

SUMARIO

EDITORIAL

SEAT: ¡Alto a los planes de los patronos y el gobierno!..... 1

Una agonía que se agrava 7

El PCE(i) entra en la Junta: En nombre de la Democracia 9

LUCHAS OBRERAS

PAMPLONA: CC.OO., Plataformas Unitarias y Luchas de conjunto... 18

MADRID: Las luchas obreras y su extensión; VÁLLECAS: Un ejemplo a seguir..... 21

ASTURIAS: Constitución de un Comité de Coordinación y Lucha..... 23

VIGO: De nuevo en lucha 25

LUCHAS ESTUDIANTILES

El movimiento estudiantil ante una prueba decisiva 27

El Primer Trimestre en la Universidad de Madrid y la realidad de Otoño Caliente.... 31

INTERNACIONAL

ITALIA: Hacia luchas decisivas 35

ULTIMA HORA

El movimiento de masas con los presos políticos..... 41

MADRID 20

ARGENTINA: 3 Militantes del PST asesinados..... 42



¡ PROLETARIOS DE TODOS LOS PAISES, UNIOS !



ORGANO CENTRAL DE LCR-ETA(VI)

AÑO IV N.º 28 - NOVIEMBRE - DICIEMBRE 1.974 - Precio 25 ptas.

EDITORIAL

¡ALTO SEAT A LOS PLANES DE LOS PATRONOS Y EL GOBIERNO !

SOBRAN AUTOMOVILES...

La industria del automóvil ha entrado en crisis a escala internacional. Una a una, las norteamericanas General Motors, Chrysler y Ford, las europeas British-Leyland, Fiat, Citroen... las "grandes" del automóvil han encontrado dificultades para dar salida a su producción. En los principales países imperialistas (EE.UU., Japón, Alemania, Gran Bretaña, Italia, Francia...), existe un espectacular descenso en las ventas, que alcanza cifras hasta del 25 y 30% más bajas que en el pasado. General Motors, Chrysler y Ford conocían a primeros de año una disminución de sus beneficios del 80%. No se trata de una simple crisis coyuntural, provocada por

el encarecimiento del petróleo y la recesión económica. Estos dos factores, han hecho surgir a la superficie una crisis más profunda, una real crisis de sobreproducción.

La industria del automóvil desarrollada sin cesar en base a grandes inversiones es una industria con capacidad excedentaria desde finales de la década de los 60. Desde este momento la demanda de automóviles, pasaba a convertirse de una demanda en crecimiento, a una demanda principalmente de sustitución, es decir de recambio de un coche por otro.

Ni las ciudades, ni las carreteras, podían admitir un crecimiento ilimitado del número de automóviles sin riesgo de que se crearan problemas insolubles desde el punto de vista del apar

camiento, circulación, etc. ¡Y no eran los grandes patronos del automóvil, absorbidos en la marcha de sus beneficios, quienes iban a atender las necesidades de construcción de autopistas de reforma de las ciudades...

Así, la crisis del sector - del automóvil, directamente nacida de la anarquía capitalista, ha recrudecido la competencia internacional - y no tardará en dar lugar a concentraciones, fusiones y amenazas de quiebra total a algunas de las grandes empresas.

Por el momento, los resultados más inmediatos, están - siendo las reducciones de jornada, el despido de los trabajadores, el paro parcial e incluso despidos definitivos en algunas de ellas.

SEAT NO ES DIFERENTE

También al Estado español - han alcanzado las dificultades internacionales del automóvil. Después de los sospechosos incendios que han obligado a reducir la producción en AUTHI y en FASA, ha sido SEAT quien ha anunciado haber entrado en la espiral de la crisis. - SEAT, empresa de capital repartido entre la FIAT, el estado a través del INI, y grupos de capitalistas privados, fabrica aproximadamente la mitad de los turismos que se producen en nuestro país, y ha obtenido unos beneficios netos en el último ejercicio de - 1.300 millones de pesetas. Los capitalistas de SEAT, explican que existe un descenso de las ventas que obliga a reducir la producción al menos en un 10%. - Mientras ésta, ha crecido -

últimamente en un 12,5%, - las ventas han disminuido - en un 5,6%, llegando a hacerlo en este último mes - hasta un 14,5%. Preveen una coyuntura "grave" durante al menos todo el invierno, y afirman que no pueden ir aumentando los stocks, que ya sobrepasan los 50.000 coches.

