

CARRIL



BOLETIN DE APOYO A LAS COMISIONES OBRERAS DE LOS FERROVIARIOS MADRILEÑOS.

AÑO I Nº 1

DICIEMBRE - L.965

Precio 1 Pta.

EDITORIAL.

El objetivo de "CARRIL" es el de ser el portavoz de todos los trabajadores de la RED, sin distinción de ideas políticas ni creencias religiosas.

"CARRIL" es y será un boletín de trabajadores para trabajadores, por tanto será nuestro portavoz de unidad y de lucha. Como tal órgano de lucha, a veces será polémico con las tendencias o actitudes que existan o puedan aparecer que pongan obstáculos o intenten frenar el logro de nuestras reivindicaciones.

Para comprender mejor la línea de lucha que seguirá "CARRIL", vamos a abordar algunos de los múltiples problemas con que nos enfrentamos los ferroviarios y que se hace necesario resolver para mejorar la caótica situación en que nos encontramos:

1º.- Hoy se hace más necesario que nunca el plantear la lucha por un salario mínimo de 200 pesetas, pues no podemos resignarnos a que mientras nuestros salarios y sueldos siguen congelados desde el año 62, la carestía de la vida, no ha parado su desenfrenada carrera alcista, por lo que nuestro ya bajo nivel de vida se ha convertido en bajísimo. Mientrastanto en la R.E.N.F.E. se ha incrementado la productividad en mercancías, en billeteaje y talleres, etc., con la disminución de 20.000 agentes. Sin contar el reciente "reajuste", (léase subida de billeteaje), que le supondrá a la R.E.N.F.E. unos cuantos millones.

2º.- El valor del punto venimos cobrandolo los ferroviarios al mismo precio que en 1.962, sin que se nos explique el porque de ésta anomalia. Hay que exigir la revisión de la nómina y acabar con éste descarado robo.

3º.- El Reglamento de Régimen Interior caducó en Julio del 64 sin que hasta la fecha haya sido revisado, lo cual demuestra el total abandono de que somos víctima los ferroviarios. Tanto por parte de la Dirección de la R.E.N.F.E., como por las camarillas del Sindicato Vertical que se han encaramado en el Jurado de Empresa.

4º.- Está claro que nada bueno podemos esperar de los verticales, ni de Garcia Ribes, Nieto, etc. No son ellos los que van a resolver nuestros problemas. Estos tendrán que ser resueltos por nosotros mismos y la mejor forma de hacerlo - como la experiencia de lucha ha demostrado - es a través de las Comisiones Obreras. Estas Comisiones para cumplir fielmente la defensa de los intereses de los ferroviarios, han de reunir las siguientes condiciones:

- a) Ser unitarias, es decir, que de estas comisiones formen parte los hombres y mujeres más combativos, sin tener para nada en cuenta sus ideas políticas o creencias religiosas, ya que esto asegura el apoyo de todos los trabajadores.
- b) No limitarse solamente a los problemas de su departamento, pues esto merma su eficacia. Ya que son comunes los problemas de los ferroviarios, la lucha a plantear debe ser también común. Por tanto hay que enlazar las Comisiones que ya existen y crearlas donde no las haya, para pasar despues a la constitución de una Comisión Provincial o Nacional.
- c) Estas Comisiones deberán tener conciencia de que para liberarnos los trabajadores de la tiranía que nos tiene reducidos en pleno siglo XX a la condición de siervos, se hace imprescindible el conseguir la Libertad Sindical, el Derecho de Huelga, la Libertad de Asociación, reunión y prensa. Las libertades democráticas en suma.

5º.- Al haber coincidencia en toda una serie de planteamientos y reivindicaciones comunes a todos los trabajadores y estudiantes como son los señalados en el apartado c, y otros muchos, lleva implícito que los trabajadores y empleados de la RED nos sintamos solidarios con sus luchas y nos esforcemos cada vez más por estrechar lazos de unión entre todos. (Continúa en la página 4ª)

MEJORA DE LAS RELACIONES Y LAS CONDICIONES

Se celebró un cursillo de relaciones humanas en el que se hablaba de mejora de métodos laborales que eran los puntos a tratar.

