

# TRANSPORTES

Organo de los Trabajadores del Transporte y las Comunicaciones de Barcelona  
10 Pesetas.

Octubre 1972

## EDITORIAL.-

En nuestro número anterior de "Transportes" recordábamos el aniversario de nuestras huelgas en Autobuses. Ahora hemos de referirnos a otros dos aniversarios que se cumplen en estos días, y los dos de una gran significación: la huelga de Octubre de SEAT con la ocupación de la fábrica el día 17, y la constitución y celebración de la Assamblea de Catalunya, órgano amplio y unitario de todas las fuerzas democráticas de Cataluña que, en la ya histórica reunión del 7 de noviembre de 1971 estableció las bases para el restablecimiento de las libertades políticas del país.

Las Comisiones Obreras del Transporte y las Comunicaciones saludamos a la Asamblea de Cataluña y le expresamos nuestro apoyo en la lucha común de conseguir para nuestro país la expresión auténtica de su personalidad, en la fraternidad y el respeto mutuo de los pueblos de España.

SOLIDARIDAD  
CON VIGO

Página 4

La represión continúa. A los despidos de Nicolás Albendiz y la situación de los cinco cargos sindicales de Autobuses a quienes la Empresa no deja entrar al trabajo, hay que señalar las recientes sanciones a cien compañeros de RENFE y el despido de Angel Corcuera. La represión es una muestra de la debilidad del régimen ante la fuerza de nuestra lucha y la razón de nuestras reivindicaciones. La solidaridad activa de todos nosotros debe ser una preocupación constante de las comisiones obreras del ramo, siguiendo el ejemplo de otros lugares, donde la lucha de los compañeros logró frenar la represión e impuso la readmisión de los despedidos.

También en la Universidad el Gobierno trata inutilmente de acallar el clamor general de libertad y democracia. En Valencia no comenzarán las clases hasta tanto el Ministerio no admita a todos los profesores contratados. En Barcelona se ha aplazado indefinidamente la apertura del curso. Los trabajadores exigimos la inmediata apertura de la Universidad, la desaparición de la policía del recinto universitario, la abolición del certificado de "buena conducta" que se exige a los profesores, la desaparición de las pruebas de selectividad más o menos simuladas y, sobre todo, el acceso sin coartadas de los obreros e hijos de obreros a la Universidad del Estado.

REPRESION EN  
R.E.N.F.E. Página 2.

La Comisión Catalana por la Paz ha hecho un llamamiento de ayuda al pueblo vietnamita, consistente en que se reúnan los fondos necesarios para comprar y ofrecer un hospital. "Transportes" se hace eco de este llamamiento y sugiere a todos los compañeros la discusión colectiva de qué podemos ofrecer nosotros. Este es un tema que debemos plantear en las reuniones de empresa y ramo.

REUNION DE LA PERMANENTE (AMPLIADA) DE LA C.O. NACIONAL DE CATALUÑA.

Una reunión de la permanente ampliada de la Comisión Obrera Nacional de Cataluña tuvo lugar a últimos de septiembre. Acudieron representantes obreros de gran número de poblaciones catalanas, representantes de CC.OO. de sectores y un compañero de Vigo que informó de la situación en la ciudad gallega.

El tema central de discusión fué la plataforma unitaria reivindicativa del movimiento obrero de cara a las próximas renovaciones de convenios colectivos y para hacer frente a la situación que nos plantea la política antidemocrática del Gobierno y la consiguiente alza constante de los precios.

A título indicativo, para ser adaptados a las necesidades específicas de cada empresa o ramo, se aprobaron los siguientes puntos:

1. Salario mínimo de 450 Ptas. diarias.
2. Jornada de 40 horas en 5 días a la semana.
3. 100% del salario real en caso de enfermedad, accidente o jubilación.
4. Abolición del prestamismo y la eventualidad.
5. Vacaciones de 30 días.
6. Control por los trabajadores de los ritmos de trabajo.
7. Readmisión de los despedidos.
8. Derechos sindicales (libertad real de reunión; representatividad controlada; autonomía de los jerarcas del régimen; derecho de huelga, etc.)
9. Libertad de los trabajadores detenidos.
10. Enseñanza gratuita.
11. Alquiler de viviendas que no excedan el 10% del salario.

