



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



CARRIL

FEBRERO 1.974.

LA LUCHA SEGUIRA.

Aún es poco, legalicemos nuestros derechos a través de la lucha de masas, dentro de la Renfe la situación socioeconómica es de total injusticia, una jefatura arcaica de ladrones tratan de salvar sus privilegios a costa del sacrificio económico de miles de trabajadores, la respuesta está en la calle, en los tajos miles de nosotros lo hemos demostrado en las acciones de los días 25-26-28-29-30-31 de enero y 1-8-9 de febrero, en todos los talleres de Madrid, las manifestaciones por el interior de algunos talleres al grito de "la lucha seguirá" "sueldo" "sueldo" las asambleas, los minutos de silencio, los telegramas y escritos al Ministro de Trabajo y Director de Renfe, todo esto aún es poco, pero si hemos sido capaces de movernos en seis o siete talleres de Madrid y en los depósitos de máquinas de P. Pío y Atocha de una forma coordinada, tenemos que pensar que hay que llegar a mayores luchas, pues la manifestación del 31 en la estación de Atocha dentro del tren obrero fué un éxito.

A los enlaces hay que arrancarles las asambleas haciéndolas y no rogándoselas, pues el comportamiento de estos hombres siempre estará ligado en la medida que nosotros nos interesemos por nuestros problemas, siempre el comportamiento de ellos es un reflejo de nuestra conducta obrera, en suma que cuando nosotros "estemos" ellos no les queda más remedio que "estar" o marcharse.

Con la subida que nos han hecho no tenemos ni para pipas, ya que no cubre ni el coste de la vida, la comisión que ha estado en el Ministerio ni eso es comisión ni es nada, son las mismas marionetas que nos están negando el Convenio hace tres años, en esta comisión van dos o tres hombres modestos pero también es verdad que no tienen fuerza para nada.

Ahí está el enemigo de la clase trabajadora, fascista probado a fuego, intermediario entre explotados y explotadores con una sola misión: Dejar el camino limpio a la gran burguesía que nos niega todo derecho, este elemento es García Ribes, conocido por todos por el PADRINO. Ahí está su honrilla fascista a los trabajadores siempre con el mismo rollo de las minorías, cuando se trata del bienestar de nuestras familias nos dan 1.500 ptas. que no cubre ni el coste de la vida.

Ampliamos constantemente las comisiones obreras y todo tipo de comisiones en defensa de nuestros derechos, pero siempre unidos como clase obrera que somos, la libertad que necesitamos está en el trabajo que cada uno de nosotros seamos capaces de hacer conjuntamente, en la medida solidaria hacia los demás, teorizando y practicando la lucha diariamente.

Al personal de oficinas les decimos que tienen que organizarse mucho más de lo que hasta ahora están, pues si en otras ocasiones han hecho acciones no comprendemos como ahora han hecho tan poco.

Este artículo es mio

Kientu

Esperamos que estos compañeros de la lo propongan y lo hagan, porque la lucha es cosa de proponerse, la lucha es muy difícil antes de haberla, después de hecha muchas veces se da una cuenta que estaba engañado en algunas cosas, así que os esperamos como compañeros que sois.

Al personal de trenes como al resto de los demás servicios os decimos que son muchos los problemas que tenéis para no tomar parte en la protesta reivindicativa, organizados en comisiones obreras.

LOS PROBLEMAS DE LOS TALLERES AUTÓNOMOS.

"A río revuelto, ganancia de pescadores". Estos pescadores son los (propis) de la dirección ya que han debido llegar a la conclusión de que lo mejor es llenarse los bolsillos, y lo demás no cuenta.

En este estado de cosas tenemos que cada uno de los que tienen el mando sobre los trabajadores, hace lo que le da la gana sin que haya nadie que anteponga ninguna fuerza.

Así tenemos que la propia dirección emprende "negocios" poco limpios con los abastecedores de repuestos de almacén, llegando a pagar cantidades desorbitadas por los repuestos de las locomotoras, que pagan a los suministradores de estos repuestos 250 y 300 ptas. por piezas que fabricadas en el taller saldrían a 80 ó 90 ptas. Esto quedaría sin más transcendencia sino fuera porque en las 250 ó 300 ptas. que pagan por los repuestos van incluidas un porcentaje de dinero que va a parar a los bolsillos de los que contratan la compra de estos repuestos.

Esta situación queda agravada por la negativa de la dirección a admitir la competencia entre diversas casas o marcas suministradoras, atendiendo a la hora de hacer los contratos de compra a aquellas casas que más alto porcentaje de compras da, sin tener en cuenta la calidad de los repuestos que esta casa va a suministrar, vemos un concurso habido en este taller entre diversas casas fabricantes de herramientas de corte. Aparte de ser la única compra en que se ha admitido la participación de diversas casas, pero no para escoger entre las más económicas y las de mayor calidad, sino que esto ha sido una tapadera para sus propios intereses. Todo esto queda demostrado con lo que sigue a continuación.

Se convocó el concurso para la adquisición de herramientas de corte, en el cual participaron cinco o seis casas diferentes, después de las pruebas efectuadas en el propio taller por técnicos de Renfe, resultó que una casa quedó en primera posición, atendiendo a la calidad y rendimiento de sus herramientas.

Después de esta prueba se personó el representante de otra casa que había quedado en los últimos lugares a los técnicos que habían realizado las pruebas y les ofreció 100.000 ptas. si en los gráficos que habían construido dichos técnicos ponían a su marca entre las primeras. Esto fué rechazado por los técnicos de Renfe, y viendo que no conseguían sus objetivos, se puso al habla con la dirección.

