiente.

Tanto la plantilla general como la de cada una de las dependencias, se fijará numéricamente por categorías profesionales".

5.—El Art. 148 que reglamenta "Cuando por circunstancias extraordinarias imprevistas relacionadas con la circulación o el tráfico, al finalizar el año natural quedaran pendientes de disfrutar algunas vacaciones, éstas se concederán dentro del primer trimestre del año siguiente".

En cuanto a lo expuesto en 1.— todos sabemos del crecido número de compañeros que viene ostentando reemplazos a cargo superior durante 4,5 y hasta 10 años, por no haber salido las plazas a Concurso, cumpliendo a satisfacción sus cometidos y que corren el riesgo, concretamente, de perder sus posibles nombramientos, porque, además del tiempo transcurrido, que no pasa en balde para los de más edad, es que han sufrido modificación los preceptos reglamentarios por los que se regían los Concursos, lo que también les coloca en situación de inferioridad para intervenir en los mismos. Es una exigencia que se impone hacer cumplir este artículo, para suprimir las claras injusticias que se están cometiendo.

El incumplimiento de lo que se indica en 4.— es la base justificativa del monstruoso número de horas extraordinarias que se hacen en la RENFE con carácter sistemático, amparando las "viciosas" y las "justificadas" sin cumplir. Esta situación provoca la existencia de "sobrantes" en muchos servicios, cuando en otros se hacen millones de horas extraordinarias. Es preciso definir las plantillas por las necesidades verdaderas del trabajo, absorbiendo esas preocupantes situaciones de "sobrantes" que son una amenaza permanente para cientos de compañeros, algunos de los cuales se ven obligados a soportar tratamientos vergonzantes por miedo al cese total.

Las Asambleas y los ferroviarios debemos exigir lo que se indica en 3.—ya que RENFE está incumpliendo esta norma reglamentaria cuando un trabajador se encuentra en situación de incapacidad laboral transitoria derivada de enfermedad, lo que supone una merma económica para los afectados.

En cuanto a lo expuesto en 2.— todos conocemos numerosos casos que expresan obligaciones indebidas o de privilegio que se mantienen durante años sin resolver, con perjuicio, en justicia, para muchos ferroviarios. Donde quiera que haya un destacamento sistemático, debe suprimirse, sacando las plazas a Concurso.

EL PLENO DE REPRESENTANTES
ES
LA ASAMBLEA DE BASE



LIBROS QUE RECOMENDAMOS

Qué son
LAS COMISIONES OBRERAS
Nicolás Sartorius

75 Ptas



CC.OO

CC.OO. COMISIONES OBRERAS
FEDERACION DE COMISIONES OBRERAS
CALLE DE MADRID, 100 - 28014 MADRID
TEL. 571.00.00 - 571.00.01
CÓDIGO INTERNACIONAL 34-1-571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE MADRID 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE BARCELONA 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE BILBAO 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE SEVILLA 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE VALENCIA 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE ZARAGOZA 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE BILBAO 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE SEVILLA 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE VALENCIA 571.00.00
CÓDIGO TELEFONICO DE ZARAGOZA 571.00.00
Julían Ariza

100 Ptas



150 Ptas

LIBRO DE COLECCION
PRIMER DE TITULO
EL RESURGIR DEL MOVIMIENTO OBRERO
prólogo de Simón Sánchez Montero
Nicolás Sartorius



Marcelino Camacho
Charlas en la prisión

El movimiento obrero sindical

100 Ptas

LOS JUBILADOS

el escalofriante aumento del coste de la vida, queda desfasada de inmediato al producirse las revisiones con retraso y no en proporción a este incremento, o mediante porcentajes que si benefician en algo a las pensiones más altas, suponen aumentos de verdadera miseria para la mayoría.

Pero con ser este importante, no es el más ni el único problema con los que se tiene que enfrentar el jubilado. La inexistencia de unos pensionados en los que se atiende seria y humanamente al que lo necesite, que sean asequibles a sus miserables posibilidades económicas, abocan a los pensionistas a depender de la hospitalidad de sus familiares más allegados, que, generalmente, abrumados por la infinidad de problemas sociales a los que cotidianamente deben hacer frente, junto a una falta de conciencia sobre el tema, aceptan la presencia del "huesped" como un mal que hay que soportar porque a saber lo que necesitaremos nosotros mañana"... produciendo con ello la consiguiente frustración de nuestros mayores.

