

Año XII SINDICATO FERROVIARIO
Núm 8 COMISIONES OBRERAS

SEPTIEMBRE 1977
OCTUBRE

UNA SITUACION EXPLOSIVA

Las noticias de prensa, artículos, entrevistas con economistas y técnicos de la administración, las reuniones de ministros y directores generales con representantes de las centrales sindicales y con la patronal (por cierto, organizada unitariamente), ya de por sí, nos dan una visión de la gravedad de la situación económica en nuestro país.

Además, tenemos la visión directa, mucho más importante para los trabajadores, que es ver como se vacían rápidamente nuestros bolsillos en la cesta de la compra y en atender las necesidades más perentorias. Para los ferroviarios, el aumento que supuso el Plus del Convenio —escaso aumento salarial— a primeros de año, en ocho meses ha quedado reducido a la nada y hoy, nuestra situación económica es peor que en diciembre del setenta y seis.

También estamos observando como Gobierno y Empresarios coinciden en el planteamiento para la solución de los problemas que nos aquejan y como las centrales sindicales —y muy concre-

tamente CC.OO.— discrepan en profundidad de aquéllos. "Son los mismos de antes", han dicho los dirigentes obreros, después de asistir a reuniones informativas con miembros del Gobierno y haber recibido éste a la patronal. Es decir, la oligarquía española quiere y está coaccionando de todas formas, incluyendo la prensa diaria a su servicio, para que los trabajadores por medio de nuestros representantes demos el beneplácito a un "pacto social" que va precisamente en contra de nuestros intereses vitales, mediatos e inmediatos.

Son factores visibles en el conglomerado de problemas, la transición política, la inflación, la crisis internacional, la ineficacia del Estado, el paro, la desinversión y la necesidad de mejores servicios públicos. La transición política hace agua porque en lugar de haberse establecido después de las elecciones un Gobierno de concentración nacional —Gobierno provisional democrático— donde estuvieran representados todos los sectores socio-

Pag. 2 ▶



CORCHO
SEIDA S.A
INDUYCO
E.M.T.
MARTIN S.A
IBELSA
HUTCHISON

CAJAS DE RESISTENCIAS

El tema de la necesidad de las cajas de resistencia como elemento importante en la práctica en las luchas reivindicativas de la clase obrera ha sido muy debatido. Aún lo sigue siendo y probablemente deberá continuar el debate aclaratorio y razonado por que siguen sustentándose criterios equivocados que han cobrado nuevos aspectos a raíz de la legalización de los sindicatos democráticos. En las empresas donde existen cajas de resistencia nacidas al calor de las luchas reivindicativas, y en Renfe, en las dependencias donde existen surgidas a partir de las grandes movilizaciones de Diciembre-Enero pasados, es frecuente oír a algunos trabajadores, "Yo ya no necesito de la caja de resistencia porque me he afiliado al sindicato de..." y dejan, a continuación de aportar su ayuda. Esto nos parece un gran error que, de extenderse, nos privaría del mejor elemento que se conoce para la práctica de la solidaridad de clase. Suponemos que no, pero si algún compañero en alguna central, apoya su trabajo afiliativo en decir a los trabajadores "uneté a nosotros que cubrimos el riesgo de paro ocasional por conflicto con sólo pagar tu cuota" está realizando un trabajo ampliamente negativo que sólo disgustos puede traer a la central en que milita, cuando los trabajadores lleguen a comprobar en la realidad el engaño de que han sido objeto.

Cualquier trabajador está en condiciones de comprobar mediante unos sencillos calculos, la riqueza de fondos que se necesitaría para hacer frente a unas situaciones de conflictividad que tienen carácter permanente a nivel del Estado sobre una media diaria de 20 a 25.000 huelgistas. Basta, por otro lado, tener en cuenta lo modesto de las cuotas sindicales y la falta de ayudas exteriores de las centrales —si se aspira a tener una verdadera independencia sindical— y, también, los grandes gastos que se derivan de la organización de un sindicato. La

Pag.2 ▶

UNA SITUACION EXPLOSIVA

económicos y políticos del país y sus nacionalidades, existe un Gobierno monocolor donde solamente está representada la oligarquía financiera y el postfranquismo reformista, que son una misma cosa.

La inflación, latente desde antes, se agrava con la devaluación de la peseta y si es o no necesaria, el caso es que está acogotando no solo a los trabajadores asalariados, sino a distintas capas de pequeños y medios comerciantes e industriales. El problema de la inflación está ligado a la crisis internacional, porque es una crisis del sistema capitalista; es la crisis del imperialismo y de esta crisis todos los países —y mucho más el nuestro con un incipiente desarrollo anarquizante— no se saldrá más que luchando contra el poder de los monopolios, de las multinacionales; es decir, tomando medidas radicales de saneamiento en las que se restrinjan primero y se eliminen después, los privilegios del gran capital, hacia la construcción de la nueva sociedad socialista.

El paro —un millón de parados y vamos hacia arriba—, la ineficacia del Gobierno y la falta de inversiones en la industria y en el campo, son problemas ligados entre sí, al propio tiempo que secuela de los tiempos de "vacas gordas" para esa minoría poderosa y mala administradora que quiere seguir manteniendo el mismo ritmo de apropiación o romper la baraja, intentando sumirnos en el caos.

Los servicios (educación, sanidad, asistencia social), los de infraestructura (transportes, urbanismo, equipamiento colectivo), mal pueden solucionarse, cuando en ese reparto de sacrificios quieren igualarse los que tienen TODO con los que no tenemos NADA.

¿Qué muchas empresas están arruinadas? ¿Nos dieron más cuando nadaban en la abundancia? Ahora todo se les vuelve echar balones fuera culpando a Franco y a sus más inmediatos colaboradores —que por supuesto, son culpables— como si los males de la dictadura fascista no incluyeran a toda una clase social —capitalista— que fué la que le aupó en el Poder por medio de las armas y la que le mantuvo durante cuarenta años. Si la corrupción, la desidia y la incapacidad gobernante del franquismo, se la quieren sacudir ahora los

oligarcas, encubriéndola con una falsa democracia formal en la que la clase trabajadora siga en la misma lamentable situación de explotación, ESTAN MUY EQUIVOCADOS.

Vamos a solucionar la crisis entre todos; muy bien. Pero esa crisis que nosotros no hemos producido, sino todo lo contrario, no se puede cargar a nuestras débiles espaldas. No se puede pretender que los salarios suban solamente un 17 por ciento cuando el Gobierno reconoce que los precios subirán un 25 o 27 por 100. Según los cálculos de los especialistas sindicales esto representaría una pérdida para los trabajadores de 400.000 millones de pesetas, que irían a engrosar las arcas de los grandes empresarios. ¿Por qué, entonces, la recaudación de los nuevos impuestos solamente supondrá 22.000 millones de pesetas? ¿Cómo se explica que vayan a dedicar 100.000 millones para el Seguro de Desempleo, cuando las necesidades —aun manteniendo el millón de parados— se cifran en 250.000 millones de pesetas? Y en otro orden de cosas ¿Hemos sido nosotros, acaso, los que hemos mandado a los bancos extranjeros cientos de miles de millones de pesetas? ¿Somos, acaso, los que guardamos en escondrijos seguros, cientos de millones de marcos alemanes y dólares yanquis? ¿Es imposible saber quienes manejan esos chorros de capital que se nos roba? ¿No se pueden cortar los expedientes de crisis y las quiebras, muchas veces fraudulentos, con enérgicas medidas de intervención?

En la RENFE tenemos para enero de 1978 la rectificación salarial de acuerdo con las cláusulas del Convenio Colectivo que se firmó en diciembre último. El salario mínimo de 25.000 pesetas que exige Comisiones Obreras y la adecuación de nuestros sueldos y jornales al índice del coste de la vida, más 2 puntos, es una reivindicación insoslayable en la que no vamos a ceder, a más de otros problemas de carácter social que consideramos importantes. Y puede ser que con estas soluciones justas que ahora exigimos, vayan a chocar los intereses de la Empresa y del Gobierno. Estemos preparados, compañeros.

Cajas de Resistencias

situación se complica en los períodos —que no suelen ser cortos— en que los huelguistas pasan, diariamente, de varios cientos de miles. Aunque las cuotas fueran cinco o seis veces mayor de lo que son, serían insuficientes para afrontar este gasto. "Pero no es solo un problema de carencia de fondos, es también un tema de concepción del sindicalismo", dice J. Ariza al tratar sobre el asunto. "La huelga es un instrumento de presión insustituible para contrarrestar la naturaleza explotadora del capitalismo. Es también un arma de defensa y de reivindicación de los trabajadores que sirve para manifestar su protesta y su solidaridad". "Pero la huelga es también un vehículo que permite desarrollar la conciencia de clase de los trabajadores. Los valores supremos del movimiento obrero: combatividad, espíritu de sacrificio, solidaridad, sentido de la responsabilidad, propósito de conquistar su emancipación y lucha contra la explotación encuentran en la huelga un auténtico medio de promoción." "Si pensamos que por lo general y como popularmente se dice, el trabajador vive al día, en cuanto una huelga se prolonga, le coloca en situaciones que, sin exageración, podemos calificar de desesperadas. La norma del capitalismo ha sido siempre vencer las huelgas por hambre..."

