

# EL RIEL



periódico de empresa de los ferroviarios comunistas de la seccional  
Rosario Mitre, V. Diego y Villa Constitución

Rosario, Agosto - Setiembre 1974 - \$ 1.- el ejemplar

editorial

## IMPIDAMOS EL COPAMIEN TO

El permanente forcejeo en el gobierno y en el peronismo, entre los sectores de la derecha que procuran impedir el curso hacia la liberación y cerrar la brecha abierta en marzo de 1973 y los que, sensibles a la voluntad popular, se orientan al cumplimiento de las promesas realizadas al pueblo, se ha agudizado a partir de la muerte del Presidente Perón.

La derecha intenta afirmarse en las posiciones ya conseguidas e ir copando otras nuevas, tanto en el aparato estatal, en el gobierno nacional, provincial y en la Universidad; como en el propio partido y las organizaciones de masas (sindicatos, CGT, centros de estudiantes, organizaciones agrarias, empresa-

rias, etc.)

Se procura desandar el camino recorrido, revirtiendo aspectos positivos logrados en este período (leyes contra el desabastecimiento, contrabando, mercado negro, y control de precios), para impedir su aplicación. Anulación del proyecto de ley agraria; del impuesto potencial a la tierra, e impedir la ejecución y cumplimiento de los convenios concertados con los países del área socialista.

En la práctica configura, remachar aún más las cadenas de la dependencia, mantener y ensanchar los privilegios de la oligarquía terrateniente, el imperialismo y sus agentes y socios nacionales.

Cuando en materia de transportes ferroviarios, se impone una patriótica política de recuperación y desarrollo de los F.F.C.C., a la que pueden contribuir fundamentalmente los convenios firmados con los países socialistas (en otro artículo realizamos un análisis en particular), el ataque de los sectores de la derecha, tanto de dentro como fuera del gobierno, debe encontrar la decisión unánime de los sectores progresistas y patrióticos del país, para resistir su embestida.

En particular, los ferroviarios, debemos transformarnos en la vanguardia organizadora de la lucha por una verdadera y patriótica y progresista solución a los problemas del transporte ferroviario.

Por la organización de un gran **Movimiento Obrero Popular para la recuperación y desarrollo de los F.F.C.C.** (con participación de las organizaciones gremiales ferroviarias, la CGT, parlamentarios, partidos políticos, organizaciones populares, agrarias, estudiantiles profesionales, es decir las fuerzas patrióticas, democráticas, progresistas y de bien público de todo el país.

Por el cumplimiento y aplicación de los convenios concertados (que entre otros prevé instalaciones de fábricas de locomotoras, reequipamiento de Talleres, provisión de elementos para el F.C., planificación de tráfico, etc.

En la conjura para conseguir sus objetivos, las derechas y el imperialismo, impulsan la realización de atentados terroristas secuestros, asesinatos, desabastecimiento, carestía, etc, para crear el clima propicio para el golpe de Estado.

Por ello, junto con la defensa de nuestras reivindicaciones específicas (salarios, escalafón, etc.) la lucha por la conquista de la solución anteriormente señalada para nuestros F.F.C.C.; los ferroviarios **debemos incorporar decididamente a la lucha contra el Golpe de Estado, en defensa de la continuidad Constitucional, de la vigencia plena de las libertades públicas y democráticas, por el cumplimiento del Programa de la Liberación Nacional que abra el camino hacia el Socialismo en nuestro país.**

La conquista de solución a los distintos problemas, contribuirá a eliminar factores de perturbación y privará a los sectores reaccionarios y golpistas de elementos para su campaña de agitación.

La recuperación y desarrollo de los F.F.C.C., juega un papel determinante en el proceso de liberación nacional.

Como contribución al logro de las medidas necesarias para la solución señalada, reiteramos proposiciones sugeridas y señaladas en números anteriores.

— **Derogación de la Ley 18.360** que estableció el Plan de Mediano Plazo.

— **Ley Nacional de Coordinación del Transporte.**

— **Política de Fletes y tarifas** que contribuya a incrementar el transporte de carga de pasajeros.

— **Rehabilitación y reactivación de ramales y talleres generales.**

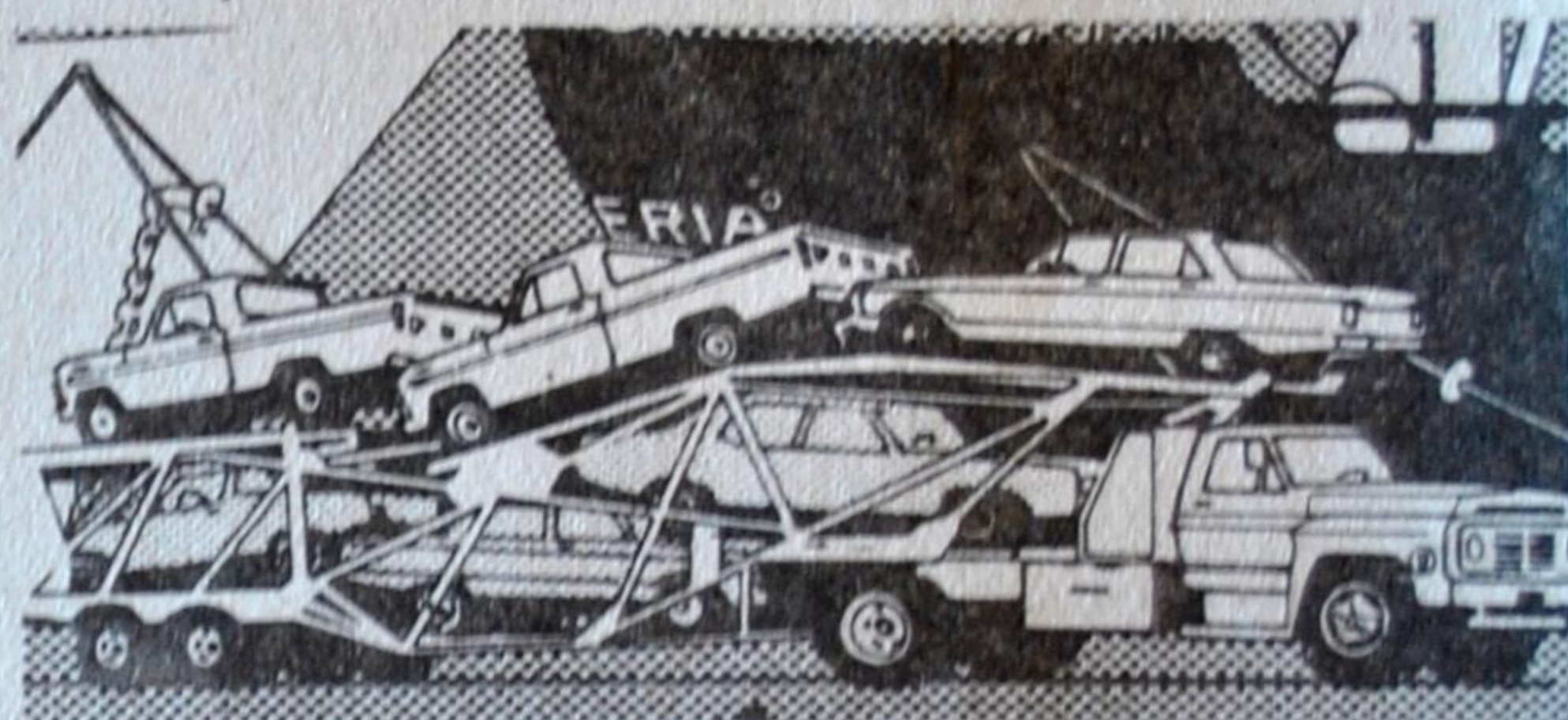
— **Reparación de locomotoras, coches y vagones, que aún tienen vida útil.**

— **Prescindir de compras en el extranjero, de materiales y elementos que puede producir la industria nacional.**

— **Eliminación de contratistas privados en los trabajos de conservación.**

— **Racionalización del tráfico, diagramando y combinando los Servicios para reducir al mínimo los ciclos de rotación, circulación de vacíos, etc.**

— **Combinación de servicios con el automotor, eliminando la competencia absurda,**



que solo favorece a los monopolios imperialistas del caucho, petróleo, chasis, etc.

— **Incremento del trazado de nuevas líneas, ramales y enlaces** teniendo en cuenta la expansión agro industrial y la electrificación del país, y fundamentalmente sobre la base de la realización de una amplia y profunda Reforma Agraria, que de origen a un millón de chacras nuevas, con el consiguiente incremento de la producción agropecuaria.

