

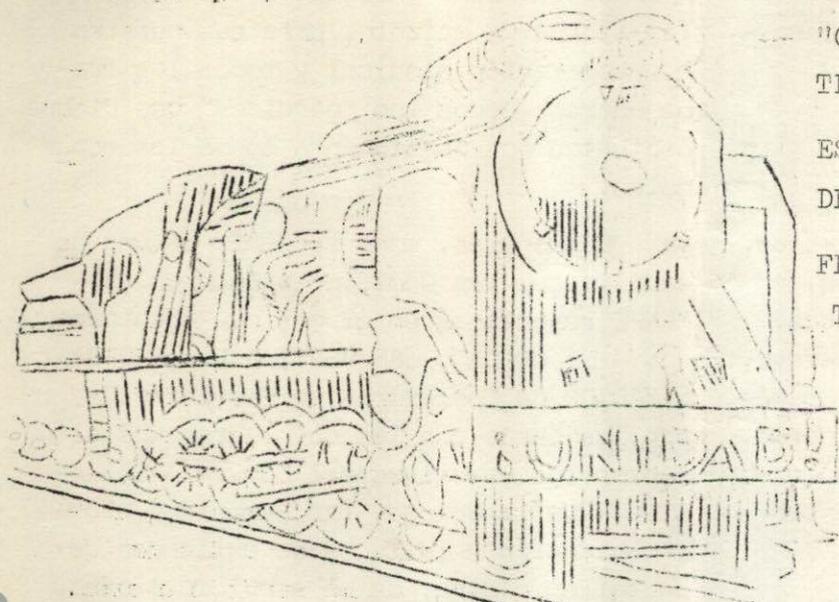


"CARRIL" ES UN BOLETIN DE
TRABAJADORES PARA TRABAJADORES.

ES NUESTRO PORTAVOZ DE UNIDAD Y
DE LUCHA.

FERROVIARIO: COMENTA Y DIFUNDE
TU PERIODICO.

SE CONSCIENTE Y SOLIDARIO DE NUESTRAS REIVINDICACIONES OBRERAS.



CARRIL

BOLETIN DE APOYO A LA LUCHA DE LOS FERROVIARIOS
COMISIONES OBRERAS DE R.E.N.F.E.

¡¡ QUEREMOS CONVENIO, AHORA !!
¡¡ LUCHEMOS POR EL !!

La contestación a los 25 Vocales Nacionales que traicionaron la unánime petición de los trabajadores ferroviarios por un convenio colectivo, no se ha hecho esperar, ya está de nuevo la recogida de firmas siendo el éxito que fué anteriormente, y que será cada vez que de conseguir una mejora se trate.

Esos 25 traidores ya saben que - camino han de seguir: el de los judas, ellos fueron unos traidores y deben de marcharse de una vez a sus casas, no los queremos, no queremos "representantes" que se venden, que cenan con García Ribes, que bailan al son de Sánchez-Teran, ellos se han manchado con la peor de las manchas: la de la traición. Se acabará García Ribes, se acabará - Sánchez-Teran, se acabará el terror, y ellos quedaran tachados, marcados, ellos los traidores, los vendidos por unas migajas, la escoria de un "sindicato" podrido.

Nos dirigimos a todos los ferroviarios de provincias, y de una forma especial a todos los Enlaces Sindicales honrados, que de verdad deseen mejorar su situación personal y la de los trabajadores que representan.

Queremos que el personal de oficinas tome conciencia, y comprenda el bien que aportaría la unidad de todos los que al final nos espera una vejez triste, donde todas las categorías coinciden en la Orfandad, cuando los que nos coaccionan, han robado lo suficiente para no tener problemas, al menos económicos.

Aburguesarse siendo un trabajador de verdad, es ridículo.

Sabemos que el convenio no será la felicidad de los ferroviarios. Pero compañeros, es una plataforma legal que a Renfe le quita el sueño, y a nosotros nos permite luchar por lo que es nuestro y es de justicia.

Recordad el número de "Carril" que explicaba el negocio que Renfe es para - muchos aventureros.