"La solidaridad con los trabajadores en huelga es cuestión vital para la propia supervivencia de un sindicato fiel a sus fines. Hay múltiples formas de mostrar esa solidaridad. En la vertiente que ahora nos ocupa, la económica, es fundamental la creación de fondos de resistencia. La ayuda económica a los huelguistas se debe canalizar a través de las llamadas cajas de resistencia. El sindicato debe favorecer la creación de esas cajas y alentar a los trabajadores a que las nutran con sus coctas y otras formas de provisión de fondos. Al sindicato le compete la responsabilidad de organizar cajas de resistencia y establecer unos criterios de ayuda para que sean los trabajadores más necesitados los primeros que reciban la solidaridad. Su administración tiene que ser transparente y llevada por los propios trabajadores.

El grado de conciencia de clase del trabajador se expresa, también, en privarse de esas cinco cañas de cerveza al mes que es el sacrificio que supone mantener y alentar la caja de resistencia. Y puede que sea aconsejable, ya que la clandestinidad ha pasado y como un método de plena transparencia del fondo, exponer las listas de los trabajadores que aportan y a cuanto ascienden las aportaciones y las ayudas a trabajadores en huelga.

En Renfe, esperamos que se afiancen las cajas de resistencias ya existentes y se creen donde no existan, bien por dependencia o varias agrupadas, controladas y administradas por las asambleas de ferroviarios de plantilla en ellas. B. BARRERA

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.

COMUNICADO:

El día 13 del pasado mes de julio, el Presidente del Consejo de Administración de RENFE invitó al Secretariado de la Confederación Sindical de CC.OO. para asistir a una reunión conjunta entre Empresa y Central Sindical a efectos de intercambiar puntos de vista de cara a la problemática sindical futura, en lo referente al ámbito de esta Empresa de servicios a nivel de todo el país.

El Secretariado Confederal designó para esta reunión al compañero Nicolás Sartorius, miembro del mismo, el cual invitó a la reunión al Secretario General de nuestro Sindicato, compañero José Luis Martino. Ambos decidieron que les acompañara el compañero Manuel Fernández Cachán, recientemente elegido miembro del Secretariado de este Sindicato, por concurrir en él unos conocimientos relevantes en cuanto al funcionamiento del Pleno General de Representantes Ferroviarios y así mismo, su práctica sindical independiente durante muchos años.

Al Presidente del Consejo de Administración de RENFE, Sr. Plácido Alvarez, acompañó el Director Social de la Red Nacional, Sr. Antonio Pinazo y por la C.S. de CC.OO. asistieron los tres citados compañeros.

Los temas debatidos en la reunión versaron sobre el Pleno de Representantes y las alternativas sindicales ante las próximas elecciones sindicales. Según manifestaron los Sres. Alvarez y Pinazo, anteriormente, habían recibido también a representantes de U.S.O. y U.G.T. para debatir sobre los mismos problemas.

En la exposición de nuestros compañeros, éstos manifestaron como principio, que CC.OO. no reconoce capacidad de discusión a la patronal en los problemas organizativos del movimiento obrero, que solo atañen a los propios trabajadores, y que éstos tampoco participaban, naturalmente, en las discusiones que los empresarios realizan para la creación de sus asociaciones de clase. Por lo que se refiere al Pleno General de Representantes Ferroviarios, Comisiones Obreras, reafirmó, una vez más, su apoyo incondicional a esta forma Asamblearia de representación obrera y su decisión de no participar en discusión alguna que dejara al margen al hoy vigente Pleno de Representantes en lo relativo tanto a problemas reivindicativos como de problemática sindical de futuro.

El Sr. Alvarez, manifestó que no se trataba de que la RENFE se interfiriera en los problemas que afectan a las centrales sindicales, sino de ver las formas de adaptación más convenientes, dentro de la legalidad sindical futura, a la complicada organización de servicios y multitud de dependencias, depósitos, talleres y estaciones de la Red.

También afirmó que hasta la nueva legislación sobre problemas sindicales y elecciones, la dirección considera interlocutor válido al Pleno de Representantes, que, en su opinión, sería mucho más valioso si no existieran diferencias con la central UGT y ésta estuviera conforme con dicha forma de representación.

De lo expuesto se entiende que RENFE tratará de que los interlocutores sean las distintas centrales sindicales y de una forma proporcional a su incidencia en las futuras elecciones sindicales, sobre un mínimo del 10 por ciento de los votos emitidos por los trabajadores ferroviarios.

Se quedó en ver la posibilidad de ir a nuevas reuniones con la participación de centrales sindicales y Pleno de Representantes. En principio, los Sres. Alvarez y Pinazo, daban un puesto de igualdad en cuanto a representantes de centrales y Pleno; el compañero Martino —con la conformidad de Sartorius y Cachán propuso que, de celebrarse estas reuniones, el Pleno debería estar representado con el 50 por 100 y el otro 50 por 100 distribuido entre las centrales asistentes. De esta forma se garantiza la fuerza del Pleno General de Representantes Ferroviarios en el debate. Los directivos de RENFE aceptaron en principio la propuesta, con la salvedad de que deberían también contar con la aquiescencia de las demás centrales sindicales asistentes a estas reuniones de próxima celebración.

La reunión se mantuvo en un clima correcto por ambas partes, resaltando la dirección RENFE que su objetivo solamente era formalizar de una manera responsable la participación sindical democrática de los trabajadores y sus relaciones con la Empresa.

Por último, se propuso por los compañeros de CC.OO., la necesidad de que ante la masiva afiliación de ferroviarios, pudiera ser descontada en nómina nuestra cuota sindical. Los Sres. Alvarez y Pinazo no opusieron reparos a la propuesta, manifestando que sería estudiada con atención.

PERMANENTE DEL SECRETARIADO ESTATAL DEL SINDICATO FERROVIARIO DE CC.OO.

HUELVA...

Desde Huelva nos dice FRANCISCO MADRONA, maquinista de Renfe.

Con una Estación nueva y un viejo trato inhumano se hace la Nueva Democracia de estilo local. En esta ciudad donde la vida profesional de los agentes de circulación sería más de centenaria medida en jornadas normales de trabajo, hay un extenso paro obrero. Al inaugurarse la Estación, Renfe contrató para su personal los servicios de un taxi durante las 24 horas, que en períodos de 10 a 15 minutos, no trabaja más de 4 horas diarias, pero solo lo pueden utilizar el personal de conducción que viene o va de viaje, a los que trabajamos en

esta residencia se nos niega. Así, yo cuando tengo que hacer relevos a las horas que fija Renfe, me veo en la necesidad de ir andando a la Estación. Este invierno tendré que ir por la carretera, de día o de noche, como un perro rabioso, y como el año pasado, tendré que soportar temporales de agua, pues el taxi me lo hace prohibitivo la Renfe. Hay compañeros que tienen coche y lo resuelven a su cargo, pero la verdadera solución está en que Renfe nos permita utilizar el taxi contratado como un servicio de la Empresa para su personal.

LA REDACCION

La Coruña...

Con asistencia de 129 compañeros se celebró asamblea de las Comisiones Obreras Ferroviarias para el nombramiento de su secretariado Provincial, con asistencia de Cándido Castro, del Secretariado Estatal del Sindicato Ferroviario. La asamblea se desarrolló con la participación de numerosos compañeros en la determinación del procedimiento de elección que expresara la más amplia democracia, fijándose la elección de candidatos bajo propuesta. Fueron elegidos numerosos delegados por Servicios, quedando formado el Secretariado por los compañeros:

— Rafael de la Cruz Pardo.
Secretario General.

— Daniel Pacheco Rodríguez.
Secretario de Organización.

— Manuel Miño Pérez. Secretario de Finanzas.

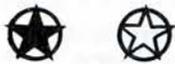
— Oscar Vázquez Moreira. Secretario de Prensa.

— Francisco Bandín Lobato. Secretario de Formación.

El compañero Castro intervino al final del acto poniendo de relieve el apoyo de CC.OO. al P. G. de R.F. como órgano unitario de los ferroviarios, alentando a los compañeros coruñeses a desarrollar una amplia afiliación al Sindicato Ferroviario que incorpore a la mayoría de los compañeros de todos los servicios.

CORRESPONSAL

UN RECUERDO UNITARIO



Fernando OVIEDO Sevilla



VILLA - JUANJO - CACHAN - CARRION

Decir que la clase obrera tiene por propia vocación a la Unidad es una afirmación que por obvia raya en la perogrullada. Sin embargo, ¿qué ocurre para que no se produzca la unidad sindical aún contando con la genuina y tradicional predisposición de los trabajadores a favor de la misma? Para tratar el problema de la unidad del mundo del trabajo, aún sin prescindir de los argumentos, aplastantes argumentos, de la eficacia, conveniencia y necesidad de la unidad de la clase en sus aspectos activos y estructurales (lo uno sin lo otro es meramente coyuntural y no exento de tremendos riesgos), es necesario plantearlo a niveles concretos, es decir, bajando al terreno de lo posible.

