

●Se convierte en objeto de **inspiración para sectores sindicales y clase trabajadora**.

●Recupera las mejores tradiciones de lucha del movimiento obrero: **«agiprop», asamblea como órgano de decisión, comisión representativa, caja de resistencia, movilización-negociación-movilización**.

●Utilización de **consignas concretas y de clase**.

●Hace patente que un **sindicalismo democrático, combativo y de clase no sólo es posible y necesario sino que es real**.

En cualquier caso, la lucha de los conductores y conductoras ha conseguido, como gran éxito, demostrar que no sólo se puede luchar contra la burocracia sindical de CCOO y UGT sino que el sindicalismo combativo es herramienta de conquista de derechos para los trabajadores. Ello rompe con discursos sobre la incapacidad para luchar y la imposibilidad de vencer.

Los dirigentes de esta lucha no deben interiorizar que 18 días de movilizaciones han dado un resultado muy escueto, demasiado pobre. La grandeza de su movilización se superpone a ello. Deben recordar que su lucha pasará a la historia como la del puño cerrado donde se alzan con fuerza el dedo índice y el corazón.

Corazón, por la honradez de sus dirigentes y de los protagonistas de las movilizaciones. Los conductores y conductoras no se han movido por el abc de un manual de sindicalismo sino por el sentimiento más humano de justicia, igualdad, combinación de rabia y frustración.

Índice. Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua, «número o letra que se coloca en la abertura del signo radical y sirve para indicar el grado de la raíz». La lucha ha colocado la raíz de los problemas en la superficie de la discusión. Otra definición de la RAE: «indicio o señal de algo». No sólo ha traído la movilización el indicio sobre el malestar de los conductores y conductoras sino la señal del renacimiento de un sindicalismo de lucha.



● **Por Vidal Aragonés Chicharro**, Abogado laboralista de Barcelona.

● **En agradecimiento a los autobuseros y autobuseras que luchan decididamente por la conquista de derechos laborales.**

● **Barcelona, Abril de 2008**

«Soy usuario de los autobuses de TMB desde que tengo uso de razón. El servicio público de autobuses fue una reivindicación histórica del movimiento vecinal del Cinturón Rojo de Barcelona. Para los que vivimos en aquellos barrios antes de la llegada de la red de metro, el autobús no sólo suponía la forma clásica de traslado entre puntos de la propia localidad (del barrio al trabajo, por ejemplo) sino un elemento de superación del gueto incomunicado a través de aquellas líneas que nos trasladaban al centro de Barcelona. Si nunca se ha analizado el papel del autobús en el desarrollo del Cinturón Rojo, menos se ha analizado el papel de miles y miles de trabajadores/as que han hecho posible con su entrega personal, física y psíquica que otros pudiésemos desplazarnos sin observar que nada fallaba, que siempre funcionaba.

Tengo el recuerdo de, en los primeros años 80, ver aparecer a mi abuelo despidiéndose efusivamente del conductor de turno en aquel CO (hoy 95) que lo trasladaba de nuestro barrio, Sant Ildefons, al polígono industrial de Almeda. Con los años fui el protagonista usuario de las líneas 67 y 68 (los 5 años que estudié Derecho): Cornellà de Llobregat- Zona Universitaria a primera hora de la mañana no creo que fuese un buen servicio, tenso, con mucho pasaje, mucho tráfico y con una entrada a Barcelona en hora punta. A pesar de estas condiciones de trabajo, nunca conocí a ningún trabajador que fuese maleducado y que no realizase su trabajo con extrema profesionalidad, llegando incluso a trasladar elementos de racionalidad a lo irracional del tráfico diario y de las tensiones cotidianas.

En la actualidad, además de las líneas citadas anteriormente soy usuario de la línea 39 y nunca he conocido ese perfil de conductor que nos describen los periodistas. En las últimas semanas algunos medios afines a la Dirección de TMB publican artículos en los que construyen la figura del conductor de TMB como tramposo y despreocupado. No me voy a alinear con esos mercenarios del bolígrafo optando por el pseudo-objetivismo o la neutralidad: yo me posiciono con los que luchan por condiciones de trabajo dignas para la mayoría frente a los que justifican la desigualdad y la explotación y frente a los que pretenden situar a aquellos que luchan como violentos y radicales.

Aprovecho también como usuario de TMB para dar las gracias a los conductores y conductoras por dos motivos: los años en los que he podido disfrutar como usuario de su trabajo y de su profesionalidad y sobre todo por la lección de dignidad que han dado con las movilizaciones de los últimos 6 meses».