Vamos por el Convenio, vamos a con seguir sentar en mesa redonda a los rec tores, de una empresa paraestatal, que la han convertido en nido de contratas, en encubridora de negocios turbios, en manantial de dádivas para unos pocos. Los resultados económicos de Transfesa, Interfrigo, Coches-camas, Talgo y demás empresas "AUXILIARES" de Renfe tendrán que ser dados a conocer a quienes en - nombre de los obreros negocien el con- venio.

Quienes contratan y reparan el ma- terial móvil y fijo de Renfe, que es -

abonado con dinero de todos, que muestren los libros de asiento, para que nuestra representación sindical y todos los tra- bajadores veamos las "pérdidas" que dichas contratas nos ocasionan a todos los espa- ñoles.

Compañeros, como se decía en una oc- tavilla que las Comisiones Obreras de - RENFE repartimos en el mes de junio pasa- do: - LA UNIDAD, LAS ASAMBLEAS, LA ORGA- NIZACION de Comisiones de Ferroviarios, son las bases con las que lograremos al- canzar los objetivos del Convenio Colectivo. Que la Unidad, las Asambleas, la - Organización y la lucha se extiendan de un taller a otro, de un servicio a otro. Marchemos hacia la HUELGA GENERAL FERRO- VIARIA, como camino para alcanzar el CON- VENIO COLECTIVO.

Este escrito por Antonio Muñoz Frías

.... Y AHORA VIGO

Compañeros: La justicia obrera se impone como siempre, con sangre, torturas, presidios, destierros, hambre y lágrimas; en suma, el progreso obrero es el parto con dolor del proletariado, hacia la meta socialista que las ciencias van marcando día a día. Solo la unidad y la fraternidad entre nosotros pueden mejorar el sa- crificio, sólo el crecimiento de la lucha en número y calidad hará mejor la repre- sión, cuanto más lo dudemos, más fiero será el enemigo con nosotros.

Un enemigo adorador de la ganancia, dispuesto a ella sea como sea, nos está demostrando hasta donde llega su ceguera por conseguirla: Ahí están sus últimas reacciones criminales: Granada, Getafe, Seat de Barcelona, Madrid, Ferrol, País Vasco, la Universidad, y ahora Vigo.

"CARRIL" no podía faltar como portavoz del movimiento obrero ferroviario, en solidarizarse con el pueblo gallego, y en este caso con los valientes obreros vi- gueses, que dando un ejemplo de coordinación revolucionaria, tacto y entereza, - han logrado interesar a todo el pueblo de Vigo en la lucha por la libertad, por la economía, y por la paz.

Cuando sólo hace unos meses, nos daban una lección de como se "dialoga" como se "dialoga" con los fascistas en el Ferrol, hoy nos desnudan una vez más al fan- tasma de la Dictadura, que agarrándose a la última tabla de salvación: la repre- sión desesperada. Estos bellacos que para vergüenza de Europa, hacen congresos

SIGUE

nazis en Zaragoza, "sin la bendición papal" solos y arrinconados recuerdan sus lejanos tiempos cuando se subían a los campanarios y tiroteaban a los campesinos hambrientos y sin tierras. No satisfechos con el fracaso de Zaragoza, el fantasma de "Diego Ramirez" enjaulado, monta otra charlotaza nazi en Madrid, y le entrega la batuta al imbécil de Blas Piñar. ¡ La extrema ultra que educó el franquismo, está cada día más sola!

El que esa soledad aumente, solo depende de nosotros los obreros, pues nosotros, con nuestra lucha podemos conseguir lo imprescindible para poder empezar a andar, y hacer andar a cuantos de verdad deseen una Sociedad Democrática y Socialista.

Somos un pueblo muy castigado, para que aventureros de ningún tipo, - traten de aprovechar coyunturas y empezar a jugar en la misma ruleta.

Estamos con los estudiantes, con los intelectuales, pero que nadie dude que luchamos por el socialismo como obreros que somos.

Nosotros, obreros ferroviarios, conscientes del momento político, nos solidarizamos con el pueblo de Vigo, al igual que lo hicimos con el del Ferrol, pues si en aquella ocasión nos cupo el honor de ser sancionados miles de ferroviarios de Madrid y de provincias, y casi la totalidad de la representación sindical de talleres, por su participación en los paros, se vió sentada en el banquillo de una Magistratura corrompida.

