

**LOS FERROVIARIOS VALENCIANOS SE ORGANIZAN:
LA CONSTRUCCION DEL SINDICATO FERROVIARIO DE CCOO PV
(1975-1981)**

“ Cada paso ha de ser una
meta, sin dejar de ser un paso. ”

Conversaciones con Goethe. J.P. Eckermann

Manuel del Álamo Andrés

CCOO-FEIS

I- Introducción y objetivos

Si conocemos mejor, en general, el marco normativo laboral durante el franquismo que la situación real de los trabajadores, en el caso que nos ocupa, Renfe, ello es todavía más patente y amplio por cuanto no sólo las condiciones de trabajo sino la propia formación de los sindicatos democráticos y sus propuestas laborales , por ejemplo, han recibido hasta ahora una mínima atención por parte de los investigadores. Nuestra comunicación pretende realizar una primera y sucinta prospección de esta problemática y apuntar las hipótesis principales de una investigación en curso.

Tradicionalmente se ha situado entre 1964-1965 el inicio de las actividades de militantes de Comisiones Obreras (en adelante CCOO) entre los ferroviarios madrileños de los talleres de Atocha (José Luis Martino, 1980). Este primer núcleo inició su expansión nacional en 1966 entorno a la revista *Carril*, cuyo segundo número es precisamente de ese mismo año. Aunque la movilidad de los ferroviarios (Sebastián Balfour, 1985) propició de forma muy temprana la coordinación nacional de estas primeras iniciativas sindicales democráticas (la I Asamblea Nacional de Ferroviarios se celebra en 1967), los niveles de organización (José Babiano, 1995) que hacen posible la aparición de protestas y acciones colectivas siguieron siendo durante años muy débiles entre el conjunto de los ferroviarios. En

definitiva, el movimiento obrero de oposición en Renfe presenta un notable retraso en relación con otros sectores productivos. El caso de Valencia es paradigmático: hasta 1975 no aparecen los primeros núcleos de CCOO entre los ferroviarios (Jesús Sanz, 1979) y habrá que esperar a enero de 1976 para asistir a las primeras concentraciones y acciones reivindicativas (Martino, 1980). Explicar este fenómeno atendiendo el caso valenciano es lo primero que pretendemos realizar en esta comunicación y ello desde hipótesis plausibles pero que requieren más entrevistas e investigaciones en las que actualmente seguimos trabajando. En segundo lugar, analizamos la construcción del Sindicato Ferroviario de CCOO en Valencia desde 1975, su implantación, organigrama y avatares esenciales hasta 1981, año que marca su integración definitiva en la Federación de Transporte y Comunicaciones de Comisiones Obreras del País Valenciano (en adelante CCOO PV.) Nos hemos atendido en esta ocasión a la documentación escrita existente, lamentablemente no muy abundante.

Para realizar esta investigación hemos contado con la inestimable colaboración de Pedro Martínez Morales, cuyo archivo personal estuvo totalmente abierto a nuestras pesquisas al igual que su memoria histórica.

Junto a ello nuestras principales fuentes de información han sido entrevistas con ferroviarios y se ha accedido, en algunos casos, a sus archivos personales. Otras colecciones de documentos (Pilar Muñoz, 2000) que se conservan tanto en el Archivo Histórico José Luis Borbolla de CC.OO.P.V.(AHSB) como en la Fundación 1º de Mayo en Madrid complementan las fuentes. Los entrevistados, todos ellos personal de tracción, son los siguientes: Marcial Tarín, Andrés Varela, Angel Alcañiz, Pedro Morales, Gabriel Moya y una trabajadora de la contrata de limpieza de coches, Adela Illescas. Fueron realizadas entre el invierno de 1999 y el verano del 2000. Si detrás de cada nombre hay toda una historia esta comunicación recoge, con todo el detalle que ha podido el autor, los nombres y apellidos de sus protagonistas, porque su contribución a la construcción del sindicalismo democrático en Renfe les pertenece. Lo único que lamentamos es que, como afirma el dicho popular, no están todos los que son. Obviamente la muestra de entrevistas esta limitada por el origen laboral de los entrevistados, maquinistas, pero la consideramos representativa de los primeros grupos de militantes de Comisiones Obreras en Renfe.

II- Peculiaridades de las relaciones laborales en Renfe: hipótesis de trabajo

El atraso organizativo y de presencia de los núcleos de oposición sindical antifranquista entre los ferroviarios valencianos guarda relación , a nuestro modo de ver , con una serie de factores que determinaron durante años el peculiar universo laboral de los ferroviarios. Habría que hacer, en primer lugar, una referencia a la depuración y represión franquista de los ferroviarios tras la guerra civil. Temática que esta reclamando una rigurosa investigación en la línea de las ya existentes para otros sectores laborales (Morente Valero, 1997). Del rigor y profundidad de la persecución recogemos sólo un dato: una de las entrevistadas, Adela, es hija de un ferroviario de izquierdas que murió durante la contienda civil y el nuevo régimen le suprimió la pensión a su viuda. Qué larga fue la disposición del franquismo a la venganza.

