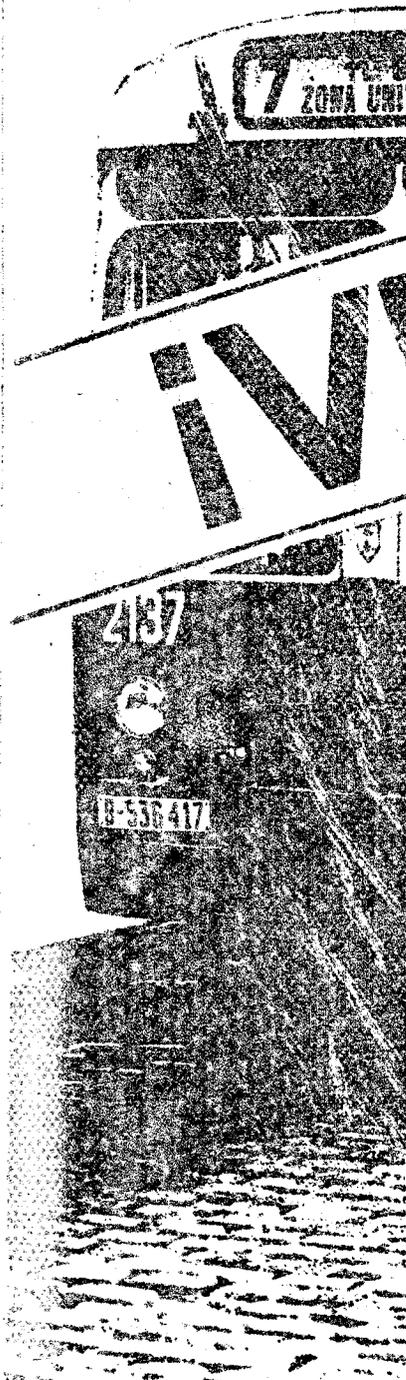


TRANSPORTES

ORGANO DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES DE BARCELONA -
10 PTAS



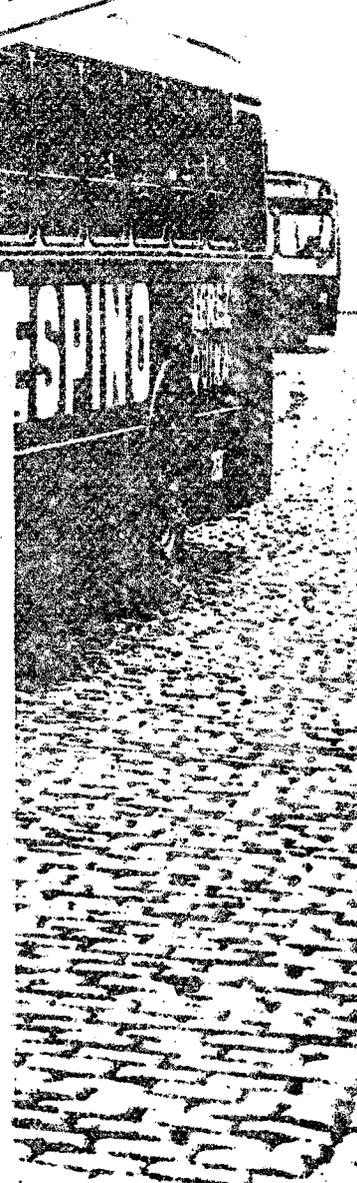
VICTORIAL!



Autorizado por la Dirección, se participa al personal que no se tomarán represalias por las incidencias habidas en el día de hoy sobre la base de que se reanuda la normalidad laboral, tal como está escrito en la notificación del acuerdo del laudo comunicado por el Jurado de Empresa.

Barcelona a 17 de Septiembre de 1.971.