La Secretaría de Transporte, el Ministerio de competencia, el propio Gobierno, deben proceder sin vacilaciones a la aplicación de las medidas para la recuperación y desarrollo de los F.F.C.C.

No hacerlo, aplicar solo medidas que reafirmen el esquema actual, será privar al país de la amplia contribución que al proceso de liberación nacional pueden brindar los F.F.C.C.

LUCHA Y TRIUNFO DE LOS COMPAÑEROS DE

# TRAFICO DE V.CONSTITUCION

El 17 de julio último, una delegación de la seccional Liniers del F.C. Sarmiento, integrada por miembros de la C. Ejecutiva, C. de Reclamaciones y activistas de gremio, entrevistó a la C. Directiva, para reclamarle que **sin dilación se concrete la equiparación de sueldos con los de las Empresas Estatales mejor remuneradas.**

En esa oportunidad el presidente de la U.F., Rolando; manifestó "que por lo largo de el estudio que ésto requería, se había solicitado un anticipo de \$ 40.000.—

El 27 de julio, en Victoria; convocada por la C. Ejecutiva de esta seccional, se reunieron 15 seccionales de F.C. Mitre para

considerar el reclamo de la Equiparación salarial, reactivación de talleres, vacantes, incorporación de personal, etc.

Se resolvió convocar para el 24 de agosto, una nueva reunión de seccionales ferroviarias, los que en lo posible concurrirán con mandatos para resolver medidas de lucha, para conquistar la equiparación.

Lamentablemente en la seccional Rosario, **que por resolución de todas las asambleas realizadas** había dispuesto que la C. Ejecutiva convocara a una **reunión intersindical** para organizar la lucha por ésta reivindicación; **hasta la fecha, pese a haberse vencido con ampli-**

tud los plazos establecidos, lo mismo que para la realización de la Mesa Redonda y la convocatoria de la nueva asamblea general ésto no se ha realizado (lo que configura por parte de la C. Ejecutiva, la violación de las resoluciones aprobadas).

Tampoco la C. Ejecutiva de nuestra seccional, pese a ser invitada, concurrió a la reunión de seccionales realizada en Victoria.

Considerando el estado actual de las gestiones y la posterior reunión del 24 de agosto, urge la **realización de la Asamblea General pendiente**, como así también el **cumplimiento de todas las resoluciones de Asambleas anteriores.**

# LA EQUIPARACION SALARIAL

PREOCUPACION DE LOS FERROVIARIOS EN DIVERSAS SECCIONALES.

Los compañeros de tráfico (Villa Constitución) terminan de realizar paros por 48 hs. (hace 1 pocos días atrás). Exigiendo la separación del Jefe de Estación. Se lo acusa de haberse prestado a la delación, para la aplicación de la ex-Ley 17401 (llamada de represión del comunismo, época de Onganía), la cesantía de un ex-changarín sin causa justificada, la tergiversación de órdenes para crear estados conflictivos de exprofeso con el personal, hostigamiento permanente a los trabajadores con provocaciones y ostentación de armas de fuego; todo esto denunciado reiteradamente. En un mal entendido principio de autoridad, la superioridad del F.C. Mitre pretender sostenerlo en su puesto, razón por la que los trabajadores, debieron apelar a las medidas de fuerza señalada.

Concientes de que, la Unidad del gremio,

es la condición fundamental para el triunfo de nuestras luchas y satisfacción de las reivindicaciones y como expresión del avance unitario de los compañeros de la seccional V. Constitución, es que frente a esta lucha las listas Azul, Rosa y Violeta, han coincidido públicamente a través de una declaración firmada en conjunto, en expresar la total solidaridad con la misma.

Este es el secreto del triunfo logrado en principio: La superioridad "le ha dado licencia" al Jefe de estación y de acuerdo al compromiso contraído entre la C. Directiva y la Empresa, se le instruirá el correspondiente sumario. Además se reincorpora a un "sancionado en 1972 y juzgado por el llamado Fuero antisubversivo". La unidad del gremio, afianzada cada día más, la movilización y alerta del mismo asegurará el triunfo total.

Las corrientes nacionalistas burguesas, a través de una tendenciosa campaña, que configura una verdadera **estafa ideológica**, procuran deformar la realidad objetiva, intentando mostrar una "equivalencia y similitud de objetivos" del **único y verdadero imperialismo** (el del sistema capitalista, yanqui en particular), con la Unión Soviética, expresión más desarrollada del Sistema Socialista Mundial y seguro y firme baluarte de la lucha por la paz, la coexistencia pacífica y la solidaridad activa y militante con los pueblos que luchan por su **liberación nacional y social**.

Para que no haya lugar a dudas o confusiones alrededor de este problema, ni tampoco deformaciones, engaños o calumnias que impulsan los agentes del divisionismo en el movimiento obrero popular y enemigos de la liberación social de los trabajadores y del socialismo, cabe expresar con absoluta claridad que imperialismo es un concepto referido **pura y exclusivamente a la economía política**.

"El imperialismo es la fase superior y última del modo de producción capitalista". "Es la fase monopolista del capitalismo".

Es decir, no tiene nada, absolutamente nada que ver con la Unión Soviética, ni con el resto de los países que conforman el Sistema Socialista Mundial, que han terminado con el sistema de producción capitalista, con la explotación del trabajo asalariado, (es decir la explotación del hombre por el hombre), con los monopolios, y han instaurado en su lugar las **relaciones de producción socialistas**.

Nuestro país tiene claros y dolorosos ejemplos y supervivencias de la acción nefasta del imperialismo (inglés, yanqui, ale-

## ¿DOS IMPERIALISMOS?

mán, francés, italiano, etc.).

Explotación inícuca de nuestras riquezas y nuestro pueblo, dependencia, sometimiento a las exigencias de las metrópolis, deformación de nuestra economía, dominio sobre las finanzas, riquezas e industrias fundamentales y presencia aún en el país de los grandes pulpos monopolistas que en estrecha alianza con la oligarquía terrateniente y sectores de la gran burguesía nacional, estrechamente vinculada a esos intereses, se oponen tenazmente a los cambios de estructura y a una verdadera política de liberación nacional.

Los recientes convenios comerciales con los distintos países socialistas, los acuerdos y créditos convenidos, y las condiciones en que se han establecido, similares en general a los que se realizan con todos aquellos países que luchan contra la dependencia y por su liberación, señalan con

absoluta claridad el carácter y contenido que a las relaciones de diverso tipo entre los distintos países, asignan los países socialistas.

Por primera vez, nuestro país tiene la posibilidad concreta de romper las ataduras de la dependencia y producir e impulsar el desarrollo técnico científico, establecer importantes industrias, y plantas industrializadoras de diversos tipos de producción y, en momentos de aguda crisis de combustible y energía, poder resolver la producción de energía hidroeléctrica, como así también asegurar un permanente mercado de consumo para determinados rubros de nuestra producción, a través de convenios y relaciones establecidas en las mejores condiciones económicas y sobre todas las cosas, **sin que ello importe la subordinación política, la afectación de nuestra independencia o la desventaja y el perjui-**

**cio económico**, como ha sido norma en las relaciones con los países del régimen capitalista, en particular las grandes potencias del capitalismo imperialista.

Desde el punto de vista ferroviario, se acuerda la cooperación económica-técnica para el equipamiento ferroviario, talleres, máquinas-herramientas de alta precisión, electrificación ferroviaria, organización del tráfico ferroviario y del sistema de mantenimiento y reparación del parque ferroviario, y la fabricación en la Argentina de locomotoras eléctricas (de diseño y marcas Checoeslovacas), **montando en el país y para el país la correspondiente fábrica.**

Todo ello a través de créditos con un interés del 4,5 o/o, pagaderos parte de los mismos con producción del país (producción que en muchos casos no tiene actualmente asegurado mercado de colocación).

La comparación no admite comentarios!

Sólo quienes están al servicio de otros intereses pueden seguir meneando el "engaño y la estafa" de los "dos imperialismos" o procurar minimizar la importancia de estos acuerdos y convenios en sus intentos de **sabotearlos e impedir que se concrete su aplicación.**

Ese es el objetivo de los que sueñan con mantener la dependencia y los privilegios de la oligarquía y el único imperialismo y sus agentes.

A los trabajadores y al pueblo, **que luchan contra la dependencia y por la liberación**, les interesa y necesitan que estos se apliquen decididamente y sin vacilaciones.

Por ello así debe exigirlo y pasar a organizarse y luchar por su cumplimiento. Es parte de la lucha por las transformaciones y la liberación nacional.



