

Huelga, cincuenta años después

POR primera vez en cincuenta años se puede decir que la RENFE ha ido a la huelga. Anteriormente, muchas veces, con ocasión de los más diversos motivos, particulares o de solidaridad, los talleres de la Red habían parado. Sin embargo, el personal de tracción y circulación, el famoso "movimiento" en el léxico corriente de los sindicalistas, siempre había permanecido al margen, salvo excepciones. Las razones de esta inhibición son bien conocidas por los ferroviarios y a cualquiera que se le pregunte dará, aproximadamente, la misma contestación. El Régimen del general Franco tuvo especialísimo cuidado en crear tales condiciones laborales y represivas dentro de la compañía que hiciera francamente difícil cualquier movimiento reivindicativo por parte del personal de circulación. El sistema utilizado para conseguir este objetivo es un claro exponente de las enormes dificultades que ha tenido el movimiento obrero de nuestro país para ponerse de nuevo en marcha. La realidad era que todos los maquinistas desde el año 1944 en adelante han ido entrando en la RENFE a través de las Agrupaciones de Movilización y Práctica de Ferrocarriles, es decir, realmente, a través del servicio militar. La generalidad entraba como voluntario a los dieciocho años, pasaba un año en la academia a base de estudios y prácticas militares, dos años de "ayudantes" y un año más como "autorizado", llamados así por ser aquellos que ya podían manejar ciertas locomotoras. Al licenciarse, quedaban y quedan adscritos a la escala de complemento, pudiendo gozar de las farmacias, economatos, etcétera, militares, pero también sujetos a las leyes y códigos castrenses, con la amenaza permanente de una rápida militarización en el caso de conflicto. Mas no terminaban aquí las dificultades de este sector laboral; las autoridades de la dictadura dieron tanta importancia a preservar la paz social en la RENFE, que crearon una sección especial interna de vigilancia, la conocida "brigadilla". Además, por esa mentalidad tan típica de este largo período, la empresa estaba convencida de que el personal de movimiento, precisamente por su calidad de militares, tenía que "colaborar" con ella. La verdad es que se llevaron no pocas sorpresas, pero todo aquel ambiente contribuía a hacer difíciles los planteamientos de lucha.

Ni siquiera un convenio

Tal ha sido la peculiaridad de la RENFE, que cuando en 1958 se

promulga la Ley de Convenios Colectivos, los ferroviarios parecen ser trabajadores de otro planeta, pues quedan al margen de esta nueva posibilidad legal, y solamente ahora han conseguido que se negocie su primer convenio, exactamente dieciocho años después de promulgarse la ley. Este ha sido, pues, uno de los objetivos ya "históricos" de los ferroviarios, por el que han venido batallando durante largos años, los mismos que la empresa se ha negado a considerar tal solicitud. Con ocasión de las elecciones sindicales de 1975, se presentaba una nueva ocasión de sacar adelante un Jurado de Empresa representativo y, apoyándose en él, forzar a la empresa para que discutiera un contrato. La posibilidad se malogró, pues, como ya señalamos en su momento en esta misma revista, el verticalista del Transporte,

bien el número teórico tenía que haber sido aproximadamente de 72, en algunas provincias no se hicieron elecciones. El 23 de octubre quedó constituido en Madrid el Pleno General de Representantes Ferroviarios, máximo órgano de coordinación de los ferroviarios españoles y el que tiene realmente en su mano la dirección de la actual huelga de celo que vive la Red. De este Pleno salió elegido un Secretariado operativo, compuesto de 16 agentes —cuatro por zona—, que fue encargado de gestionar ante la empresa y la Organización Sindical la respuesta a la petición de cuatro puntos planteados al Consejo de Administración de la RENFE.

Estas cuatro peticiones eran: aumento salarial inmediato para compensar el alza del coste de la vida; reconocimiento, de cara al

Nicolás Sartorius

señor García Rives, manobró de tal manera que consiguió para la Red la mayoría del Jurado. El convenio no pudo discutirse, los ferroviarios estuvieron militarizados durante cuatro meses y sus viejas peticiones tuvieron que pasar por el cedazo del "laudo", es decir, quedar pendientes para mejor ocasión y circunstancia. Los cuatro meses de militarización, como suele ocurrir en tales ocasiones, sólo sirvieron para abrir un cierto compás de espera que los activistas ferroviarios aprovecharon para perfilar su táctica y mejorar la organización. Los problemas seguían pendientes, y ante la imposibilidad de contar con el Jurado —a pesar de que entre sus miembros había elementos combativos de CC. OO. y USO—, se encontró la manera de conseguir una nueva representatividad más eficaz. Se trataba de quién iba a negociar el siguiente convenio: o el Jurado de Empresa ferroviaria, con grandes posibilidades de terminar como el anterior, o un interlocutor válido de los trabajadores, elegido al margen de la CNS. La opción era clara y durante los meses de septiembre y octubre se desarrolla un proceso de asambleas en todas las provincias y zonas, con el fin de elegir representantes a un pleno que cogiera en su mano las reivindicaciones del sector. Los delegados fueron elegidos en cuatro zonas: Norte, Centro, Este y Sur, en proporción de un representante por cada 1.000 agentes o fracción equivalente. De esta suerte salieron nombrados alrededor de cincuenta trabajadores, pues si