Poco después y en el acto de entrega de diplomas que se celebró el día 6 de Septiembre en el Parque de los Nuevos Ministerios, cuya presidencia está a cargo la "egregia" figura de Sr. Vadillo, el cual se desbordó en hacernos promesas sobre nuestro futuro laboral. Nos mencionó el nuevo estatuto que tiene preparado la Dirección de la Renfe, según el muy prometedor a pesar que al Señor Vadillo le disgustó mucho la crítica que se hacía de estos estatutos en ciertas octavillas, donde se decía que los estatutos estaban haciéndose a espaldas de la clase trabajadora, y dijo que para que se viera que no era así se entregaría al Jurado de Empresa para su aprobación.

¡Basta ya de farsa! ¿que clase de Jurado de Empresa es el que estos pájaros nos dicen, cuándo están puestos por ellos?, hasta ya de promesas de mejoras. ¡Es todo mentira! Mientras no tengamos un salario mínimo de 200 pesetas es todo cuento para ir dando largas a todo el sistema capitalista.

DATOS OCURRIDOS EN EL TALLER DEPOSITO DEL TAF, el día 16 de Septiembre.—El tren TAF con destino a Badajoz en el trayecto de Oropesa se inició un fuego en dicho tren de tal magnitud que no pudieron sofocarlo y ardió completamente, pudiendo salvar únicamente algunos equipajes. En anteriores en Valencia también hubo otro incendio que no se pudo sofocar. Medidas que ha tomado esta Dirección de la Renfe: primero, molestar al maquinista del tren ostigándole a preguntas la Brigadilla de policía y la Jefatura de la Renfe, Los Ingenieros haciendo Pruebas, mirando por todas partes a ver si pueden buscar algún culpable, hasta se dá el caso que quieren quemar un coche a ver si daba tiempo a apagarlo o no.

Y hablando de culpables creo que es bien sencillo ver a las claras donde están. Estos responsables son ni más ni menos que la Dirección de la Empresa con todo su empeño de esa economía de personal, esos 30.000 agentes. Roa y Mendoza ya saben bastante de esta economía. Por ejemplo en estos trenes ya no tienen ayudante de maquinista. Estos ayudantes limpiaban los motores, quitaban toda clase de suciedad, y se evitaban estos incidentes. Lo mismo que sucede con estos ayudantes sucede en todas las escalas de la clase obrera ferroviaria, y estos obreros estaban haciendo toda una misión necesaria para la conservación del material y seguridad del viajero, por lo que creo que debía servir de experiencia esos incendios que hubo no hace mucho tiempo en los cuales murieron muchas gentes inocentes, por culpa de estos canallas que arriba citamos.

CONSTERNACION ENTRE LOS OBREROS Y EMPLEADOS DE LA RENFE.—

Existe gran consternación entre los obreros y empleados de la Renfe, dada a la irresponsable lentitud que se está llevando a cabo para la puesta en vigor del nuevo Reglamento de Régimen Interior. La situación de estos productores es crítica al hallarse actualmente a merced de un salario tan mísero e injusto. En los Talleres Generales de Madrid, tenemos un vivo ejemplo de tan deplorable situación, pues a la ya conocida y considerable marcha de obreros al extranjero (Suiza, Alemania, Francia, Bélgica, etc) ha sucedido otra de carácter interior, abandonando algunos de

estos obreros los talleres para hacer el ingreso en I.B.M., Standard, Barreiros e Ingersoll Rand. Estas empresas aún sin llegar a niveles europeos son sus salarios considerablemente superiores al establecido en Renfe, con lo que queda justificada tan sensible "deserción", aunque se trate en su mayoría de jóvenes obreros procedentes de la Escuela de Formación y en posesión de una notable preparación.

Hacemos votos porque acabe este ansioso malestar en los medios laborales y emplazamos a las jerarquias competentes para que en breve plazo, saquen a la luz el nuevo Reglamento de Régimen Interior.

Si en el nuevo Reglamento, pretenden justificarse omitiendo los beneficios que día tras día venimos solicitando de nuestro "paternal" Sindicato Vertical, apelaremos al único medio de lucha que conocemos, la huelga.

Llegaremos a ella por convicción propia, ya que el conducto legal reivindicativo ha resultado estéril y ridículo, por tanto solo apoyándonos en la solidaridad obrera, podremos crear una fuerza capaz de derribar las más solidas barreras tendidas para detener el avance social impuesto por una verdadera teoría revolucionaria e histórica.

" LA DESORGANIZACION BIEN ORGANIZADA "

Con motivo de la puesta en marcha del nuevo sistema de billeteaje (disimulada súbida de precios) el 1º de noviembre se ha producido el colapso en casi todas las taquillas de expedición de las estaciones.