INSALUBRIDAD PINTORES DE

# talleres rosario

El método de pintado a soplete se implantó en nuestra sección en época de la dictadura militar sin tenerse en cuenta lo gravoso que para la salud del personal, resultaba ésto como consecuencia de que el local de pinturería no reunía ni la más mínima de las condiciones exigidas para la protección de la salud de los trabajadores, afectado a éste tipo de tarea.

Por eso, desde su aplicación, los pintores de T. Rosario, reclamamos exigiendo poner el local en condiciones, retornando al pintado a pincel hasta tanto esto se concretara.

Como consecuencia de las maniobras dilatorias de la superioridad para cumplir con las reclamaciones, los pintores dispusimos ha-

ce casi un año negarnos a usar el soplete y retornar al pintado a pincel. Se exigió a la vez, la revisión médica, análisis, radiografía, etc., por cuanto el período de exposición a la intoxicación por el pintado a soplete, fue extenso.

El resultado de los mismos en la medida en que se han conocido, muestran que los pintores de coches se hallan afectados de intoxicación, algunos a tal grado, que por disposición médica, han debido ser trasladados a otras secciones y otra ocupación para separarle de todo contacto, por más mínimo que fuese de las tareas referentes al pintado.

A pesar de los insistentes reclamos de parte del personal, para

que se den a conocer oficialmente los resultados de los análisis realizados; hasta ahora no se ha conseguido y se manobra para ocultar los mismos; lo que hace suponer que la gravedad en cuanto a la intoxicación sea el signo característico.

Por ello hemos elevado a la organización ésta inquietud, reclamando se agoten todos los medios, para satisfacer la reclamación apuntada.

Esto es muy importante, ya que su comprobación, determinará que las afecciones, no sean simple enfermedad, sino que encuadren lo mismo que sus consecuencias, secuelas o disminuciones físicas probables, dentro de la caracterización de enfermedad profesional.

## que pasa

CON LA OFICINA TECNICA DEL FERROCARRIL

El Plan de Mediano Plazo, continuador del odiado Plan Larquin, preparado y puesto en ejecución por la Dictadura tuvo por finalidad liquidar secciones importantes; rebajar de categoría al personal, ya sea de tráfico como de Talleres, o V. y O. No importaba del papel que jugaban dichas secciones; lo que si importaba era reducir la eficacia de los FF.CC., a su mínima expresión. No es otra cosa la pretendida liquidación de la Fabricación de Repuestos de Locomotoras, coches, vagones, etc. que en parte se logró, empujando el radio de acción de la Fundación, Herrería, Tornería, etc., a las que, si no se logró eliminar en su totalidad, es debido a que se rompió el contrato con la SOFRERAIL, Empresa ésta; que además de llevarse suculentas sumas de dinero en concepto de sueldos, resultó ser una magnífica vaciadora de Empresa, en este caso de Ferroviaria.



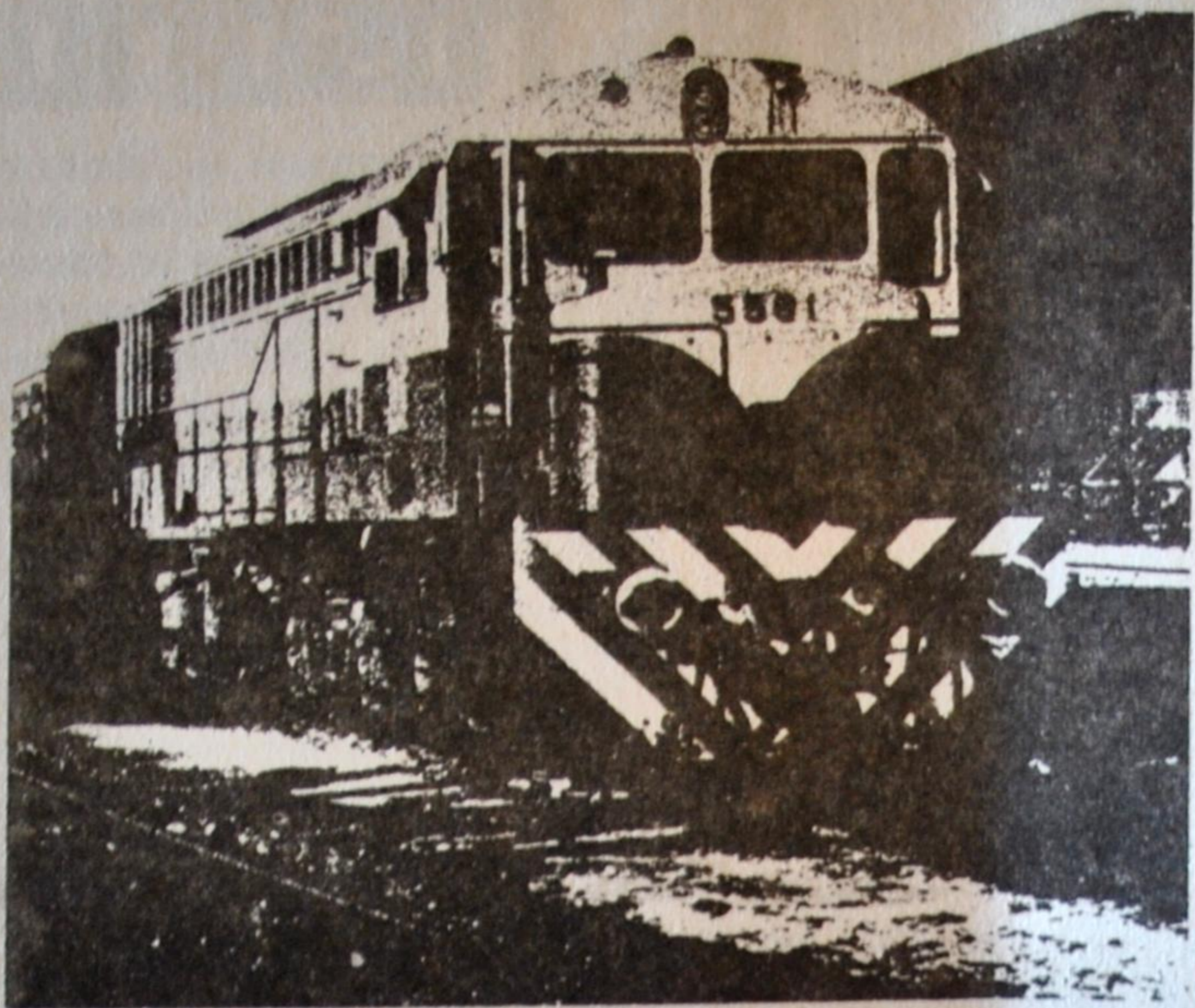
Otra sección que sufrió las consecuencias del vaciamiento, en la ejecución del maldito plan es la ex-Oficina Técnica, hoy llamada Normas y Técnica Perez, donde hoy la carrera termina en Dibujante de 1a. Antes de iniciar la ejecución del Plan de Mediano Plazo había 7 proyectistas entre principales y de Obras, con el agravante que en el nuevo escalafón fueron eliminados como Técnicos no Profesionales e incluidos como aux. "B".

En concepto de sueldo el dibujante 1a. es el empleado peor remunerado, dado la importancia de la labor que realiza. En el año 1944 el

dibujante de 1a. estaba a la altura de un capataz de 2a. de Taller y con el pasar del tiempo se fue desjerarquizando, estando hoy por debajo del sueldo de un Oficial.

El Ferrocarril debe ser la única empresa que a sus dibujantes no le da posibilidades, sueldos acordes con sus funciones, herramientas necesarias para cumplir con eficacia la labor de responsabilidad que tiene asignada.

Además de no proveerse de los elementos de dibujo, textos de carácter técnico, etc. no se provee ni siquiera del guardapolvo, inquietudes éstas que fueron aprobadas en positivo reclamo en los últimos Congresos de la Unión Ferroviaria. Para romper con los planes antipopulares hay que elevar las condiciones de trabajo en los talleres precitados, reactivando los mismos y colocarlos a la altura de las necesidades de reparación y fabricación que las necesidades del F.C. reclaman.



## ¿tiene la REFORMA AGRARIA relación con el desarrollo de los FF.CC.?

Cuando se habla de la Liberación Nacional, es en referencia directa a la ruptura de nuestra "Dependencia" en relación a los grandes intereses de los Monopolios imperialistas y al necesario cambio de las actuales estructuras económicas atrasada y dependiente.

En el marco de la actual estructura y de la correspondiente necesidad de cambio, el problema de la **tenencia de la tierra** es de carácter fundamental.