Por el contrario, si tal y como parece el Comité de Descansos no desaparece sino que se transforma en Comité de Convenio (lo que supone superar el ámbito de los conductores y conductoras y, con una perspectiva de clase, dirigirse al conjunto de trabajadores de TB) podrá ejecutarse el acuerdo alcanzado. En el terreno de la práctica interpretar lo pactado vendrá determinado por la correlación de fuerzas existentes.

Aún así, ahora es tiempo de intoxicaciones por parte de la burocracia de CCOO y UGT trasladando que las 18 jornadas de huelga tan sólo han servido para negociar el convenio. También puede ser el momento en que TB empiece a buscar la cabeza de los trabajadores más activos en las movilizaciones.

CONCLUSIONES Y VALORACIÓN

De la lectura de lo anterior se podría decir que es una construcción lineal e idílica del proceso de movilizaciones. Es cierto que han existido diferentes discusiones en el seno de la Asamblea que podrían haber encontrado una solución distinta. De la misma manera, puede argumentarse que hubo esquirolas trabajando y saliendo autobuses de las cocheras (cosa que nunca hubiese sucedido de existir piquetes de 500 personas en cada una de las cocheras). Incluso han existido quienes han criticado el acuerdo desde una óptica particular mientras realizaban horas extras en otra empresa del sector o trabajaban en otros sectores. Pero todo esto no tiene importancia alguna (ni cualitativa ni cuantitativamente) en el conjunto de la valoración que hay que realizar sobre las movilizaciones.

● **Conquista material concreta** para conductores y conductoras: **reducción de 26 jornadas de trabajo, 2 días de descanso.**

● La lucha en TB **no es una respuesta defensiva** ante un ataque brutal de la empresa sino una **movilización ofensiva de conquista de derechos.**

● Rompe con los **prejuicios de las Direcciones mayoritarias del movimiento obrero que argumentan la incapacidad de movilización de los trabajadores.**

● Demuestra que **es posible luchar contra la burocracia sindical y las empresas poderosas.**

apuesta por la seguridad en el trabajo sino una apuesta de clase por un transporte público y de calidad, que evidentemente no sólo conecta con buseros sino con usuarios.

ACUERDO: REDUCCIÓN DE 26 JORNADAS DE TRABAJO ANUAL FINAL DE LA HUELGA Y PERSPECTIVAS

En fecha 14-15 de abril de 2008 se realiza preacuerdo y acuerdo ratificado en Asamblea a la primera de las propuestas, solicitándose retirada de las sanciones.

El acta de final de huelga es, en la práctica, un Acuerdo Marco, en el sentido que se determinan parámetros de negociación, compromiso de incluir y resolver en la negociación del convenio 2009 los aspectos siguientes: la aplicación del RD 902/2007 por lo que hace referencia a descanso, tiempo de presencia y tratamiento de la compatibilidad de la conducción. Dos días de descanso semanal, 225 días laborables de trabajo, 30 días de vacaciones, 14 festivos y 91 días de descanso.

El acuerdo constituye una victoria para los trabajadores pero no debe entenderse como un fin en si mismo sino como un medio.

En la etapa y correlación de fuerzas que se encontraban las movilizaciones el acuerdo es magnífico pero si el conjunto del movimiento opta por su inmediata disolución y se centra meramente en la negociación del convenio, TB recompondrá la naturaleza habitual de la relación de trabajadores y empresa: Empresa fuerte, dirección de CCOO y UGT como muletas de la Empresa y en un terreno de juego (Mesa de Negociación sin movilizaciones donde vuelven a sentirse seguros) en el que saben vencer a los trabajadores. A esto último, si notan debilidad en el movimiento, sumarán el cuestionamiento de lo pactado, sin dejar incluso de plantear un proceso de conflicto colectivo judicial para que un Tribunal nos diga que lo que se pactó fue distinto a lo pactado o incluso actuaciones cómplices de la Dirección de CCOO y UGT en este sentido.

ANTECEDENTES Y ORIGEN DEL CONFLICTO: CONVENIO COLECTIVO CONTRA LA VOLUNTAD DE LOS CONDUCTORES.

DEL INFORME DE LA SALUD 2002-2004 AL SUICIDIO DE PABLO DIEZ

El convenio colectivo de empresa encuentra su origen en la imposición que llevaron a cabo las direcciones del SIT, CCOO y UGT a la totalidad de los conductores de Transports de Barcelona SA (en adelante TB) así como a un buen número de representantes de los trabajadores que no veían con buenos ojos la firma del que hoy es el convenio colectivo vigente (2005- 2008). El mismo, fue rechazado mediante votación por los conductores de autobuses pero a pesar de ello la pinza SIT, CCOO y UGT optó por faltar a aquellos que deberían representar y no tan sólo no presentaron su dimisión por ser derrotada su propuesta sino que además optaron por la firma de un convenio para 3 años. Así TMB, SIT, CCOO y UGT firmaron un acuerdo contra la opinión de la mayoría de conductores, CGT y ACTUB.