Por tópico que nos parezca, la unidad de la clase obrera solo será posible trabajando incansablemente a nivel de base. No pretendo desdeñar los esfuerzos de las Comisiones Ejecutivas de algunas Centrales Sindicales tendientes a conseguirla —sería tanto como desautorizar moralmente a compañeros que pusieron y siguen poniendo toda la carne en el asador de la unidad— pero que, por razones fácilmente conocidas por todo el que haya seguido de cerca el frustrado proceso, la COS como embrión unitario, no ha supuesto progresar un ápice en el camino de la reagrupación de siglas. A este respecto, convendría resaltar la actuación de Camacho como infatigable líder de la Unidad.

Pues bien lo que CC.OO. y USO (otras siglas han hecho caso omiso cuando no se han portado como destructivos quintacolumnistas), o mejor, sus direcciones alentadas por sus respectivas bases lo que no pudieron conseguir a nivel nacional lo han conseguido de forma espontánea las ba-

ses mismas y, lo que es más curioso, sin contactos previos, sin medios, entre organizaciones.

No creemos que el proceso que ha ido configurando esta plataforma unitaria que es el Pleno de Representantes Ferroviarios haya estado exento de dificultades. Desde las abortadas reuniones clandestinas previas a las elecciones del 75, hasta la inculcable labor destructiva de algunas gentes pasando por los roces derivados de las susceptibilidades regionalistas y la natural oposición-represión de la empresa y el vertical, el proceso de convergencia ha sido una epopeya que aún siendo poco conocida es de un valor experimental incuestionable.

En este período de maduración unitaria tampoco han faltado los "choques" entre los compañeros de la USO y CC.OO. e incluso los de la que podríamos considerar una tercera organización, quizás la más numerosa: la de los no organizados, pero por encima de estas divergencias se situaba un espíritu que animaba a seguir adelante pasando por encima de toda suerte de contrariedades.

Al frente de este movimiento hemos tenido valiosos compañeros tales como Cachan (al que corresponde una gran parte de la iniciativa y conformación del Pleno) Cea, Juanjo, Villa, Abete, Navarro, Carrión, Nuñez, Revenega, Ramírez, Javier, Barea, etc... Compañeros de Orense, Oviedo, León, Valladolid, Barcelona, Valencia, País Vasco, Zaragoza, Sevilla, Córdoba, Málaga, Miranda, etc... que en todo momento estuvieron dispuestos a sacrificar sus descansos y sumergirse en polémicas reuniones, la mayoría de las veces terminadas en plenas discusiones bizantinas, cosa natural si entendemos la pluralidad



NAVARRO - BAREA - PEPITA - NUÑEZ

de puntos de vistas y el diferente nivel de formación de los reunidos.

Hoy, la tarea central debe consistir en el fortalecimiento del P.R.F. y la erradicación de todo lo que pueda suponer un peligro para la supervivencia de este organismo unitario ferroviario. Y un peligro, según mi criterio, puede ser la aparición en el Pleno de las Centrales como tales Centrales, pues esto derivaría en algo parecido a grupos parlamentarios de obediencia sectaria que harían mucho más difícil su funcionamiento, sino darían al traste con lo que tanto trabajo ha costado conseguir. No se trata de hacer incompatibles el Pleno con las Centrales, se trata de saber distinguir entre lo que es el trabajo para el desarrollo de cada organización y la defensa del colectivo ferroviario.

Con el P.R.F. se ha conseguido algo tan positivo como es el simultanear el necesario pluralismo que evite acogotamiento burocrático, con la imprescindible unidad de acción e incluso en ciertos aspectos, de organización.

Es esto y no otra cosa lo que siempre ha venido propugnando CC.OO., solo que al hacerlo como Central de ámbito estatal, la solución que aportaba lo era de carácter general. El Congreso Constituyente matizado y trabajado a conciencia con la participación de todas las fuerzas sindicales, incluidos los trabajadores

aún no organizados, y que partiera de la elección de delegados de centro de trabajo era (y pienso que sigue siendo) la solución ideal hacia la gran Central Unitaria de Trabajadores necesaria replica a la segura unidad de la patronal.

Sin embargo el que CC.OO. lanzara la idea desde una posición de fuerza, las reticencias de USO a pesar de su marcado unitarismo y la cerrada oposición de UGT, de infima implantación entonces, hicieron fracasar algo que va a costar un trabajo conseguir.

A partir de aquí es cuando experiencias como la ferroviaria tienen que proliferar desbordando a quienes por unas u otras razones se oponen a que los trabajadores defendamos conjuntamente nuestros intereses. Y hemos de darnos prisa, pues cuando la pluralidad sea un hecho definitivo habremos perdido todas las esperanzas de unificación. A la historia me remito. El sindicalismo italiano, probablemente el más avanzado y combativo del mundo (ha conseguido que un país de inflación galopante tenga la clase obrera con el poder adquisitivo menos erosionado de Europa), después de más de treinta años solo llega a estar unido en movilizaciones generales y en algunas, no todas, negociaciones con el gobierno y esto gracias a la gran preponderancia de la CGIL.

Albacete



tino, Secretario General del Sindicato.

El 10 de Agosto se celebró en la sede de la Unión Sindical de CC.OO. de Albacete la constitución y elección del Secretariado de esta provincia del Sindicato Ferroviario de CC.OO. La sección cuenta con 252 afiliados.

Asistieron a la reunión e intervinieron para definir las orientaciones sindicales, los compañeros Hernandez Urbano, del Secretariado de Madrid y J. L. Mar-

Los compañeros que componen por elección democrática el Secretariado de Albacete, son: Joaquín García Isidro, Secretario General; Pedro Carratalá, Organización; Ovidio Nieto, Prensa y Publicaciones; Francisco González, Finanzas; Ervigio Sánchez, Formación Sindical; y Vocales: Tomás Ríos, Enrique Charcos, Manuel Toledo, Mariano Lucas, Manuel Monje, José Gregorio y Lázaro Serna.

UNA ACTIVIDAD DEL SINDICATO

Ser abogado laboralista con conciencia de clase o de servicio a la clase, no es ningún negocio. Estos profesionales que en muchos sitios han decidido integrarse en CC.OO. han venido cobrando hasta hace muy poco tiempo 20.000 pts. mensuales, en muchos casos menos que un peón, por indicar una categoría laboral no cualificada. El trabajo de estos compañeros es abrumador; una jornada diaria hasta las once de la noche, y sin poder atender la demanda masiva de servicios jurídicos de los trabajadores. Actualmente en Madrid los Servicios jurídicos de CC.OO. están atendidos por unos 60 profesionales y creen necesitarían con urgencia la incorporación de equipos de 35 a 40 más con despachos repartidos por toda la capital y pueblos de la provincia y en los mismos locales de las Uniones de CC.OO. de cada lugar.

La tarea de estos compañeros se sentiría muy aliviada y sería más eficiente si cada sindicato de CC.OO. prepara a unos compañeros con formación técnico-administrativa que en los lugares de trabajo, en empresas, fábricas y obras, orientaran a sus compañeros trabajadores sobre derechos establecidos en contratos o convenios colectivos, y los informaran de como tienen que actuar en cada caso de reclamación, ya que todas estas cuestiones son de competencia auténticamente sindical y no de despacho laboralista. En cada Rama y en particular la Uniones, tienen proyectado, según nuestra información, varios cursos de formación socio-laboral para el adiestramiento de equipos de militantes de CC.OO. de las distintas actividades con el objeto de orientar debidamente a los trabajadores en sus derechos y reclamaciones laborales en cada Empresa con lo que se les evitarían las molestias de las prolongadas

esperas en los despachos laborales y a los abogados se les reservarían los casos que impusieran expedientes laborales o reclamaciones ante magistraturas.

CC.OO. que valora la importancia de los servicios jurídico-laborales en el Sindicato, está muy preocupada en todos sus órganos dirigentes, por asegurar esta asistencia en pueblos y ciudades, de forma permanente o periódica (a diario o varios días por semana), garantizando así, la defensa de los intereses de los trabajadores ante las patronales y la administración del Estado en un orden jurídico.

El Sindicato Ferroviario de CC.OO. quiere comprometer servicios jurídico-laborales con cierta especificidad ferroviaria a través de los abogados laboralistas que se han significado en la doble vertiente de servir honradamente a ferroviarios de distintos servicios y dependencias y estar en la línea socio-sindicalista de CC.OO. No queremos apresurarnos en dar nombres, pero en el próximo número os indicaremos sus direcciones en las distintas provincias, para que podáis, a través de Comisiones Obreras ferroviarias o del transporte, dirigirlos a ellos en caso de necesidad.

Por otro lado, el Secretario del S.F. de CC.OO. tiene el propósito de conseguir en cada lugar más conveniente geográfica y ferroviariamente hablando, la participación orientadora de militantes de CC.OO. con capacidad técnico-profesional y de aquellos a los que les interese este tipo de trabajo, para atender a los ferroviarios que los consulten sobre aspectos de la Reglamentación, del Convenio, de los derechos del trabajador ferroviario, Higiene y Seguridad, atenciones Sociales, vacaciones, intercambio con sindicalistas ferroviarios de otros países, viajes internacionales, etc. etc. y muchos aspectos más que componen

EL MURO DE LAS LAMENTACIONES

APRETARSE EL CINTURON

Es de sobra conocida la maligna habilidad que tienen los trabajadores para desvirtuar las sabias y bienintencionadas recomendaciones que dirigen al país los próceres de la patria. Así cuando escuchan que es necesario apretarse el cinturón por el "bien de España," ellos comienzan a cavilar y, de inmediato, inician el consabido juego de buscarle tres pies al gato.