Las fáciles referencias de los capitalistas a la situación económica, no pueden ocultar la profundidad de la crisis que ha tocado también a SEAT. Si el Estado español no conoce todavía una saturación del parque de automóviles como otros países (1 automóvil - por cada 12 habitantes, - frente a 1 por cada 2 en EE.UU., por cada 4 en Japón y 5 en Italia), no cabe duda, de que el ritmo de ventas no va a continuar, al margen de cualquier coyuntura como hasta ahora. Y a esto, hay que añadirle la - reducción de los mercados exteriores. ¡En el caso de SEAT, directamente impuesta por la FIAT para intentar dar salida a su producción! La crisis de SEAT, no refleja solamente una coyuntura concreta y "transitoria": *Es la propia crisis internacional del sector del automóvil, y de la FIAT, como una de sus partes, lo que está detrás.*

¿QUE QUIEREN LOS PATRONOS?

Los patronos han concebido sus planes. Y los han empezado a poner en práctica. De inmediato, han conseguido ya del gobierno, con el beneplácito de la CNS, la autorización para reducir la jornada de los trabajadores de SEAT por un tiempo equivalente a un mes y así eliminar la producción excedentaria.

A corto plazo, es de la aplicación del convenio colectivo, de donde los patronos esperan obtener mayor provecho. Si ellos mismos - provocaron la ruptura de las negociaciones, negándose en redondo a discutir - cualquier mejora, no han tenido por ello, que esperar demasiado. Les ha caído "regalado" un laudo que concede a los trabajadores un aumento de 14.000 pesetas anuales y reducción de cinco jornadas al año;

De paso, con el clima creado de amenaza al empleo y al salario, han pretendido y pretenden acallar toda protesta de los trabajadores y obtener la imposición del convenio. A largo plazo... hay que esperar cualquier medida de los patronos dispuestos a salvar a todo trance los beneficios frente a las crisis de las ventas. El resultado siempre es el mismo: *Son los trabajadores de SEAT, quienes deben resolver con su situación de desempleo parcial los problemas de sobrepducción con la disminución de sus salarios reales y el aumento de la explotación, el mantenimiento de los beneficios capitalistas.*

Pero no son únicamente los 25.000 obreros de SEAT, - quienes deben cargar con el peso de la crisis. Son también los miles de trabajadores de la industria auxiliar (Barcelona, Pamplona, ...) quienes deben ser duramente golpeados por ella. Son cerca de 200.000 trabajadores agrupados en las más diversas empresas. Y a esto, debemos añadir, el resto de los trabajadores del sector del automóvil. FASA-RENAULT no quiere ser menos que la SEAT, exige al gobierno un expediente de regulación de empleo que

que afectará a 4.000 obreros...

LA RESPUESTA OBRERA

Pero la lucha de los obreros de SEAT, ha venido a oponerse frontalmente a los planes patronales.

Mucho antes del anuncio -- del expediente de regulación de empleo ya habían -- preparado la lucha por -- sus reivindicaciones. Se ha -- bía elaborado en Asambleas y presentado a la dirección de la empresa una plataforma en 18 puntos. Frente a las tácticas dilatorias en la negociación y la actuación de los jurados, se realizan los primeros paros exigiendo su dimisión y la negociación de los 18 puntos con representantes elegidos en asamblea. SEAT anuncia el expediente, y la lucha estalla abiertamente. Por primera vez, las oficinas se unen en su totalidad. SEAT no espera al expediente: ¿A qué esperarlo si puede cerrar "legalmente" la factoría? Suspende de empleo y sueldo al conjunto de los trabajadores durante 10 días.

Los obreros reunidos en asambleas deciden centrar la lucha en:

A partir de este momento, los trabajadores realizarán asambleas masivas, entre ellas la de 6.000 obreros en plena Plaza Cataluña. Recorrerán las calles y las fábricas en enormes piquetes de extensión (de 2.000 a 3.000 obreros) y arrastran masivamente a los estudiantes a la solidaridad (manifestación de 8.000). En las empresas se realizarán numerosas asambleas y algunos paros de apoyo.

La policía se ve obligada a actuar con cuidado por el riesgo de provocar un estallido de la situación. Cuando carga, encuentra muchas veces la resistencia activa de los trabajadores e incluso se dan pasos como el de desenmascarar y a palear a unos esbirros de la EPS en una asamblea en Verdún.