Como los jefes de Comercial -Viajeros- de cuya ineptitud se hacen lenguas en el último rincón de Europa- no han sabido prever la cantidad de nuevos cartoncillos a poner en circulación (unos de 30 millones), ni el tiempo que se tardaría en fabricarlos, al llegar la fecha señalada, las taquillas de las estaciones y oficinas de viaje se han encontrado con que apenas unos cuantos habían recibido los nuevos billetes.

Las colas en cercanías de Barcelona, Valencia, Bilbao etc. han sido impresionantes, con pérdida de trenes por parte de los trabajadores, retrasos a la salida y al regreso, etc, etc., con el consiguiente mal humor de los sacrificados expendedores (modificando a pluma el precio) y la justificada indignación del público.

¿Causas del todo desbarajuste? Ingenieros en oficinas incompetentes para este cometido y jefes de departamento, división o servicio cuyo mejor aprovechamiento sería emplearlos en algún puesto subalterno.

Jefecillos inferiores señalados a dedo, según su mejor calidad como chivatos y tiralevititas, y un total desconcierto y descontento entre jefes y empleados capaces que ven con amargura como hundien el ferrocarril las camarillas de alegresvidores.

Ayudantes y peones (en función de oficiales de oficio) y con jornal inferior a 100 pesetas, fabricando billetes y exigiéndoles un rendimiento que las máquinas de fabricación de billetes (muy anticuadas), solo alcanzan al cincuenta por ciento del arbitrariamente señalado.

Y las estaciones. Ordenes y contraórdenes; rectificaciones de precio a pluma o en billetes de papel; trabajos y horas extraordinarias que no se abonan; conocimientos tardios de circulares que dificultan la taración de billetes; aglomeraciones y venta masiva en cercanías; etc, etc.

Todo ello con salarios miserables que amargan la existencia del más animoso de los ferroviarios.

Resumiendo, la desorganización bien organizada. El barco del Estado franquista que se hunde en su camarote correspondiente va la Benfe y amenaza con hundirnos a todos los españoles dentro de él.

Con coraje de hombres honrados, hagamos por salvarnos de la catástrofe que se avecina, antes de que sea demasiado tarde para todos.

Por la honestidad, por la libertad y la democracia, unidos los trabajadores frente a la tiránica explotación del Pueblo Español.

.....
: CONSIGNAS :
.....

En talleres, depósitos y oficinas, crear Comisiones de Obreros y Empleados. Sin distinción religiosa o ideológica y solamente por nuestras reivindicaciones laborales.

.....
Oposición Sindical y sus Comisiones Obreras, no son coto de un partido o grupo determinado. Son la unidad de los trabajadores frente a la explotación burguesa-capitalista.

.....
Nos oponemos a que la policía y la Guardia Civil intervengan coercitivamente en los problemas laborales.

.....
FERROVIARIOS:

La Unión hace la fuerza.
Luchando venceremos.

.....
EDITORIAL. (Viene de la 1ª página)

De ésta forma aunando esfuerzos podremos poner fin a la odiosa dictadura del capital monopolista y ver reconocidos nuestros derechos, que ahora nos son negados.

"CARRIL" se mantendrá fiel a esta línea y sus páginas estarán abiertas a todos los trabajadores.

Esperamos vuestras colaboraciones.

.....
(viene pg. 6) ¿Y Ahora Qué?, acómpanada de todos. Esto es lo que hay que hacer si no queremos que estas instancias tengan el mismo fin que las que hemos hecho otras veces con otros problemas. El primer paso ha sido dado, pero no solucionaremos nada, sino damos el segundo.

.....
.....

ACLARACIONES SOBRE LA OPOSICIÓN SINDICAL.

Hay algunos trabajadores que se preguntan; ¿que es la Oposición Sindical y que persigue?, ¿de que tendencia política o religiosa es este movimiento de lucha?.

Procuraré hacer ciertas aclaraciones, ya que de no hacerlas, podría dar lugar a cierta confusión.

La Oposición Sindical es la forma de lucha que venimos empleando los trabajadores, dentro y fuera de los Sindicatos en defensa de nuestros intereses.