El control militar de Renfe, considerada un factor estratégico en la movilización militar, estuvo siempre presente para las autoridades franquistas y ello tuvo una vertiente esencial en el personal puesto que todos sus trabajadores recibían una estricta formación militar junto a la profesional (Escuelas de aprendices), excelente por otra parte como nos subrayaron los entrevistados. Para el Gobierno el personal de Renfe era esencial para la defensa nacional (Francisco Comín y otros, 1998). La cuestión no era baladí como muestra la movilización militar de todo el personal de Renfe decretado el 10 de abril de 1973 ante una eficaz huelga del metro madrileño y la otra militarización realizada en enero de 1976 para atajar el creciente movimiento reivindicativo del personal. Además, en Renfe encontraron acomodo muchos militares retirados. Por otra parte habría que reseñar la eficiencia del servicio de información (y su red de confidentes) que operó en exclusividad para investigar y vigilar a los empleados de Renfe. Nos referimos a la famosa “Brigadilla” formada por expertos miembros de la Guardia Civil y de cuyo nivel de información Andrés Varela nos relató como, en una entrevista que sostuvo en 1962 con agentes de la misma, pudo ver que tenían una ficha sobre su vida y trayectoria de su familia represaliada política con datos que el mismo desconocía : *“sabían mas que yo sobre mi familia “* nos terminó afirmando Varela. Hasta bien entrado los sesenta no comienza a fallar su control sobre el personal. Un recuerdo

de Angel Alcañiz nos retrató ello de forma patente: cuando miembros de la brigadilla lo invitaron a subir al interior de un apartado furgón , “el hábil interrogatorio” no se pudo realizar por cuanto un numeroso grupo de compañeros, en silencio, lo acompañaron. Una petición formal en la negociación del I convenio en 1977 solicitó su disolución junto a la amnistía laboral.

Pero no sólo habrá que entender la desmovilización reivindicativa de los ferroviarios en clave de represión y control, también había consenso y aceptación puesto que los responsables de Renfe supieron inculcar a los trabajadores un fuerte espíritu corporativo (“ *el ferrocarril esta por encima de todo...*,” nos señalaba Tarín) y una competencia interna, a la vez, entre servicios que dividió en compartimientos estancos y recelosos entre si a todo el personal. Todo ello aderezado por un Reglamento de Trabajo omnipresente y que regulaba todas las cuestiones y que había creado 144 categorías diferentes en el organigrama de la empresa (habrá que esperar a 1962 para contemplar una primera reducción a 133). Por lo demás la empresa dirigió una intensa política de paternalismo industrial hacia los ferroviarios que gozaron de una serie de ventajas sociales importantes tales como el economato de la empresa inaugurado en 1942 (“ *muy visitado por los ferroviarios por los precios muy ventajosos...*” nos relato Varela), viviendas para el personal de vía y obra ; becas; colegio de huérfanos; deportes; atención sanitaria, etc...Todos estos vectores confluyeron, sin duda, para lograr una calma social en la empresa durante los años cuarenta y cincuenta. El cambio generacional iniciado a principio de los sesenta rejuveneció la plantilla (la mayoría de los encuestados entraron por estos años en Renfe) pero aún tuvo que pasar una década para que esta nueva generación iniciara experiencias reivindicativas positivas y que acumuladas potenciaron la emergencia de las demandas laborales de los ferroviarios desarrolladas a mediados de los setenta y en un contexto político y social muy distinto.

El reverso de esta situación de tranquilidad eran las largas jornadas de trabajo . Como nos contó Tarin, se veía normal entre los maquinistas el renunciar al descanso para atender nuevos servicios. El reglamento de maquinistas y fogoneros estipulaba que estos debían comunicar al jefe respectivo sus ausencias del servicio durante sus supuestos descansos preceptivos. También las bajas remuneraciones, especialmente entre los empleados

de vías y obras, movimiento y contrataciones. En 1966, junto a la revisión del Reglamento Interior, la reivindicación de los primeros núcleos de CCOO en Madrid es el fijar un salario mínimo de 200 pesetas diarias para el peón con una escala del 10% para las diferentes categorías (Martino, 1980). Sobre estos dos ejes, mejoras sociales y demandas económicas, se construirán las primeras acciones de las minorías de oposición sindical en la empresa. Por ejemplo, hemos podido consultar las reclamaciones salariales individuales que impulsaron los militantes de CCOO en Renfe-Valencia en 1975 que exigían el cumplimiento del artículo 82 del Reglamento Nacional de Trabajo en la Renfe que estipulaba “ *la revisión de los sueldos y jornales iniciales siempre que el crecimiento del índice del coste de la vida en su conjunto nacional según el INE sea superior al 3%* “. El incrementar los pluses, las gratificaciones extraordinarias y horas extras fue un intenso campo reivindicativo donde se cimentó y potenció los primeros núcleos de Comisiones Obreras y del resto de sindicatos en Renfe puesto que estos conceptos, junto a las mencionadas mejoras sociales tipo economato, fueron fundamentales en las retribuciones globales de los ferroviarios.