Abierta la factoría, los trabajadores continúan los paros durante una semana, por la libertad de los detenidos. Tres de ellos, bajo jurisdicción militar.

Esta vez, el Gobierno Civil se niega. La empresa cede, sin embargo, en el pago de los días de sanción. Con un repliegue momentáneo, los trabajadores son conscientes de que la

lucha continúa abierta....

¡ALTO A LOS PLANES DEL CAPITAL!

...Continúa abierta en primer lugar, por la liberación inmediata de los detenidos, que se convierte en uno de los primeros objetivos a lograr. Continúa abierta, contra los intereses patronales de reducción de jornadas de trabajo. Hay que oponerse a los intentos de disgregación y desmoralización de los trabajadores imponiendo una situación de desempleo parcial:

Frente al expediente de regulación del empleo, pasan a primer lugar las reivindicaciones avanzadas contra él: las 40 horas de trabajo y la reducción de los ritmos de producción sin ninguna disminución del salario. Supresión de las horas extras. Control por los trabajadores sobre las condiciones en que se organiza el trabajo (derecho de veto sobre ritmos, tareas, etc...).

Los capitalistas, por el contrario, proponen que los trabajadores se acojan al seguro de desempleo y que los salarios sean pagados en un 75% por éste, y un 25% con cargo en el fondo de protección al trabajo y "prometen" pagar ellos mismos una parte de la diferencia con los salarios reales. De hecho, no es más que ofrecer como ayuda-limosna lo que procede de la explotación de los trabajadores de la SEAT y del conjunto de los trabajadores (SOE, IRTP...) y a ellos les pertenece (¡IRTP y SOE a cargo de la empresa!). Los trabajadores no pueden transigir con nada que no suponga la percepción del 100% del sa

1. Levantamiento de las sanciones, reapertura inmediata de la factoría.
2. Garantía de los puestos de trabajo, garantía del poder adquisitivo del salario: 6.000 pesetas de aumento. No al expediente de crisis, sino reducción de la jornada a las 40 horas semanales, reducción de los ritmos de trabajo y supresión de las horas extras. Control por los trabajadores de las cuentas de la empresa y de la organización del trabajo. Reconversión de la capacidad de producción excedentaria.
3. Negociación inmediata del convenio y demás reivindicaciones con los auténticos representantes de los trabajadores. (ASAMBLEA OBRERA, portavoz de los trabajadores de SEAT n.120).

larío real. Es SEAT quien puede pagar, a costa de sus beneficios. Los trabajadores de SEAT deben sentirse solidarios en esta lucha de todos los trabajadores de la industria auxiliar. Los pequeños y medios patronos invocarán sin duda sus dificultades financieras y su "debilidad" frente a la gran empresa. A ellos les corresponde buena parte de responsabilidad en evitar toda solución que recaiga sobre miles de trabajadores de la industria auxiliar: ¡TRABAJADORES DE SEAT-TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA AUXILIAR, UN MISMO COMBATE!

Frente al "laudo" a nadie se le puede escapar el engaño de las palabras de los patronos:

"No podemos reducir la jornada" -dicen- y ¡quieren de tener la producción por un tiempo equivalente a un mes!
 "La situación económica no permite aumentar los salarios" -continúan- y ¡los beneficios no han cesado de crecer hasta el momento!

Los trabajadores no pueden pararse ni un momento a considerar las razones de los capitalistas defendiendo -- con uñas y dientes sus beneficios. ¡Hay que convertir este "laudo" en papel mojado! *SEAT puede pagar, satisface la reivindicación inmediata de todas las reivindicaciones contenidas en la plataforma de los 18 puntos.*

Los patronos tendrán la contestación en la punta de la lengua: "Esto es la ruina, es imposible que la empresa se mantenga así". Pero los obreros no deben arredrarse. *La apertura de los libros de cuentas y su estudio por auténticos representantes de los trabajadores, con la ayuda de especialistas nombrados por ellos, es la única forma de conocer la real*

situación de la empresa. Y si los patronos se niegan, hay que buscar la forma de realizarlo. En cualquiera de los casos y si la situación de SEAT se agrava y amenaza con la quiebra total o parcial, los trabajadores no tienen ninguna preocupación por el colapso de los beneficios capitalistas, pero para ellos es vital la conservación del empleo y de las condiciones de trabajo. Frente a esta situación, no dudarían en avanzar la exigencia de la expropiación sin indemnización y nacionalización bajo control obrero, es decir, la expropiación de los grupos capitalistas, FIAT entre ellos, propietarios de la SEAT, y su puesta en marcha bajo control de los trabajadores sobre todas las decisiones (ritmos, reestructuraciones, etc)