Compañeros, seamos solidarios económicamente con estos centenares de ciudadanos y sus familias, pues si así lo hacemos estamos en la lucha por nuestros derechos.

Por último saludamos fraternalmente a las Comisiones Obreras y partidos políticos, y a cuantos grupos, sean de la tendencia que sean, hayan tomado parte en la lucha por los derechos de los trabajadores, y de una forma especial al heroico pueblo de Vigo. *Escrito por mi*

VIVA LA UNIDAD DE LOS TRABAJADORES *Alente*

- FERROVIARIO: - SE SOLIDARIO
- ORGANIZATE
- LUCHA

EL CASO ALONSO PEREZ

Desgraciadamente el desenlace del caso de nuestro compañero Alonso ha sido negativo, pero ha sido negativo en principio porque creemos que la representación sindical no ha hecho todos los esfuerzos que en su día debió hacer; Alonso está en la calle, como en la calle está Martino, Molina, y los demás luchadores ferroviarios; y está en la calle porque no luchamos, porque nuestra representación sindical dió lugar a demorar unas visitas que eran vitales para su reingreso.

Sabíamos que las leyes franquistas lo lanzaban al paro, sabíamos que luchábamos contra todo el sistema represivo, pero sabemos que no luchamos lo necesario.

Antonio Muñoz Fria

¡ POR EL DERECHO A LAS ASAMBLEAS DEMOCRATICAS DE FERROVIARIOS !

LA RAZON DE UNA ASAMBLEA.- Los que participamos u organizamos Asambleas para tratar de cuantos asuntos laborales nos afectan, sabiamos que tando el fenecido Morón, como su coorte intentarían llevar - sus represalias más allá de lo normal en sus métodos; pero no contábamos que nuestros expedientes disciplinarios serían - tan magistralmente tratados en la Magistratura de Trabajo, allí encontramos hom-

.../...

bres de conciencia que hicieron ver a Renfe que sus obreros tienen pleno deber moral y drecho laboral de tratar en Asambleas democráticas lo que tanto afecta a nuestros hogares.

Desde estas columnas mandamos - nuestra felicitación a quienes en nombre de la verdadera JUSTICIA, hacen - ver a las empresas que la clase trabajadora española lucha por sus legítimos derechos; esta felicitación va - también a nuestros compañeros de Talleres para que en lo sucesivo su postura tenga el rango de hombría que demostramos en aquella ocasión.

LA CUOTA DEL

COLEGIO HUERFANOS

Que conste que al tocar este tema de la cuota que nos descuentan para el colegio de huérfanos, nada tenemos ni en contra de los hijos de - nuestros compañeros, ni en contra de una Obra que desde los años 20 ha sido orgullo de los ferroviarios, pero tenemos que tocar y llamar la atención ante una actitud que, al ser general está afectando de lleno a nuestras economías particulares. Solo tenemos que ver cualquier comprobante - actual y compararlo con el de hace unos años, y se saca en conclusión que todos tienen prisa en enriquecerse, en estrujar al máximo esta agonía de la Dictadura.

Los descuentos han aumentado un mil por cien, la Seguridad Social, - la Asociación, los impuestos por rendimiento en el trabajo que tan injustamente nos ha puesto un gobierno Opudeista, han sido lanzados a una voragine sin fin. Para colmo ahora saca el colegio una ley que si existe - que no dudamos - ha dormido en un olvido total hasta que ha llegado la hora de llevarse la parte del León de los raquíuticos jornales que mal - disfrutamos.

A parte de lo que dispongan los distintos señores que pasen por Obras Públicas, el Colegio es nuestro y es la REPRESENTACION SINDICAL de los obreros con los Vocales del Jurado de Empresa a la cabeza los que tienen que exigir una aclaración a los millones que se nos descuentan, que nos descuenten, pero que sepamos que destino se le dá a nuestro dinero.

No son los tiempos presentes los de los años en que hubo que hacer frente a la orfandad de nuestros niños, si hay que modificar, modifiquemos, pero contando con lo que pagamos, si hoy la mayoría de los niños - huérfanos no desean ingresar en el colegio, estudiense la fórmula para - que esos niños en sus hogares perciban lo que es de ellos, y veamos que - hacemos con lo que es de todos y no de unos pocos.