Pero no es únicamente la firma del Convenio Colectivo el origen de las tensiones que se han expresado entre los trabajadores de TB, también lo son sus propias condiciones de trabajo. En el año 2005 aparecía el Informe de la Salud 2002-2004 de TB en el cual no sólo se hacían constar las lesiones físicas que sufrían los trabajadores/as sino que, además, se constataba que las depresiones eran la segunda causa de las situaciones de Incapacidad Temporal (tras las lesiones musculoesqueléticas).

En el origen de las situaciones de baja por depresión se encontraban tres factores: la tensión en el trabajo (1), en el núcleo familiar derivadas de la forma de organización del trabajo (2) y el ejercicio de presiones y facultad disciplinaria (3) por parte de la empresa. En lo que fue la máxima expresión de las consecuencias de todas las actuaciones de TB se encuentra el suicidio de Pablo Diez aquel fatídico 31 de marzo de 2004. Él ya no podrá disfrutar de los dos días de descanso y, en todo caso, tras su suicidio se encuentra la

particular forma de actuación de algunos Directivos de TB. La indignación ante los hechos (despido por la supuesta apropiación del precio de un billete simple) entre los conductores tan sólo fue controlada por la actuación «responsable» de la Dirección de UGT a los cuales ni el suicidio de un compañero (fruto de su previo despido por una imputación falsa) les pareció motivo para la huelga.

Todos estos elementos combinados habían creado entre los conductores de TB una acumulación de tensiones que tan sólo necesitaba de un cauce organizado para expresarse.

LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE EN BARCELONA: UN SINDICALISMO ESPECIALMENTE COMBATIVO

Históricamente, si ha existido un sindicalismo especialmente combativo en el Estado español lo encontramos en la ciudad de Barcelona y el Cinturón Rojo. Si además de concretarlo en un ámbito geográfico queremos atribuirle especial predisposición a la lucha a un sector concreto ese es el del transporte (estibadores, tranvía, metro, autobuses, mensajeros, Renfe, etc).

Durante el siglo XX diferentes expresiones de sindicalismo combativo (anarco-sindicalista, autónomo, asambleario, anticapitalista) han recibido el apoyo de los trabajadores y su lucha ha sido asumida como propia entre los trabajadores de diferentes ámbitos del transporte de la ciudad de Barcelona.

La histórica CNT en ferrocarriles inauguró el siglo con huelga de tranvías como respuesta a la llamada del Gobierno al Servicio Militar Obligatorio e incorporación a la guerra en 1919. Su fuerte presencia en las empresas públicas de transportes (metro y autobuses) perduró hasta La Transición y años siguientes.

La huelga del tranvías de 1951, las huelgas de mensajeros en los 80 y sus versiones de los 90, con procesos de autoorganización, expresaban una predisposición especial a la lucha entre sus protagonistas.

Las huelgas de los estibadores de Barcelona en La Transición así

REIVINDICACIONES Y TÁCTICAS DE LUCHA

En lo que ha venido a ser el enésimo acierto en la lucha encontramos la reivindicación central: 2 días!!!. La misma no sólo es de una claridad absoluta (dos días de descanso) sino que conecta con la totalidad de conductores, usuarios y clase trabajadora en su conjunto. De hecho la reivindicación de dos días de descanso fue en otros tiempos una bandera de las organizaciones sindicales.

Fue tanta la simpatía que provocó la consigna que, en la etapa media de las movilizaciones, la empresa realizó una lamentable propaganda señalando que también estaba por los dos días. En los preavisos de huelga se lanzaba la convocatoria abierta de mejorar los tiempos de descanso diario y semanal, cumplimiento del RD 902/2007 y Convenio Colectivo de TB.

A lo largo del proceso de lucha se fueron lanzando diferentes consignas:

«Volem dos dies de descans sense augment de la jornada laboral». Sin duda que los dos días de descanso vinculados a que no aumentase la jornada laboral conectaba con la totalidad de conductores/as y evitaba la demagogia de la empresa al ofrecer 2 días de descanso a cambio de trabajar más tiempo diario.

«En compliment del Reial Decret 902/2007 tenim dret a un descans de 30 minuts diari». Se conecta así con el trabajo de calidad y desarrolla los 15 minutos de descanso semanal que el TSJ de Catalunya ya reconoció a los trabajadores de TB por conflicto colectivo presentado por CGT.

«Volem que s'eliminïn les hores extraordinàries encobertes i obligatòries». Es una apuesta sindical por la creación de empleo y el reparto del trabajo, en un sector donde las horas extras son lo habitual y lo extendido yendo más allá de la legislación vigente.