Pero no sólo abundaron las reclamaciones salariales, la mejora de las condiciones de vida de los ferroviarios fueron banderín de enganche de las primeras reclamaciones. Así los telegramas individuales al Ministerio de Trabajo, tal y como nos relato Moya, en relación a solicitar habitaciones individuales en los dormitorios para el personal de tracción que durante años tenía que transportar sus propias sábanas y toallas y jabón , es una de las acciones ampliamente seguidas por la plantilla de Valencia en 1972-1973. Estas iniciales conquistas de mejoras visibles de las condiciones de trabajo siempre tenían el efecto, según el mismo entrevistado, de generar otras nuevas y más audaces.

III- Del Pleno Ferroviario al Sindicato Ferroviario de CCOO PV (1972-1976)

Otro factor de considerable operatividad para el control político y social de los ferroviarios fue el que ejerció el Sindicato Vertical franquista y el Jurado de Empresa en Renfe. La Organización Sindical Española (OSE) funcionó como instrumento para disciplinar

las demandas sociales de los trabajadores de la empresa y no permitir ningún movimiento reivindicativo de los mismos. Habrá que esperar a las elecciones sindicales parciales de 1972 para que hombres como Moya, ligados a la oposición y al PC, se presenten en Valencia a las elecciones como enlaces junto a otros compañeros. El contacto de estos ferroviarios con obreros metalúrgicos de izquierda en MACOSA , fábrica especializada en la construcción de material ferroviario y donde existía un núcleo de oposición obrera muy notable y activo (Manuel del Alamo, 1999), es un factor de relieve y clave para entender la aparición del movimiento de Comisiones Obreras en Renfe. Aunque estos primeros contactos todavía no cuajan en crear unas redes sólidas e interconectadas entre todos aquellos primeros militantes obreros ferroviarios, aun muy minoritarios. Además la nueva normativa de convenios colectivos de 1973 volvió a excluir al personal de Renfe de la negociación colectiva y limitó de facto el incipiente activismo sindical en la empresa. Son las elecciones sindicales de 1975 las que logran para las candidaturas democráticas un amplio respaldo. Como en la mayoría de los sectores industriales y de servicios la oposición obrera logra muy buenos resultados en Renfe Valencia , entrando como enlaces Moya, Pedro Martínez Morales, Emilio Mario de León, Valentin Bueno, Antonio Antequera, etc... Entre estos primeros líderes obreros destacó por su capacidad de aglutinar a todos ellos, como verdadero factotum de los hombres y mujeres ferroviarios de Comisiones de aquella primera generación, Luis López Ferrando, fallecido hace unos años y que fuera secretario general de los ferroviarios de Comisiones Obreras de Valencia durante muchos años y al que le queremos dedicar este trabajo in memoriam. Las maniobras de la estructura de la OSE, sin embargo, neutraliza el acceso de estos nuevos líderes al Jurado de Empresa y frustra momentáneamente la aspiración central de los ferroviarios: dotarse de un convenio colectivo.

Como señaló, sin embargo, el dirigente y teórico de CCOO Alfonso C. Comín aquel mismo año:

“ podemos decir que son los propios trabajadores los que ya están creando (con las elecciones del 75) un marco de referencia de acuerdo a sus necesidades actuales tanto en el campo de la representación como en el de la negociación “.(Eduardo Martín ,1975).

Esta estrategia culmina en Renfe, como veremos más adelante, con la constitución de los *PLENOS DE REPRESENTANTES FERROVIARIOS* que termino desplazando al Jurado de Empresa en la representación y la negociación.

Según Moya los hombres de CCOO son mayoritarios en aquellas elecciones del 75 en tracción y estaciones. En talleres predominan personas ligadas a Unión Sindical Obrera (algunos de ellos ingresaran posteriormente en CCOO) y UGT en oficinas. Se desarrolla a partir de entonces (1976) una estrategia específica de ruptura sindical con el vertical oficialista entorno a los denominados *PLENOS DE REPRESENTANTES FERROVIARIOS* estrechamente ligados a las primeras movilizaciones alrededor del Primer convenio colectivo, y que lograron de facto el reconocimiento de la Dirección de Renfe como interlocutores de los trabajadores. Como nos señaló ostensiblemente emocionado Varela con aquellas elecciones del 75 : “ *se acabo la sumisión laboral en Renfe* “.