— Es muy fácil decir que hay que apretarse el cinturón desde el consejo de administración de no sé cuantas empresas...

— Ya le daba yo el salario mínimo al "Fuentes" ese...

— Unos a apretarnos el cinturón para que no se nos vea el culo al caérsenos los pantalones de pura indigencia, y otros para sujetarse la panza...

Afortunadamente sus groseros trapicheos dialécticos no afectan a nuestros insignes dirigentes ifaltaría más!. Ellos proseguen imperturbables al frente de sus responsabilidades haciendo tremendos esfuerzos por no contaminarse con los bajos rumores de esos descamisados de pacotilla que nunca se ven satisfechos. Y así, por encima de provocadores y revolucionarios de oficio, (ya se sabe que la escuela de Formación Profesional la tienen en Moscú donde dan la teoría porque las prácticas las hacen a base de cursillos acelerados en Italia por aquello de la analogía de caracteres y situación económica), lanzan, una tras otra, las campañas de austeridad con los estupendos resultados no por pocos conocidos menos importantes (con la famosa de "Si Vd. puede, España no puede") que después de pagarle a TVE y al Amestoy se ha conseguido aumentar las reservas en más de treinta mil duros.

No obstante, los asalariados, erre que erre, siguen con su vicio de quejarse por sistema haciendo gala de su incalificable talante destructivo.

— Pues como no las fabriquen de menos de 15 bujias no se como voy a colaborar...

— Habría que ver el recibo de la Moncloa o de la Zarzuela...

— Esto no hay quien lo entienda, prácticamente te están pidiendo que cagues a oscuras y, sin embargo, mientras mayor es el consumo más barato sale el kilowatio...

— Claro porque, como todo, eso está hecho para ellos...

Por impúdico que uno pretenda ser, cuesta trabajo transcribir algunos de los epítetos que esta extendida especie pseudo-proletaria (con esto de la pildora y otros asquerosos métodos han perdido hasta eso, el derecho a llamarse proletarios) dedica a nuestros esforzados dirigentes. En lugar de colaborar con ellos se dedican a denigrarlos ¡Y eso que gracias a improbos esfuerzos se han hecho centristas...que si fueran todavía de derechas...!

— Los camaleones se quedan en pañales al lado de estos...

— Puestos a elegir prefiero al Fraga, por lo menos sabe uno a que atenerse...

— Tanto como el Fraga, no sé, pero, por lo menos al "bizco" cuando le soplabla la fiebre obrerista...

Si es lo que digo yo... ¡No tienen remedio!

MAXIMO SALARIO

el campo de actuación del Sindicalismo de nuevo tipo. Para ello, también, necesitamos de las iniciativas, aportaciones y sugerencias de todos los ferroviarios, estén o no en CC.OO., con objeto de orientarnos conforme al criterio mayoritario de los trabajado-

res, siguiendo la norma histórica en CC.OO. de estar siempre en correspondencia con el sentir de los ferroviarios en cuanto a la problemática específica de este sector de actividad.

BEBASAMI

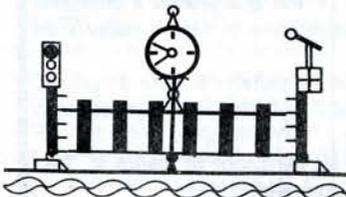
ACOTACIONES A UN PLENO

Por Fco. Cerbán Bacó

He asistido al Pleno de Representantes celebrado en Madrid, los días seis y siete de septiembre. Aunque la verdad es que he llegado "algo tarde". No es porque haya perdido el tren, no. Es que he llegado como jubilado. Y bien que lo he sentido. Yo he sido un activista de la acción sindical. Pero entre esta reunión del Pleno y la última asamblea ferroviaria a que yo asistí, había transcurrido ya "cierto tiempo". Mi última intervención en una asamblea de este tipo, fué en 1938 en Alicante. Desde entonces, la evolución histórica ha sido tan profunda, que todos los supuestos relacionados con la acción sindical, son nuevos y distintos. Otro el contexto sociológico y otro el nivel de vida y de cultura. De ahí mi gran interés, por comprobar "sobre el terreno" como se desarrollaría ahora una asamblea ferroviaria "de alto nivel". Cual sería su grado de madurez sindical para encauzar la lucha y cual su grado de competencia para abordar los problemas profesionales. No he perdido detalle de aquellas larguissimas sesiones (dos días mañana y tarde) y la verdad es que la experiencia, mereció la pena. Era una asamblea con mayoría de hombres jóvenes; lo que para mí constituía un factor aun más interesante. Pues bien; mi sensación de asombro ante el talante y la capacidad de aquella asamblea, se fué transformando en identificación plena con aquellos hombres. En la satisfacción de comprobar, cuantos compañeros bien preparados en el aspecto sindical, profesional y aun político, había en aquella reunión de ferroviarios. Hombres que no parecía, que solo han conocido durante su vida, la forzosa inacción sindical y política. Sino que tenían el lenguaje y los modos, las ideas y el criterio, a nivel de viejos luchadores duchos y experimentados. Con ideas claras sobre los problemas profesionales y sobre los problemas sindicales y políticos de fondo. Militantes de las valientes CC.OO., de la histórica y prestigiosa UGT, de la nueva y dinámica U.S.O. y otros todavía sin adscripción a ninguna central sindical, pero igualmente capacitados y entusiastas. Tuve además la suerte, de ser testigo —quizás el más emocionado— de un hecho altamente positivo y significativo, para el éxito de la lucha obrera. Me refiero, a que en ese Pleno, se produjo la reincorporación de los compañeros de la UGT, que hicieron declaración de apoyo a la plataforma reivin-

dicativa unitaria. Se originó un debate, al que asistí con emoción, y en algunos momentos con temor. Los que hemos vivido en toda su dimensión, el drama de la división del movimiento obrero en nuestro país, con enfrentamientos incluso sangrientos, somos muy sensibles a las confrontaciones y a las pugnas entre las distintas organizaciones obreras. En algunos momentos tuve temor por un nuevo rompimiento, al producirse algunas críticas y reticencias, referentes a posturas anteriores de la UGT con respecto al Pleno. Cuando al fin se impuso la transigencia y la moderación, y la reincorporación de los compañeros de la UGT quedó explicada y aceptada, sentí la emocional sensación, de que habíamos conjurado un grave peligro. El peligro de escisión en el seno del movimiento obrero ferroviario. Escisión que si siempre es grave lo sería mucho más, en estos momentos, en que los ferroviarios se enfrentan con difíciles problemas reivindicativos. La superación de esta situación de desacuerdo, y tensión, fué una prueba más, de la madurez sindical y política y del sentido responsable de aquella asamblea, cuyos componentes, se mostraron también en esto, a la altura de lo que las circunstancias exigían de ellos. La acertada solución y enfoque de este y otros problemas sometidos a debate, me llevó a la firme convicción, de que los problemas de los ferroviarios, estan hoy en buenas manos. De que entre los trabajadores de Renfe, de las distintas especialidades y categorías y pese a las circunstancias adversas tan prolongadas, para la formación de cuadros y de militantes, hay hombres suficientes y bien preparados, para asumir con éxito la defensa de sus intereses profesionales. Y uno siente la sincera envidia, de no ser ya participe activo en estas tareas. Pero he tenido la satisfacción de constatar, que el pleno de ferroviarios, que nace en las asambleas de base y que está reforzado y respaldado por todas las centrales sindicales, constituye una nueva modalidad de unidad sindical, que si se amplía y consolida, supondrá una conquista histórica decisiva, en el camino hacia la unidad orgánica de los trabajadores. Reforzar y consolidar este tipo de experiencias, es un objetivo fundamental no solo de los ferroviarios, sino de todo el movimiento obrero. Y la impresión que he sacado tras la asistencia a este Pleno, es que tal objetivo, puede ser alcanzado.

Eran las ocho en punto...



*Eran las ocho en punto
hora temprana,
cuando nacen las luces
y el tren se para.*

*A las diez de la mañana
fueron andando los trenes
al toque de la campana.*



*Entre las diez y las ocho
fueron andando las penas
que tenemos en el alma.*

*Fueron las gentes del tren
silenciosos y obedientes
entre las ocho y las diez.*

*Entre las ocho y las diez
demostraron estas gentes
que no creen en fantasmas.*

*No se encendieron los discos
ni se apagaron los pasos
entre las ocho y las diez.*

*Entre las ocho y las diez
hemos demostrado al mundo
que somos como un clavel.*

*Ni el martillo tiene ecos
ni la campana sonido
en esta hora temprana.*

*Trenito que ya te traen
trenito que ya te para
el verde de mi esperanza.*

*Trenito cuando mañana
pases raudo por aquí
no me volverás la cara.*

*Hemos sido como un clavo
que se ha clavado en el alma
de quien no quiere plegarias.*

*Que yo sí te quiero a tí
a las diez de la mañana,
pero a las ocho no quiero
ni a las nueve me encontrabas*

*Que yo estaba con los míos
a esa hora tan temprana;
rompiendo cuarenta años
de silencios y mordazas.*

A. MUÑOZ FRIAS

★★★★★★★★

— INFORMACION DEL — P.G.R.F.