«Si millorem les nostres condicions laborals, podrem garantir una millor seguretat viària i de les persones que viatgen a l'autobús.» La última de las consignas no es sólo una

La represión no sólo ha tenido un plasmación policial sino que se ha llevado a cabo usando decenas de expedientes sancionadores en los que hallamos realidades tan surrealistas como la piedra lanzada a un autobús por parte de 4 conductores (a la vez) o como trabajadores que se encontraban a kilómetros de los hechos que les imputan (y tienen el don de la ubicuidad).

Otro de los argumentos de los medios de comunicación como voceros de TB ha sido que la movilización estaba completamente fuera de la legalidad. Mientras tanto, sin embargo, no han hecho comentario alguno sobre la posible ilegalidad de ciertas actuaciones sufridas por el Comité de Descansos, la totalidad de los trabajadores, CGT y ACTUB. Estas son algunas de estas actuaciones:

1) La recepción que realizan con videovigilancia en las cocheras mientras se ejerce el Derecho Fundamental a huelga. Una situación similar ya ha sido declarada ilegal por los Tribunales, en una actuación de la Policía Autónoma Vasca sobre un piquete en la huelga de 20-J.

2) La carga policial de los primeros días de huelga vuelve a ser un ataque desproporcionado que dificulta el desarrollo de derechos fundamentales (¿Ya lo sabe el Sr. Saura?).

3) La publicación de TMB que tachó de minoritarios a sindicatos que no lo son. A su vez, llegó a publicar:

«Però hi ha dirigits sindicals que no saben com defensar els seus punts de vista sense amenaces ni coaccions. Per això no han obert ni volen obrir, aquests sindicats, la negociació del conveni, i per això els conductors encara no tenen els dos dies de descans..»

Con dinero público se pagó esta actuación de antisindicalidad y discriminatoria respecto a CGT y ACTUB.

4) Han presentado demanda solicitando huelga ilegal. Señalan que la huelga es contraria a convenio colectivo pero en el acuerdo por el que finaliza la huelga señalan que cumplirán con lo establecido por el RD 902/2007. ¿Acaso no estaba cumpliendo TB con normativa legal?

como en 1986, con procesos asamblearios, de socialización del salario y la construcción de una alternativa sindical diferenciada de los sindicatos mayoritarios (La Coordinadora) seguramente ha sido una de las respuestas sindicales más contundentes en los últimos 30 años.

Las diferentes realidades sindicales al margen de los sindicatos mayoritarios (OEPB entre los estibadores, OTEP entre los trabajadores de las empresas estibadoras, SU en el metro, ACTUB en autobuses, SF en Renfe e incluso la consolidación de CISA-CESHA en aeropuerto) no son un elemento de la historia sindical de Barcelona sino una realidad actual que hace patente que si existen alternativas sindicales más combativas los trabajadores optan por ellas.

Por último debemos destacar que recogiendo las mejores tradiciones del anarco-sindicalismo, CGT en la actualidad tiene presencia prácticamente en todos los subsectores del transporte a los que hemos hecho referencia.

Aunque puede parecer que estamos haciendo un repaso histórico que no guarda relación con la lucha de los conductores de autobuses, se hace necesario señalar esa realidad histórica sindical por dos motivos. El primero, para trasladar a la clase trabajadora sus mejores tradiciones de lucha como las realidades colectivas que son, adoptando el orgullo de clase entendido como autoafirmación familiar. Miles de trabajadores del transporte de Barcelona son nietos e hijos de la CNT, de las Comisiones Obreras clasistas y combativas de la Transición y, a su vez, han participado en la creación de las nuevas realidades sindicales a las que hemos hecho referencia. El segundo motivo, por suponer la realidad sindical en el transporte de Barcelona una opción alternativa y real al sindicalismo que practican las Direcciones de CCOO y UGT.

Así, nos encontramos con una memoria histórica entre los trabajadores del transporte que asume como propia la necesidad de luchar para mantener o conquistar derechos. Esto, combinado con

la existencia de estructuras sindicales alternativas, ha generado cíclicamente en la ciudad de Barcelona luchas históricas y expresiones de las mismas de gran contundencia.

LA REALIDAD SINDICAL ACTUAL Y EL MOVIMIENTO OBRERO UNA MOVILIZACIÓN OFENSIVA TRAS UN CICLO DE REFLUJO Y TRAICIONES

Huelga ahondar en la realidad sindical actual y en el comportamiento de renuncia de las Direcciones de CCOO y UGT (no así de miles y miles de trabajadores y trabajadoras afiliados a estos sindicatos que diariamente luchan por mejorar las condiciones laborales), pero sí merece un mínimo acercamiento para entender la dificultad y a su vez grandeza de las movilizaciones de los conductores de TB.