Antonio Muñoz Frias

HUELGA DE MAQUINISTAS EN BARCELONA

Apoyamos la justa huelga de maquinistas de Barcelona, pues este es el único lenguaje que hay que emplear cuando RENFE trate de poner en peligro la seguridad de los viajeros, obligando al personal de trenes a hacer como práctica corriente doce, catorce y hasta dieciocho horas diarias de servicio. Mientras la empresa pretende echar a 19.000 ferroviarios alegando que sobra personal.

Así hay que defender los intereses de todos. Más de 24 trenes no pudieron circular cuando estos compañeros dijeron: ; NO TRABAJAMOS NI UN MINUTO MAS DE LAS 8 HORAS REGLAMENTARIAS!.

El conflicto surgió cuando la empresa obligó a realizar 115 horas suplementarias a nuestros compañeros durante los meses de verano. Ante esto pidieron una prima de 2.000 pts, fórmula que fué aceptada por la Delegación Provincial de Trabajo y denegada posteriormente por la empresa.

Los trabajadores presentaron petición de conflicto colectivo a la Delegación de Trabajo, petición denegada porque ésta tenía que formularla la representación sindical central. ¿Cómo van a presentar precisamente ellos conflicto colectivo a la empresa, cuándo son los mismos traidores que se han negado a pedir convenio colectivo?.

Esta negativa hizo que los maquinistas iniciaran la acción el día 24 de julio, extendiéndose el conflicto hasta el día 30 a la Estación Término.

En una carta colectiva nuestros compañeros aseguran lo que todos conocemos: "El exceso de horario de trabajo ocasiona gravísimos riesgos de los que se derivan una ominosa incidencia sobre la seguridad de un servicio público de tanta responsabilidad y trascendencia como el de circulación de trenes".

Añaden como referencia el grave accidente ocurrido en Urduliz en el que concurría la circunstancia de la excesiva jornada de trabajo del jefe de estación que desempeñaba una doble ó triple función".

Un trabajador ha sido despedido (jubilación anticipada a los 40 años) 6 maquinistas suspendidos de empleo y sueldo durante 15 días, y más de 100 compañeros amonestados.

Saludamos con entusiasmo la valerosa acción de nuestros compañeros y nos solidarizamos enteramente con ellos. No solo luchan los trabajadores de talleres, son cada vez más los sectores de ferroviarios que se unen para conseguir mejoras. Que los de movimiento lo hagan, como en Barcelona, es decisivo para todos los ferroviarios.

- Todos por el Convenio Colectivo
- Contra las reducciones de plantillas
- Ni una hora de trabajo más de las 8 horas
- Ni un solo ferroviario despedido ni jubilado

Antonio Muñoz Frias

Consideramos de gran interés publicar este artículo que un ferroviario concedor del tema nos ha pasado para su publicación en "CARRIL". Lo consideramos de gran interés humano, profesional y político.

Su lectura nos lleva a la conclusión de lo justa que es nuestra lucha. Nos reafirma aún más en nuestra decisión de luchar porque los sobrantes - de plantilla no sean despedidos ó jubilados. Por nuestro Convenio Colectivo, por mejores condiciones de trabajo. Es una verdadera denuncia en contrá de la RENFE, y en contra del Régimen político que protege esta desastrosa gestión.

de jornada en otro lugar, sabemos que esos mozos de agujas que están horas y - horas en la fábrica de Barcelona, en los trigales de Castilla, en la huerta de levante, en los olivares de Jén, en un trabajo duro, haciendo unas horas extraordinarias, y después cansados, han de ir doce horas a un puesto de enclavamientos a una aguja de entrada, a la maniobra de trenes que repletos de viajeros recorrerán media España.

Sabemos la penuria de máquinas que se padece, máquinas que sin ser reconocidas como aconseja la más elemental regla de seguridad son segregadas de un - tren de mercancías para salir inmediatamente en trenes de viajeros, máquinas - que debieron pasar al depósito, a la reserva, a la revisión, y no lanzarlas sin aún reconocer ni los frenos.

El ferrocarril es un servicio público, y creemos que es errónea la gestión que hacen sus rectores, pues además de ser nuestros negreros, están siendo los verdugos de los usuarios del ferrocarril; con su política de reducción de personal solo están consiguiendo que el hambre se aopente en los hogares de nuestros compañeros jubilados; que el luto y el dolor llegue a muchos hogares.