Los plenos ferroviarios estaban formados teóricamente por un representante por cada mil ferroviarios o fracción elegidos en asamblea de base. Para ser operativos se dividió la red en cuatro zonas geográficas (norte, sur, este y oeste) y se nombró un secretariado ejecutivo de dieciséis miembros, cuatro por cada zona. Los objetivos fundamentales del *PLENO GENERAL DE REPRESENTANTES FERROVIARIOS* son lograr un incremento salarial de acorde al alza de la vida, establecer la negociación colectiva en la empresa, la amnistía laboral y la aplicación del artículo 82 del Reglamento.(Jiménez de Parga, 1977). Con anterioridad , el 21 de septiembre de 1976 , leemos en el diario valenciano *LAS PROVINCIAS* como los representantes de la zona Este de Renfe (Valencia , Barcelona, Zaragoza) reunidos en Tarragona con motivo de un congreso sindical , el último que organizó el sindicalismo vertical, instan a la creación de comisiones locales y regionales entre los ferroviarios para impulsar un convenio colectivo dado que el Sindicato Nacional de Transportes y el Jurado de Empresa de Renfe no es representativo. Por Valencia asistieron en esta embrionaria coordinadora de Comisiones Obreras ferroviarias , según cita el periódico, Miguel Esteve, Manuel Mesa, Francisco Luna, José Luis Royuela, Manuel Requena, Luis Illescas, Justo Arauz, Lorenzo García y Julio Ramírez. Todos ellos son trabajadores de talleres de Valencia, núcleo fundamental del cual proceden los primeros activista que

coordinan las reivindicaciones de los ferroviarios valencianos con el resto del país al gozar de mayor movilidad y unas jefaturas más permeables que, por ejemplo, las de los maquinistas. Cuando estos representantes convergen de toda España en Madrid crean el Pleno Nacional de Representantes Ferroviarios que desplaza al Jurado de Empresa estatal e inicia una auténtica negociación colectiva con los objetivos anteriormente señalados.

El 24 de noviembre de 1976 se inició la negociación entre el Director Social de Renfe y el secretariado del Pleno General de Representantes Ferroviarios, siendo reconocido de este modo como interlocutor representativo y con autoridad al margen de la todavía existente estructura sindical heredada del franquismo. La primera medida que se logra es la amnistía laboral (Circular número 418 de Renfe) y una cantidad para compensar el alza de la vida que la dirección cifra en cinco mil pesetas con la decepción y protesta de los representantes ferroviarios que reclamaban, entre otras mejoras, una subida lineal de ocho mil pesetas mes. Los acuerdos que forman el primer convenio de Renfe se firman el 3 de enero de 1977 (Circular número 420 de Renfe), siendo este extremadamente breve (tiene diez cláusulas) y abierto a la negociación en cuestiones claves como es la reestructuración de la clasificación del personal o la seguridad e higiene. En concreto la cláusula número 9 desarrollada por la Circular 425 estipulo lo siguiente: “ *con arreglo al calendario que de mutuo acuerdo se establezca entre las partes se procederá al estudio de la valoración y clasificación de puestos de trabajo y demás normas que actualmente regulan las condiciones de trabajo del personal de la red, a fin de perfeccionarlas no sólo desde el punto de vista de las aspiraciones de los agentes sino también desde el punto de la mejora de la productividad y de la calidad del servicio en cuanto de ellos dependa.* “ El incremento salarial se situó en una banda central, las 6.900 pesetas. El convenio, con una duración de dos años, excluyó a un numeroso colectivo de trabajadores (titulados superiores y cuadros medios y mandos) que tuvieron que esperar hasta 1984 para ser integrados en la negociación colectiva. Sin embargo, en su conjunto fue valorado positivamente por los sindicatos puesto que abrió las puertas a la negociación colectiva y a la obtención de nuevas mejoras sin modificar las peculiaridades y naturaleza de Renfe tal y como insistía por aquel entonces el Director General de la empresa, Sánchez Terán, para boicotear las negociaciones laborales.

Los trabajadores y trabajadoras de las contratatas ferroviarias van a seguir desarrollando sus labores en condiciones mucho más duras y salarialmente más bajas dado el “ *baile de contratistas que van y vienen, se intercambian, etc...convirtiendo a este sector en un verdadero mercado negro del que solo esperan obtener la mayor rentabilidad en base a la reducción al máximo de los gastos del personal al reducir al mínimo sus percepciones económicas y al constante incumplimiento de todas las normas legales laborales* ” (I Congreso del Sindicato Ferroviario de CCOO). La incorporación de algunos de estos colectivos a la plantilla de Renfe y la movilización por su mejora son unos objetivos centrales del sindicato ferroviario de CCOO durante todos estos años, con resultados positivos en general puesto que como reconocía el documento del II Congreso Ferroviario de CCOO si el salario de un peón de limpieza en 1979 en las contratatas estaba fijado en 20.340 pesetas, en 1981 ese mismo trabajador tenía reconocido por convenio colectivo 38.540 pesetas, al margen de haber logrado mejoras sociales.