Los sindicatos mayoritarios no sólo vienen firmando convenios colectivos que en nada mejoran las condiciones de trabajo y contrarreformas laborales para los trabajadores sino que, además, asumen como consigna que las huelgas no sirven, que las movilizaciones son perjudiciales para los trabajadores y que la negociación (en la práctica, la renuncia) es el único modelo sindical.

Todo lo anterior, sumado a una fragmentación del mercado laboral (temporalidad, subcontratación, ETT'S, facilitación del despido y deslocalizaciones) ha generado una dinámica de reflujo continuo en el movimiento obrero que supone un freno para los procesos de movilización pero que, a su vez, genera un cúmulo de tensiones que buscan un proceso de canalización para expresarse colectivamente.

No ha existido en el último periodo ninguna llamada colectiva a la movilización que no haya encontrado respuesta valiente y decidida entre los trabajadores. Pero, además, encontramos en el último año y medio movilizaciones al margen de las Direcciones de CCOO y UGT: subcontratas de Telefónica, la heroica lucha de los trabajadores de Mercadona, la respuesta ante los despidos en SEAT, la huelga en

mueble (que ni siente ni tiene vida) que en la de la estabilidad familiar de los conductores y conductoras.

La criminalización ha llegado a niveles tan acusativos que, si bien no se ha detenido a ningún conductor o conductora por daños en los vehículos, ya se ha procedido a sentenciar en los medios al colectivo como violento.

Por el contrario, no han hecho referencia alguna a los compañeros brutalmente apalizados por los Mossos d'Esquadra. Las fotografías de Javier Lamata atrapado y apaleado por los cuerpos represivos son un grito en favor de la libertad sindical, la libertad de expresión, la libertad de manifestación y el conjunto de libertades de las que nos hablan mientras nos dan hostias.

El compañero Teo Cantera ejercía su democrático derecho a la libertad sindical en su vertiente de piquete informativo (algo plenamente legal) cuando funcionarios armados bajo responsabilidad del Sr. Saura le respondieron de manera desproporcionada y violenta. Como en los tiempos más sangrientos del franquismo, un trabajador fue detenido, amenazado y agredido física y psíquicamente por la policía. Esta es la auténtica violencia.

Desde TB y los medios de comunicación se llegó a tachar de minoritarios a los convocantes de las movilizaciones. Curiosamente, entre CGT, ACTUB y un miembro del SIT sumaban la mayoría de delegados conductores en el Comité de Empresa. Además, CGT y ACTUB suponen en el Comité de Empresa una superior representación que la que tiene el PSC en el Ajuntament de Barcelona. ¿Se autodenominarían ellos minoritarios?

La mayoría era quien convocaba: miembros de todos los sindicatos en la empresa, la asamblea de conductores, CGT, ACTUB. Sin contar el apoyo y las simpatías de la mayoría de la población. En contra se posicionaba una minoría formada por la tecnocracia de TB, los liberados de CCOO y UGT y las varias decenas de esquirolas (¿Qué explicarán estos últimos a sus amigos e hijos cuando les pregunten qué hacían mientras sus compañeros luchaban?).

Estado Mayor y Gobierno del proceso de lucha pero no bajo esquemas de democracia burguesa sino de democracia obrera.

· **Caja de Resistencia**

El dotarse de autonomía económica no se planteaba únicamente como un elemento formal, sino como una necesidad vital. A la represión mediática se contraatacó con una publicación propia y con panfletos; a la represión disciplinaria de la empresa y la represión policial, se contraatacó con la movilización de masas y la respuesta jurídica. Para todo ello hacía falta una disposición decidida a la lucha pero también dotarse de una independencia económica.

Tras la publicación «Dos días» se encuentra la aportación a la lucha de cientos de trabajadores y trabajadoras, de organizaciones sociales y sindicales de la izquierda de Barcelona. La creación de esta publicación ha permitido, a un mismo tiempo, solicitar la solidaridad económica y explicar el conflicto haciendo partícipes a terceros que formalmente no son parte del mismo pero que, desde un punto de vista de clase, se posicionan y entienden la lucha como propia.

**¿DE QUIEN ES LA VIOLENCIA? ¿QUIENES SON LOS
MINORITARIOS? ¿QUIEN INCUMPLE LA LEGALIDAD?**

TB y la burguesía española y catalana no han escatimado insultos y mentiras propagados a través de sus medios de comunicación, en una primera fase contra CGT, ACTUB y el Comité de Descansos y, en la última etapa, contra la totalidad del colectivo de buseros y buseras. Esto sólo reflejaba su miedo ante la masiva participación de los trabajadores.