Este movimiento de lucha nació como consecuencia de una Ley Natural, ya que al abolir el fascismo los Sindicatos Obreros e implantar el engendro verticalista, el objetivo era, según los jerarcas, establecer la armonía entre capital y trabajo y superar en consecuencia el "anacronismo" de la lucha de clases. Estas palabras estamos hartos de oír las. Pero la verdad, el motivo no confesado, por el que se creó el Verticalismo, fué, y eso lo sabemos todos los trabajadores por amarga experiencia, para maniatarnos y facilitar de ésta forma, nuestra explotación en beneficio de la Oligarquía financiera y terrateniente.

Los trabajadores, como es lógico, no podíamos resignarnos con esta situación, y al carecer de órganos naturales de defensa, ya que la armonía predicada por los Verticales es irreal, -puesto que esta no puede existir entre esclavistas y esclavos, so pena que estos últimos no tengan conciencia de su situación-. Al no ser éste nuestro caso empezamos a organizar la protesta, a veces por pequeñas cosas, pero que nos dieron conciencia de que el único camino para mejorar nuestra situación era la unidad y la lucha. Así nacieron las comisiones obreras, que en unos casos se crearon para cubrir unos objetivos limitados y al ser estos cubiertos desaparecieron. En otros lugares donde los trabajadores tienen más experiencia de lucha, consolidan de forma permanente estas comisiones y las enlazan con otras de la misma industria o crean otra de tipo interindustrial.

De esta forma han nacido y se han consolidado toda una serie de comisiones por toda la geografía del país.

Esto es la Oposición Sindical. Por tanto este movimiento de lucha lo integran los trabajadores de todas las tendencias políticas y religiosas. Es un movimiento de lucha unitario que nadie puede hacer suyo en exclusiva so pena de atentar a la unidad. Y esto debe ser sagrado para todos los trabajadores, ya que aquí es donde reside nuestra fuerza.

Por lo mismo todas las fuerzas políticas y religiosas que se precien de servir a la clase obrera, deberán en este periodo, sentirse obligadas a darle todo su apoyo

a estas comisiones y ayudarlas a consolidarse y extenderse, hasta conseguir el Derecho de Huelga, la Libertad Sindical; objetivo que persigue la Oposición Sindical y que nos es imprescindible para mejorar nuestra situación a todos los trabajadores.

Nosotros desde "CARRIL", -portavoz de los ferroviarios- nos esforzaremos por mantener la unidad obrera, seguros de que ésta nos llevará a la victoria

=====

LA UNIDAD OBRERA Y LA DEFENSA DE LA JORNADA CONTINUADA.

La unidad obrera se forja diariamente tanto en las pequeñas como en las grandes acciones de lucha. Esto es lo que con su ejemplo nos acaban de demostrar los compañeros del TAF.

En este taller como en la mayoría de los departamentos de la RED se hace la jornada de trabajo continuada. Pero la Dirección de la Renfe viene desde hace tiempo atentando contra este tipo de jornada que es una conquista obrera y a la cual los ferroviarios no estamos dispuestos a renunciar. Este atentado a la jornada continuada la Dirección lo ejerce de distintas formas. La más entendida como todos sabemos es la siguiente: valiéndose de los míseros salarios y sueldos que percibimos los ferroviarios, empieza por ofrecer horas "extras" o contrataciones de trabajo a realizar después de la jornada normal. Con esto la dirección pretende dos objetivos. 1º Crear la desunión entre los trabajadores, ya que esto origina ciertas raíces entre los que van por la tarde a trabajar, bien sea en forma de contrata u horas, y los que no van, bien porque no se lo han propuesto o porque no estén dispuestos a entrar en el juego de la Dirección. Una vez que el personal se encuentra en estas condiciones y la Dirección cree que ha llegado el momento oportuno, plantea la liquidación de la jornada continuada. No se olvide que esto, fue lo que ocurrió en los talleres del "Norte" y que si no se dió a la Dirección el resultado apetecido, fué debido a la reacción que tuvimos todos los ferroviarios. Esto por lo visto no le ha servido de lección y quiere volver a las andadas. Una prueba de ello es que este problema lo tienen planteado los compañeros de los talleres de Alcazar y también vemos no sin recelo como en la mayoría de los departamentos proliferan los trabajos a

(Viene de la pág. 5) LA UNIDAD DE NUESTRA Y...

