

SOCIALIZANTES

Una palabra nueva aparece en el vocabulario político español de estos días: "socializantes". La ha empleado el presidente del Gobierno en sus declaraciones a la agencia de noticias de Estados Unidos, United Press, por su corresponsal en España, Peter Uebersax. La versión castellana publicada en los periódicos españoles, a la que se supone la total homologación oficial, contiene esta frase: "En el Estatuto para la asociación política no existe una línea que excluya nominalmente a ninguna ideología. Si a ello se añade el amplio contenido social de nuestro Movimiento, no veo por qué españoles de ideas socializantes o cristiano-demócratas no pueden llegar a decidirse a constituir una asociación política...". Los términos vienen dados por la pregunta de Uebersax, siempre según la versión castellana: "... las tendencias socializantes y cristiano-demócratas cuentan con un número considerable de adeptos entre los españoles. ¿Existe lugar bajo la Ley de Asociaciones para canalizar estas ideologías? (...)".

La versión inglesa ignora este matiz entre socialista y socializante. En ese idioma, la frase se lee así: "I cannot see why Spaniards holding socialist or Christian Democratic ideas could not go ahead and form a political association". El titular del "Herald Tribune", que publica las declaraciones, va aún más allá y titula: "Contempla un partido socialista en España" ("Sees socialist Party in Spain").

¿Es lo mismo socialista que socializante? Si no es así, ¿qué significa exactamente socializante? Socialista es un adjetivo: "que profesa la doctrina del socialismo". Se usa también como sustantivo. La doctrina del socialismo, en el diccionario, es "sistema de organización social que supone derivados de la colectividad los derechos individuales y atribuye al Estado absoluta potestad para ordenar las condiciones de la vida social con preponderancia del interés colectivo sobre el particular". En una acepción lisa y llana, socialista es aquel que milita o impulsa el partido socialista.

"Socializante" es, como su sufijo indica, un participio activo, o de presente, y es una figura alomormada de nuestra gramática; puede participar de la índole del verbo, de la del adjetivo y hacer oficio de nombre. Socializante es el que socializa. Y socializar es "transferir al Estado u otro órgano colectivo las propiedades, industrias, etcétera, particulares". Puede aplicarse con más propiedad a ideas, tendencias o acciones que a personas. Con esa propiedad figura en la versión castellana de las palabras del presidente: "... españoles de ideas socializantes...". Parece más bien utilizada para excluir a los socialistas y, desde luego, al Partido socialista, que para incluirlos.

Hay pocos precedentes, en la política, del uso del participio activo para definir personas. El más utilizado fue, en su tiempo, el de "judaizantes", del verbo "judaizar": "abrazar la religión de los judíos. Practicar ritos de la religión judaica". Tras la expulsión de los judíos, en el siglo XIV, muchos acudieron a las fuentes bautismales para escapar a la persecución: los "marranos". Pero muchos de ellos continuaron practicando en secreto su propio credo, perseguidos siempre por la Inquisición: eran los "judaizantes". Muchos fueron expulsados y condenados. Otros continuaron judaizando en secreto y, años más tarde, conseguían un cierto estatuto de tolerancia, que no les llamaba directamente judíos para no tener que aplicarles el estatuto de expulsión, y les llamaba con una palabra más moderada, "judaizantes". A condición siempre de numerosas restricciones y de que no trascendieran sus credos a la población.



RENFE

Un conflicto en marcha

Más de tres años llevan luchando los trabajadores de RENFE por conseguir un convenio colectivo con la empresa. Incluso, si se remontan los tiempos, ya hay en enero de 1959 una petición en este sentido suscrita por el entonces Jurado Central Único de RENFE, y, curiosamente, rubricada por don Vicente García Ribés, quien hoy y desde su puesto de presidente nacional del Sindicato de Transportes y Comunicaciones— es uno de los principales opositores a que el convenio se lleve a efecto. Pese a este antecedente y a otros similares, sería a principios de 1972 cuando la solicitud empezaría a formularse de manera masiva y continuada. Exactamente, es la fecha de 29 de febrero de 1972 la que figura al comienzo del acta del Jurado de Empresa en que se pedía el convenio por unanimidad... ¿Qué ha sucedido, entonces, en estos tres años?