De allí que la Reforma Agraria, real y profunda, junto con la **defensa del Patrimonio Nacional** y la nacionalización de las fundamentales Empresas en manos de los Monopolios imperialistas; es decir la **Revolución Democrática Agraria y Antiimperialista** que desde 1928, nuestro partido ha señalado como premisa necesaria para salir del actual estancamiento y crisis, de una u otra forma, en la actualidad, se halla inscrita en la **Mayoría de los programas** de las distintas fuerzas político-Sociales de contenido patriótico y popular.

Los comunistas hemos dicho reiteradamente, que la crisis del transporte en general, de los FF.CC. en particular, es el **reflejo de la crisis de la estructura económica del país.**

Periódicamente la prensa y demás medios de información registran estadísticas que muestran el estancamiento o disminución de determinados rubros de la produc-

ción. Junto con el desarrollo de otros medios de transportes (automotor entre ellos) esta disminución de la producción, se traduce en el descenso del tonelaje de cargas transportadas por los FF.CC., reducida hoy a un porcentaje mínimo del total de la producción nacional, pero que también se refleja en igual sentido en los restantes medios de trans-

portes, al extremo que la competencia entre ellos, expresa la lucha por el "reparto de la miseria".

Algunos ejemplos concretos, confirman elocuentemente lo anteriormente señalado.

Sobre 205 millones de hectáreas censadas, **solo se trabajan efectivamente** alrededor de un 8,8 o/o. Del total de 205 millones Ha., unas **130 millones** pertenecen



a un pequeño núcleo de grandes terratenientes. Unas 35-40 millones están en manos de las **Sociedades anónimas de los grandes monopolios Imperialistas**.

Este régimen latifundista ha provocado una baja alarmante de la producción:

En el período 1928-29 la producción mundial de trigo era de 109.980.000 toneladas, de las cuales 9.499.000 pertenecía a la Argentina, es decir un 8,16 o/o, mientras que en el período 1970-71 la producción mundial llegó a 207.400.000 toneladas y la Argentina retrocedió a 4.215.000, es decir a un 1,37 o/o.

Esta política ha provocado la liquidación de las chacras de los pequeños y medianos campesinos, así como el desalojo de arrendatarios y medieros; unos **40.000 tan solo por la ley 17.253** (de Onganía-Raggio), Más de **100 mil colonos**, con conocimiento y equipos han sido sometidos y forzados a contratos precarios, sin la necesaria estabilidad para los ciclos productivos, imponiéndoles aumentos de arriendos, que llegan hasta el **50 o/o** de la producción.

Enrique Zeni, Presidente de la bolsa de cereales de B. Aires, denunciaba que en los últimos 35 años, en las exportaciones de trigo, la Argentina ha experimentado una retracción promedio anual de **1 millón de toneladas**, con la consiguiente consecuencia en la balanza de pagos.

Por otra parte esta política frena el crecimiento demográfico, que es uno de los más bajos del mundo. **1,42 o/o**.

Aumenta el analfabetismo en el campo, la desocupación y las enfermedades que azotan a la población rural, con casi **2 millones afectados por el mal de Chagas**.

Está claro que la actual y **caduca** estructura económica, junto con la dependencia de los monopolios Imperialistas; es causa fundamental del atraso, la crisis y las grandes dificultades por que atraviesa el país.

La realización de la **reforma Agraria**, contribuirá a romper la estructura actual y el sistema de tenencia de la tierra.

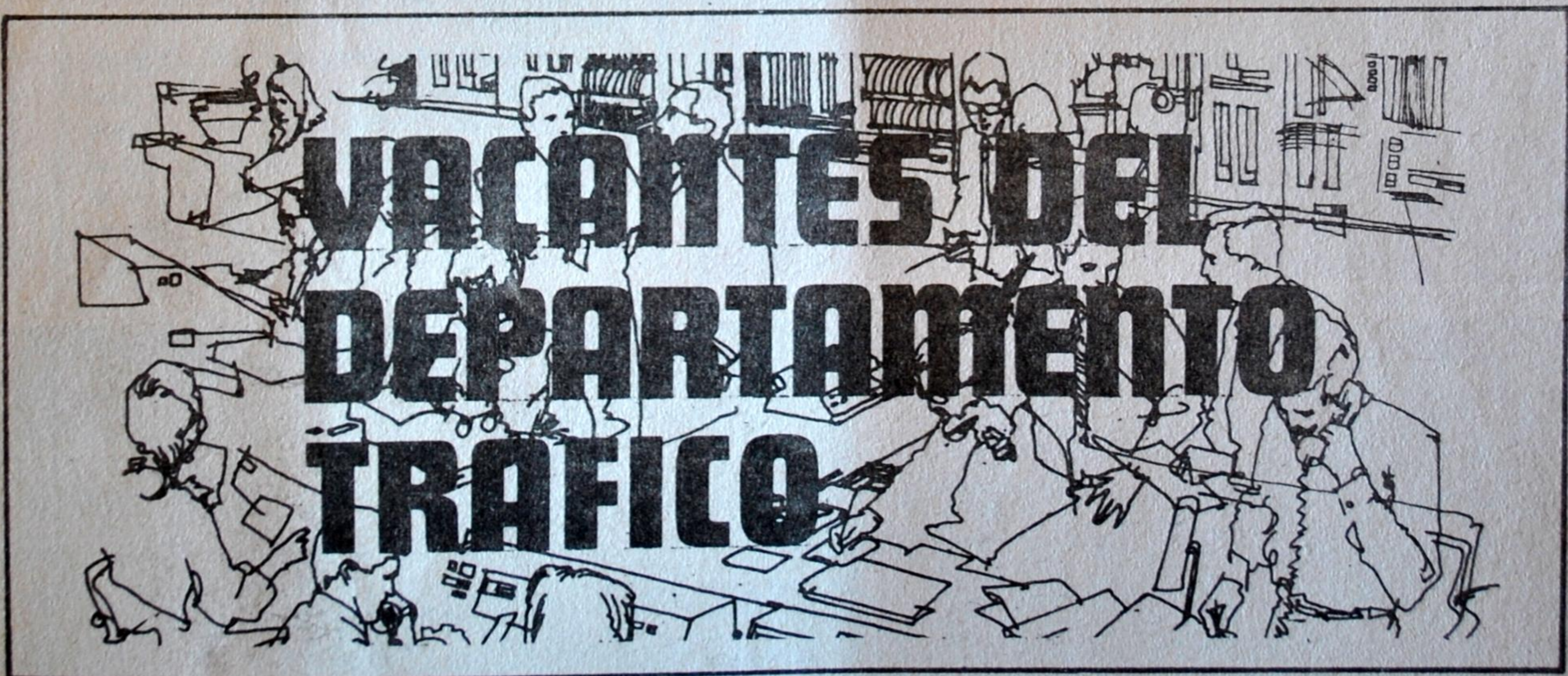
Facilitará la creación de **centenares y miles de chacras, pueblos**

y ciudades, aumentará la producción del país, creará el mercado interno, con la incorporación al consumo de una masa de millones de campesinos, obreros, técnicos y profesionales, se abrirá un vasto campo para el crecimiento industrial independiente de nuestra economía

El aumento de producción, su desplazamiento y traslado a distintos puntos del país, la creación de numerosos pueblos y ciudades, demandará una ampliación de los medios de transporte, la extensión de las vías férreas, acrecentará el trabajo de las mismas y las necesidades de mayor personal.

Es decir la **REFORMA AGRARIA**, contribuirá al cambio de estructura, sacará de la crisis a la economía del país y también a sus medios de transporte, impulsará al crecimiento y desarrollo de nuestros Ferrocarriles.

Por ello la lucha por la reforma agraria, es patrimonio no solo de los sectores del agro, interesa a los sectores democráticos y patrióticos en general, a los trabajadores en su conjunto, pero con particular importancia, a los propios ferroviarios.



La resolución vigente por la cual se congela la publicación de vacantes en nuestro Departamento, es violatoria a las normas escalafonarias, puesto que no solo impide el ascenso y capacitación de compañeros, sino que a igual que los distintos planes de reestructuración ferroviaria, ha sido hecho a espaldas del gremio por los que están en la dirección de los ferrocarriles, convalidados por los directivos de la U.F., demostrando que se está en abierta oposición al desarrollo de los ferrocarriles, aun cuando de palabra

se manifieste lo contrario.

Cuando el propio Congreso de la U.F. entiende que deben agilizarse las publicaciones de las vacantes, como también que en el otorgamiento se debe respetar la antigüedad en la empresa y no la de la especialidad, es decir un escalafón abierto a todas las especialidades como lo resolvieran las asambleas nacionales de jefes, auxiliares, departamentos y del personal de cambios en Ingeniero White en octubre y noviembre pasados.

# ADONDE CONDUCE EL ANTI- MARXISMO

En la revista "La Fraternidad", nº 1176, de mayo del año en curso, pág. 14, se publica el artículo titulado ¿"Cómo viven los chilenos?"