convenio, de una comisión elegida por los trabajadores; amnistía laboral en RENFE y aplicación del artículo 82 de la Reglamentación.

La presión paga

En un principio, la Dirección no quiso reconocer al Secretariado ni hacer caso de las reivindicaciones planteadas. Ante esta postura, el Pleno de Representantes del 21 de noviembre acordó realizar una serie de acciones de presión para los días 1, 2 y 3 de diciembre. Tres días después, el director social de RENFE recibe al Secretariado, comunicándole que la empresa aceptaba la Comisión Negociadora, el punto de la amnistía laboral y la entrega de 5.000 pesetas por una sola vez. Se bien ello no significaba aceptar todas las peticiones solicitadas, el Pleno del 29 acuerda congelar las acciones programadas y pasar a elegir la Comisión Negociadora del Convenio; ésta queda constituida por 24 miembros, sobre el criterio de que sean hombres representativos, pero también que queden incluidas en la misma la mayor parte de las categorías profesionales y localidades. Una de las primeras tareas que el Pleno de Representantes abordó fue la elaboración de una plataforma reivindicativa que sirviera de instrumento de negociación con la empresa. Esta plataforma fue discutida en asambleas y de nuevo llevada al Pleno para su plasmación definitiva. Entre los puntos más importantes que se recogen están los siguientes: 8.000 pesetas de subida

lineal o 25.000 salario mínimo garantizado para el peón (actualmente gana 17.000 pesetas al mes); revisión semestral del salario; que todas las categorías queden incluidas en el convenio; amnistía y desaparición de la brigadilla "por estar superada la situación en que fue creada"; además de otros muchos aspectos que comprenden prácticamente todas las condiciones de trabajo dentro de la RENFE.

Sentados al fin en la mesa de negociaciones, la empresa hace un primer ofrecimiento puramente crematístico global de 5.500 millones, lo que significa unas 4.000 pesetas de aumento, es decir, la mitad de lo solicitado por los trabajadores, y además sin especificar cómo se realizaría el reparto de dicha cantidad; sobre los demás puntos no hay contestación. En el Pleno de Representantes del 14 de diciembre se acuerda la necesidad de pasar a la acción, celebrándose al día siguiente asambleas informativas en todos los centros con el fin de que los trabajadores se pronuncien sobre el acuerdo tomado. La movilización que se acuerda, prácticamente por unanimidad, es la siguiente: "huelga de celo" del personal de circulación; dos horas de paro el primero y segundo días, cuatro horas los sucesivos para el personal de talleres y oficinas. En el caso de represalias o ruptura de negociaciones, paro total de ocho horas. La modalidad de la "huelga de celo" para los trabajadores de movimiento era la fórmula que ha resultado inteligente y eficaz, como se ha comprobado posteriormente, para posibilitar una participación masiva de los maquinistas, ayudantes, jefes de estación, factores, personal del material remolcado, "ruedascuchas", etcétera, sin exponerlos a medidas disciplinarias que hicieran inviable su participación. Dicha huelga consiste, sencillamente, en la aplicación rígida y detallada del Reglamento de Circulación, cuyo contenido es el de un verdadero Código complicadísimo que de aplicarse en todos sus extremos origina un auténtico desbarajuste del servicio o, por lo menos, un considerable retraso en el funcionamiento de la Red. En él se contempla, por ejemplo, la prohibición de que los convoyes circulen con un determinado grado de niebla o tengan que hacerlo a velocidad muy limitada; que el tren no pueda partir de la estación mientras no lé de la salida el jefe de estación, colocado en la cabecera, de tal manera que pueda verle el maquinista; comprobación minuciosa, antes de salir, de los elementos de seguridad, como frenos, etcétera;



Tal vez los salarios más bajos de España.

en el supuesto de circular por zonas de reparación de vías, el tren tiene que marchar a "paso de hombre", lo que significa pérdidas de tiempo considerables que los maquinistas suelen recuperar más tarde a base de acelerar la marcha del convoy con el fin de ganarse una prima. A fin de cuentas, la aplicación del Reglamento está significando, realmente, que los trenes lleguen con tres, cuatro y hasta cinco horas de retraso. Las repercusiones de tal lentitud son varias a diferentes niveles; los enlaces ferroviarios de las mercancías con otros países quedan prácticamente anulados, con la consiguiente repercusión en la exportación e importación de productos. Los trabajadores han tenido buen cuidado de explicar a los viajeros, por medio de una circular, los motivos de la acción, las razones que los asiste y justificar las incomodidades que sin duda crean a los usuarios de la Red. Igualmente en las taquillas donde se expenden los billetes se forman largas colas, pues la lentitud a la hora de librarlos es grande.