Nos llegan a la memoria varios accidentes que nos hacen pensar en la posibilidad de su evitación; hace varios años cuando la tormenta inundó la vía en el Casar de la Guardia, muriendo los ambulantes de correos - siempre los ambulantes de correos - se debió preveer el inmediato reconocimiento de la vía antes de ser expedido el tren expreso, pero no había obreros porque a esas horas estarían buscando un sobre sueldo a su jornal escaso, y si los hubiera habido tal vez el capataz de vía y obras, o el sobrestante del distrito no se hubieran atrevido a enviarlos al reconocimiento de la vía, porque eso suponía unas horas extraordinarias y la Zona las prohíbe a rajatabla.

Precio De Una Gestión

Creemos que hay fallos humanos; sabemos que la línea de Sevilla a Cadiz está recién renovada, sabemos que el C.T.C. en Córdoba, en Sevilla, en Valencia, en Asturias, y donde quiera que se ha implantado, es seguridad, - pero también sabemos que los mejores ferroviarios han sido lanzados a una jubilación anticipada y vergonzosa. Y que el 90 % de los trabajadores de RENFE (o sea de Jefe de Servicio para abajo), han de practicar el pluriempleo. Que el jefe de estación - tras una jornada con el banderín en la mano a de ir a dar otras ocho horas

Cuando en Villaverde un expreso de levante se precipitó sobre una unidad eléctrica parada en la señal de entrada, produciendo la colisión, la muerte - de una súbdita británica y la del ambulante de correos (otro ambulante), se buscaron por el juzgado y por presión de la embajada inglesa, pero esa búsqueda no llegó hasta el negociado del responsable que por hacer unas economías mal entendidas - con vista a un posible ascenso se negó a firmar unos pedidos de compra del líquido necesario para que las agujas no sufrieran las fatales consecuencias de las fuertes heladas de aquellos días; no importó las muertes, lo importante es la economía.

Aún está presente el derroche informativo de T-V. española, cuando el - alcance del talgo en Arjonilla; tal vez fuera fallo humano de aquellos dos - compañeros que murieron (siempre son los primeros que mueren los honrados tra- bajadores que tienen el fallo humano) - pero lo que no dijo TV., lo que no - dijo RENFE, es como se les ostiga a esos obreros por pérdida de tiempo, se les expedienta cuando el tres de los Oriol-Urquijo lleva minutos de retraso; se - pudo apartar el mercancías en Marmolejo, pero entonces los secuaces que rigen las distintas Zonas, obligan a los operadores de la mesa de control a explicar porque el tren no ha avanzado.... teniendo tiempo suficiente, y los expedien- tes disciplinarios con los días de haber se van acumulando en los archivos - del personal.

Se está reduciendo hasta el infinito las plantillas del personal. Se de- ja durante toda la noche a un hombre solo, con paso de hasta 20 circulaciones de viajeros, ese hombre, un pluriempleado - si puede - está sujeto a la ley de la vida, un mareo, una indisposición; la vida de cientos de personas a - merced de la suerte; explíquese lo ocurrido en la estación de Don Alvaro cuan- do el factor de boche falleció sobre la mesa telegráfica, solo con un tren en el trayecto, cuando el continuo sonar del teléfono despertó al agente de día se encontró con aquel macabro espectáculo. ¿ Cuáles pudieron ser las conse- cuencias?.

Hemos visto en Pozal de gallinas durante una y otra noche a un hombre - solo prestando servicio de circulación con el mango de un bate en una mano y en la otra el faron dando paso a un expreso, el miedo le obligaba a tomar - aquella rara actitud, el miedo, el nerviosismo de verse solo ¿ Puede ser es- te buen compañero para quien trabaja con muchas vidas humanas?.

Cuando el factor de Herrera de la mancha volvía de tocarle a un tren, se encontró en la oficina a un africano, Dios sabe con que ideas, ¿ que actitud tomar? ¿se puede prestar servicio de circulación en estas condiciones? ¿ no sobrarán menos obreros y más altos cargos?. Estos hombres que RENFE ha con- denado a prestar servicio en los descampados en estas condiciones, no pueden atender la circulación con las debidas seguridades que un servicio público - exige; jamás en las unidades eléctricas de Madrid, Barcelona y norte se ha debido suprimir al ayudante. Esas unidades por el servicio de cercanías que prestan van siempre repletas de viajeros y un fallo de un hombre es la muerte de muchos confiados usuarios.