La ausencia de ayudas para transportes, la imposibilidad de acceso gratuito a los centros culturales-recreativos, (museos, teatros, cines, etc.) y tantas y tantas necesidades que cada día se hacen más acuciantes, completan la panorámica de estos compañeros a los que, tristemente, vemos pasear la última etapa de sus vidas en improvisada tertulia al abrigo de cualquier descampado soleado.

Desgraciadamente, poco o casi nada se está haciendo en RENFE para superar esta situación. Cierta que entre las propuestas aprobadas por el P.G. de R.F. se incluye la de solicitar una paga de 10.000 Ptas. ó 5.000, para aquellos jubilados que cobren más o menos de 15.000 Ptas al mes de pensión, a la vez que se solicita que los represaliados a raíz de la guerra civil, sean considerados pensionistas; pero tanto una cosa como la otra, caso de conseguirse, no deja de ser un pequeño parche para el momento, pero que en nada soluciona el futuro de este amplio sector nacional de trabajadores de 3.620.000 en todo el Estado, de 620.000 solo en Madrid y de unos 60.000 en RENFE.

Y es que como en muchas ocasiones hemos mantenido,

las mejoras alcanzadas por los trabajadores, no son concesiones gratuitas, sino por el contrario, victorias obtenidas a través de unos planteamientos apoyados mediante la organización de luchas reivindicativas.

Ante todo esto, es necesario desprenderse de la idea de que al cumplirse la edad reglamentaria se produce una desvinculación con el mundo del trabajo. Es necesario comprender y hacer comprender, que los jubilados son y seguirán siendo mientras vivan, parte integrante e inseparable de la clase obrera, que si han contribuido a lo largo del período de actividad a conseguir con su lucha la parte de libertad con que ahora nos encontramos los más jóvenes, deben de seguir luchando para lograr salir de la angustiosa situación en que se encuentran.

Pero estas aspiraciones no se consiguen en un día ni de una manera individual, sino que es necesario plantearlas uniéndose, razonando y siendo constantes. Esto es: ORGANIZADOS.

Para esto sirve y para esto se debe utilizar el Sindicato, con la seguridad de que solo estando organizados, podremos formar un todo los ferroviarios, activos y pensionistas, a la vez que la presencia activa de estos en los órganos de representación de los trabajadores a todos los niveles, evitará que esta problemática se minimice, menosprecie o arrincone.

Comisiones Obreras apoya las luchas que en Madrid y en toda España están llevando los pensionistas, e invita a formar en su seno una organización específica que elabore y estudie sus reivindicaciones. La F.S.F. de CC.OO. pone a disposición de estos compañeros toda la ayuda técnica de que dispone el Sindicato, para poder exponerlas problemas concretos con pleno conocimiento de causa, a través de los órganos representativos, no solo frente a la Empresa, sino frente a cualquier organismo oficial que se considere competente.

En un orden general, la Confederación Sindical de CC.OO. invita a los compañeros jubilados a organizarse en su seno, creando para ello su propia FEDERACION DE PENSIONISTAS, garantía de que su problemática estará siempre presente en la lucha obrera.

TOMAS SEBASTIAN
CARRIL 7

LOS JUBILADOS

son clase obrera

Hay un momento en el camino laboral de los ferroviarios en el que todo se nos vuelve extraño y ajeno, dando la sensación de que cruzamos un muro divisorio que nos desvincula por completo de toda nuestra actividad anterior. Se trata del momento en que, por circunstancias extraordinarias o las naturales de la edad, adquirimos forzosamente el título de PENSIONISTAS. El triste panorama que se vislumbra, hace que el hombre o la mujer que ha dejado su juventud y su salud durante toda una vida al servicio de una Empresa, apura hasta la última gota de sus energías atendiendo a duras penas el servicio activo, mientras se va apoderando de él o de ella, una paulatina indiferencia

hacia los problemas económicos—excepto el suyo que bien gordo se le viene encima,—sociales y políticos que nos rodean, preparándose con un resignado "... para lo que me queda..." a desempeñar en sociedad, el papel de factor pasivo y marginado que la larga etapa franquista le ha tenido preparado hasta hoy.

Sin embargo es a partir de aquí donde se empiezan a sentir una serie de necesidades, añejas ya por los años de hibernación y falta de cauces para defenderlas.