En la estación de Chamartín, al igual que en otras, los servicios de información no funcionan durante una serie de horas, teniendo que ser, en ocasiones, los propios jefes los que anuncian los trenes. En los pasos a nivel, los guardabarreras abren cada media hora, acumulándose grandes colas de vehículos en aquellos que están situados en aglomeraciones urbanas.

Hay que tener en cuenta, además, que en esta acción ha participado también, por primera vez con carácter general, el personal técnico, administrativo o incluso el llamado de "extrarreglamentación", es decir, los ingenieros, economistas, que no están sometidos a las condiciones laborales normales y cobran la conocida "zanahoria". Esta es una cantidad global anual de 1.200 millones de pesetas, que se reparte, indiscriminadamente, por parte de la Dirección, entre los 1.400 técnicos superiores que trabajan en la empresa; el reparto de la cantidad es muy caprichoso, pues mientras unos pueden llevar-

se un par de millones, otros no llegan al medio millón. Se solicitaba por parte del Pleno de Representantes que terminara esta situación anómala y entraran todos en la reglamentación; la empresa, por su parte, se escudaba señalando que ésta era una decisión que tenía que adoptar los propios interesados. La sorpresa fue considerable al comprobarse que la mayoría de los técnicos superiores querían equipararse al resto del personal y solicitaban expresamente estar incluidos en la reglamentación general de la empresa.

Una semana decisiva

Ante esta situación, al segundo día de "huelga de celo", la empresa subió la oferta a 6.183 millones de pesetas, y al tercero la elevó a 6.900 millones, afirmando al mismo tiempo que era su último ofrecimiento, pues no tenía más dinero; esta nueva cantidad supone un

aumento lineal de unas 5.300 pesetas al mes. Así terminaba la semana más conflictiva en el ámbito de RENFE de los últimos cincuenta años. Durante el fin de semana, todos los elementos activos a nivel sindical celebraban reuniones y asambleas para determinar el rumbo a seguir, pues el lunes 20 se volvía a entrevistar la Comisión Negociadora con la empresa. El mismo domingo 19, y en plena acción, se hacía público un comunicado dando cuenta de la constitución de la Federación Sindical Ferroviaria de CC. OO. y la elección de José Luis Martino de Jugo como secretario general de la misma. Esta Federación, junto con la Unión Sindical Obrera de Renfe (USO), son las que cuentan con más presencia en la Red y las que están influyendo decisivamente en la marcha del conflicto.

En estos momentos, la huelga de RENFE ha alcanzado el momento crítico, al que llega necesariamente toda acción de la clase obrera; a ese instante en el que hay que tomar decisiones definitivas para el éxito o el fracaso de la acción. En su reunión del lunes 20, el Pleno de Representantes ha adoptado una resolución que puede interpretarse como una síntesis de esas dos posibles posiciones. Han acordado negociar con la empresa un aumento lineal de 6.000 pesetas (700 pesetas más de lo que ya ofrece aquélla); concretar rápidamente las normas de aplicación de la amnistía laboral concedida; garantía de pensiones dignas para los jubilados más perjudicados; negociar en un plazo de tiempo corto los aspectos comprendidos en el punto 9.º de la plataforma (clasificación del personal, política social, revisión de la Reglamentación del Trabajo en RENFE y régimen interior); revisión semestral del salario real y que no se tomen represalias por motivo de la huelga. Si la Dirección de RENFE acepta estas peticiones, la normalización del servicio puede quedar restablecida el mismo martes; de lo contrario es difícil prever el desarrollo posterior de los acontecimientos. Para los ferroviarios activos está claro que la unanimidad lograda en esta huelga se debe esencialmente a la unidad lograda entre todos los sectores de la compañía, al nuevo clima político que vive el país y, desde luego, al deterioro de los salarios de la RENFE, que quizá sean de los más bajos de España. ■ N. S.

A punto de cerrarse la edición, nos llega noticia de la firma del convenio. La empresa concede 7.500 millones de pesetas, lo que supone unas 5.700 pesetas de subida lineal por trabajador.