Dos o tres meses después ha aparecido una factura de compra de herramientas de corte a la casa que había intentado sobornar a los que realizaron los gráficos de calidad por valor de cerca de medio millón de ptas. Esto indica que el soborno que había intentado el representante de esta casa a los encargados de realizar las pruebas y que no habían tenido éxito con ellos sí ha sido eficaz a otros niveles.

Casos como el anterior están ocurriendo continuamente en este taller lo que supone una estafa a los trabajadores, al dinero de los trabajadores, porque ese dinero es el que dejan de darnos a nosotros.

Escrito por Antonio Muñoz Frías

¿ PORQUE LA DIVISION ENTRE LOS TRABAJADORES?

Los trabajadores que componen la plantilla del taller de Villaverde Autónomos son unos 1.300, son de diversas partes de España.

1º Tenemos un grupo de gallegos y andaluces, que vinieron trasladados por Renfe forzosamente al estar sobbrantes en sus respectivas residencias. A estos hombres les dió Renfe una indemnización por traslado forzoso y vivienda en Villaverde, y algunos de ellos perciben una cantidad de hasta 700 ptas. mensuales por gastos de vivienda aparte de la conseguida por Renfe.

2º Un grupo que se encuentra entre los que vinieron al Taller por concurso (llamados de selección). Este grupo fué engañado en toda regla ya que fueron traídos al taller con un montón de promesas que les fueron

dadas por Angel Gómez y que después todo a quedado en eso, promesas, por que ninguna de ellas han sido cumplidas.

3º Otro grupo está formado por los que fueron llevados a la fuerza al taller en calidad de prestados, pero que después han sido hechos fijos de plantilla sin que ellos los haya reportado beneficio alguno.

4º Los aprendices que fueron a poner en marcha el taller y que han sido los más perjudicados, ya que después de estar durante dos años cobrando solo 3.000 ó 4.000 ptas. han quedado relegados para todos los efectos, viendo frustradas sus aspiraciones a las promesas que les había hecho Angel Gómez, el "gitano".

El resultado de todo esto es que cuando se celebran asambleas, casi siempre terminan con el enfrentamiento de unos grupos que defienden sus intereses particulares, en otros que defienden los suyos, lo cual provoca una sesión entre todos, de lo que se aprovecha la dirección para hacer y deshacer a su antojo.

Las conclusiones que se derivan de esta situación son sencillas de esclarecer. La primera de ellas es hacer una denuncia del equipo directivo por la mala distribución económica, y la denigrante labor en cuanto a tramitación de documentos.

Hacemos un llamamiento a la representación sindical para que tomen medidas de actuación en la lucha por el esclarecimiento de todos estos problemas. Y por último, que este llamamiento a la representación sindical sea extensivo a todos los que de una manera u otra se encuentran dentro del mundo laboral y pueden influir por sus conocimientos en la marcha de las reivindicaciones y unidad de los trabajadores, tales como los diferentes grupos organizados.

POR UNANIMIDAD.

En su reunión del 9 de noviembre del pasado año, Acta nº 9 del Comité Central de Seguridad e Higiene en el Trabajo, se condenó por unanimidad la gestión por parte de la representación sindical de un determinado Comité Local que cansados de poner en conocimiento al Central las malas condiciones en que se encuentran las dependencias que representan obtaron por poner en conocimiento del Central que de no darle solución al problema acudirían a la Inspección de Trabajo.

Denunciamos ante los trabajadores la conducta antiobrera de dicho Comité Central, que considerando clandestinos los derechos legales de los trabajadores, coaccionan con amenazas a los comités locales.

Denunciamos ante los trabajadores el compartamiento fascista de Manuel Madruga Real, que coaccionando al Comité Central, hace daño a miles de ferroviarios, que aún nos lavamos en cubos y nos comen las horngas los bocadillos.

DESDE SEVILLA.

La política de Renfe en Sevilla, es altamente sospechosa, por querer reducir al máximo el personal y servicios de cercanías, ya que hay una serie de hechos que llevan a esta conclusión. El cierre de estaciones de pueblos, la jubilación de tanto personal, el sobrante del mismo en los talleres, según el último reajuste de plantilla.

Esta política es fiel reflejo de la desorganización de Renfe.

Esta política explica constantemente los problemas de los talleres

de San Jerónimo y Santa Justa, al dar sobranje a muchos compañeros, y d
dar trabajo a los talleres particulares radicados en el Norte y Levante
como el mandar trabajo a los talleres autónomos de Villaverde Bajo, el
mal estado de los vehículos por falta de materiales de repuesto y por
la gran cantidad de kilómetros recorridos sin las adecuadas visitas, im
prescindibles en la buena marcha del material ferroviario.

Junto a esto la gran cantidad de horas extras que se pagan mucho más
baratas que las normales por no ser primables.

Ante todos estos problemas, el personal a dirigido escrito desde el
Ingeniero del Taller al Director General, pasando por las visitas per-
sonales a altas jerarquías de la Renfe.

Habiendo habido asambleas donde hubo intentos de paro y boicot a las
horas extraordinarias.

Es de destacar como en los talleres de Santa Justa el personal per-
maneció el pasado día 24 de enero con el comprobante de cobro colgado
de un plfiler en el mono, demostrando así su disconformidad por el suel-
do que cobran.

SOLIDARIDAD ECONOMICA.

Se han entregado para los compañeros de Standard, 10.000 ptas. y
4.000 ptas. para los compañeros de Amper Radio, también en huelga por
nuestros derechos.