Pero retomemos de nuevo a la experiencia de los plenos para estudiarlos con más detalle. Con espontaneidad y mucha improvisación, tal y como reconocen los propios documentos de CCOO (I Congreso del Sindicato Ferroviario), estos plenos y coordinadoras van surgiendo en todas las zonas de Renfe. Según Moya el carácter netamente ferroviario y no partidista ni político de estos plenos logran que los trabajadores se identifiquen con esta representación no verticalista. Hasta 1.800 afiliados, según la misma fuente, llegó a tener el Pleno ferroviario de Valencia que, además, pagaban una pequeña cuota para el mantenimiento de la actividad y viajes de los representantes. Para CCOO, que operaba con todos sus efectivos en estos plenos, los mismos “ *servieron para despertar la conciencia ferroviaria* “y “ *forjar la unidad obrera* “(I Congreso del Sindicato Ferroviario de CCOO) y respondía muy bien a su estrategia de construir un sindicalismo unitario de todos los trabajadores y trabajadoras.

Un documento manuscrito de una reunión de responsables de Comisiones Obreras en Renfe de septiembre de 1977 nos ofrece una interesante radiografía muy real de la implantación de estos plenos al ofrecernos los datos principales de afiliación y simpatizantes: los principales núcleos son Madrid (2.000 afiliados), Barcelona (1.400), Sevilla (1.500),

Valladolid (750), Miranda (300), Murcia (318) y la mencionada Valencia con 1.800, entre los principales núcleos. Ciertamente las cifras no son espectaculares y muestran todavía la debilidad numérica del sindicalismo en Renfe. Su capacidad representativa y de convocatoria era mucho mayor. Pero si bien los plenos habían pilotado el despegue de la actividad sindical en la empresa (el paro de dos horas realizado en la empresa el 22 de septiembre de 1977 con motivo de una convocatoria sindical europea es un ejemplo) bajo una clara dirección estratégica de los hombres y mujeres de Comisiones Obreras, la otra gran central sindical que aparece en el horizonte laboral de la empresa, el Sindicato Nacional Ferroviario de la UGT, no comparte la línea de actuación de representación asamblearia y reclama con insistencia la celebración de elecciones sindicales con arreglo a la normativa vigente (Real Decreto 3149/1977 del 6 de diciembre) que reduce notablemente el número de delegados de personal. En este objetivo de normalización coinciden con la dirección de la empresa y, obviamente, con el Gobierno. Pero sobre todo la división sindical es más profunda cuando UGT pone claramente en duda la representatividad de los Plenos y demande una estructura de representación reglamentada y donde el acento lo tengan las centrales sindicales.

La primera campaña electoral sindical en Renfe es un duelo muy duro y los enfrentamientos y cruces de acusaciones mutuas entre las dos grandes centrales es espectacular. El 14 de abril de 1978 se celebran las elecciones y CCOO obtiene a nivel nacional el 50'4 % con 1.026 delegados y delegadas y UGT el 34% con 700 delegados. Luego, mucho más alejados USO con un 4'6 % y 91 delegados, el Sindicato Unitario con 4% y 74 delegados , SICRE con un 4% y 77 delegados y otros con el 4'6 %. La nueva etapa que abren las elecciones sindicales son, sin embargo, proseguir la división y enfrentamiento sindical de las dos grandes centrales cuya competencia electoral por la hegemonía es feroz , hecho que marca todo este periodo histórico.

IV- Estructura del Sindicato Ferroviario de CCOO PV en Valencia (1977-1979)

Es en el verano de 1976 cuando se constituye formalmente el sindicato ferroviario de CCOO en Valencia teniendo su primer local en la calle Alcoy 1-3 . Un documento del

