

UNA HUELGA CATALANA

El conflicto de Motor Ibérica sigue dominando la escena laboral catalana. Una huelga que ya dura casi dos meses, como viene siendo norma en los casos en que se ven implicadas las multinacionales que operan en nuestro país. En esta ocasión se trata de la canadiense Massey-Ferguson, la misma que controla la Perkins Hispania madrileña, y que tiene en su haber un despido sonado, que en su día ocupó las primeras páginas de las revistas, el de Marcelino Camacho. Ahora se trata de 1.800 cartas de despidos enviadas por la empresa a raíz de que los trabajadores, reunidos en asamblea, no aceptaran la propuesta de que tres compañeros quedaran definitivamente en la calle y treinta más sancionados. Quinientas mujeres y niños de los huelguistas se habían encerrado en una iglesia; las asociaciones de vecinos habían tomado cartas en el asunto y llovía la solidaridad en comida, juguetes y todo lo necesario; el problema empezó a adquirir una dimensión catalana y la CONC (Comisión Obrera Nacional de Cataluña) hizo un llamamiento para la solidaridad con Motor Ibérica. Los paros parciales en Seat, Macosa, Aismalibar, El Ramo del Agua, la acción general del día 15 en Barcelona, en la que participan más de 30.000 trabajadores, es un índice del eco alcanzado por la huelga de MISA. La propia Asamblea de Catalunya, en una de sus últimas reuniones, lanzó un comunicado de apoyo a la acción de los trabajadores de Motor Ibérica. En el plano internacional se ha manifestado la solidaridad de los sindicatos franceses CGT y CFDT, así como

del Sindicato del Automóvil del Canadá. Los obreros de la Perkins, de Madrid, siguen con el boicot a las horas extras y los envíos de dinero. No hay reunión de cargos sindicales, de CC.OO. o de trabajadores en general que no se plantee la situación de Motor Ibérica. Cuando escribimos estas líneas habrá terminado, precisamente en Barcelona, la primera reunión general de los metalúrgicos de CC. OO. a nivel de todo el Estado. Uno de los temas trata-

pesetas de aumento lineal y otras mejoras sociales. La empresa dijo que no, se fue al paro, llegaron los expedientes disciplinarios de despidos, en total 55, y la situación se fue envenenando paulatinamente. La última oferta de la empresa se sitúa en 4.000 pesetas de aumento, pero siempre y cuando se acepten los 55 expedientes. Los trabajadores, en la asamblea del día 18, han contestado lo siguiente: "Ayer, día 18, reunidos en asamblea y por votación

otros. Ha sido muy comentado en los medios laborales andaluces el gran trabajo desarrollado por estos delegados que tenían que recorrer cientos de kilómetros para verse, debido a la larga distancia que hay entre estos pueblos gaditanos. La solidaridad ha sido otro de los rasgos del conflicto; se calcula que cada semana se recogían medio millón de pesetas entre dinero líquido y alimentos para las familias de los huelguistas. Por último, en el transcurso de la huelga, en las asambleas, se ha planteado y discutido las iniciativas de la asamblea general de CC. OO. y la campaña del millón de bonos. Las comisiones de la construcción elegidas en los pueblos se han consolidado y adoptado una coordinación provincial.

Nicolás Sartorius

dos por los aproximadamente 120 delegados asistentes, ha sido el de medidas concretas de solidaridad con Motor Ibérica. Hasta el día 8 de junio se habían recogido 2.637.093 pesetas para los despidos de la empresa.

OTRA MULTI-NACIONAL

Continuando con las multinacionales aparece otro conflicto que está entrando en la categoría de los de largo recorrido. Se trata de la empresa de vidrio hueco Giral Laporta, con unos 980 trabajadores distribuidos en sus factorías de Villaverde y Sevilla, controlada por la norteamericana Owens Illinois. Desde el día 4 de junio permanece cerrada la fábrica; los trabajadores, a través de la Junta Sindical, habían planteado que querían negociar un convenio colectivo y pedían 6.000

mayoritaria y secreta decidimos continuar nuestra postura de paro mientras la patronal mantenga sanciones y despidos". Es decir, que los trabajadores de Giral Laporta están dispuestos y así lo han manifestado a la dirección, a renunciar al convenio, a las 4.000 pesetas y someterse al laudo correspondiente de la autoridad laboral con tal de que no haya sanciones ni despidos. Hay que recordar que esta empresa ya participó en el movimiento que se dio el mes pasado en el sector del vidrio con motivo del convenio nacional del sector. En aquel entonces, la patronal impuso sanciones graves que luego transformó en leves. Esta vez ha funcionado parcialmente la solidaridad internacional y se han producido paros en la factoría que la Owens tiene en Bélgica.