CONFIAR SOLO EN LA LUCHA

La libertad de los detenidos, la lucha contra la aplicación del expediente de regulación de empleo y por las reivindicaciones, son los objetivos inmediatos de los trabajadores de SEAT. Las lecciones de la lucha enseñan el camino -- por el que hay que avanzar. Patronos y CNS han temblado al ver a los trabajadores forjar su unidad en la lucha y dar una respuesta fulminante a sus proyectos. Los trabajadores no se han dejado influir por sus sermones demagógicos: El paro total une a todos, aterroriza a los patronos más que 10 recesiones juntas, y -- crea las condiciones para extender la respuesta a toda la clase obrera. Los trabajadores expulsados violentamente a la calle sabrán encontrar mil formas de llevar la lucha a todos

los rincones: Manifestaciones, piquetes de extensión asambleas... Pero a la vez no se debe desaprovechar -- ninguna ocasión para dar -- la respuesta al capital en el mismo terreno que la -- plantea: Frente al cierre de la factoría, hay que -- plantear la necesidad de permanecer en ella: OCUPAR LA.

Con su cínico encogimiento de hombros e intervención a favor de la patronal, la CNS ha vuelto a mostrar su auténtico carácter. Y por si ello fuera poco, en "leal" colaboración con el gobierno civil ha negado a los trabajadores la posibilidad de realizar asambleas. Pero éstos, han sabido imponerlas desechando su intervención, llamando a los cargos sindicales a dimitir (como han hecho 60), y a luchar en el terreno de -- los trabajadores, eligiendo ahí sus auténticos representantes, aquellos que pueden organizar, dirigir, coordinar su lucha. Este es el terreno en el que hay que continuar. Más de 13.000 obreros de SEAT han interpuesto una denuncia por medio de sus abogados contra el expediente de regulación de empleo. Se trata de dar la batalla a los patronos y el gobierno en todos los frentes. Pero utilizar incluso, los mismos recursos -- "legales" con que ellos imponen sus medidas antiobreras, no debe significar olvidar que la solución está en la lucha. Todo ello exigirá avanzar también, en la organización de la autodefensa obrera frente a las agresiones de la policía y a las detenciones, como los han mostrado claramente -- los días de lucha.



EQUILIBRIOS EN LA CUERDA FLOJA

Aunque no sea todavía el momento para hacer un balance completo de la lucha hay algo que no puede pasarse por alto. Y es la actitud del PCE y su responsabilidad ante el desarrollo de la lucha. Y no nos referimos a sus militantes, al conjunto de trabajadores que estando en la cabeza de la lucha ven en su organización un partido de los obreros. Nos referimos a la orientación de su dirección. Mientras los trabajadores de SEAT pensaban que: "...no sólo se está jugando el puesto de trabajo y el plan de 25.000 trabajadores, se juega también se está decidiendo, si vamos a permitir o no, en todas partes, que este gobierno de ladrones y asesinos resuelva la grave crisis económica, a la que el mismo ha conducido al país sobre las espaldas de los trabajadores..." y proponían: "En estos momentos, ahora, hoy... es posible, es necesaria, una huelga general en Barcelona y co-marca" (ASAMBLEA OBRERA, portavoz de los trabajadores de SEAT, n.120). ¿Qué hacía la dirección del PCE?

Reconocerlo en las palabras, para abandonar esta tarea y oponerse a ella en los hechos. Así, una y otra vez, ha recomendado a los trabajadores ir a las puertas de la CNS fascista, en lugar de hacerlo a las puertas de las demás fábricas. Sólo bajo la presión de los trabajadores, ha accedido a los piquetes de extensión y sólo lo ha hecho para intentar disvirtuarlos multiplicando sus llamadas a no "instrumenta-

lizar". ¿Es "instrumentalizar" llamar a los obreros a la solidaridad activa, explicar a todos que es el mejor momento para luchar todos a la vez? Así también, se ha negado radicalmente a que las Comisiones Obreras pasaran a convocar la Huelga General, negándose a discutir siquiera, las propuestas de las comisiones que lo apoyaban. Y sólo de esta forma, pueden explicarse los límites de la generalización de la lucha y no por una falta de "condiciones" que sobradamente existían.