Sindicato Ferroviario de CCOO fechado en abril de 1977 señala que para atender las masivas afiliaciones al sindicato requieren la elección de un secretariado ejecutivo del sindicato que recaer en las siguientes personas : Luis López Ferrando (secretario general), José Fanes Polo (secretario de organización), Enrique Albuiset Sánchez (secretario de prensa) y Francisco Jiménez Sánchez (secretario de propaganda) y los suplentes José Vázquez, Francisco Ríos y German Fides. A estos siete componentes del ejecutivo se une un secretariado ampliado de quince nombres que nos dan una radiografía de los principales núcleos de afiliación de Comisiones Obreras entre los ferroviarios valencianos: conducción, taller de San Luis (hay unanimidad entre todos los entrevistados en señalarlo como principal foco), taller vía 19, taller de material móvil, economato, electrificación, instalaciones fijas y estaciones. En julio de ese mismo año la primera asamblea general del sindicato adopta la constitución de una coordinadora de representantes de los afiliados por cada cincuenta o fracción con una estructura mas amplia: línea Machistre-Sagunto-Barracas, línea Aldaya-Camporrobles, línea Algemesi-Fuente Higuera y Jativa-Alcoy, línea Alfafar-Benifayo y estaciones de la Fuente San Luis, Grao y Cabañal y línea Silla-Gandia, Valencia termino, taller Fuente San Luis, líneas electrificadas, servicio eléctrico, señalización, comunicaciones y enclavamientos, otras e instalaciones , material móvil, conducción y contratas ferroviarias. Esta primera estructura organizativa sindical pone el acento, como puede observarse con la estructura de líneas muy desarrollada, en la conexión geográfica entre los trabajadores ferroviarios aunque fueran de distintos servicios. Según Morales ello trato de involucrar en el sindicato especialmente al personal de movimiento donde la presencia de Comisiones Obreras era más débil.

Según consta en la documentación del I Congreso estatal del Sindicato Ferroviario de CCOO, celebrado en Madrid el 7 y 8 de octubre de 1978 bajo el lema “ *Por la unidad de los ferroviarios* “, el sindicato en Valencia aportó en el primer semestre de aquel año 30.000 cuotas (que representan unos 2.500 afiliados y afiliadas). La delegación del sindicato de Valencia que formo parte de los órganos de dirección del recién constituido sindicato ferroviario estuvo formada por Luis López , Gabriel Moya, Joaquim Navarro, Pedro Martínez, Amparo Corcoles, Angeles Motos, José García, Luis López, Manuel Muñoz,

Enrique Albuxech. Están anotados a mano en el documento Vicente Estornell, Gerardo Rodríguez y Alfonso Boro (*Carril*, noviembre de 1978).

Los principales propuestas sindicales del Sindicato Ferroviario de CCOO son los siguientes a tenor de lo aprobados en el I Congreso del Sindicato Ferroviario:

- Democratización de la gestión ferroviaria con la intervención de los representantes de los trabajadores en los Consejos de Administración.
- Desaparición de las contratas ferroviarias en un plazo de tiempo prefijado para la absorción por Renfe y FEVE de todos los servicios.
- Creación de una sola administración ferroviaria mediante la fusión de Renfe y FEVE.
- Incluir a todos los trabajadores de Renfe y FEVE en los acuerdos de contratación colectiva derivados de sus convenios.
- Establecer un sistema de promoción profesional permanentes de todos los oficios ferroviarios.
- Indemnizar todo accidente mortal , fallecimiento por enfermedad profesional o gran invalidez por la empresa con un millón de pesetas al cónyuge o hijos.
- Jornada de trabajo con una duración máxima de 40 horas y en los trabajos penosos de 35 horas. En ningún caso la jornada diaria será superior a las 9 horas. Todo el tiempo que un trabajador permanezca en espera obligada para realizar un trabajo o regresar del mismo será considerado de trabajo activo.
- Las horas extras se abonaran con un cien por cien de recargo las dos primeras y un doscientos por ciento las restantes.
- Dotar de equipos sanitarios de urgencia y revisiones periódicas
- Formación y aprendizaje de todos los oficios del ferrocarril a través de la empresa o por convenios con escuelas técnicas del Estado con la desaparición de la intervención exclusivista del Ejército en la formación profesional y control de algunos oficios ferroviarios.
- Derechos sindicales.

- Transformación del Colegio de Huérfanos de internado por una política de subvenciones para que se garantice la continuidad de la vida familiar.
- Derecho a una jornada flexible para los trabajadores que tengan a su cargo hijos discapacitados.
- Derecho de la mujer a un periodo de licencia retribuido de ciento veinte días en caso de parto que serán distribuidos a opción de la interesada y una reducción de la jornada diaria en al menos tres periodos de media hora acumulables durante nueve meses.
- Supresión de la brigadilla y que los servicios de guardería jurada asuman la totalidad de trabajos de vigilancia de los bienes ferroviarios.
- El sindicato invita a todos los ferroviarios a solicitar su baja de la Escala Honoraria de Ferrocarriles.