En la primera etapa se insistió en que se trataba de una minoría radical y violenta. La consigna de TB fue repetida prácticamente por todos los medios de comunicación de masas. Curiosamente, nada decían sobre lo violento que es trabajar 7 días continuados, no tener dos días de descanso tras cinco trabajados, no poder pasar dos días con tu pareja e hijos; sobre todo esto ni una sola palabra. Los mercenarios de la pluma ven más violencia en la rotura de un bien

la Enseñanza y, por supuesto, la magnífica respuesta de los trabajadores de Frapè Behr ante el ERE.

En todas las anteriores expresiones observamos un elemento común: la falta de control sobre las mismas por parte de las Direcciones de CCOO y UGT. Han actuado como el elemento subjetivo COBAS, CNT, CGT, FTC-IAC, USTEC-IAC, logrando arrastrar a la mayoría de los trabajadores con independencia de su filiación sindical.

En todo caso el proceso de movilización en TB se convierte en un salto cualitativo por suponer una actitud ofensiva. No es la respuesta ante un ataque empresarial sino una acción que tiene por objetivo la mejora de las condiciones de trabajo. Ello constituye una novedad ante un proceso de reflujo del movimiento obrero y sindical y también una alternativa o cambio de escenario para la clase trabajadora en su conjunto.

Tras la victoria de las limpiadoras/res del Metro de Madrid, observamos más de 10 convocatorias distintas en el sector de la limpieza en diferentes puntos del Estado español. En un sentido similar, desde la convocatoria en TB, se han iniciado movilizaciones en los autobuses públicos de Madrid y Valencia, con solicitudes también de carácter ofensivo.

Así, no debemos analizar las movilizaciones en TB únicamente desde el punto de vista cuantitativo (tiempo e intensidad) sino también desde el cualitativo, por el carácter ofensivo de la movilización y por ser objeto de inspiración para trabajadores y sindicalistas de otros sectores.

EL DESARROLLO DE LAS MOVILIZACIONES EN EL TIEMPO:

DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 2007 AL 15 DE ABRIL DE 2008

El 21 de noviembre de 2007 se produjo el tiro de salida para los conductores de TB en el proceso de movilización de los últimos 5 meses. No fue algo improvisado: contaba con una más que correcta preparación.

Durante los meses de octubre y noviembre de 2007 se inicia la campaña por los Dos Días y se crea el Comité de Descansos. Este último organismo será crucial para el desarrollo de las movilizaciones. El llamamiento a la unidad de acción que en la práctica realizan ACTUB y CGT con su lanzamiento del Comité de Descansos es la base material para evitar el sectarismo y para crear dinámicas unitarias y participativas de todos los conductores y conductoras, lo cual limita el ataque directo a la lucha por parte de CCOO y UGT.

Si señaláramos la creación del Comité de Descansos como un avance cualitativo en el proceso de movilización, el 21 de noviembre de 2007 se dio el salto cuantitativo. Se pasó de un proceso de «Agiprop» interno de un sector muy activo y encuadrado sindicalmente en CGT y ACTUB al inicio de una movilización de masas en la que participa la práctica totalidad de los conductores y conductoras.

La expresión de las tensiones de meses, años, de los trabajadores y trabajadoras y el trabajo del Comité de Descansos tuvo su momento de explosión en la Asamblea del 21 de noviembre de 2007 y el paro de 4 horas. En ese momento, la histeria de algunos dirigentes de CCOO y UGT se reflejaba en sus caras así como el pánico entre la Dirección de la Empresa, pero en ningún caso esperaban que las movilizaciones llegasen más allá de enero de 2008. Sin duda, el discurso repetido miles de veces sobre la falta de conciencia de clase y la incapacidad de lucha ha sido asumido por la burocracia sindical y es elemento de tranquilidad entre las Direcciones de las empresas.

Un simple paro de cuatro horas y el vislumbriamiento por parte de la empresa de que el movimiento no era controlado por sus hombres en CCOO y UGT, les obligó a escuchar las solicitudes de los trabajadores y a sentarse a negociar.

La sorpresa que tuvo la Dirección de la Empresa en las primeras reuniones no fue sólo la contundencia y la claridad de las solicitudes

conciencia fruto de su participación directa en las discusiones derivadas del conflicto.