Su autor, J. Moneta, del Sindicato Alemán de la Metalurgia, dirigente de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, ha visitado el país hermano después del derrocamiento del Presidente Allende.

J. Moneta, a quien no se lo puede calificar de marxista, hace importantes consideraciones con respecto a la dramática y triste realidad chilena.

Al extractar textualmente algunos pasajes de este interesante trabajo, omitimos expreso hacer algunas consideraciones del mismo, con el propósito de que los lectores de "El Riel" hagan sus propias conclusiones.

Se dice en algunos párrafos del mencionado artículo:

"Desde que la Junta está en el poder y que ha suprimido la limitación de los precios, el kilo de arroz ha pasado de 16 a 250 escudos y el aceite de 36 a 240; el pan de 11 a 43, el azúcar de 25 a 180, el té de 40 a 300, la leche de 7 a 30".

"Bajo el gobierno de Allende recibíamos cada semana una ración de 2 kilos de carne picada por el precio de 10 escudos. En el mercado podíamos comprar carne por 90 escudos el kilo. Actualmente la carne de la peor calidad,





que en realidad no podría darse a seres humanos, cuesta 360 escudos el kilo, la carne de calidad media varía de 700 a 800 escudos y el filete cuesta de 1.800 a 2.000 escudos. Es casi el salario de una semana".

"En los barrios obreros no hay absolutamente nadie que pueda permitirse comer carne. Del sábado al martes puedo llegar a alimentar a mis hijos, me dijo la mujer de un trabajador de la construcción, pero a partir del miércoles pasamos hambre".

"La Junta ha reconocido oficialmente que el costo de la vida había aumentado un 87 o/o durante un mes: octubre de 1973".

"Sin embargo, pese a estas debilidades económicas, el ejemplo dado por Chile, donde una dictadura militar terrorista destruye el movimiento sindical y sostiene los privilegios de la clase dirigente, podría muy bien servir de modelo a otros países. Por este motivo es esencial que se mantenga una vigorosa presión contra este régimen infame. Debemos asegurarnos que esta sangrienta dictadura sea tratada en todas partes con el desprecio que merece".

Moneta termina su artículo haciendo este llamamiento:

"Todos tenemos el deber de asegurar que los sindicatos chilenos y los partidos prohibidos reciban todo el apoyo que tienen el derecho de esperar de los demócratas. Sólo teniendo la certeza de que será así, podremos esperar que la resistencia interior vencerá a la junta de los generales".

Contra esta nefasta situación se organizan los trabajadores y pueblo chileno en el Frente Antifascista, con el objetivo de derrocar a la sangrienta dictadura y establecer un nuevo Estado Nacional Antifascista y Popular.

En ese camino se organiza y profundiza la resistencia y los trabajadores chilenos ya han realizado luchas por reivindicaciones concretas con paros parciales.

Lo señalado por J. Moneta, debe ser además un alerta para los trabajadores y pueblo argentino. Aquí también, el imperialismo y los golpistas de adentro y de afuera del país y del gobierno, procuran, como lo hicieron en Chile, crear las condiciones para repetir el golpe terrorista fascista orientado a aplastar a la clase obrera y al pueblo e impedir el triunfo del proceso de liberación nacional.



Un chileno de rodillas ante un militar que puede matarlo.



Un vietnamita de rodillas ante un militar que puede matarlo.



General Augusto Pinochet, el Van Thieu de Santiago de Chile.

El 1º de julio comenzó la 28ª C. Financiera del P. Comunista, tarea que durante dicho mes, cada año, desde 1946, los militantes de Nuestro Partido realizamos para recoger el dinero necesario que nos permita realizar la actividad Política de difusión de las ideas del Marxismo -Leninismo, del socialismo científico, del Programa de Solución que propone el P. Comunista, de denuncias de las maniobras y provocaciones de los enemigos de nuestro pueblo, de las acciones de la Oligarquía y del Imperialismo y de las tareas que contribuyan a la movilización y Organización de los trabajadores y del pueblo en general.

Y así como todos los años, los ferroviarios comunistas hemos apelado a nuestro gremio, recogiendo el aporte solidario de cientos y miles de compañeros que nos han permitido cumplir y superar exitosamente los objetivos programados.

Al finalizar esta 28ª C.F. hemos recogido más de dos mil aportes y contribuciones de compañeros ferroviarios que ha representado 2.063.300 pesos.

Saludamos con fraternal reconocimiento a todos los compañeros, que de una u otra forma, en distinta medida, pero todos ellos importantes y elevadamente valorada por nuestro partido, han contribuido a la exitosa realización de la misma.

# exitosa campana fi- nanciera

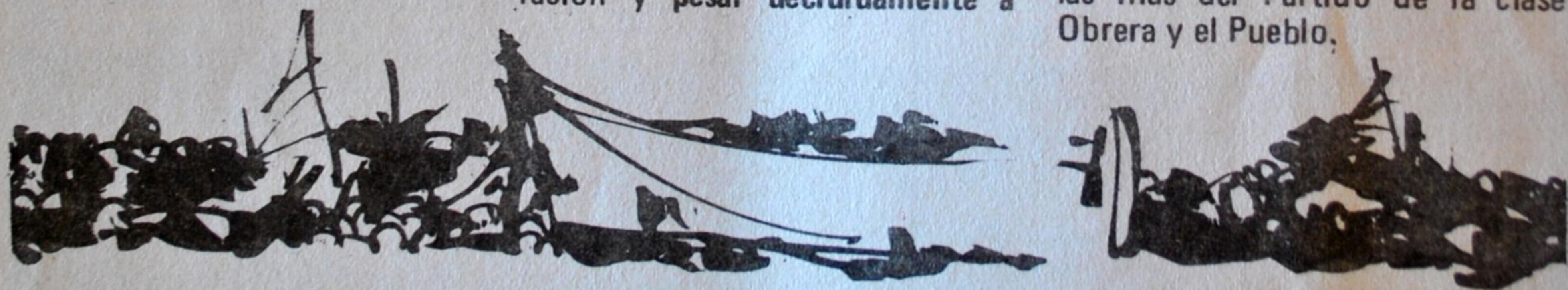
Para todos nuestros militantes, es tarea de primordial importancia, mantener y profundizar orgánicamente la vinculación con el gremio en general, en particular con los amigos contribuyentes, los que deben tener la total y absoluta seguridad que los fondos recogidos será reintegrados al gremio, a través de la difusión y denuncia de los distintos problemas de los ferroviarios, los trabajadores en general y del País, conjuntamente con las soluciones que proponemos y que permitan la movilización y lucha por la solución de los mismos, por el logro de la Unidad, la conquista de salarios dignos, la defensa de los FF.CC. y el Patrimonio Nacional, la derrota de las provocaciones Golpistas y el triunfo de la Liberación Nacional. Junto con la reiteración de nuestro reconocimiento invitamos a los compañeros ferroviarios a profundizar esta colaboración y **pesar decididamente a**

**incorporarse a las filas de nuestro partido de Clase, El Partido Comunista.**

En momento en que las derechas reaccionarias, la Oligarquía terrateniente Ganadera y el Imperialismo, acentúan todas sus provocaciones (terrorismo, asesinatos, desabastecimiento, etc.) para crear el clima propicio al golpe de estado pinochetista, la existencia de un fuerte Partido Comunista, es garantía de Movilización por la Unidad de los trabajadores y del pueblo, para la lucha exitosa contra el mismo.

Por ello la tarea de construir este gran partido, es ya patrimonio no solo de los comunistas, sino que interesa a los trabajadores y democratas en general.

Llamamos a complementar la exitosa realización de la Campaña Financiera, afiliándose ya, al Partido Comunista e incorporando a nuevos y numerosos militantes a las filas del Partido de la clase Obrera y el Pueblo.



## POR EL LOGRO DE LA UNIDAD



# JUBILADOS

## la solución es

### el otorgamiento del 82 y 75 %

Recientemente el Gobierno Nacional ha elevado las Jubilaciones y Pensiones "mínimas" a 1.000\$ y 750\$.

Este aumento de las mínimas se ha logrado gracias a la permanente movilización que en todo el país ha venido desarrollando la Coordinadora de Jubilados y Pensionados de la República Argentina, sus filiales y otras organizaciones de jubilados y activos.

A pesar de lo importante del paso dado, hacia la recuperación del 82 y 75 o/o, móvil, automá-

tico y sin escalas reductivas, este incremento ha traído el lógico malestar entre muchos jubilados, debido a que en la "mínima" se encasillan la gran mayoría de los beneficiarios, que en la actividad realizaban tareas en distintas categorías con remuneraciones salariales dispares.