KILOMETROS PARA COORDINARSE

Después de treinta y ocho días de duración ha terminado una de las huelgas más importantes que nunca se haya conocido en la provincia de Cádiz. Nos referimos a la huelga de la construcción, que empezó en Jerez y Puerto Real y fue extendiéndose por toda la provincia, Cádiz ciudad, Puerto de Santa María, Sanlúcar, Chipiona hasta San Roque, Algeciras y La Línea; en total, unos 25.000 trabajadores. La petición, como adelanto del convenio, era de 8.000 pesetas lineales. En la primera semana de conflicto, la patronal ofrecía 2.700 pesetas; dos semanas después la oferta subió a 3.000 pesetas y, al final, el aumento ha rozado las 5.000 pesetas para el peón. La fórmula que se ha encontrado ha sido la de adherirse a la tabla salarial del convenio provincial de la construcción de Sevilla. Como ya indicamos en una crónica anterior de TRIUNFO, durante el desarrollo del conflicto se han producido unas 30 detenciones con sus correspondientes multas gubernativas. Una hora antes de firmarse el acuerdo todos los detenidos fueron puestos en libertad y readmitidos en sus respectivas empresas. Un aspecto que ha destacado en esta huelga ha sido la celebración diaria de asambleas en todos los pueblos con la elección de dos o tres trabajadores que les representaban en la comisión provincial. Esta comisión ha tenido que ser reconocida como interlocutor válido por la patronal, si bien el acuerdo oficial ha sido firmado por

OTRA VEZ EL METRO

El convenio colectivo de la Compañía Metropolitana de Madrid se encuentra a las puertas de volver a ser negociado. No creemos que sea necesario recordar a los lectores de TRIUNFO el final que tuvo la última confrontación entre la Compañía y sus empleados. El laudo de la autoridad laboral redujo aún más la cifra que la propia empresa había aceptado en un principio. Los trabajadores tuvieron que volver al trabajo, después de una huelga de cinco días, ante la amenaza de una militarización. Ahora, de nuevo, los trabajadores del Metro y del Suburbano han dirigido una carta abierta al pueblo de Madrid explicando en qué condiciones se plantea el convenio, cuáles son las peticiones que reivindican. En su carta señalan que tratan de conseguir unas mejoras económicas que permitan elevar sus salarios, como mínimo, lo que ha subido el coste de la vida. Y este índice, en opinión de los empleados del Metro, no corresponde con el que elabora el INE, pues éste incluye productos no consumidos por los trabajadores. Sitúan, pues, la carestía en un 25/30 por 100 en los últimos doce meses, y entre sus reivindicaciones más importantes, elaboradas en asambleas celebradas por centros de trabajo, se encuentran las siguientes: subida lineal de 74.000 pesetas para todas las categorías, IRTP hasta 300.000 pesetas y 5. S. a cargo de la empresa, implantación general de dos días continuados de descanso, percepción del 100 por 100 del salario real en caso de jubilación forzosa, readmisión de todos los despedidos por motivos políticos y sociales y que en lo sucesivo no sea motivo de despido, reconocimiento de los derechos de libre asociación, reunión, manifestación, expresión y huelga; que se deje sin efecto y no se aplique en lo sucesivo la ley de militarización que pesa sobre los trabajadores de las empresas de transporte y los servicios públicos; revisión del convenio cada seis meses. Por último, vuelven a reafirmarse en la decisión tomada en el mes de mayo por las agrupaciones sindicales del Metro y del Suburbano en el sentido de pronunciarse por la socialización de este servicio público, es decir, "la financiación por parte del Estado y su gestión por los trabajadores". ■