POR LA DIRECCION



Teníamos pendiente un número de TRANSPORTES dedicado a esa farsa que se han llamado las elecciones sindicales. El miedo del Gobierno a la clase obrera, reflejado en la reaccionaria nueva Ley Sindical y en la renovación de sólo el 50% de los puestos representativos, no tuvo suficiente con esto. Y durante las elecciones sindicales en Transportes se han cometido las mayores injusticias y arbitrariedades para impedir que los auténticos representantes obreros ocuparan los puestos vacantes. Desde negarse a la admisión de candidaturas, siguiendo con la escandalosa complicidad del Tribunal de Amparo, dejar sin votos ni representantes a los trabajadores de ENTEL, los chanchullos descarados en la Estación de Francia, y terminando por la negativa a facilitar la lista de los componentes de la Unión de Trabajadores, lista únicamente a disposición de García Ribes, para que no pudiera presentársele ningún candidato a la presidencia con posibilidades de éxito, estas elecciones han cubierto de inmundicia a la Organización Sindical de Barcelona y al esbirro García Ribes. Todo esto, con su análisis y su denuncia, era el tema de nuestro número pendiente que, por diversas causas, se ha venido aplazando.

Prueba de que los chanchullos del Gobierno y sus instrumentos de represión obrera poco pueden ante la acción unida de nuestra clase, ha sido la lucha de los compañeros de Tranvías (Autobuses). A ellos enviamos nuestro saludo y felicitación y dedicamos este número de TRANSPORTES.

Cómo funciona una Empresa de servicio público en España.

La Sociedad Privada Municipal TRANSPORTES DE BARCELONA S.A. pasó del capital privado al Ayuntamiento a causa de su falta de rentabilidad. A pesar de ello funciona como una sociedad privada y como tal pretende autofinanciarse. Para ello sigue una política de doble sentido: por un lado trata de congelar en lo posible los salarios de miseria de sus trabajadores. Por otro, racionaliza al máximo la productividad (explotación máxima del trabajador) y viene subiendo las tarifas al público en progresión geométrica. Así, en los últimos diez años en que se ha completado la sustitución de los tranvías por autobuses, los salarios se han multiplicado por 1,5 mientras las tarifas se han multiplicado por diez.

El Presidente de la Junta General de Accionistas es el Alcalde que nombra entre los políticos enchufados del Ayuntamiento al Consejo de Administración. El Director Gerente es Miguel Cabré Llistosella, que también lo es del Metro, donde los trabajadores también tuvieron oportunidad de conocer sus chulerías durante el último Convenio de Metro, convenio roto y que acabó en norma.

Conviene aclarar que la Empresa, a pesar de su política financiera, siempre tendrá déficit. A ello contribuyen de una manera especial los sueldos de robo de sus directivos (Cabré cobra 3.200.000 Ptas. anuales) y el ejército de chivatos y enchufados que mantiene.

La Empresa tiene 6.500 trabajadores en plantilla y dispone de 830 autobuses.

La política que se sigue en esta empresa de servicio público no es nueva en España. Este planteamiento de que un servicio público sea sufragado por los sueldos insuficientes de los trabajadores de la Empresa, ya se dió en Valencia donde se creó una extraña cooperativa (Saltiv) con una junta rectora impuesta y controlada por el Gobierno y, ahora, más recientemente, en Las Palmas, donde los obreros se harán cargo de la Empresa, eso sí, con tarifas controladas y sin subvención apreciable del Estado.

Antecedentes de la huelga.

La Empresa venía atravesando una aguda crisis laboral desde la firma del último Convenio Colectivo en 1970. La congelación salarial dictada por el gobierno opus-franquista, en connivencia con el Sindicato Vertical, había dejado a los trabajadores con un ridículo aumento del 6% que significaba para un conductor casado y con dos hijos un salario de 9.700 Ptas. mensuales, incluidos puntos, comas y primas. Los cobradores cobran menos, al igual que los obreros de talleres.

El Jurado venía solicitando desde Octubre de 1970 un aumento lineal de 2000 Ptas. mensuales. Las comisiones de la Empresa presentaron por vía notarial un documento reivindicativo en el que, entre otras cosas, se pedían 3000 Ptas. de aumento. Este documento fué suscrito por más de dos mil trabajadores, y fué entregado a la Dirección en febrero de 1971.

La Empresa no contestó nunca a este documento. Por parte sindical tampoco hubo respuesta, todo lo más reuniones inútiles para los intereses de los trabajadores y beneficiosas para la Empresa que pensaba ganar el tiempo necesario hasta que llegara el nuevo Convenio, con ánimo de, al igual que en Metro, romper las conversaciones y dejar el resultado al arbitraje de la Delegación de Trabajo.