A pesar de que el 11 de enero de 1979 se produce la primera movilización general de los ferroviarios españoles para romper los topes salariales dictados por el Gobierno con una huelga general de cuatro horas con amplio seguimiento, la negociación colectiva termino bloqueada (laudos de 1980 y de 1981) y la división sindical antes mencionada se ahondó entre las centrales sindicales con el pretexto de las fechas de celebración y el papel del comité general o del comité intercentros. Para Comisiones Obreras el comité general con 75 miembros de todo el Estado debía ser el instrumento de negociación colectiva y seguimiento de la misma , mientras UGT apostaba por un comité intercentros nacional pero sin funciones específicas puesto que la negociación colectiva recaía sobre los sindicatos (secciones sindicales). Las segundas elecciones sindicales en Renfe no sólo disminuyeron el numero de representantes de los trabajadores como estipulaba el recientemente aprobado Estatuto de los Trabajadores sino significaron un crecimiento moderado de la UGT y de los sindicatos denominados amarillos. La mayoría de CCOO se reduce a dos puntos con UGT según los datos oficiales o a cuatro según dicha central. Los resultados siguen avalando una pugna por la hegemonía aún más dura y sin concesiones entre las dos grandes centrales sindicales.

En este contexto la crisis de afiliación que se inició en el Sindicato Ferroviario de CCOO en Valencia aquel año se constata en un documento de septiembre de 1979 donde se afirma que solo existen secciones sindicales constituidas en siete sectores (material remolcado, material motor, eléctrico, contratas, conducción, FEVE y Sagunto) no estando constituidas en ocho departamentos (movimiento, vías y obras, electrificación, economato, material motor, comercial y Xativa). El organigrama directivo del sindicato también es más reducido y consta del Secretario general (Luis López), el responsable de organización (Gabriel Moya), el responsable de las relaciones intersindicales (Antonio Masso), el responsable de prensa y propaganda (Enrique Albuxech) , el responsable de elecciones sindicales (Manuel Pérez) y el de finanzas (José Moncada y José Castillo). Como ha podido observarse el organigrama del sindicato abandonó una extensa estructura geográfica para atender a los afiliados y dotarse de secciones pensando más en estructura funcional de la empresa.

V- Desarrollo del Sindicato Ferroviario hasta su integración en la Federación de Transporte y Comunicaciones de CCOO PV (1981)

La Federación de Transporte y Comunicaciones de CCOO PV se constituyó a finales de 1977 (*Carril s/n 1977*) estando situado su primera sede social en la calle Bailen de Valencia número 10-1. La incorporación del Sindicato Ferroviario dentro de la federación fue motivo de fuertes desconfianzas y polémicas y, a la vista del documento al que hemos tenido acceso (AHSB), hasta 1981 no se ve claro dicho encuadramiento y que solicita el mismo se realizara cuando “ *quede perfectamente clarificado estatutariamente a nivel de País Valenciano el funcionamiento y competencias de los distintos órganos de dirección.* ” El trasfondo de toda esta cuestión reside en la voluntad del sindicato ferroviario en constituirse en Federación Nacional independiente con el argumento de que si todavía no habían sido capaces de aglutinar a todos los sectores de trabajadores de Renfe cómo iban a diluir su organización en una Federación tan variopinta como la de Transportes y Comunicación.

La directiva del II Congreso Estatal del Sindicato Ferroviario, celebrado también en Madrid los días 25 y 26 de abril de 1981, apuestan por esta integración inmediata, por lo que

el Consejo Provincial de Valencia del Sindicato Ferroviario aprueba una resolución en ese sentido el 13 de mayo de ese mismo año. Además el Consejo elige para dirigir en esta fase de transición una Comisión Gestora compuesta por Gabriel Moya, José García, Manuel Colorado, Pedro Martínez, Angel Alcañiz, Julio Ramírez y Enrique Jiménez por Renfe y Enrique García por FEVE. La estructura organizativa del sindicato ferroviario eran ahora ocho grandes áreas (obras e instalaciones, movimiento, conducción, Fuente San Luis, material remolcado, varios, contratas y comercial) mas FEVE. En Valencia la afiliación alcanza los dos mil cotizantes, mientras en FEVE son en 1981 321 adscritos sobre un censo de 725.

VII- Conclusiones

Al hilo de todo lo narrado queremos apuntar algunos elementos de reflexión y líneas de investigación :

En primer lugar, consideramos que la poca penetración de militantes de oposición sindical en los cargos sindicales representativos de Renfe es un factor clave para entender el tardío resurgir del movimiento reivindicativo en la empresa, junto a los otros elementos de desmovilización y consentimiento que hemos apuntado en la comunicación. Los enlaces y jurados durante años en Renfe se extraían de las diversas jefaturas por lo cual nunca estuvieron interesados en representar a los ferroviarios ni impulsar demandas o reivindicaciones legales. Antes de las elecciones sindicales de 1975, que marcaron el giro definitivo a esta situación, había un dicho entre el personal de tracción que subraya bien lo señalado : “ si quieres llegar a jefe de maquinista metete a sindicalista “.

De todos modos tendríamos que matizar este atraso reivindicativo entre los ferroviarios valencianos poniéndolo en relación con su contexto puesto que Valencia fue durante muchos años una verdadera Arcadia industrial con algunas excepciones.