Los ejemplos para el caso son numerosos.

Siempre se ha insistido partir de una Jubilación y Pensión mínima que contemple las necesidades más apremiantes de los jubilados, y de allí

ir estableciéndose las escalas diferenciales de acuerdo a la función o puesto que ostentaba el beneficiario cuando estaba en actividad.

Solo la reimplantación de la Ley 14499 sin escalas reductivas será solución para quienes — hoy están jubilados y para quienes lo serán mañana.

Es posible conceder el 82 y 75 o/o en razón de que el estado económico de las Cajas así lo permite. Según estudios realizados por la Coordinadora de Jubilados, las



Cajas están actualmente produciendo superavit, no existiendo entonces razones económicas que impidan conceder ya el 82 y 75 o/o.

Entre los Jubilados de la Unión Ferroviaria se desarrolla en la actualidad la lucha por la equiparación de las Leyes 18037 con la 14499, equiparación hecha a los representantes por la Fraternidad hace más de un año.

Solo la movilización de este importante sector de nuestro gremio y con la solidaridad de quienes hoy están en la actividad; los Jubilados lograrán éxito en sus luchas por: El 82 y 75 o/o sin escalas reductivas, móvil y automático.

Por la normalización de las Cajas con representantes Obreros y Jubilados.

## PERSONAL DE LA PLANTA DE IMPREGNACION DE VILLA CONSTITUCION

Con fecha 12 de julio de 1974, luego de haber elevado reclamación similar al jefe de la Planta de Impregnación y a la C. Directiva de la U. Ferroviaria, el personal G. 13 (Contratista de trabajo, según la definición de la Empresa) se ha dirigido al señor Presidente de Ferrocarriles Argentinos a fin de solicitarle resolución favorable a los distintos puntos elevados a su consideración.

Integramos el plantel, comunmente llamado changarín, ocupados en la descarga y demás movimientos de durmientes en la Planta de Impregnación.

Consideramos estar postergados y no incorporados a los alcances y previsiones de la actual legislación social y laboral, pese a realizar trabajo en forma asalariada, diaria y permanente (algunos de nosotros llevamos

varios años de trabajo en forma continuada) y falta de la protección correspondiente, ya que si se considera el gran esfuerzo físico que requiere nuestra tarea, con el consiguiente peligro de sufrir peligrosos accidentes ¿cuáles son nuestras perspectivas para el futuro, al producirse el lógico y natural desgaste físico como consecuencia del paso de los años, que sin duda nos impedirán seguir realizando estas tareas?

Las gestiones realizadas, han logrado la autorización para el pago del 1/2 aguinaldo extra y el aumento de 1,30 \$ más por durmiente (llegando así a \$ 59,80 por durmiente).

Persistir en las gestiones iniciadas, movilización y unidad, junto a la seccional de la U.F. hasta lograr la satisfacción total de las reclamaciones elevadas.

Por estas razones hemos solicitado a la presidencia de los FF. CC.:

Pago de un reajuste sobre los actuales precios establecidos, en un porcentaje aproximado al 8,33 o/o.

Pago del medio aguinaldo extra, durante el mes de julio y considerando el reajuste solicitado del 8,33 o/o para la correspondiente liquidación.

Encuadramiento de los demás beneficios sociales que gozan los compañeros efectivos de la Empresa (encuadramiento escalafonario, salario familiar, vacaciones, aportes jubilatorios a la caja correspondiente, etc.)

Agremiación a la Unión Ferroviaria.

# TRENES CANCE LADOS:



RADIOGRAFIA DEL  
ESTADO ACTUAL DE  
NUESTROS FERROCARRILES.

junio 1974	trenes cancelados	5 x día	total 132 trenes
------------	-------------------	---------	------------------

El traslado de pasajeros, de la producción y bienes de consumo y uso, y la vinculación y conexión geográfica de las distintas zonas y regiones del país, son tareas fundamentales de los medios de transporte y en particular de los ferrocarriles, dadas las características físico—económicas de la República Argentina.

Dentro de la propia **rentabilidad de la empresa** y como reflejo de un efectivo servicio de la misma, el **tráfico de cargas** tiene relevante importancia.

Sin ser el único, el estado, atención y desarrollo del mismo, permite no sólo conocer el grado de eficiencia de sus servicios, sino también, en estos momentos de lucha contra la dependencia y por la liberación, conocer si ha cambiado firme y decididamente la **orientación general de la política ferroviaria**.

En números anteriores de "El Riel", hemos mostrado que junto a algunos pasos positivos, aún subsisten cuestiones, elementos y orientación de peso fundamental que si no son eliminados resueltamente, impedirán la recuperación

y desarrollo de nuestros ferrocarriles, y que éstos aporten positivamente al proceso de cambios de estructuras.

El fenómeno negativo de la cancelación de trenes de carga, que se ha transformado en un hecho de regular repetición, está mostrando la vigencia de esos factores señalados anteriormente, que perturban y conspiran contra la prestación de un servicio efectivo a los usuarios y cargadores, y que a la postre impiden la realización de una efectiva política tendiente a recuperar, mantener y ampliar el volúmen de cargas, que significará una ampliación de las labores ferroviarias y de la propia **fuerza de trabajo** (los ferrocarriles) y una efectiva lucha contra los déficits y por el saneamiento y rentabilidad de la empresa.

Si tomamos el mes de junio de este año, el número de **trenes cancelados**, las causas y motivos de las mismas, que van desde la falta de personal, a la falta de locomotoras, inconvenientes de tráfico por falta de elementos, furgones, faroles, etc., e incluso por falta de cargas en algunos

casos, nos están mostrando una verdadera radiografía del estado actual de nuestros ferrocarriles, que obedece a la subsistencia de causas mucho más profundas y que como ya señalamos es imperiosamente necesario remover.

En efecto, en el mes de junio de 1974, se han producido cancelaciones de trenes a un promedio de **casi cinco por día**.

En total hubo **132 trenes de carga cancelados**, algunos de ellos de los denominados "trenes expresos" (con carga perecedera), otros incluidos dentro del "Operativo Tucul" (trenes extras, fuera de itinerario, corren solo en época de cosecha) y los restantes con carga general.

**Veinte de estas cancelaciones se debieron a falta de personal, 29 de ellas por falta de locomotoras, 9 por falta de carga y las restantes por inconvenientes de tráfico (falta de elementos, faroles, furgones, etc.).**

Urge pues la movilización y lucha del gremio para modificar esta situación y conquistar una política de desarrollo de los ferrocarriles.

## SUBSISTEN PROBLEMAS EN TALLERES VILLA DIEGO

Los ferroviarios de Villa Diego continuamos soportando la mala conducción de nuestro gremio, ya que los distintos problemas siguen sin solución. De los tantos, vamos a tomar uno que reviste singular importancia.

El Taller N° 1, cuya importancia en el proceso de reparación de vagones se hace fundamental en este momento en que es necesario para el transporte de nuestras riquezas, sufre la falta de materiales para cumplir con dicho objetivo.

Por tal causa los obreros han iniciado un movimiento (trabajo al 50 o/o), en procura de tales materiales que impiden que nos veamos favorecidos con una mayor remuneración.

El resto de las secciones que componen el grueso de Talleres Villa Diego, acompaña en esta justa reclamación y se movilizan en demanda de mejoras salariales.

A pesar de la falta de comprensión y defensa de los trabajadores del riel por parte de los burócratas enquistados en nuestra organización, se continúa la lucha que ya ha hecho carne en nuestro gremio por una equiparación de sueldos con las empresas del Estado mejor remuneradas.

Es necesario que todos los compañeros sin distinción de banderías y colores, nos unamos para el logro de nuestros objetivos, formando comisiones desde las bases para fortificar nuestra lucha en pos de nuestras reivindicaciones.

(De un compañero corresponsal de Villa Diego).

# CUANTO GANA UN DIRECTIVO DE LA U.F.?

En la U.F. según "información oficiosa" se recaudan aproximadamente 1.400 millones de pesos.