El día 1 de Septiembre el Secretariado del Pleno se reunió con la Empresa para recibir la contestación a las peticiones que se habían hecho el pasado mes de Mayo. Renfe contestó a todas las peticiones excepto a la paga de 14.398 pts. que se pedía para compensar la pérdida del poder adquisitivo durante los 6 primeros meses de un salario del tipo 5 con cinco cuatrienios. El día 5 Renfe contestaría a esta petición ofreciendo 6.000 pts. por una sola vez.



Los días 6 y 7 se reunió el Pleno General, evaluó la contestación de Renfe y a pesar de tener en cuenta de que se obtenían varias cuestiones de tipo social que habían sido reivindicadas durante años por los ferroviarios como son la jornada continuada, las guarderías, la ayuda en el Servicio Militar, las mejoras en kilométricos y suplementos, pagas extras cuando se ha estado enfermo, Art. 86 y comienzo de la ayuda escolar, se estimó que la contestación no era satisfactoria en conjunto por estimar que las 6.000 pts. estaban muy lejos de las 14.398 y las peticiones importantes como ayuda a los jubilados, valor hora y jornada continuada en los servicios relacionados con la circulación, así como la concesión de pensiones a los represaliados de la guerra civil, no se resolvían.

El acuerdo del Pleno fue proponer a la base ir a la acción con dos alternativas: un paro general de protesta de un tiempo limitado o una huelga indefinida.

Se comunicó a Renfe el acuerdo, a la vez que se indicó que nuestras peticiones no eran rígidas; Renfe se reafirmó en su postura mostrándose inflexible.

El día 10, una Comisión Mixta de Renfe, Represaliados de

la Guerra Civil y miembros del Pleno visitó al Director General de Previsión para indicarle que este problema no podía esperar; éste contestó que el asunto estaba ultimado sólo pendiente del Consejo de Ministros.

El día 15 se reunió en Madrid un Pleno General limitado compuesto por un representante de cada provincia y el Secretariado que analizó las decisiones de cada provincia. El resultado fué el acuerdo mayoritario de ir a un paro de protesta el día 22 de 8 a 10 de la mañana. Se le comunicó a la Empresa ese mismo día, solicitando que diera facilidades para establecer medidas de Seguridad, a lo cual Renfe se negó. Se volvió a indicar a Renfe que reconsiderase su oferta, pues estaba claro que de no hacerlo, el paro era inevitable, Renfe siguió mostrándose inflexible.

El día 21 Renfe convocó urgentemente a los miembros del Secretariado que residen en Madrid para comunicarles que responsabilizaba al Pleno de cualquier accidente; los trabajadores solicitaron una vez más facilidades para organizar la seguridad a lo que Renfe siguió negándose.

A la 1 de la tarde de ese mismo día Renfe volvió a convocar a estos mismos compañeros ofreciendo subir las 6.000 ptas. a 8.000, a cambio de desconvocar el paro. Ante la imposibilidad de convocar un Pleno, se consultó telefónicamente a los miembros del Secretariado Estatal que por amplia mayoría decidieron no aceptar esta oferta salvo que Renfe reconsiderase el resto de las peticiones, a lo cual Renfe se negó rotundamente.

El éxito del paro del día 22 es de todos conocido, no hubo accidentes ni incidencias de ningún tipo y las coacciones, salvo en casos aislados en Movimiento, como fue el de el Delegado de Teruel, fueron mínimas.

Los días 27, 28 y 29 se reunió el Secretariado con la Dirección Social de Renfe para ultimar los detalles y acordar la entrada en vigor de las mejoras a partir del 1 de Octubre.

Respecto al resto de peticiones del punto 9, se ha establecido con Renfe el compromiso de llegar a conclusiones concretas en tres meses. Las negociaciones se regirán por el siguiente calendario:

Martes: Primas de producción y puestos de trabajo (clasificación de personal).

Miércoles: Plantillas, sobrantes, traslados, ascensos, etc.

Jueves: Política Social (viviendas, jubilados, guarderías, etc.).

Viernes: Jornada y Economato.

El Secretariado, ante la actitud poco dialogante de la Renfe en todo el proceso, ha enviado un escrito a los ministros de Transportes y Trabajo, solicitando la destitución de la Alta Dirección por ser personas que pertenecen al pasado y están totalmente desfasadas con la nueva situación del país.



CONTRATAS FERROVIARIAS O EL COLMO DE LA EXPLOTACION

Los ferroviarios somos conscientes de que el tema de las contratatas en RENFE, es un problema serio que tenemos planteado, no solo por lo extraño e injusto que resulta el que compañeros que están conviviendo todos los días con nosotros, que trabajan para la misma empresa que nosotros, reciban un trato inferior y discriminatorio, sino incluso desde el punto de vista de la economía nacional, es decir, de todos nosotros, pues con nuestras contribuciones al Estado hay que hacer frente al déficit que RENFE tiene como consecuencia, entre otras, de su pésima administración.

Tenemos claro que una contrata ferroviaria, en el mejor de los casos, supone traspasar una parte importante de este dinero deficitario a las arcas, nunca deficitarias, de un señor o sociedad en cuyo Consejo de Administración, es corriente encontrar altos ejecutivos de Renfe. Pero si para aumentar aun más estos beneficios se recurre a la explotación y a las infrahumanas condiciones en que son obligados a trabajar hombres y mujeres, el asunto, amén de injusto, resulta verdaderamente indignante.

LOYMAR, S.A. es una contrata dedicada a la limpieza de

los coches en la estación de Madrid-Atocha y en los depósitos del TER y de Tracción Diesel de Cerro Negro, que por la actualidad de sus recientes conflictos materializados en paros y asambleas en todos estos centros, sirve para ilustrar, con las descripciones que de la situación nos hacen sus Representantes, la realidad a que nos estamos refiriendo.

"... nuestra situación es desastrosa, dice Concha López, "Conchi" entre los compañeros; se podrían llenar para describirla, páginas enteras, pero como cuestiones más graves cabe señalar el trato de que somos objeto por parte de algunos mandos intermedios de la empresa, más propios de tiempos pasados que de los tiempos que vivimos, negándonosnos cualquier reclamación que planteamos y rechazando cualquier tipo de sugerencia para mejorar las condiciones de trabajo.

Se nos niega caprichosamente la utilización de fregonas, obligándonos a efectuar la limpieza de los coches con la clásica bayeta lo que hace que el 80 por 100 de las mujeres sufran trastornos de columna vertebral.

Se nos obliga a limpiar las papeleras de los trenes y sus

servicios sin darnos guantes de goma que nos protejan de todos los focos de infección que nos rodean. Nuestra petición de guantes no pasa más allá del encargado de la dependencia.

Los vestuarios de que disponemos carecen de las mínimas condiciones de higiene, con absoluta falta de ventilación, sin armarios donde guardar la ropa, que debe estar revuelta con la de trabajo y con los útiles de limpieza..."

"Pero lo realmente insopportable para todos nosotros, añade Teresa Hernández del depósito del TER, es la desvergüenza con que la empresa dispone de nuestros escasos salarios, de una media de 15.000 pts. mensuales, al pagarnos, sistemáticamente, con diez o quince días de retraso sin importarle nuestras necesidades. Esta es la gota que colma el vaso de nuestra paciencia y que hizo que nuestras voces de protesta, hasta ahora divididas, se unieron para plantear a la dirección de la empresa y a RENFE nuestra decisión de no soportar por más tiempo esta situación, y apoyando esta postura con paros de protesta acordados en asambleas por todos los compañeros de la contrata, hasta que la empresa nos garantizara que nuestro problema iba a ser to-

mado en serio.

Hasta ahora se ha conseguido, a través de estos planteamientos, que el director de LOYMAR, nos concediera una entrevista. En ella se comprometió a dar una solución a nuestra problemática el día 19 de Septiembre, así como a reconocer como Representantes de los trabajadores a los elegidos en las asambleas de los distintos centros de trabajo, sin olvidar, que lo más importante de estas acciones es la unidad y el compañerismo alcanzado entre todos los trabajadores, y que estamos dispuestos a mantener como único medio para alcanzar nuestras aspiraciones."

Este es el testimonio de unas compañeras que están en RENFE sin pertenecer a RENFE, extensivo a cientos de trabajadores de pequeñas y medianas contratatas extendidas por toda la Red y de cuyo problema nadie escapamos sin responsabilidad. Ni los contratistas que son los que se llevan los beneficios; ni los ferroviarios que debemos prestar toda nuestra comprensión y ayuda para solucionarlo, ni la propia Dirección de RENFE, que es en definitiva quien ha creado y está manteniendo esta extraña fórmula de doble explotación.

T. SEBASTIAN

COMO LLEGAMOS AL PARO DEL DIA 22

Más de uno se pregunta como pudo salir tan redonda la huelga del día 22. ¿Qué pudo ser lo que originó tal unanimidad de seguimiento?. Las respuestas, lógicamente, serán diversas.

Para mí, la causa fundamental, fue el proceso asambleario que se había seguido previamente.

En los meses de Mayo y Junio se había informado, extensamente, a la base de la marcha de las negociaciones. A primeros de julio se debatió asambleariamente, si se iba a la acción ante la tardanza de la Empresa en contestar. Como se re-

cordará se decidió dar de plazo hasta el 5 de Septiembre.