Convertir la lucha en una protesta "ordenada" y "cívica", antes que una respuesta efectiva a los planes de los patronos, ha sido el principal objetivo de la dirección del PCE. No se puede estar a la vez por la defensa de los intereses obreros y un pacto con sectores de la burguesía: La orientación de la Junta Democrática, hace peligrar la lucha de SEAT, hace peligrar todas las luchas...

GENERALIZAR LA LUCHA, MARCHAR HACIA LA H.G.

Con la lucha de SEAT, ha vuelto a plantearse abiertamente, una vez más la necesidad de una ofensiva de conjunto de la clase obrera contra los planes del capital. Los patronos y el gobierno pretenden descargar el peso de la crisis de su economía, sobre la clase obrera. Inflación, sobreexplotación y amenaza de paro, son las consecuencias a que se enfrentan el conjunto de los trabajadores. La represión violenta de todas las luchas, está al orden del día. La generalización y coordinación de las luchas, a escala de ra-

mo, a escala de zona, e incluso internacionalmente - (SEAT-FIAT), se hace una necesidad acuciante para hacer frente a todo ello. Pero hay que dar un paso más: *La preparación y organización de una Huelga General a escala de estado, es la única perspectiva realista de hacer retroceder a los patronos y la Dictadura.*

Esto es algo posible y realizable. Así lo enseña SEAT, así lo comprenden los trabajadores, así lo muestran las innumerables luchas que recorren todo el país afectando a los principales centros de producción (Barcelona, Euskadi, Madrid...) y a todas las capas de la población (estudiantes, médicos...). Pero SEAT, también enseña que la HG sólo puede ser el resultado de una acción decidida de las CC.OO. a la cabeza de los trabajadores. Y esto ha faltado en Barcelona, frente a la combatividad de los obreros de SEAT paralizadas en unos casos por la actitud de la dirección del PCE, o las vacilaciones de otras organizaciones obreras. Es necesario superar esta situación para pasar a preparar y convocar la HG desde ahora. Convocatorias como la de CC.OO. de Guipúzcoa a una jornada de lucha en la provincia el día 11 de Diciembre, o de las CC.OO. de la construcción de Madrid a una HG de ramo, son pasos importantes en esta dirección. Se trata de generalizarlos y dar un paso adelante. Todas las CC.OO. todas las organizaciones obreras deben afrontar esta responsabilidad.

¡LAS CONDICIONES ESTAN FUESTAS, Y S.E.A.T. MARCA EL CAMINO!

PLATAFORMA DE LOS OBREROS DE SEAT

1. Amplia Amnistía que signifique readmisión inmediata de los despedidos y anulación de todos los expedientes y sanciones por conflictos colectivos y laborales.
2. 40 horas semanales y 30 minutos para el bocadillo.
3. Salario mínimo de 700 Pesetas diarias. Convenio anual con revisión trimestral, de acuerdo con el índice oficial del coste de la vida, aumentado en un 50%.
4. Prima mínima fija y garantizada de 3.000 Pesetas, para rendimientos del 75% e indirectos.
5. Seguridad Social e IRTP a cargo de la empresa.
6. Vacaciones durante todo el mes de Agosto y 10 días en Navidad.
7. Jubilación a los 60 años, con el 100% del salario real y mejoras posteriores.
8. Salario real íntegro en caso de enfermedad o accidente, sin ningún tipo de descuento.
9. Auténtica valoración de los puestos de trabajo y medidas de seguridad preventivas.
10. Anulación del Reglamento de Régimen Interior y -- consideración absolutamente técnica de los mandos.
11. Facilidades concretas para el estudio de los obreros y de sus hijos.
12. Guarderías en todos los barrios.
13. Revisión de los sistemas de transporte del personal.
14. Control obrero de los comedores y economatos, con precios subvencionados.
15. Paga de beneficios de 1000 Pesetas por cada 1% de dividendo repartido.
16. Paga extraordinaria de un mes completo.
17. No a la obligatoriedad de las horas extras.
18. Convocatoria de elecciones sindicales, para elegir a los representantes que negocien el convenio.



SEPTIEMBRE 1974