A su vez la asamblea se convertía en laboratorio de ideas, de dudas, de termómetro del estado de los huelguistas y de elemento de agitación permanente. Las decisiones no tenían su origen en las poltronas de burócratas sindicales ni en calientes despachos, sino en el frío de las cocheras, en la espalda y el culo clavado horas y horas en el asiento, en el fracaso de relaciones de pareja, en las semanas sin fines de semana... Las decisiones tenían ahora su origen en la dialéctica de la discusión y eran asumidas colectivamente con el correspondiente análisis. El voto a mano alzada que tanto miedo creó en algún medio de comunicación, es la decisión de la clase trabajadora de ver la cara de los compañeros cuando se vota, de ser tan sólo juzgado por los que, como tú, tienen el mismo destino colectivo. La clase trabajadora no tiene vergüenza de mostrar su voto de manera pública y sólo vota secretamente ante peligro de la represión o por imperativo legal.

· El Comité de Descansos

No sólo ha supuesto un órgano dinamizador, impulsor de las movilizaciones y expresión de la unidad de acción, sino que ha tenido una responsabilidad de ejecución de las medidas adoptadas entre asamblea y asamblea.

En la práctica el comportamiento del mismo ha sido de órgano de ejecución de la asamblea, evitando así que se pudiese caer en un asamblearismo como fin en sí mismo y no como medio. A su vez, el Comité de Descansos ha agrupado a gran parte de los trabajadores vistos como más luchadores y honrados por el conjunto de la plantilla y a aquellos que podían destacar para alguna faceta específica: prensa, propaganda, redacción de los medios...

Del Comité de Descansos han emanado subcomisiones que han jugado un papel fundamental en la movilización: La Caja de Resistencia, Propaganda, relación con otras organizaciones.

En definitiva, el Comité de Descansos se ha comportado como el

clara actitud de plantear movilizaciones en base a un análisis básico y unas consignas claras no se hubiese conseguido la respuesta del 21 de noviembre.

«Agiprop» no ha sido sólo un continuo en todo el proceso de movilizaciones sino que adoptó un carácter externo a partir de enero de 2008, primero con comunicados y panfletos al conjunto de organizaciones combativas y después entre los usuarios del autobús en su conjunto. Ello adoptó un carácter de madurez organizativa con la publicación de un total de 180.000 ejemplares de la publicación específica de la lucha «Dos días» (1º, 2º y 3er número). A pesar de que algunos sectores lo plantearon como novedoso esta es una tradición del sindicalismo clasista mundial como alternativa a los medios y a la propaganda de la patronal, *mass media* incluidos.

· **Unidad de Acción**

Desde el inicio de las movilizaciones la mayoría de sindicalistas de CGT y ACTUB realizaron una llamada permanente a la unidad de acción desde la base. Ello no omitía la crítica contundente a las direcciones de UGT y CCOO, ni el análisis previo del papel que jugarían en la movilización, y les trasladaba a las mismas una presión desde sus bases. El conjunto de los trabajadores observaban la movilización como una actuación con independencia de siglas sindicales, como un proceso no sectario en el que, por encima de todo, se encontraban los intereses de la mayoría. Esto ha permitido que las decenas de afiliados honrados de CCOO y UGT en TB hayan participado en las jornadas de huelga y en el proceso de movilización en general, impidiendo, a su vez, una postura todavía más obstruccionista (si era posible) de las direcciones de los sindicatos.

· **Asamblea participativa y voto directo**

Desde el principio se optó por la asamblea y el voto directo como un criterio de participación democrática y de contrapeso a la utilización del Comité de Empresa de forma burocrática.

De esta forma, los huelguistas se convertían en sujetos activos que decidían en cada momento los pasos a dar y elevaban su nivel de

sino también la firmeza y decisión de los representantes de los trabajadores. No se aceptó la prepotencia empresarial habitual en este tipo de procesos y se trasladaron cuestiones tan claras como que los servicios mínimos podían ser fijados por la Administración pero el desarrollo de los mismos estaba en las manos de los conductores y conductoras. Aún así, la Dirección de TB infravaloró la capacidad de movilización del Comité de Descansos y se encontró con la respuesta de diciembre-enero.

En un más que inteligente proceso el Comité de Descansos y la Asamblea de Trabajadores ha sabido combinar y agotar el binomio Negociación-Movilización. Las Huelgas de Navidad y primeros días de 2008 constataron la participación masiva de los conductores y su clara intención de evitar comportamientos de esquirolaje y servicios mínimos abusivos.

En esta primera respuesta organizada también se observa la audacia en las consignas, los símbolos y las imágenes. La huelga de hambre no fue sustitutiva de ningún proceso de movilizaciones y sirvió como altavoz del proceso.

La empresa empieza a enseñar tímidamente lo que será la represión del futuro a través del Expediente a 24 trabajadores, lo cual, no sólo no amedrenta a los huelguistas sino que, en algunos casos, favorece el hiperactivismo de los sancionados.