Esta tranquilidad laboral desaparece bruscamente en 1975 y en el primer semestre de 1976 Valencia ocupa la primera línea en la movilización obrera y sindical.

En segundo lugar llama la atención el hecho de que la minoría de los activistas ferroviarios de oposición huyeron sistemáticamente de la politización de sus demandas y primeras iniciativas, muy centradas en lograr mejoras laborales ferroviarias . Frente al igualitarismo salarial del que hace gala la mayoría del movimiento obrero durante los años 70 la estrategia salarial de la oposición en Renfe se adapta a su estructura de puestos de trabajo y se centra en regular las condiciones de trabajo del personal (el famoso citado artículo 9 del primer convenio que será motivo de conflicto entre las partes desde el principio) y conseguir mejoras sociales.

En tercer lugar el desplazamiento de las estructuras de la Organización Sindical Española (OSE) y del Jurado de Empresa mediante la puesta en marcha de los Plenos de Representantes Ferroviarios son una peculiar ruptura sindical democrática en la empresa en la línea de construir un sindicalismo unitario de todos los ferroviarios que no pudo ser al fracasar la Coordinadora de Organizaciones Sindicales (COS) y reaparecer el sindicato ferroviario de UGT. La división sindical trufada de duros enfrentamientos por la hegemonía en la empresa entre las dos grandes centrales sindicales, CC.OO. y UGT, es fundamental para comprender el nuevo movimiento sindical en Renfe. Paralelamente al Pleno Nacional de Representantes Ferroviarios surge unos años después el Pleno Nacional de Conducción que aglutinó al personal de tracción durante años hasta que UGT decide abandonar esta estructura suprasindical en 1983. Para Morales ello abrió las puertas definitivamente al sindicalismo corporativo de maquinistas representado por el SEMAF cuya creación se produce en 1986.

Por último en la construcción del sindicato ferroviario de CCOO en Valencia se puede observar un peso fundamental de los trabajadores de tracción y de talleres. En una empresa con tantas categorías y subdivisiones la limitada expansión del sindicalismo de Comisiones Obreras en otros segmentos de empleados favoreció que

estos nichos laborales sean ocupados por otros sindicatos. El organigrama sindical de Comisiones Obreras también termino adaptandose a la estructura de la empresa.

VIII- Bibliografía y Fuentes

- Comín, Francisco, Martín, Pablo Muñoz, Miguel Vidal, Javier(1999) : *150 Años de la Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid, Anaya/FFE
- Ismael Saz- Albert Roda (eds) (1999) : *El franquismo en Valencia. Formas de vida y actitudes sociales en la posguerra*, Valencia, Ediciones Episteme.
- -Castro Iglesias, Laureano (1990): *Ferrovianos*. Edición propia. FFE.
- -Martino de Jugo: J.L.(1980): *Los ferroviarios en Comisiones Obreras. Datos para la historia del movimiento obrero 1964-1980*. Madrid. CC.OO.
- -Babiano, J. (1995): *Emigrantes, cronómetros y huelgas*. Madrid. Siglo XXI.
- -Sanz, Jesús, (1979): *El movimiento obrero valenciano*. Valencia. Fernando Torres editor.
- Del Alamo, Manuel, (1994): *CCOO del País Valenciano, aproximacio a la seua historia (1962-1992)*, Valencia , L'Eixam.
- Del Alamo, Manuel, (1999): *Constructores ferroviarios valencianos*, Valencia, editorial 7 i mig.
- Ruiz, D. (1993): *Historia de Comisiones Obreras (1958-1988)*. Madrid. Siglo XXI.

- Muñoz, Pilar, (2000): “ Fondos documentales del sector ferroviario de CCOO: patrimonio cultural y fuentes para la historia” en Miguel Muñoz, Jesús Sanz, Javier Vidal (eds.) *Siglo y medio del ferrocarril en España (1848-1998)*. Madrid. FFE.
- Eduardo Martín (1975): *Las elecciones sindicales*. Madrid. Laia.
- Foweraker, J.(1990): *La democracia española. Los verdaderos artífices de la democracia en España*. Madrid. Arias Montano.
- Jiménez de Parga (1977): *Comentarios al primer convenio colectivo de Renfe*. Madrid, s/n. AHSB.
- Morente Valero, F. (1997): *La escuela y el Estado Nuevo. La depuración del magisterio español.(1936-1942)*.Valladolid. Ambito.
- Molinero, Carmen- Ysas, Pere.(1998): “ Historia social de la época franquista” en Historia Social número 30.
- Juliá S. (1999): *Víctimas de la guerra civil*. Madrid. Temas de hoy.
- Todos los fondos documentales citados (documentos, Carril, informes, etc...) pertenecen a la colección privada de Morales y una copia de los mismos se conserva en el Archivo Historia José Luis Borbolla de CCOO PV (cajas Renfe) y en la Fundación 1º de Mayo de Madrid.