La reciente revisión de las pensiones, aireadas y propagadas a bombo y platillo por los medios oficiales de difusión, que establecen cantidades de 9.300 Pts. a los jubilados ma-

yores de 65 años, o de 8.100 Pts. para aquellos que no alcanzan esa edad, nos da una idea de la realidad en que se desenvuelve este sector de trabajadores. Se podrá argumen-

tar que estas cantidades son mínimas, pero para nadie es un secreto que la cantidad obtenida en el momento de la jubilación, teniendo en cuenta (sigue Pag. 7)



CENTRALES en el P.G. de R.F.

Los Plenos son un paso importante y original de la Representación de los trabajadores ferroviarios, al menos, mientras exista la pluralidad sindical.

Si a los capitalistas les interesa la pluralidad sindical, a los trabajadores nos interesa plantear nuestra lucha en un frente unido de intereses comunes, de ahí la importancia del P.G. de R.F. que debe suponer la convergencia de los esfuerzos de las Centrales Sindicales en unos intereses comunes, que son las reivindicaciones por unas mejores condiciones de vida, de trabajo, etc., con un enfoque hacia el fortalecimiento de la clase trabajadora frente a los intereses del gran capital.

La FEDERACION SINDICAL FERROVIARIA DE CC.OO. valora en su justa medida el alce de este logro sindical, capaz de mejorar sus estructuras primarias, fortaleciendo su funcionamiento y colocándose, cada vez más, en mejores condiciones de defender los intereses de todos los ferroviarios.

Sin quitar ni la menor importancia a la existencia de cada Central Sindical, de su aportación a la creación, desarrollo y mantenimiento del Pleno,

consideramos que el P.G. de R.F. no es el lugar más apropiado para discutir las diferencias que nos separan a unas centrales de otras, porque originarían serios obstáculos en su funcionamiento e impediría alcanzar los objetivos para los cuales fuimos elegidos por los trabajadores. Quiero referirme con esto a un planteamiento, —yo creo que erróneo—, que se produjo en el Pleno del día 12 y 13 de Marzo, en el sentido de invitar a portavoces de todas las Centrales Sindicales, para que estén presentes en las sesiones del P.G. de R.F. con voz pero sin voto, proposición que fue aprobada, mayoritariamente, en las deliberaciones del mes de Abril.

Es un hecho que componentes del Pleno que han sido elegidos por sus compañeros ferroviarios, pertenecen a distintas centrales sindicales, pero, sin embargo, también es una realidad, que algunas centrales no tienen presencia en el Pleno por que no han sido elegidos por los trabajadores ninguno de sus afiliados como Representantes, o porque no tienen incidencia en RENFE como fuerza sindical organizada, te-

niendo en cuenta el área geográfica nacional que abarca nuestra Empresa.

Yo me pregunto, ¿que razones existen para invitar a Centrales que no tienen representación porque así lo han decidido democráticamente los trabajadores al nombrar sus Representantes, o que ni siquiera tienen existencia como organización sindical ferroviaria?

Considero que los militantes ferroviarios de CC.OO. que están en el Pleno como Representantes de la base ferroviaria, pueden en determinado momento en que las circunstancias lo exijan, —ya se ha dado este caso en el último Pleno de Madrid del día 17 de Mayo—, convertirse de una forma pública en portavoz de CC.OO. si así lo considera oportuno la F.S.F. de CC.OO. También, y por la misma decisión, podría convertirse en portavoz de CC.OO. como organización para adquirir un compromiso ante los trabajadores. Igual podría suceder con las demás Centrales que tienen militantes en el P.G. de R.F.

La presencia sindical enfocada de otra forma, podría crear serias confusiones o situaciones

delicadas que en nada ayudarían al mejoramiento del Pleno ni a fortalecerle.

Las organizaciones sindicales que pretendan en un futuro próximo, —cuanto más próximo mejor— llegar a la unidad sindical como una exigencia de todos los trabajadores, deben estimular, por un lado, la unidad de base, sobre la que sea posible edificar órganos unitarios de deliberación, de decisión y de lucha, que llamándose Pleno de Representantes Ferroviarios en RENFE, significase en la práctica, el mejor medio para aunar los esfuerzos de 70.000 trabajadores por objetivos comunes.

Y en el orden general de las clases trabajadoras, los órganos unitarios a distintos niveles de provincias, regiones, nacionalidades y Estado, llámese C.O.S. o como se quiera, que coordine las luchas de los trabajadores y que puedan suponer el preludio del CONGRESO CONSTITUYENTE que propugna CC.OO. en el que se decida la CENTRAL UNITARIA DE LOS TRABAJADORES.

JUAN TABUENCA