contrata fuera de la jornada normal. Por eso consideramos que es un ejemplo a seguir lo que han hecho los compañeros del TAF. Estos compañeros han evitado con su unidad y su lucha que se den en estos talleres trabajos por contrata, para ello (haciendo uso de la circular 303) han creado la "Comisión de Primas" y es la que se encarga de valorar el trabajo y de la forma en que éste tiene que ser repartido. Los trabajos extraordinarios también son controlados por esta Comisión. Así ha sido con la reparación de los golpes, no sin que la Dirección maniobrara, sirviéndose para ello de algunos chivatos de los trabajadores más atrasados, pero fracasó ante la reacción de los más. Ahora ha querido hacer igual con la reparación de cinco motores para lo cual ya tenía contratada una cuadrilla para hacerlo fuera de hora, pero estos ante los razamientos de los compañeros han comprendido que no debían hacerlo fuera de la hora. Ante esta situación la Dirección del TAF sabe que desde ahora en adelante todos los trabajos extraordinarios que surjan solo podrán tratarse con la Comisión y si se hacen dentro de hora (como hoy se está haciendo el arreglo de los motores) el importe de este trabajo extra se reparte entre todos los operarios del taller. De esta forma se fortalece la unidad y se defiende la jornada continuada de trabajo al mismo tiempo que se están en mejores condiciones para plantear la lucha por un salario mínimo de 200 pesetas, única forma de no tener que depender de horas "extras" o destajos.

No dudamos que esta experiencia sea seguida.

=====

HACIA UNA PLATAFORMA COMÚN

- Son los ferrocarriles corterías, por los que circula la vida económica del país; el medio fundamental - aún no superado - de transporte de sus ciudadanos y mercancías.

Sin embargo en España los ferroviarios somos los trabajadores peor pagados. Mientras millones y millones de pesetas se dilapidan por una Dirección inepta y malservidora.

La situación económica de los ferroviarios es cada día más angustiosa y solemos lamcete las miserables "adivivas" en "prima de incentivos", "primas de productividad", "destajos" etc. (siempre inhumanas por antisociales), más la espera de un próximo futuro mejor que nunca llega, hacen que hasta el momento no se haya producido la justa explosión reivindicativa a la que tenemos sobrado derecho.

¿Cuál es nuestra perspectiva de mejora económica?

Según recientes palabras del Sr. Mendoza los ferroviarios tendremos que esperar pacientemente hasta 1970, para mejorar nuestra situación. Mientras tanto nos repartiremos esos 100 millones, que "generosamente" nos ha concedido el Sr. Lloa. ¿Nos resignaremos los ferroviarios con esta situación? Está claro que no; una cosa son los planes que haya hecho la Dirección de R.E.N.F.E., sin tener para nada en cuenta nuestra voluntad y otra cosa muy distinta es que los ferroviarios vayamos a quedarnos indiferentes ante la cruel explotación de que somos víctimas. Tampoco caeremos en el fatalismo de que no se pueda hacer nada. Muy por el contrario, la experiencia nos demuestra, por un lado, que hoy es posible luchar, y por otro, que solo con la lucha se consigue abrir brecha en el egoísmo capitalista. Tenemos una magnífica oportunidad de plantear todos nuestros problemas, en torno a la revisión del "Reglamento" de Régimen Interior, y estos planteamientos deben convertirse en nuestro programa inmediato. De este programa no puede faltar la urgente necesidad que sentimos los ferroviarios de un salario mínimo de 200 pesetas por jornada normal de trabajo para el peón.

Para conseguir este apremiante objetivo, los ferroviarios tenemos que elevar las formas de acción hasta ahora empleados; seguir utilizando las vías legales del "vertical" como auxiliares pero en función de otras más energicas: el plante, la huelga, la manifestación, que son posibles de emplear en la situación actual como la prueba nuestra propia experiencia de "Norte", TAF, Talleres Generales. Estas experiencias hay que examinarlas y de esta forma comprobaremos como el posible, un movimiento de lucha coordinado en torno a una "plataforma común de reivindicaciones". Este debe ser nuestro objetivo.

¿Y AHORA QUÉ? - ¡Compañeros hemos cursado miles de instancias unas individuales y otras colectivas, en la que comparabamos las diferencias de precios que existen entre nuestro economato y el de "Standard". También señalabamos la insuficiencia de nuestros salarios. Pero el economato a la hora de redactar estas líneas siguen sin variar sus precios y nuestros salarios siguen igual. No podemos permitir que la Dirección se ria de nosotros, ni se moleste en contestarnos. Debemos exigir una contestación. Esta solo nos la dará de una forma: si vamos una Comisión de ferroviarios (sigue pg. 4)