Los días 5 y 6 se reunió en Madrid el P. G. de R.F. para conocer las respuestas de RENFE. Ante lo exiguo de ellas, el acuerdo del Pleno fue llevarla a la base acompañada de una propuesta de paro.

El día 15 se recogió la respuesta de la base, que, por amplia mayoría, decidía hacer el paro. El Pleno se limitó a fijar el día y la hora y todos conocemos ya el resultado.

Esta lección no la debemos olvidar. Debemos insistir en el proceso asambleario que es uno de los más importantes logros

del movimiento obrero español en la lucha contra el franquismo y la principal característica del Sindicato de nuevo tipo de CC.OO.

Las ventajas del movimiento asambleario sobre el burocratizado sindicalismo tradicional que, desgraciadamente, está implantado en algunos países europeos y que aquí nos quieren implantar algunos, — ¡a estas alturas! — no son solo las de evitar las manipulaciones y posibles acuerdos por las alturas-prácticas usuales en un cierto tipo de sindicalismo que rechazamos — o la de ser mucho más rico en sugerencias e ideas

o la de favorecer la unidad y la solidaridad de clase, sino también, como se acaba de demostrar, la capacidad de amplitud con que son seguidos los llamamientos a la acción por haber sido discutidos, decididos y consecuentemente seguidos por la base.

Esta característica del movimiento asambleario le hace parecer terrible ante el capitalismo que intenta por todos los medios que no progrese, pero los trabajadores, ante lecciones como la del día 22, vemos con toda claridad cual es el camino a seguir.

CACHAN

OPINIONES-

La existencia de unas Contratas ferroviarias como "concesiones" a gentes que encubren la participación de la alta Jefatura de Renfe en este tipo de corrupción descarada y de explotación inhumana de cientos de hombres y mujeres por todo el país, es una de las muchas herencias de franquismo que hemos de desterrar. Constantemente llegan a la Redacción de Carril denuncias de compañeros de estas empresas poniendo de relieve el trato inhumano a que están sometidos y su histórica reivindicación de llegar a ser un agente fijo de Renfe, con todos sus derechos, reivindicación que apoya totalmente el P.G. de R.F. y el Sindicato Ferroviario de CC.OO. En esta ocasión y de forma resumida por razones de espacio, hacemos llegar a todos los ferroviarios la voz de ANGEL GARCIA VILLAVARDE, trabajador de GUISESA en Alcazar de San Juan, y de TEODORO VILLALBA de CONFEA de Madrid.

Nos dice A. GARCIA.

Guipuzcoana de Servicios, S.A. (GUISESA) con domicilio en la Estación de Tolosa, desde que tomó posesión en este Centro de Trabajo en Alcazar, ha sembrado el descontento entre todos los trabajadores, ya que desde un principio, a lo largo de tres años, viene intentando reducir el personal de plantilla, logrando reducirlo de cincuenta y dos a treinta y nueve. No obstante la reducción de personal, viene formulando crisis de trabajo inexistentes, intentando despedir a los trece compañeros acusándoles de bajo rendimiento, cosa que no logró. Para demostrar que la crisis existía y al mismo tiempo perjudicar a los trabajadores, estableció turnos rotativos de salidas a otras ciudades: Bilbao, Tolosa, Miranda de Ebro, discriminando la salida en favor de algunos para que haya enfrentamientos entre los trabajadores. Sin embargo, por escasez de personal, la empresa procuraba con "palabras bonitas", que fuéramos a trabajar los domingos y hacer horas "extras". Ultimamente no hacemos horas extras ni vamos a trabajar los domingos; por esto, provisionalmente, han cesado los destacamentos.

¿Tenemos derecho a ser Ferroviarios?

La mayoría de los productores de este Centro de Trabajo poseen una antigüedad que oscila entre los veinte y treinta y dos años al servicio de Renfe. Otros son más modernos, pero los menos. Añadiré que en 1963 durante unos seis meses, la Renfe nos acogió, y nos fué

extendida una cartilla de la 29 Sección que muchos conservamos de recuerdo; después nos fué entregada otra de CONFEA.

¿Quiénes son los que se oponen a que los trabajadores de las Contratas Ferroviarias pasen a Renfe por sus derechos ganados? ¿Que interés tiene Renfe para regalar tan generosamente el dinero a manos llenas a personas que siendo de Renfe, al mismo tiempo figuran sus nombres en los llamadas Contratas Ferroviarias?. No solo pedimos sino exigimos que seamos reconocidos ferroviarios, pues queremos dejar de ser explotados por aquellos que, por nuestro producto, viven a costa nuestra y de nuestro sudor, y al mismo tiempo, ahorraríamos unos cientos de millones a Renfe.

Nos dice T. VILLALBA.

Ahora que estamos en España en un período predemocrático, creemos llegado el momento de plantear a la Dirección de Renfe con el apoyo de todas las Centrales Sindicales, la vieja reivindicación de todos nosotros, de ser incorporados a la plantilla de Renfe sin más dilaciones y dejando a un lado intereses particulares.

Siendo Director el Sr. Roca, dijo a una comisión de estos trabajadores, querer moralizar estas situaciones, adoptando la decisión, en principio, de crear un organismo dependiente de Renfe que se hiciera cargo del personal de estas contratas, CONFEA acogió en su seno a las contratas que no tuvieran padrinos fuertes en la dirección, y después, hoy una mañana y

otra, la Dirección de Renfe entregaron estas contratas a "gente influyente", dejando a CONFEA solo con el nombre.

Otras contratas más modernas se hicieron con más refinamiento de engorde totalitario, como fué sustituir con camiones particulares el transporte por carretera de mercancías a las provincias y estaciones cercanas a Madrid con la empresa LA PAMPLONICA que, según las malas lenguas, su dueño es amigo y paisano de D. ALFREDO LEX. De como se hizo el estudio económico del "Contrato" con camiones de Renfe y de como se destruyó después el Parque de estos camiones, explica todo lo dicho. Ahora cesado el citado Director, la contrata ha pasado a las manos de otra influencia personal.

Solo hacemos una afirmación: que en las oscuras negociaciones de estos contratos, jamás

se pensó en los intereses nacionales ni en nada beneficioso para el pueblo, y si solo en los intereses creados de altos cargos y sus hombres de paja. ¿Que otra cosa puede ser esas prestaciones de personal fijo a Renfe al precio de tres jornales por hombre o mujer durante tantos años, pagándole además en mano, por Renfe una prima diaria a empleados y contratistas?

Diremos como resumen a ese Consejo de Administración y a esa Dirección de Renfe, que si se trata de un personal necesario no resultaría más rentable para el Estado pasar a estos trabajadores que llevamos casi toda nuestra vida trabajando para el ferrocarril a la plantilla de Renfe, con lo que daría satisfacción a esta justa y sentida aspiración, ahorrando a Renfe las muchas ganancias de sus contratistas.

ESCALA DE COMPLEMENTO: UN MAL A DESAPARECER

Durante el franquismo se dictaron numerosas disposiciones encaminadas a maniatar el movimiento obrero. Entre ellas y en lo que respecta a los trabajadores ferroviarios, merece destacar la constitución y potenciación de la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarriles.

Con el ingreso masivo de los ferroviarios a través del Regimiento de Movilización y Prácticas de Ferrocarriles y las posteriores coacciones que, prácticamente, obligaban a los compañeros a pedir el ingreso, se ha llegado a que numerosos ferroviarios pertenezcan a la Escala de Complemento y la consiguiente presión que tiende a disminuir su participación en las luchas reivindicativas.

En el B.O. del E. del pasado 5 de Septiembre se publica un Real Decreto de fecha 23 de Julio, por el que la Escala de Complemento se transforma en Escala Honorífica Militar de Ferrocarriles, y en el cabe destacar el párrafo a) del Art. 21º que dice: "En tanto este personal no se encuentre militarizado o movilizado, estará suje-

to, a todos los efectos, a la justicia civil".

Como veis, compañeros, mientras no haya militarización, todos estamos en las mismas condiciones. Y si la hubiera, todos, igualmente, estaríamos sometidos al Código de Justicia Militar.

Por otro lado, en el apartado a) del Art. 17º se contempla la posibilidad de causar baja en la Escala a petición del interesado a partir de los cinco años del ingreso, mediante una instancia dirigida al Ministerio de Defensa.

Esta es nuestra salida. Todos debemos pedir, inmediatamente, la baja. De esta forma, no solo conseguiremos que desaparezca la ahora Escala Honorífica Militar de Ferrocarriles por falta de integrantes, sino que estaremos en el camino de hacer desaparecer lo que, en realidad, más perjudica al movimiento obrero ferroviario y a nuestra lucha reivindicativa: la Ley Básica de Movilización Nacional.

GREGORIO MARCOS

ELECCIONES SINDICALES

Aunque todavía no sabemos ni la fecha ni el texto de la convocatoria, es indudable que, próximamente, van a ser convocadas elecciones sindicales. Desaparecido el sindicato vertical por la lucha de los trabajadores y extinguidos los cargos legales de enlaces y jurados, las próximas elecciones van a dotarnos de nueva representación legal. Se nos va a brindar la posibilidad de que sean elegidos auténticos representantes como primer paso a la implantación de la nueva democracia en el ámbito de la empresa.