En el mes de julio corrió el rumor entre los trabajadores de que la Empresa iba a subir las tarifas. Los trabajadores exigieron que antes de subir las tarifas se contestara a sus peticiones y presentaron un escrito al Sindicato en este sentido, manifestando que no querían aparecer ante la opinión pública como causantes de otro agravamiento del coste de la vida. Nos oponemos a la subida de tarifas, decía el escrito, porque estimamos que una Empresa de servicio público ha de ser subvencionada por el Estado y no por salarios de miseria. El verticalista García Ribes se opuso al escrito y él y la Empresa negaron que se fueran a subir las tarifas. Era el 27 de julio.

El 1 de agosto, después de anunciarlo el día anterior, se subieron las tarifas en un 30%. Cabré Llistosella recibió al Jurado el día 5 de agosto para decirles que no había aumento de salarios y aun intentó tomar el pelo a los trabajadores contándoles un rollo sobre economía. El Jurado Damián quiso interrumpirle y Cabré se largó dando un portazo. La entrevista había durado cinco minutos.

Los trabajadores hicieron asambleas y decidieron hacer una sentada ante el despacho de Cabré. La sentada continuó a pesar de que Cabré envió a la policía para asustar a los trabajadores. En vista de ello, después de una hora, llamó por teléfono y anunció al Jurado Marín: "diga a sus compañeros que ahora voy. Porque yo tengo los cojones tan grandes como la copa de un pino".

Una gran asamblea en la cochera de Borrell fué la respuesta. Más de mil trabajadores acudieron a ella. La policía acordonó el edificio y la Social disolvió la reunión. Pero la huelga ya estaba en marcha. Cabré la había sentenciado.

Las asambleas fueron cada vez más frecuentes. Los boicots a los comedores duraron desde entonces. El Sindicato echaba cortinas de humo creando y conciliando conflictos colectivos que nada tenían que ver con lo que reclamaban los trabajadores. Y los publicaba en la prensa. Pero no engañaban a nadie. García Ribes tranquilizaba al Ayuntamiento: en Tranvías no pasaba nada. Será como en el Metro, decía.

LA HUELGA

Se había fijado para el día 17 de septiembre, viernes. La coordinadora local de Barcelona de Comisiones Obreras, las Comisiones de Barrios y las CC.OO. de Transportes realizaron y distribuyeron cien mil octavillas, pidiendo solidaridad al pueblo de Barcelona y a la clase trabajadora, que unieran su protesta por el aumento del coste de vida a la protesta de los trabajadores de Tranvías. Comités de facultades universitarias también prestaron su ayuda solidaria.

Los actos de conciliación ante el esta vez sí, auténtico conflicto colectivo, no dieron ningún resultado. El día 16 por la tarde la Empresa envió a dos abogados al Sindicato para decir al Jurado que nanay. Abajo esperaban más de mil trabajadores que, al acabar la sesión "conciliatoria", marcharon con el jurado en manifestación por Vía Layetana, Paseo de Colón, Paralelo, hasta la cochera de Borrell. La policía les dió escolta y los disolvió cuando Cabré, desde la Jefatura De Policía, les avisó que en Borrell no se trabajaba a aquella hora.

La noche del 16 al 17 fué muy movida para la policía. Por lo que se ve no se fiaban de García Ribes que, rodeado de sus acólitos rompehuelgas, había vuelto a prometer que en Tranvías no pasaría nada. Algunos compañeros fueron vigilados desde la calle por la social durante la noche. Las principales cocheras fueron acordonadas.

En Zona Franca, con más de 240 autobuses y talleres y un total de 1.300 trabajadores SOLO SALIERON DOS AUTOBUSES. Un ingeniero quiso obligar a un tercer conductor a que saliera sin conseguirlo. Un capitán de la Guardia Civil que allí estaba armó la bronca al ingeniero: Tenemos órdenes sólo de proteger a los que quieran salir. Y no tuvieron que proteger a nadie. A pesar de ello, los esbirros de la Empresa hicieron su labor. Entre ellos hay que destacar a ZARAGOZA, enlace verticalista vendido a García Ribes.