Compañeros: estos son los puntos mínimos por los que hay que luchar frente a las Empresas, el Sindicato Vertical y el Gobierno. De nuestra acción unida y decidida depende que lo consigamos. LA ASAMBLEA OBRERA EN EL CENTRO DE TRABAJO ES EL PUNTO DE PARTIDA.

RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE R  
RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE RENFE R

El horario establecido por la Empresa este verano implicaba que el personal de conducción realizara jornadas agotadoras que, en el mejor de los casos, superaban las 15 horas diarias. Semejante medida de explotación humana produjo, como es lógico, un gran descontento entre los trabajadores afectados que, por fuerza de la ley, no podía negarse a realizar el horario una vez que éste se había hecho público. La presión de los trabajadores forzó a la Empresa a aceptar un laudo de la Delegación Provincial de Trabajo de Barcelona, por el que se concedía una prima de compensación de 2000 Ptas. mensuales, prima que se aplicaría por encima e independientemente de la liquidación mensual y como "derecho adquirido y no absorbible" en el futuro. El documento fué firmado el 13 de junio y copia de él está en poder de los trabajadores.

Por eso la indignación fué general cuando en julio la Dirección de RENFE se negó a satisfacer la prima convenida. De nada sirvieron las gestiones del Jurado de Empresa. En vista de ello, desde el 24 de julio los trabajadores de Vilanova decidieron terminar el servicio cuando cumplían !13 horas de jornada laboral! lo cual fué considerado por la Empresa como "abandono de servicio". La misma actitud fué seguida por el personal de conducción de Barcelona-Término los días 30 y 31 de julio.

El conflicto planteado lo ha resuelto la Empresa cediendo el 50% de la prima, es decir, 1000 Ptas., y expedientando a cien trabajadores, con el resultado de suspender de empleo y sueldo durante 15 días a seis trabajadores, el despido del maquinista Angel Corcuera (Barcelona-Término) y una carta de advertencia, que queda en el expediente personal, al resto.

En este asunto han jugado un papel importante los miembros de la Guardia de Franco, falsos obreros infiltrados entre los maquinistas, y que se han encargado de denunciar en la Empresa y Gobierno Civil a los compañeros más activos.

La maniobra del despido de Angel Corcuera es típica en la política antiobrera que el régimen fascista sigue con la colaboración del Sindicato Vertical y la Policía, y que trata de eliminar a los trabajadores más honrados y que destacan en la lucha por los derechos de sus compañeros.

Angel Corcuera, de 39 años, casado y con cinco hijos, maquinista de RENFE, con 20 años de antigüedad en la Empresa, es un hombre que ha luchado constantemente por las necesidades y derechos de la clase obrera. Varias veces elegido representante por sus compañeros, se encontró con el veto de la Organización Sindical en las pasadas elecciones de 1971. Así se impedía que Corcuera y otros líderes obreros también vetados, pudieran acceder al Sindicato y denunciaran la labor represiva que desde él se viene ejerciendo sobre los trabajadores. El pucherazo electoral se completó con la falsificación de las votaciones en Barcelona-Término y su línea, con lo que García Ribes, Aizimono y su pandilla pudieron seguir en su papel de sanguinuelas y vende-obreros desde el Vertical.

A pesar de ello, como ocurrió con Nicolás Albendiz en Autobuses, el personal de conducción de RENFE siguió considerando a Corcuera como su representante más calificado: los compañeros pedían su consejo y lo ponían al frente de cuantas gestiones exigían habilidad y honradez. Esta derrota en el terreno práctico de la Empresa y la Organización Sindical no podía quedar así. Y han aprovechado la primera ocasión para, de la manera más burda y descarada, privar a los trabajadores de RENFE de uno de sus dirigentes más destacados.