Las elecciones sindicales se van a producir en medio de una grave crisis económica y los trabajadores vamos a alcanzar un mayor grado de organización, una mayor fuerza, para impedir que seamos nosotros los que paguemos exclusivamente las consecuencias de unos males que produjo la dictadura del capital monopolista.

Pero en las elecciones, no solo vamos a estar interesados nosotros; la patronal —en nuestro caso la dirección de la RENFE— el Gobierno, los restos del verticismo fascista y los conciliadores reformistas van a intentar jugar sus cartas y debilitar las posiciones de clase que representan las Comisiones Obreras.

Desde ya, debemos empezar a promover la participación masiva de los trabajadores ferroviarios; a demostrar que los que fuimos capaces de luchar en las condiciones más adversas, sabemos en la legalidad ser los más auténticos defensores de los intereses generales y particulares de la gran familia del ferrocarril. Nuestro programa electoral y nuestra plataforma reivindicativa que son una misma cosa deberán interpretar el sentir de todos y cada uno de nuestros compañeros.

Aunque ni las asambleas ni los órganos de dirección del Sindicato Ferroviario de CC.OO. han determinado el programa y las formas de participación, a título personal, que someto al consenso colectivo de nuestro

Sindicato me permito algunas iniciativas en cuanto a como y con quién deberemos formar candidaturas que fortalezcan en todo la unidad combativa de los ferroviarios.

Está claro para nosotros que los representantes del Pleno General y de los Plenos Provinciales de Ferroviarios —que han contado y cuentan con nuestro apoyo— no deben tener en las próximas elecciones ningún protagonismo como organización que tratase de irrogarse un papel dirigente. Los actuales representantes de los Plenos, que han jugado un papel importante y que, con toda seguridad, van a contar en la mayoría de los casos —si se presentan a elección— con importantes votaciones, tendrán necesidad de integrarse en unas u otras candidaturas de las centrales sindicales democráticas y por supuesto de trabajadores independientes. Es indudable que el prestigio de muchos de nuestros representantes de los Plenos, jugará un importante papel en las candidaturas unitarias.

No sabemos aun la actitud de otras centrales con implantación en RENFE en cuanto a su posición sobre programas y unidad de acción. El Sindicato Ferroviario de CC.OO. está abierto a la posibilidad de confeccionar candidaturas unitarias con trabajadores independientes y de otras centrales democráticas de clase, pero como el tiempo que queda para las elecciones es corto y tampoco podemos admitir que, para conseguir una candidatura unitaria, haya que hacer concesiones de principios que a la larga puedan perjudicar los intereses de los trabajadores ferroviarios, bueno será que con toda claridad precisemos los criterios que CC.OO. llevarán en los contactos que con tal fin puedan darse.

Como el órgano a elegir (sea Consejo, Comité o Pleno) debe ser representativo de todos los trabajadores de RENFE (o de FEVE, Contratas y Coches Camas, en sus ámbitos respectivos) no debe eliminarse de la partici-

pación a ningún trabajador por el hecho de no estar afiliado a ninguna central.

La proporción de candidatos afiliados a centrales, estará en base a la implantación real de cada central en la empresa. En nuestro caso concreto, según la implantación en cada residencia ferroviaria y en los centros de trabajo y estaciones.

La existencia de una candidatura unitaria supone la defensa de un programa común y en este programa, el Sindicato Ferroviario de CC.OO. no puede renunciar a ninguno de sus principios.

Las centrales que participasen en una candidatura unitaria deben comprometerse a la defensa del órgano unitario elegido como representativo de nuestras reivindicaciones ferroviarias y por lo tanto, a apoyarlo en todo momento. Igual norma será exigencia para los trabajadores no afiliados.

Las Secciones Sindicales (de cada central) que se crearán en la empresa con toda seguridad, deberán contraer un compromiso de unidad de acción a este nivel, que fortalezca las posiciones de nuestra clase trabajadora.

Aunque no estemos cerrados a acuerdos con otras centrales democráticas, entendemos que serían prioritarios, de acuerdo con su afiliación ferroviaria, a los que pudieramos llegar con USO y UGT.

Con toda la urgencia posible debemos ir a la selección de candidatos que presentará en cada enlace ferroviario CC.OO. Esta selección deberá aprobarla la Asamblea respectiva a propuesta de los Secretariados correspondientes, o de un 5 por ciento de los afiliados, ratificando si los compañeros y compañeras son los más idóneos, siendo en todos los casos muy sensibles a la incorporación en las candidaturas de técnicos y administrativos, en aquellos lugares donde la dependencia sea de talleres y depósitos, así como a titulados prestigiosos en las oficinas. Es decir procurando recoger un abanico —mayor o menor, según la con-

diciones— de distintas categorías que fortalezca la aceptación por el mayor número de compañeros votantes. Una vez elegidos los candidatos y concertada —siempre que sea posible— la candidatura unitaria, habrá que celebrar Asambleas en los centros de trabajo en las que participen todos los trabajadores y en donde se presente el programa y los candidatos dispuestos a defenderlo.

El Consejo Estatal del Sindicato Ferroviario de CC.OO. en su próxima reunión del mes de octubre y a propuesta del Secretariado, deberá acordar las condiciones definitivas en cuanto a la unidad de acción, programa reivindicativo y actividad electoral, dando las normas oportunas para la creación de las Comisiones Electorales del Sindicato, que salvo mejor opinión, deberían estar integradas por los Secretariados de Sección Provincial, así como por algunos otros compañeros de prestigio cuando se creyese oportuno.

Aunque en mi criterio ya se podrían esbozar exigencias irrenunciables en cuanto a reivindicaciones se refiere, bueno será que todos los compañeros vayan preparando sus iniciativas, para completar un programa que sin dejar de ser realista, recoja las inquietudes ferroviarias en particular y las generales de la clase obrera.

Las próximas elecciones sindicales deben marcar un paso de gigante de las amplias masas trabajadoras, obreros, empleados y técnicos; deben significar la abolición de espíritus corporativistas estrechos; deben servir para que unidos, seamos capaces de implantar unas nuevas condiciones de trabajo en las empresas y a nivel del Estado Español y sus nacionalidades, imposibilitar involuciones reaccionarias; deben forjar la espina dorsal de la democracia política y económica en el camino hacia una nueva sociedad sin explotados ni explotadores, que es el verdadero camino de la libertad.

José Luis MARTINO

I.R.T.P.

El I.R.T.P., o Impuesto sobre los Rendimientos del Trabajo Personal, se aplica con carácter general a todos los trabajadores, por cuenta ajena, en nuestro país y desde 1º de Enero de 1975, presenta las siguientes particularidades:

- 1.- El porcentaje a aplicar es único para todas las categorías profesionales, un 12 por 100.
- 2.- Deberán pagar el impuesto todos los trabajadores que perciban más de 140.000, ptas. anuales.
- 3.- Están exentas de contribución las primeras 140.000 ptas., cuando se trate de trabajadores que cobran menos de 300.000 ptas., al año.
- 4.- Si se perciben más de 300.000 ptas. al año solamente están exentas las primeras 100.000.
- 5.- Las familias numerosas tienen exentas de contribución 250.000 ptas. si son de la categoría, o sea las que tienen de cuatro a seis hijos; 400.000, si son de 2ª para lo que han de tener de siete a nueve hijos, y están exentas en su totalidad las familias numerosas de honor, que son aquellas con diez o más hijos.

Para una mayor claridad vease el siguiente ejemplo:

Un trabajador con un salario bruto de 420.000 ptas., anuales, tiene, conforme a lo que se dice en el punto 4, una deducción de 100.000, ptas., luego tendrá que cotizar sobre las 320.000, restantes el 12 por 100, lo que arroja 38.400 ptas., anuales.

Como la empresa viene descontando al trabajador el impuesto mensualmente, en el caso expuesto la operación a realizar es:

100.000 ptas. dividido entre 12 meses = 8.333, ptas. exentas por mes.

Suponiendo que los ingresos fueran igual todos los meses tendríamos:

420.000 ptas., dividido entre 12 meses = 35.000 ptas., mes.
35.000 ptas. ingresos mes menos 8.333, ptas. exentas = 26.667, ptas. que están gravadas con el 12 por 100 de descuento.

$26.667 \times 12 = 3.200$ ptas., que el trabajador del ejemplo

100 expuesto le descontarían mensualmente por clave 800 que es la correspondiente a impuesto sobre Rendimiento Trabajo Personal.

No se consideran ingresos para estos efectos las percepciones de la Seguridad Social por protección familiar, incapacidad laboral transitoria, etc.

Las dietas y traslaciones cotizan el 10 por 100 sobre la mi-

tad de la cantidad percibida y están exentas de cotización las cantidades cobradas por gastos de locomoción.

Los trabajadores de las provincias de Alava y Navarra tienen un régimen especial para este impuesto.

En RENFE desde la firma de Convenio Colectivo que entró en vigor el 1º de Enero del presente año y que garantiza un salario mínimo bruto de 25.000 ptas., mensuales, todos los trabajadores tenemos exentas de impuesto 100.000 ptas. anuales u 8.333, ptas. mensuales, a excepción de los que son familia numerosa.