En Horta-Borbón, con casi 200 autobuses y 800 trabajadores, la Empresa y la policía, apartaron a los trabajadores que pretendían acordonar las puertas y más de 150 autobuses salieron a la calle. Los piquetes organizados por los que quedaron en la cochera y en los talleres lograron que a las once CASI TODOS HUBIERAN VUELTO. Dos trabajadores fueron detenidos por la social en la Guineuta.

En Levante (Besós), con 230 autobuses y más de 1200 trabajadores entre tráfico y talleres, el paro total de los talleres arrastró también a tráfico y antes de mediodía sólo quedaban treinta autobuses en la calle.

Los trabajadores del taller de Sarriá se unieron a la huelga desde las nueve y media de la mañana. 280 hombres.

La huelga sólo fracasó en Luchana (Dirección de la Empresa) con 105 autobuses y en San Andrés, con 58 autobuses, donde VILLACRECES, otro vendido a la Empresa y traidor a la clase obrera, se impuso a la reducida plantilla.

En la calle, entre tanto, y desde la madrugada, los piquetes de CC.OO. y Comisiones de Barrios aserrinaron 31 autobuses que a los cinco metros se paraban como elefantes asmáticos. Un autobús fué abandonado en Sagrera, dos apedreados, uno chamuscado y otro rompió la palanca de cambio. Los semáforos del Paseo de Gracia fueron inutilizados durante tres horas; tres líneas de Metro estuvieron sin funcionar durante una hora. Grupos de compañeros explicaban en las paradas al público la huelga que se hacía. La policía trabajaba de lo lindo borrando pintadas que llamaban al boicot. Gran parte de esta labor se hizo en el Ensanche, ya que la Empresa había volcado sus pocos efectivos en el centro de la ciudad para engañar en lo posible a los usuarios.

A la una de la tarde, salvo en Luchana y San Andrés, la HUELGA HABIA TRIUNFADO TOTALMENTE.

El Jurado fué llamado al Sindicato a las dos de la tarde. Los compañeros de Sarriá bajaron en manifestación hasta la Vía Layetana. Allí se les unieron otros compañeros hasta un total de 400.

En la séptima planta el Delegado de Trabajo, el de Sindicatos, el Vicesecretario de Ordenación Social y García Ribes trataban de salir del paso lo mejor posible ante el Jurado. A las siete de la tarde, Socías y García Ribes fueron a entrevistarse con el Alcalde. Los 400 que esperaban en la calle pidieron un lugar para reunirse. Nunca el Vertical había concedido tan rápidamente una reunión a los trabajadores; les dieron el salón de actos. Allí la Asamblea Obrera decidió que no se aceptaría ningún acuerdo sin ser antes aprobado por los miles de compañeros que esperaban encerrados en Zona Franca, Horta-Borbón y Levante.

A las siete y media regresaron Socías y García Ribes, éste pálido como un muerto por la bronca que había recibido en el Ayuntamiento. Al poco rato bajaron con el Jurado al Salón de Actos y leyeron el acuerdo: 3000 Ptas. de gratificación para todo el personal; adelanto del Convenio Colectivo al 1 de Octubre, en lugar del 1 de enero de 1972.

Cuando los trabajadores del Sindicato llegaron a Horta, la asamblea de más de mil hombres se negó a discutir ningún acuerdo si antes no se ponía en libertad a los dos compañeros detenidos por la mañana. No se aceptó la promesa de libertad si volvían al trabajo, y dos horas más tarde, a las once de la noche, un coche del 091, devolvía a los dos compañeros a la asamblea. El recibimiento fué apoteósico y los vivas a la unidad obrera resonaron durante mucho rato. Después, en orden, se discutió el acuerdo del Jurado, que fué aceptado con la condición que, a partir del 1 de Octubre, el nuevo Convenio garantizara un aumento mínimo de dos mil pesetas lineales sobre el salario base. SI NO, SE VOLVERIA A LA HUELGA. Aún así, los compañeros permanecieron en la cochera en espera de la decisión de los encerrados en Levante.