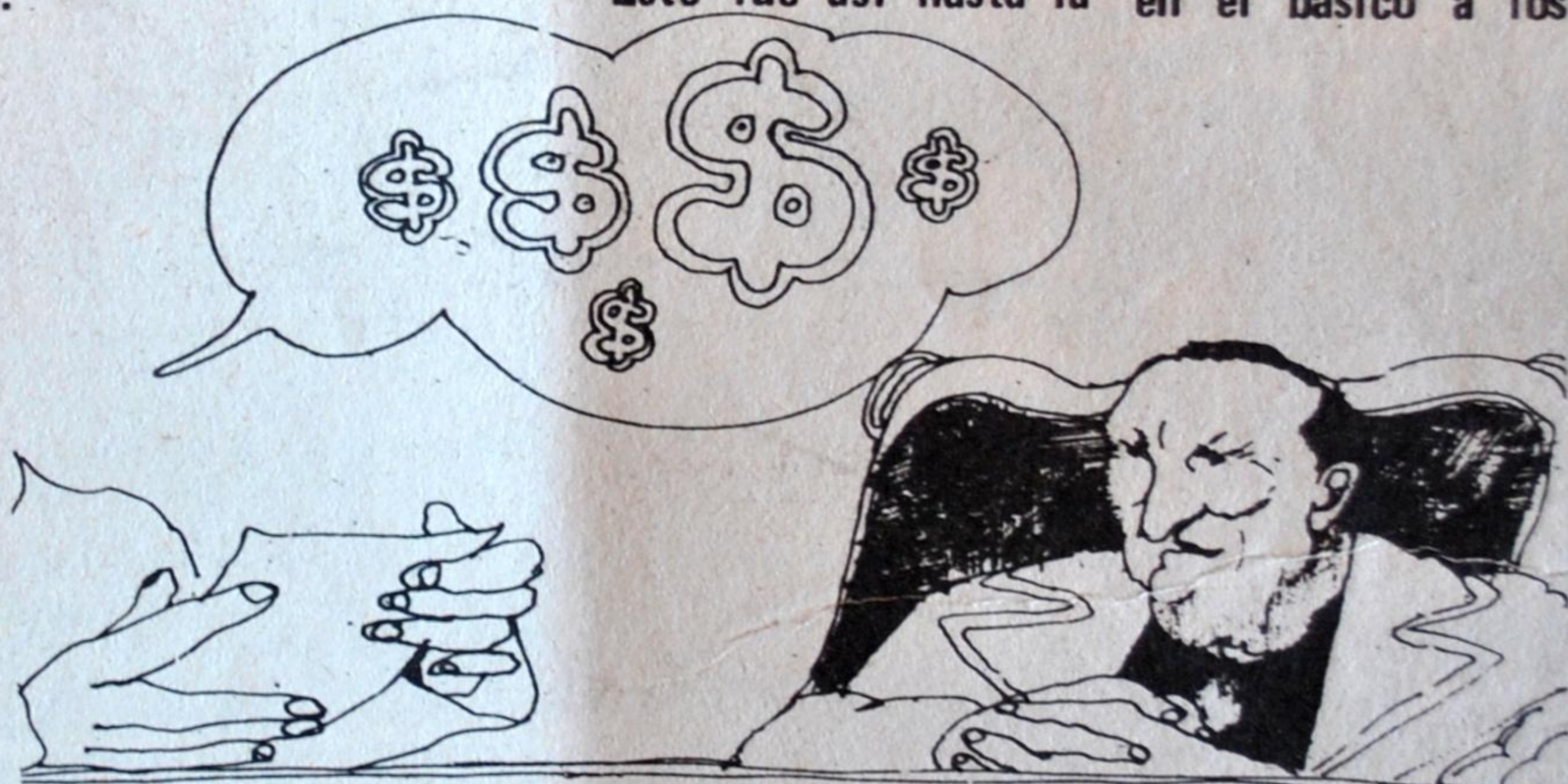
Todo esto retenido sin consulta ni acuerdo de los propios ferroviarios, de sus sueldos y salarios, pero por decisión de los dirigentes de la U.F. con el acuerdo del Ministerio de Trabajo.

siempre los directivos de la U.F., cobraron el sueldo que le correspondía como trabajador ferroviario, de acuerdo a su clasificación y puesto que desempeñaban (según lo establecía el Escalafón Ferroviario), más el viático correspondiente (según fueran del Gran Bs. As. o del interior del país).

Esto fue así hasta la

Social" alguno y también sin que tampoco al Ministerio de Trabajo le importase en este caso su violación o ruptura; lo fueron "reactualizando periódicamente".

Por ello, mientras los sueldos ferroviarios mínimos apenas pasan los 150 mil pesos, y la gran mayoría ni siquiera llegan en el básico a los 200



Pese a esta fabulosa suma, nuevamente comienzan a circular rumores de dificultades financieras, de posibles suspensiones o atrasos en los pagos de créditos concedidos por la organización y de falta de comprobación de fabulosos gastos sin control que oscilarían en 1.000 millones de pesos.

Rumores o no, lo real es que el gremio, no ha tenido posibilidad de debatir ni siquiera conocer, previa o posteriormente, en Asamblea General de la seccional, ni la Memoria y Balance de la organización, ni el temario ni resoluciones de los últimos Congresos de la U.F.

También es cierto que

intervención militar de 1967.

Posteriormente, los colaboradores de dicha intervención, convertidos en directivos, gracias al apoyo de la misma y en nombre de la recuperación para el peronismo de la U.F., algunos de ellos nuevamente directivos en la actualidad (caso Hernández, por ejemplo) disponen por su cuenta el aumento de sus sueldos y de sus "colaboradores y ayudantes" cuya diferencia paga la organización.

Mientras eran insensibles a los reclamos de aumentos de los trabajadores, o los desautorizaban cuando luchaban por conseguirlos, los directivos sin inmortalizarle "Pacto

mil; los directivos perciben (según denuncias de grupos hasta hace poco coincidentes pero hoy enfrentados) unos 600 mil pesos de sueldo y 15 mil pesos diarios de viáticos que más los "gastos de representación y otras asignaciones" superan al millón doscientos mil pesos (1.200.000.-).

Al gremio ferroviario, corresponde exigir información sobre el real manejo de los fondos de la organización y su destino.

A los directivos suministrar todos los elementos, para que se conozca la verdad.

Es el único camino para evitar los rumores.



**La Feria fue un éxito**

# nuestro comercio con el mundo socialista

La reciente intensificación de nuestro comercio exterior con los países Socialistas, abre inmensas perspectivas para nuestro País.

Los beneficios económicos que dichos acuerdos nos brindan no fueron conocidos anteriormente.

Hay que decir que los mismos se realizan sin ningún tipo de ingerencia en nuestros problemas internos. Son de beneficios recíprocos y de total respeto por la soberanía de nuestra Nación.

Para el actual proceso de Liberación Nacional, la concreción de estos acuerdos ha de ser de gran importancia, pues contribuirán a romper las cadenas que nos atan, política y económicamente al área del dólar, especialmente de los EEUU.

El mantenimiento y la intensificación de los mismos posibilita a nuestro país, ir "descolonizándose", que era adonde fuimos conducidos a través del comercio con los países monopolistas. Por otro lado, al establecerse relaciones económicas tan amplias con la Unión Soviética y otros estados Socialistas, obligará a los Imperialistas a tener en cuenta, forzosamente, el interés de nuestro pueblo y a hacer frente a tal competencia, concediéndonos condiciones más favorables.

En estos momentos que el mundo vive una intensa lucha por la obtención de materias primas estratégicas, estos convenios asegurarán en gran medida estas materias primas, en condiciones sumamente ventajosas.

Algunos hechos que determinan la busca de nuevos mercados.

Según "La Nación" (12-5-74) las exportaciones de carnes argentinas a los países del Mercado Común Europeo, en el trimestre de este año habían caído en un 53,9 o/o en tonelaje y en un 31,9 o/o en divisas debido a la mejor calidad de la carne exportada. En una década, los envíos a España en este rubro, cayeron de 70.000 a 2.000 Toneladas anuales. Con respecto a nuestro comercio exterior de trigo, maíz y otros cereales, cada vez es más dificultosa su comercialización, haciéndose esta en condiciones menos ventajosas para Argentina.

El total de compras comprometidas por nuestro País en la Unión Soviética, Polonia, Checoslovaquia y Hungría, solamente para el sector energético supera los 4.000 millones de dólares. Estas compras se harán en condiciones más que ventajosas, a un interés mucho menor que el que rige el mercado mundial y el país pagará con nuestros productos tradicionales, un 30 o/o de ellos serán industriales.

La Unión Soviética, como se sabe, ganó la licitación para proveer las turbinas para Salto Grande, las condiciones fueron un 80 o/o más favorables que la Empresa estadounidense que ocupó el segundo lugar. El interés que ésta pedía era del 10 o/o y el pedido en la oferta soviética alcanza a solo el 4 o/o.

La Unión Soviética nos comprará carnes, cueros, calzados, productos de cuero, vestimenta, hilados, tejidos de lana, vinos, jugos de frutas. En el área industrial heladeras, televisores, lavarropas y otros artículos para el hogar. Los otros acuerdos comerciales con los demás países socialistas son del mismo sentido.