Esto quiere decir que cualquier subida salarial que obtenamos los ferroviarios, sufre automáticamente una reducción del 12 por 100, reducción que se convierte en un 16,65 por 100 al sumar el 4,65 por 100 que las nuevas subidas salariales tienen que cotizar, actualmente, a la Seguridad Social por cuota complementaria. (Los ingresados en Renfe antes del 13 de julio de 1967, cotizan el 2,84 por 100 por cuota complementaria, en un próximo número de Carril aclararemos estas diferentes situaciones).

De lo expuesto se deduce que una subida salarial de 100.000 ptas., anuales pagaría 16.650 ptas. de impuestos, con lo que la subida efectiva sería de 83.350 ptas.

Las cantidades exentas de contribución al I.R.T.P., son muy reducidas y están completamente desfasadas de la realidad social del momento. Tengase en cuenta que si cuando se fijaron, en Enero de 1975 no eran válidas para aquella fecha, por su reducida entidad, no es explicable que esas mismas cantidades se sigan manteniendo a finales de 1977 después de la inflación galopante habida estos años en nuestro país.

Una prueba evidente de este desfase se deduce del salario mínimo interprofesional, fijado actualmente por el Gobierno en 440. Ptas., diarias y que tendrá que ser revisado a primeros de Octubre, según la normativa laboral vigente, rumoreándose que será fijado en 500 ptas. día.

Pues bien, este salario que llaman mínimo, pero que todos sabemos es insuficiente, se ve afectado por el I.R.T.P., en toda la cantidad que excede de 140.000, ptas., y e aquí la incongruencia. ¿Quien comprende que un salario señalado por el Gobierno como mínimo, se vea reducido por un impuesto del mismo Gobierno?

Lo que si es fácil comprender es como la oligarquía capitalista a través de sus servidores en el Gobierno fiscaliza, controla y decide sobre los impuestos que por rentas del trabajo han de pagar los trece millones de asalariados con que, aproximadamente, cuenta el país.

Sin embargo, lo que resulta imposible, hasta ahora es que los trabajadores sepamos si esa gran oligarquía capitalista y los demás estamentos de nuestra sociedad, contribuyen al gasto público de acuerdo con sus ingresos reales, como hacen los trabajadores.

DE ALLER

MÉRIDA (Badajoz)



El 11 de Agosto se celebró en Mérida una Asamblea del Sindicato Ferroviario de Comisiones Obreras, a la que asistieron más de un centenar de compañeros afiliados y no afiliados a CC.OO.

Fueron invitados al acto los compañeros de Sevilla NAVARRRO y PALMA, pertenecientes al Secretariado Estatal del Sindicato Ferroviario de CC.OO., quienes hicieron una interesan-

te exposición, en sus respectivas intervenciones, sobre la línea de la Confederación Sindical de CC.OO. y el momento socio-político actual. Asimismo, se trató de la importancia de nuestro Sindicato en la participación de sus afiliados en el P.G. de R.F. como Representantes elegidos por los trabajadores, quedando de manifiesto la gran importancia de la unidad sindical en el momento actual. También se habló del magnífico crecimiento de CC.OO. en Mérida, que en muy poco tiempo, ha superado la cifra de doscientos afiliados.

CORRESPONSAL
DE SEVILLA

Alcazar de S. Juan (C. REAL)

El domingo 15 de agosto y con asistencia de más de cien ferroviarios —pese a ser festivo y época de vacaciones— se celebró en los locales de la AISS, la constitución del Secretariado Provincial del Sindicato Ferroviario de CC.OO. Esta sección provincial la componen 425 afiliados.

Intervinieron como oradores y disertaron sobre la problemática sindical, los Consejos de Delegados y la reactivación económica que la oligarquía en el Poder

quiere cargar a la clase trabajadora, los compañeros: Francisco Elvira; Antonio Escribano, ambos del Secretariado Provincial; J.L. Martino y José Alonso, senador por Madrid y miembro del Secretariado de la Confederación Sindical de CC.OO.

Componen el Secretariado Provincial: Francisco Elvira, José Martínez, José Luis Burgos y Victoriano Cerrato, de Ciudad Real; Jesús López Bastante, Andrés Tomás, Antonio García y Julián Mora, de Puertollano; y Manuel Pérez Mejías, Antonio Tejado, Ángel Jiménez y Antonio Escribano, de Alcazar de San Juan.



CONFEDERACIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS Secretariado

A TODOS LOS FERROVIARIOS

Ante las noticias que desde primera hora de esta mañana hablan del éxito del paro de dos horas desarrollado por los 70.000 ferroviarios de RENFE, siguiendo el llamamiento del Pleno de Representantes, la Comisión Permanente del Secretariado de la C.S. de CC.OO. dirige su más fraternal saludo a todos los trabajadores de RENFE tanto por el éxito de la acción como por el carácter pacífico de su desarrollo, del que son elementos fundamentales:

- La Unidad, conseguida mediante la elección, por todos los trabajadores, de un órgano de organización y dirección: el Pleno de Representantes.
- La información y discusión de la acción, mediante la celebración de Asambleas a todos los niveles y en todos los centros.
- La negociación previa, que si bien no sirvió para conseguir las reivindicaciones, puso de manifiesto de cara a todos los ferroviarios y a toda la sociedad que el paro era el último recurso de los trabajadores.
- La publicidad de la misma, que ha permitido a los viajeros conocer con suficiente antelación la acción y evitado, por tanto, cualquier tipo de molestia al usuario del servicio.

Por todos estos elementos, así como por el carácter ordenado y las previsiones adoptadas en el terreno de la seguridad, este paro de los ferroviarios de RENFE pasa desde hoy a inscribirse en lugar preferente en la historia del movimiento obrero español.

Madrid, 22 de septiembre de 1977

Doce horas para volver a la normalidad

trabajadores

empleados amenazan con paros se negocian sus reivindicaciones

La huelga total de Renfe, sin incidentes

MADRID 22 (EUROPEA). Dos horas de huelga en RENFE por el Pleno general de Representantes de los trabajadores de la compañía, que se celebró esta mañana en el edificio de la sede central de la compañía.

Algunos de los trabajadores de RENFE se negaron a trabajar en los servicios de transporte de viajeros y mercancías, así como en los servicios de mantenimiento y explotación de las vías. Los trabajadores de RENFE se negaron a trabajar en los servicios de transporte de viajeros y mercancías, así como en los servicios de mantenimiento y explotación de las vías.

En la primera hora de la mañana se celebró el Pleno general de Representantes de los trabajadores de RENFE, que se celebró esta mañana en el edificio de la sede central de la compañía.

de 10 a 12 horas

SOCIOLABORAL

MANANA, PARO EN RENFE

El próximo jueves, huelga de ferroviario LOS TRENES PARARAN DOS HORAS

Los trenes pararán dos horas

El próximo jueves, huelga de ferroviario LOS TRENES PARARAN DOS HORAS

Los trenes pararán dos horas

COMUNICADO DEL SECRETARIADO DEL PLENO GENERAL DE REPRESENTANTES FERROVIARIOS

La convocatoria de paro de protesta de dos horas, planteada por el Pleno General de Representantes Ferroviarios para el día de hoy, ha sido seguida por la práctica totalidad de los trabajadores ferroviarios del país, habiendo quedado paralizado el tráfico ferroviario entre las 8 y las 10 horas. Es el primer paro general de ferrocarriles desde hace más de 40 años.

Hay que resaltar el apoyo al paro y la participación en las asambleas -realizadas durante el mismo de numerosos compañeros exentos de servicio y jubilados y la actuación del público, que ha sido de total comprensión y apoyo hacia la acción desarrollada por los ferroviarios en defensa de sus reivindicaciones.

Durante las dos horas de paro, no ha habido ningún tipo de incidentes y la seguridad de la circulación ha quedado garantizada en todo momento.

ARC ECONOMICO Y SOCIAL

HOY, DE OCHO A DIEZ DE LA MANANA PARO DE DOS HORAS DE LOS TRABAJADORES DE RENFE

El pleno de representantes ferroviarios de RENFE, aprobado por todos los trabajadores de RENFE, en un momento de gran tensión, ha decidido el paro de dos horas de esta mañana.

LOS TRENES PARARAN DOS HORAS

Los trenes pararán dos horas

RENFE COPILCO

De ocho a diez de esta mañana Paro total en Renfe

Los trenes pararán dos horas

La huelga al 30 por

Setenta mil ferrocarrileros pararán dos horas

Setenta mil trabajadores de RENFE pararán dos horas

RENFE DURANTE DOS HORAS

RENFE DURANTE DOS HORAS

PARO TOTAL

COMUNICADO

La Permanente del Secretariado Estatal del Sindicato Ferroviario de CC.OO. saluda a todos los compañeros ferroviarios por su consciente participación en el paro de hoy, realizado en el día de hoy en todas las dependencias y estaciones de la Red Nacional, contra la dilación o negativa por parte de la dirección Renfe, en dar respuesta afirmativa a distintas reivindicaciones de carácter social y económico.

Al propio tiempo, agradece la comprensión demostrada por la opinión pública y usuarios del ferrocarril y pedimos disculpas por el trastorno ocasionado.

Reafirmamos nuestra identificación con el Pleno General de Representantes Ferroviarios en las gestiones realizadas y por los nuevos avances reivindicativos que propicia esta firme UNIDAD FERROVIARIA.

MADRID, 22 de Septiembre de 1977