Nosotros denunciaremos desde aquí la sucia y antihumana maniobra de RENFE, perpetrada con la complicidad constante del Sindicato Vertical. Llamamos a todos nuestros compañeros a no resignarnos con los hechos consumados que contra nosotros realiza constantemente la clase capitalista en el poder. No nos demos límites a hacer colectas o aceptar indemnizaciones que disimulen los despidos. Nuestro deber nos impulsa a acciones más decisivas que hagan ver a nuestros explotadores el error inmediato y la inutilidad a la larga de las medidas represivas. Unión, compañeros de RENFE, compañeros todos de Transportes y Comunicaciones. Nuestra acción unida acelerará el fin de esta situación de injusticia. Expliquemos en los centros de trabajo los crímenes que contra nosotros se cometen. Tomemos ejemplo de la actitud valiente y solidaria de los trabajadores de Vigo ante el despido de unos compañeros. Exijamos, por encima de cualquier componenda, la readmisión de Corcuera, de Albendiz y la anulación de todas las sanciones a nuestros compañeros.

SOLIDARIDAD CON VIGO

La acción iniciada por los trabajadores de la Empresa Citroën -en exigencia de la semana laboral de 44 horas- y extendida después a toda la población, en solidaridad con los trabajadores a quienes la empresa había represaliado, es un ejemplo extraordinariamente aleccionador de la cristalización inmediata y fulminante de la potencialidad combativa y revolucionaria de las masas de nuestro país hoy, cuando se es capaz de hallar las formas concretas y prácticas de ponerlas en movimiento.

Su acción reivindicativa y solidaria, iniciada masivamente en las empresas, ocupando durante horas las calles de la ciudad a pesar del enorme despliegue de fuerzas de la policía, la ocupación de la Casa Sindical, el envío de docenas de delegaciones obreras y populares a entrevistarse con autoridades y corporaciones públicas, la utilización de las posibilidades legales para movilizar a amplias masas de trabajadores y ciudadanos, la continuación de la lucha para conseguir eliminar las represalias (que aun continúan), etc., nos muestran el valor de su unidad, de su decisión, de la amplitud de su combate.

Solidarizarse con Vigo es asimilar lo más rápidamente posible todo el valor y el alcance que de sus experiencias se derivan, para aplicarlas rápidamente en nuestros centros de trabajo, allí donde nos hallemos.

Solidaridad con Vigo es poner en movimiento acciones a partir de nuestras propias reivindicaciones, por todas partes, por muy modestas que éstas puedan parecerse.

Solidaridad con Vigo es: recoger miles de firmas que les hagan llegar nuestro apoyo y nuestro calor.

Solidaridad con Vigo es recoger miles de Pesetas en colectas, en rifas, organizando asambleas, preparando festivales, donde junto a la explicación de su lucha, obtengamos medios con los cuales los trabajadores despedidos o represaliados puedan atender a sus necesidades y las de sus familias.

Solidaridad con Vigo es volcar toda nuestra capacidad, nuestro entusiasmo, nuestro convencimiento obrero y revolucionario, en explicar cómo es posible, a partir de un hecho concreto, sentido por las masas, de extender rápidamente la acción obrera y popular, de conseguir el apoyo de otras capas sociales, que puede significar a corto plazo la posibilidad práctica de la Huelga General, de la Huelga Nacional, que derrote a la dictadura actual y a los intentos de continuarla con Juan Carlos, y posibilite el triunfo de la democracia y la libertad en nuestro país.

Colecta Pro-Vigo. 1a. lista.

2.800	Ptas.
4.000	"
4.000	"

Suma y sigue 10.800 Ptas.

PUNTOS A DISCUTIR PUNTOS A DISCUTIR PUNTOS A DISCUTIR PUNTOS A DISCUTIR PUNTOS

La jornada de trabajo en los servicios públicos y las horas extras.

En este mismo número de "Transportes" se denuncia la situación creada en RENFE por la abusiva e inhumana jornada laboral impuesta por la Dirección de la Empresa. Casos parecidos y frecuentes se dan en otras muchas empresas de nuestro ramo, como en Transportes de Mercancías donde es corriente y "obligatoria" la jornada de doce horas. Igual ocurre con los camioneros, sometidos a una dura labor sin limitación de tiempo, lo que es causa de numerosos accidentes; los dependientes de taxis, explotados por los dirigentes de la Cooperativa Mafiosa y el Ayuntamiento, que han de trabajar un mínimo de doce horas diarias si quieren obtener un salario medio decente.