Tras el primer proceso de huelgas, con una Asamblea de Trabajadores fuerte y un Comité de Descansos decidido, enero no supone un lanzamiento a la huelga salvaje sino una pausa de la plantilla para tomar fuerzas y un agotamiento de la negociación. En ese momento, el conflicto ya no lo tiene la Dirección de TB sino el Ayuntamiento; la lucha ya no es de los conductores y conductoras sino que es del sindicalismo combativo contra el sindicalismo pactista. En un paso más en las movilizaciones, cientos de colectivos, partidos y sindicatos se muestran solidarios con los trabajadores. La «v» dibujada con los dos dedos todavía no es de victoria pero para toda la población es de 2 días.

Agotado todo el proceso de negociación con la Dirección de la Empresa, se prepara la nueva oleada de movilizaciones y la manifestación del 9 de febrero de 2008. Se editan 60.000 ejemplares de apoyo a la lucha de los conductores.

Decenas de comunicaciones al Comité de Descansos ya anunciaban una buena manifestación pero lo que superó las predicciones de los más optimistas fue un ambiente que era más que electrizante. Quizás hacía décadas que una movilización ofensiva no trasladaba al centro de Barcelona a más de 5.000 personas por un conflicto con origen en una empresa. Las imágenes de niños a hombros de los conductores de TMB realizando el símbolo de dos días y de familias enteras apoyando a sus padres, madres, parejas... demostraban la actitud decidida de conductores y conductoras y sirvieron para retroalimentarse en la necesidad de seguir luchando. Representaba, además, un paso adelante para el conjunto de huelguistas y una reafirmación para el Comité de Descansos. Suponía para las familias de los trabajadores de TB su implicación en la lucha y su transformación de sujetos pasivos e individuales en el proceso a sujetos activos y conscientes que, seguramente, en un momento único en sus vidas protagonizan su propio futuro.

La respuesta de la empresa fue asumir demagógicamente la consigna de los dos días como propia, cosa que suponía reconocer que los trabajadores del bus no disfrutaban de dicho descanso. A su vez, arremeten con todas sus fuerzas contra CGT y ACTUB acusándoles de minoritarios y radicales.

El 12 de febrero, una nueva huelga de 5 horas acompañada de asamblea decide no aceptar la propuesta del Departament de Treball de la Generalitat y tomar una decisión para continuar la movilización: huelga del 3 al 7 de marzo de 2008.

La huelga de marzo, a pesar de los precedentes de los Mossos d'Esquadra apalizando a trabajadores y la campaña de la Dirección de TMB contra la movilización, vuelve a ser un éxito. La nueva decisión de hacer huelga cada jueves no sólo permitía al conjunto

de huelguista un respiro en su situación económica (de 90 a 100 • perdidos por cada día huelga) sino que permitía parar, no para retroceder sino para tomar más fuerzas de cara al asalto final.

El 27 de marzo se opta por aumentar el nivel de movilizaciones y se anuncia huelga indefinida a partir del 15 de abril, manifestación de apoyo el 16 de abril y asamblea el 18 de abril.

Entre el 14 y el 15 de abril (se inicia la reunión a las 11 pm y finaliza a las 4 am) se llega al siguiente acuerdo: incluir y resolver en la negociación del nuevo convenio colectivo la aplicación del RD 902/2007 y del sistema de dos días de descanso semanal con 225 días laborables al año.

El día 15 se presentó ante la Asamblea la siguiente dicotomía: acuerdo o huelga indefinida sin respetar los servicios mínimos. La asamblea vinculó el acuerdo a la retirada de expedientes, lo cual forzó a una nueva negociación que finalizó dejando sin efecto expedientes no finalizados y el cumplimiento de las sanciones ya impuestas (sin valorar los días ya cumplidos que serán objeto de resolución judicial).

LA RECUPERACIÓN DE LAS MEJORES TRADICIONES DEL MOVIMIENTO OBRERO:

«AGIPROP», ASAMBLEA, ÓRGANO CENTRALIZADOR DE LA LUCHA (COMITÉ DE DESCANSOS), UNIDAD DE ACCIÓN, VOTO DIRECTO

La lucha de los buseros/as ha supuesto una victoria para el colectivo y para el conjunto del sindicalismo clasista y combativo. La victoria se consigue con los métodos y las tradiciones del sindicalismo de clase y no con el pastero al cual nos tienen acostumbrados las direcciones de los sindicatos mayoritarios que, dicho sea de paso, no supone conquista alguna para la clase trabajadora.

· «Agitación y propaganda»

Desde octubre de 2007, un conjunto de sindicalistas de CGT y ACTUB inició un proceso de «agiprop» entre sus compañeros que dio sus frutos el 21 de noviembre de 2007. Seguramente, sin esa