SIGUE

Volviendo al accidente de Lebriga, el informe de RENFE no nos satisface, veamos porque, Si el ferrobús efectuó parada en el Cuervo, y las señales de salida estaban de alto ¿ quién dió la orden de salida?. Si nada más ponerse en marcha talonó la aguja de salida ¿ como no paró ?, y fué a parar a 3 Km del cambio? ¿ porqué se ha suprimido al jefe de tren en esas circulaciones tan repletas de viajeros, materialmente encima del conductor? ¿ sabe el Sr. Teerán que el jefe de tren no dá la orden de salida hasta que no ve las señales en su debida posición? ¿sabe el Sr. Lozano que hemos visto jefes de tren que les han llamado la atención al maquinista por exceso de rapidez en la marcha? - ¿ puede un interventor en las estaciones clausuradas atender al público y a las señales para dar la orden de marcha? ¿cuantas horas llevaban fuera de su residencia esos compañeros nuestros cuyos restos estarán aún entre la chatarra del ferrobús? ¿porqué se ha dejado a las dependencias sin el necesario personal, obligando al mismo tiempo jornadas agotadoras? ¿porqué cuando una pareja de maquinistas pide relevo por exceso de jornada, engrosa la lista negra del jefe de depósito, porque no tiene con quién relevarlos?.

Naturalmente la respuesta a todo esto es porque RENFE por encima de todo, tiene que cumplir lo pactado en el Banco Mundial. ¿No estaremos pagando con sangre y lágrimas las condiciones inhumanas que el señor Mac Namara nos pone para hacer entrega de unos dólares que están siendo la hipoteca de España?.

Antonio Muñoz Frios

EL NO. DE NORUEGA Y EL SI DE NOSOTROS

Como Europeos, como obreros y como sindicalistas, los ferroviarios españoles también tenemos derecho a opinar sobre el Mercado Común, los maquinistas, valencianos, los guardaagujas catalanes, los mozos castellanenses, los montadores de recorrido, y los miles de obreros de Vía y Obras que a diario cooperamos con nuestro sudor a que las naranjas de Valencia, los tomates de Alicante y las hortalizas de Murcia, lleguen a las mesas de otros obreros europeos, y que lleguen a los desayunos de los aristócratas ingleses, de los técnicos alemanes, a los paladares de los siempre amantes de la democracia francesa. Nosotros, obreros de pésima clase, en una Europa floreciente, nosotros ferroviarios que día a día nos amarga el alma ver que lo mejor de nuestra juventud, va como vil mercancía a las fábricas alemanas, que vemos los rostros quemados por el sol andaluz de esos miles de emigrantes de la rica andalucía hacia la vendimia de Francia; también somos europeos, TAMBIEN SOMOS ESPAÑA, España no es solo López Bravo, la España Sindical que un día se verá en Europa, no es la España de García Ramal, la Espa-

ña sindical empieza en Marcelino Camacho, en Ariza, en Saborino, Martino, Trinidad, y centenares de luchadores sindicales que están ó estuvieron en Carabanchel, en Soria, en Jaen; la España sindical cuenta con héroes como el sacerdote obrero Francisco García Salve, con mártires como Patino, etc, etc.

Los sindicalistas ferroviarios españoles QUEREMOS Mercado Común, QUEREMOS nuestro ingreso de miembros de todo derecho, pero queremos ingresar cuando nos hayamos liberado del fascismo. Queremos que Europa de alguna forma se lave del delito que cometió, por acción ó omisión contra nuestros mayores en una lucha desigual contra FRANCO-HITLER y MUSSOLINI. Los obreros españoles fueron fusilados con metralla alemana, con armas italianas y con la tolerancia de los gobiernos europeos que se acobardaron ante el nazismo.

Europa tiene contraída una grave deuda para con el pueblo español. Pero que sepa Europa la Europa de los monopolios capitalistas, que la met de los obreros ferroviarios españoles es una sociedad sin clases, sin explotadores ni explotados.

Antonio Muñoz Frios