Hay que señalar que en estos convenios, nuestro país incorpora como forma de pago, productos de elaboración industrial, que exigirá un considerable aumento de la actual mano de obra ocupada. Esto a no dudar,

contribuirá a los planes Nacionales que eliminarán la desocupación, que es uno de los aspectos más serios que tiene planteado el Gobierno Justicialista.

Los Monopolios y los Gobiernos Imperialistas, con los EEUU a la cabeza, maniobran para impedir que la Argentina aplique su política de Liberación económica y política y contando con la ayuda de los grupos oligárquicos aliados a ellos, quieren hacer recaer el peso de la crisis económica de sus países, sobre países como el nuestro a quienes sometieron de tal

manera, que estamos convertidos en una colonia.

Nuestro Pueblo, la Clase Obrera en primer término, será quién hará fracasar estos intentos. Para ello, debemos empujar este proceso de Liberación enfilándolo contra el Golpe de Estado.

Unir a todas las fuerzas patrióticas, progresistas, antiimperialistas, en un gran Frente Democrático Nacional por la liberación y el socialismo.

Es la tarea que está al orden del día de los militantes comunistas de todos los trabajadores y de todo patriota.

## TAPICERIA talleres rosario

Fabricación de fuelles para máquina Diesel eléctrica por el personal de tapicería Talleres Rosario.

Teniendo conocimiento de que dichos fuelles se daban a confeccionar a empresas privadas cuyos gastos se elevaban a \$ 1.000 Ley (100.000 M/N), se propusieron hacer una prueba para que dicha fabricación se efectuara en dichos talleres.

Esto permitió demostrar que la fabricación de los mismos era factible, con el agregado de ser más durable por sus modificaciones que este personal realizó, lo que permitió que dicho fuelle lograra una mayor expansión.

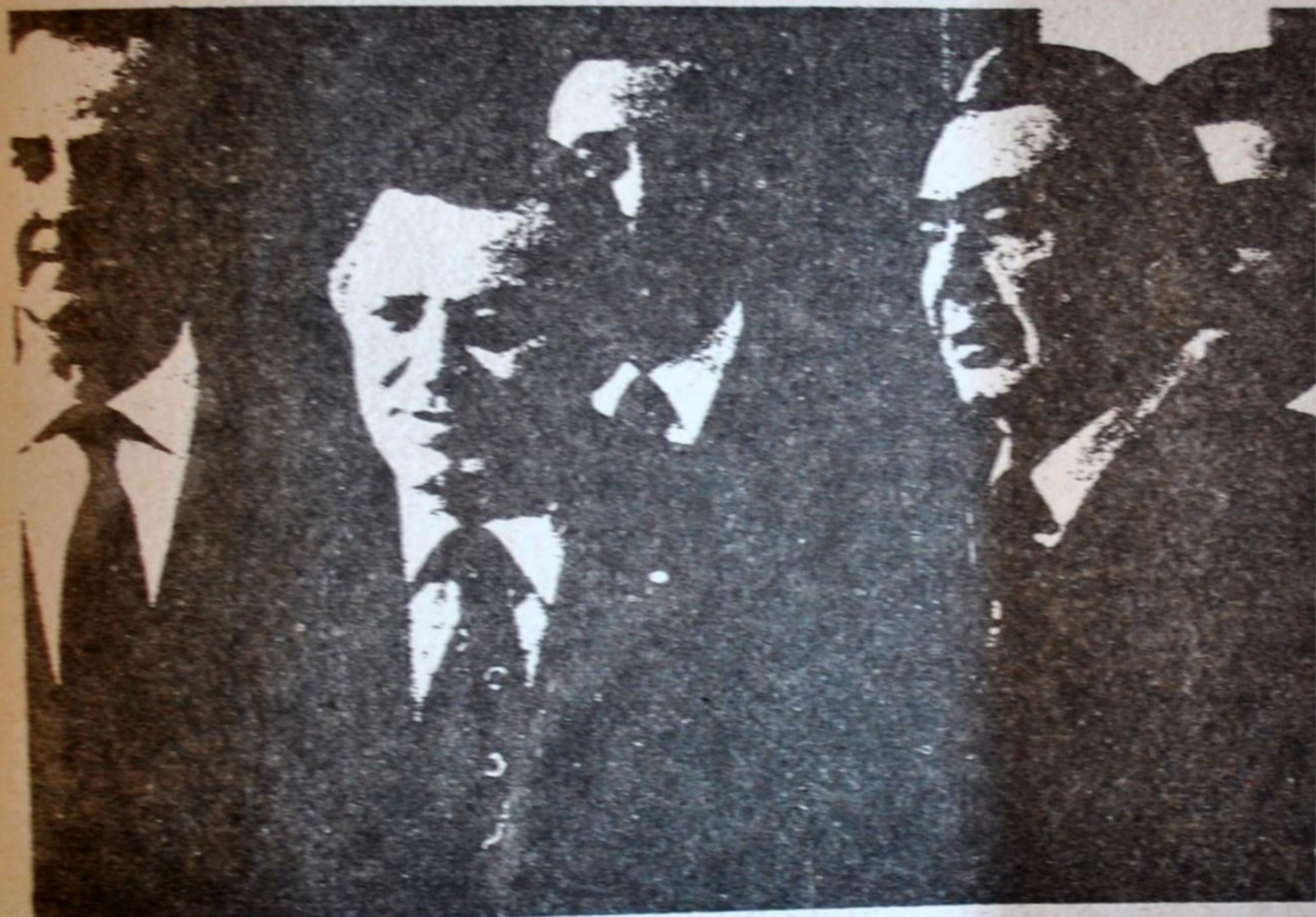
En cuanto al costo resulta inferior al 65 o/o del precio de los comprados a la industria privada.

La prueba realizada, muestra lo factible y económico de su realización en nuestros talleres.

Corresponde a la superioridad arbitrar los medios, y ante quien corresponda, para que así se resuelva.

Hacerlo así, será defender éstos talleres, impulsar su reactivación, asegurar el trabajo para todo su personal (obreros, empleados, supervisores, técnicos y jefes) defender el interés y rentabilidad de la empresa.

De otra forma, configura un sabotaje y un perjuicio a la empresa y al País.



*Ministro Gelbard y secretario Brezhnev: nuevos clientes para las carnes argentinas.*



*Acuerdos comerciales en alto nivel: Gelbard y primer ministro polaco Glerek.*

# noticias breves

**PERSISTE EN MATERIA FERROVIARIA**, en ciertos departamentos la orientación ferroviaria de la época de la dictadura, es decir liquidación y achicamiento de las reparticiones ferroviarias, para luego entregar a privados las tareas que pueden y deben hacerse por dichas reparticiones. Tal es el ejemplo de alguna cuadrilla en Villa Constitución sobre 14 obreros sólo cuentan con 10 picos

y palas, además deben arreglarlos y repararlos por cuenta propia.

**TAMBIEN EN VILLA CONSTITUCION** existe una Planta de Impregnación de durmientes (a la que nos referimos en un artículo en este mismo periódico).

En estos últimos días la Presidente de la Nación, firma el acuerdo para que se entregue a una empresa privada, la impregnación de durmientes, que debería hacerse en las Plantas del propio F.C. y que además resulta más económica.

En el F.C. el costo es de unos 600 pesos, más o menos. En la empresa privada aproximadamente unos 850 pesos, más la entrega por cuenta del

F.C. de la creosota necesaria (que debe importarse de extranjero y por lo tanto está sujeta a los vaivenes de las divisas y dólares) pero que en estos momentos hacen un costo aproximadamente de unos 1.300.— pesos.

**LOS COMPAÑEROS DE TALLERES TA-FI VIEJO** (Tucumán) (F.C. Belgrano), han organizado una amplia comisión, elegida por los compañeros en cada sección, en defensa de los Talleres, por la entrega de materiales, repuestos, integración planteles de personal, cobertura de vacantes etc. Han visitado, para difundir estos objetivos y organizar un amplio movimiento a personal de Talleres Alta Córdoba, San Cristó-

bal, Laguna Paiva, Santa Fe y llamado públicamente a todos los talleres ferroviarios. Entrevistaron además a la C. Directiva de la U.F. exponiendo estas inquietudes reclamando solución a las mismas.

**LOS JUBILADOS** de todo el país, encabezados por la Mesa Coordinadora de Jubilados y Pensionados de la República Argentina, han de realizar el próximo 28 de agosto de 1974, una gran concentración en la Plaza del Congreso de la Capital Federal, para exigir la aplicación del 82 y 75 o/o móvil. En esa concentración harán entrega en el Parlamento Nacional de un millón de firmas que avalarán el pedido.