Un paso muy grave es el que dieron veinticinco miembros de este Jurado de Empresa cuando, sólo tres meses después del acuerdo unánime y sin consultar lo más mínimo a los compañeros a quienes representaban, decidieron renunciar al convenio colectivo, prefiriendo las pequeñas ventajas salariales que en aquellos momentos le ofrecía la dirección de RENFE. Ante postura tan poco sindical—de la que sólo difirieron once de los restantes jurados, mientras que tres se abstuvieron—, hubo una petición abrumadora por parte de trabajadores y enlaces sindicales en el sentido de que tal Jurado dimitiera. Ello no se consiguió, con lo que la actual confianza de los asalariados de RENFE hacia sus representantes oficiales al más alto nivel se encuentra muy menguada. De los cuarenta vocales que componen el Jurado, parece que únicamente dieci-

seis muestran una actitud mínimamente combativa, mientras que la mayoría suele prestar incondicional apoyo a las decisiones de la dirección. Se trata de personas que, por término medio, llevan en cargos sindicales más de veinte años y cuya edad suele sobrepasar los cincuenta años. A la espera, poco optimista, de las próximas elecciones sindicales, cabe también reseñar el dato de que en las anteriores de 1971 sólo entraron ocho vocales nuevos, de los que, por determinados conflictos, dos serían apartados del cargo posteriormente. Dentro del enfoque sindical de la cuestión, hay que unir también el hecho de la figura del mencionado señor García Ribés, quien, dentro de un cargo o de otro, gravita fatalmente desde hace muchísimos años sobre las reivindicaciones de los ferroviarios españoles. En un tono que, según ya le manifestaron en su momento los enlaces sindicales de Valladolid, mezcla paternalismo, triunfalismo, autoritarismo y elogios continuos a su propia gestión, el presidente del Sindicato de Transportes ha paralizado cualquier tramitación de convenio colectivo, refiriéndose a aquellos que lo pedían como «determinados individuos, una insignificante minoría, que sólo les interesa perturbar la normalidad laboral con arreglo a las consignas que reciben de gente extraña a la RENFE y del extranjero»...

Una «insignificante minoría» que en la última recogida de firmas en favor del convenio ha superado el número de treinta mil personas; es decir, cerca de la mitad de la plantilla completa de RENFE, formada por unos setenta mil asalariados, incluyendo los puestos directivos, burocráticos y administrativos, que suelen sumarse en menor proporción que el resto a cualquier petición. Ello no signi-

fica que los cuarenta mil trabajadores restantes estén contra el convenio, sino que no adoptan una postura activa para solicitarlo, debido a múltiples razones, entre las que se hallan la dispersión de sus lugares de trabajo, la elevada media de edad existente en la plantilla y el temor a sanciones que, como ha sucedido recientemente en Madrid o Sevilla, alcanzan en seguida el carácter de «muy graves». Por todo ello precisamente, los enlaces sindicales querían que el método para solicitar una vez más el convenio no fuese el de la petición individualizada, sino el de una encuesta que la empresa hiciera entre sus trabajadores para detectar el sentir de la mayoría, a lo que el Jurado se opuso sin ofrecer motivos convincentes.

Pero si de argumentos no convincentes hablamos, el lugar de honor entre ellos habría que dárselo a los manejados por RENFE para oponerse al convenio. Su punto básico dice que RENFE es una entidad de derecho público con un régimen jurídico singular basado en su Estatuto, y cuyo déficit es imputado a los Presupuestos Generales del Estado. Entiende por ello la Presidencia de la Red, que, sin una modificación de las normas legales vigentes para la misma, no puede pactar libremente un convenio colectivo sindical con el personal a su servicio. También se aduce que, para las cuestiones salariales, el personal de RENFE ya cuenta con una Reglamentación de Trabajo a la que acogerse. Reglamentación que, conviene aclarar, se tramita muy de tarde en tarde y por el ministerio correspondiente, sin que los trabajadores tengan un papel protagonista.

Al argumento citado, los ferroviarios han respondido machaconamente que cómo es posible entonces que otras empresas nacionalizadas o seminacionalizadas (Telefónica, Iberia, Ensidesa, por ejemplo), si tengan convenio colectivo, y que cómo se puede entender que sea precisamente una empresa estatal quien no incorpore a sus relaciones laborales lo que ha sido calificado oficialmente como «la mayor conquista social del Régimen»; al margen de estas dos preguntas, los trabajadores de RENFE también esgrimen razonamientos jurídicos que parecen concluyentes. Para ellos, son otras las causas reales de que la empresa se niegue tan obstinadamente al convenio: así, el que una mesa de negociaciones pondría en cuestión toda la política de transportes seguida oficialmente hasta ahora, basada en los privilegios de la carretera frente al ferroca-