La Empresa ofreció un autobús para llevar a la comisión al Besós. La respuesta unánime fué: NO! NO QUEREMOS AUTOBUSES EN LA CALLE!

Los compañeros de Levante aplaudieron durante cinco minutos a los trabajadores que habían sido arrancados de la Policía. Y exigieron que, antes de aceptar los acuerdos de Horta, la Policía tendría que garantizarles que no se tomarían represalias por la huelga. Un social que había a la puerta de la cochera y que venía repitiendo que no se tomarían represalias, fué llevado en volandas a la escalera que hacía de tribuna ante los mil quinientos trabajadores. "Repítalo a todos", le dijeron. Y volvió a repetirlo, sin que apenas le saliera la voz. "No nos fiamos, que lo dé por escrito", gritó una voz y todos lo corearon. El policía se fué con las manos en la cabeza.

Los trabajadores se volvieron entonces a Oriol, el abogadillo vendeobrereros del Vertical que había venido con el Jurado y gritaron: "que lo garantice ése, que para eso es del Sindicato". Oriol casi se traga el puro y quería escabullirse mientras gritaba: "El Sindicato no puede garantizar nada". A pesar de eso le obligaron a llamar por teléfono al Sindicato, donde no había nadie. Para qué?. Oriol, que no podía zafarse del compromiso, señaló entonces a la Empresa. "La Empresa, la Empresa os lo puede garantizar.

Y se buscó a Escuer, subdirector técnico, que tenía sus problemas porque los coches estaban sin repostar y la salida de la una se iba al cuerno, aun sin huelga. El hombre se asustó cuando le pidieron que firmara el documento. Se le obligó a que llamara a Conde Cabeza, sus superior, que, después de muchos

forcejeos, autorizó a Escuer a que firmara el documento que figura en nuestra portada. Se leyó el papel en la Asamblea y aun tuvo que pasar de mano en mano porque muchos no se fiaban. Después vino la euforia por el triunfo, las mujeres que esperaban fuera con mantas y comida se abrazaron a sus hombres y otra vez los vivos retumbaron. Se había ganado la primera batalla frente a la Empresa, el Vertical y la Represión. La lucha continúa.

El día 14 de Septiembre fué asesinado en Getafe (Madrid) por la Guardia Civil un compañero de la Construcción, cuando repartía octavillas llamando a la huelga al pié de una obra. El intento de ocultar el cadaver y el intento de desvirtuar los hechos por parte de la policía, añadido a lo horrible del crimen, desató la indignación del pueblo de Madrid. El día 16 una gran multitud acudió al entierro y cien mil compañeros de la Construcción fueron a la huelga. El Consejo de Ministros reunido en San Sebastián el día 17, llamó alarmado a Pelayo Ros, gobernador civil de Barcelona, temerosos de que la huelga de autobuses en Barcelona y lo ocurrido en Madrid, desencadenaran una ola de protestas y acciones contra la represión brutal de que somos objeto los trabajadores bajo el régimen franquista. A ello se debió la actitud suave, para lo que nos tiene acostumbrados, de la policía. Pero esto no quita nada de valor a la acción decidida y unitaria de los compañeros de Tranvías, que en otras circunstancias, con algo más de esfuerzo, hubieran obtenido los mismos resultados de victoria.

Cuando cerrábamos este número de TRANSPORTES leemos en la prensa la noticia del indulto del 1 de Octubre. No nos engañemos, compañeros. Ese indulto en nada apenas ayuda a reducir las penas de prisión impuestas a nuestros compañeros encarcelados. El noventa por ciento de nuestros compañeros en la cárcel tienen expediente disciplinario y no están, por lo tanto, acogidos al indulto. La verdadera razón del indulto está en librar a los ministros y ladrones de MATESA que, por de pronto, ya no tendrán que devolver los millones robados al pueblo y saldrán enseguida a la calle. Hemos de denunciar públicamente esta nueva maniobra del régimen antiobrero! Mientras se pone en libertad a los ladrones del pueblo, en Barcelona se piden penas de cárcel para los dirigentes obreros de SEAT y se preparan consejos de guerra a obreros de la Construcción. NUESTRA UNION LO IMPEDIRA!!