La Ley de Jornada Máxima Legal de 48 horas a la semana fué una conquista de los trabajadores y data de 1.931. No sabemos si es por la fecha, pero el caso es que el Estado fascista se salta continuamente a la torera esta antigua ley que todavía está vigente y que los adelantos de la técnica permiten que se modifique, pues hoy se produce mucho más en menos tiempo. De ahí nuestra lucha por conseguir la semana laboral de 40 horas, lo que permitirá al obrero dedicar más tiempo a su formación y a su familia.

Por ello es doblemente intolerable el sistema que se sigue en nuestro ramo de "obligar" a hacer más de ochó horas diarias, aunque se paguen las excedentes como horas extras. Sabemos que en los servicios públicos y en el Transporte las horas extras son obligatorias en caso de fuerza mayor. Pero de ninguna manera se pueden establecer las horas extras de antemano y por sistema, amenazando con el despido en caso de mostrar desconfianza.

La abolición de las horas extras por sistema debe ser un tema a discutir en nuestras empresas. Nuestros salarios deben ser suficientes para cubrir nuestras necesidades y las de nuestras familias, sin tener que recurrir a las horas extras. Con ello, además, ayudaremos a nuestros compañeros en paro e impediremos el juego sucio de muchas empresas que eliminan impuestos al no cotizar por las horas extras.

El "Sindicato" Vertical del Transporte y las Comunicaciones.

¿Cuántos años hace que no se reúne la Sección Social de nuestro Sindicato, lo que hoy cínicamente llaman "Unión de Trabajadores y Técnicos"? No le bastó a la Organización Sindical con pesterlear las últimas elecciones. Dueños del cotarro tampoco se atreven a convocar reuniones. Ultimamente ni siquiera se convocan reuniones de empresa, fallado el intento de hacer reuniones por separado de técnicos por un lado, administrativos por otro, especialistas en otra vez, etc. Las comisiones obreras de empresa, junto con los cargos sindicales más activos, debemos de plantearnos la necesidad de imponer reuniones de trabajadores en el Sindicato, a todos los niveles, para discutir nuestros problemas, rompiendo la maniobra de los verticalistas que intentan dividirnos.

S O L I D A R I D A D   C O N   V I E T N A M

Hacemos nuestra y apoyamos plenamente la iniciativa lanzada por la "Comissió Catalana de la Pau" del 26 de septiembre de 1972, de recoger fondos para comprar un hospital para las víctimas causadas por los imperialistas en el Vietnam.

Estamos convencidos que entre los ferroviarios y autobuseros, trabajadores de Telefónica y del Metropolitano, camioneros y empleados de agencias de transportes, de líneas aéreas y de taxis, de sus amigos y familiares, esta iniciativa encontrará un profundo eco, y que todos juntos haremos cuanto nos sea posible para que este llamamiento se concrete en un éxito resonante.

En su llamamiento, la Comissió Catalana de la Pau sugiere que fábricas, empresas, asociaciones, etc., podrían comprometerse a la compra ya de camas, de quirófanos, de otros materiales.

¿Podríamos los de Transportes y Comunicaciones proponernos la compra de un quirófano? ¿De varias camas?...

Discutámoslo y tomemos acuerdos sobre ello. Es evidente que la inmensa simpatía que la heroica lucha del pueblo vietnamita despierta entre nosotros, la resonancia que su gran lucha encuentra entre los trabajadores, debe permitir el éxito de esta iniciativa rápidamente.

La acción solidaria con el Vietnam debe ser una acción abierta, legal, de masas, haciendo recular la oposición que presente el franquismo. A la acción solidaria añadamos la exigencia de FUERA LOS YANKIS DE ESPAÑA!

EXPLICAR, UNIR Y ORGANIZAR

ORGANIZAR, UNIR Y EXPLICAR, son las tareas simultáneas que debemos desarrollar en nuestros centros de trabajo, a fin de conseguir en el plazo más breve posible situarnos a la altura que la situación exige.

La tarea de "Transportes" es conseguir este propósito, llevando a todos una información veraz y exacta, abierta y amplia, consciente y revolucionaria.

Nuestra tarea sólo tendrá éxito en la medida que "Transportes" sea el Boletín de todos. Que todos participemos en él. Que lo discutamos y lo difundamos. Que le ayudemos por todos los medios.

La crítica y la colaboración son medios para ayudarle.

POR UN SINDICATO OBRERO, LIBRE Y DEMOCRATICO !VIVAN LAS COMISIONES OBRERAS!