FAH-41 (30-17)
R-11-119

SINDICATO DEL RAMO
DEL AUTOMOVIL

U. G. T.

# DEBEMOS IR A LA COLECTIVIZACION DEL RAMO DEL AUTOMOVIL.....?

(Ponencia presentada en la Asamblea General celebrada el día 31 de enero de 1937)

Editorial Vilamala, Valencia, 246 — Barcelona

# Estudio sobre la conveniencia y posibilidades de colectivización del Ramo del Automóvil

## COMPAÑEROS:

Antes de proceder a dar lectura al pequeño estudio que hemos hecho sobre el asunto objeto de esta Asamblea, o sea, el determinar si debe irse o no a la colectivización del Ramo del Automóvil, creemos oportuno pasar a haceros algunas aclaraciones.

En primer lugar, queremos quede bien sentado, que al realizar este estudio, no hemos pretendido, ni mucho menos, hacer una oposición sistemática a un proyecto cuya iniciativa, no nos corresponde. Al contrario, un sentido de responsabilidad y un verdadero espíritu de colaboración —colaboración bien entendida—, son los que nos han movido a llevar a cabo este estudio, con el que pretendemos únicamente poner de manifiesto ante la Asamblea una serie de consideraciones que muy bien pudieran haber pasado desapercibidas para algunos compañeros, a pesar de la buena voluntad que indudablemente han puesto en el examen de la cuestión, y cuya importancia es capital para el asunto que vamos a debatir.

Queremos también que quede bien sentado, que el estudio que os sometemos sobre la conveniencia o no conveniencia de la colectivización del

Ramo del Automóvil, está hecho con una visión general del asunto, es decir, sin entretenernos en analizar, parcial y separadamente, las condiciones en que en la actualidad se encuentran cada uno de los diversos gremios o sectores encuadrados en la industria del automóvil. Hacemos esta aclaración previa, porque admitimos que, dentro del Ramo del Automóvil, pueden existir hoy día sectores o especialidades cuyas condiciones actuales de desenvolvimiento pudieran presentar un cariz más favorable para intentar su colectivización. De ser éste el caso, y si así lo decidieran dichos sectores, representados en esta Asamblea, autonómicamente, no serán ciertamente nuestros votos ni nuestra colaboración los que les falten. Hecha esta salvedad, nosotros, como ya hemos dicho, vamos a considerar y a analizar la colectivización del Ramo del Automóvil en su aspecto totalitario exclusivamente.

Con nuestro estudio, sin embargo, no pretendemos prejuzgar nada. Al hacerlo, nos hemos despojado de todo prejuicio particularista e incluso de orden sindical. Hemos examinado el asunto, en términos generales, con una visión de conjunto, como hemos dicho, objetivamente, y os pedimos a todos que también lo hagáis así. Hoy han desaparecido ya todas las coacciones que del exterior pudieran venirnos, y por consiguiente, debemos desprendernos también nosotros de toda coacción que un egoísmo personal pudiera ejercer en nuestro espíritu. Os pedimos a todos, pues, alteza de miras y sentido de responsabilidad.

Otra aclaración debemos hacer, antes de entrar en materia, aclaración que, tratándose de una Asamblea de la U. G. T., tal vez no fuera del todo necesaria. Y es la siguiente: Todas las consideraciones que nos han servido de base para llegar a nuestras conclusiones, han sido inspiradas en el respeto absoluto a la Ley, entiéndase bien, a la Ley revolucionaria promulgada después del 19 de julio.

Comencemos, pues, examinando el asunto en su aspecto general.

## ASPECTO GENERAL

Al entrar a tratar de la colectivización de la Industria del Automóvil, hay que tener presente un importante concepto. Y es éste: La industria del automóvil, como tal industria, no existe en nuestro país. Lo que existe en España es el negocio del automóvil, y toda contestación a la pregunta de una responsabilidad tan extraordinaria como la conveniencia o no conveniencia de la colectivización, es algo que escapa a la opinión particular de cada uno de nosotros para entrar de lleno en el campo científico de las leyes económicas.

Hemos empezado por decir que la Industria del Automóvil no existe en España como tal industria, y sino, véanse los esfuerzos extraordinarios que en diferentes épocas han realizado, entre otras empresas, la Elizalde, la España, la Nacional Pescara, etc., para la construcción de un coche genuinamente nacional, adaptable a nuestro mercado y asequible a las posibilidades de nuestro público. Todas ellas fracasaron y solamente dos empresas extranjeras, la Ford y la General Motors, intentaron desde hace ya años la progresiva nacionalización del automóvil, llegando a un tanto por ciento bastante apreciable de producción nacional. Hoy, todos sabéis que los compañeros de la General Motors están realizando esfuerzos muy laudatorios en este sentido y nuestro deseo sería que en esta ocasión el triunfo les acompañase en su empresa.

No podemos olvidar tampoco, al examinar este asunto, que ninguna de dichas empresas españolas, ni siquiera las extranjeras hoy radicadas en España, cuentan en la actualidad —ni es tampoco posible que lo hagan en un próximo futuro—, con los innumerables elementos técnicos necesarios para la fabricación de un automóvil. Dichas empresas carecen de ingenieros especializados; carecen de patentes de invención; carecen de laboratorios de prueba de materiales; carecen de departamento de relaciones comerciales para compras de material en el extranjero; carecen de experiencia, y, además, y esto es muy importante, dada la relativa capacidad de consumo de nuestro país, carecen de mercado propiamente dicho para poder colocar su producción en el caso hipotético de que todos estos inconvenientes pudie-

ran ser superados. Y... tened en cuenta, que nada de esto se improvisa.

A más, compañeros que nos escucháis, en la actualidad, con las dificultades de la guerra y las de carácter técnico y financiero que forzosamente se nos presentarían para llevar a cabo la colectivización del ramo del automóvil, sólo se lograría, con el agotamiento de nuestros actuales "stoks", llegar a una liquidación total de lo que hasta ahora ha sido el negocio del automóvil en España, y esta industria, que no es tal industria sino un negocio, dejaría igualmente de ser un negocio para convertirse en nada.

## ASPECTO LEGAL DE LA COLECTIVIZACION

Todos vosotros sabéis que la Generalidad de Cataluña haciéndose eco de los momentos que vivimos y dándose cuenta del contenido eminentemente social de nuestra revolución, promulgó con fecha 24 de octubre del pasado año el llamado Decreto de Colectivizaciones, obra del camarada Juan P. Fábregas. En el citado Decreto, y en su artículo primero, se establece lo siguiente:

Artículo 1.º. De acuerdo con las normas que se establecen en el presente Decreto, las empresas industriales y comerciales de Cataluña se clasifican en:

*a*) Empresas colectivizadas, en las cuales la responsabilidad de la Dirección recae en los mismos obreros que las integran, representados por un Consejo de Empresa, y

*b*) Empresas privadas, en las cuales la Dirección corre a cargo del Propietario o Gerente, con la colaboración y fiscalización del Comité Obrero de Control.

Es decir, que el citado Decreto de Colectivizaciones empieza por reconocer en sus preámbulos la existencia de empresas privadas, en determinadas condiciones, y por otra parte, viene a dar un curso legal a las colectivizaciones que se habían ya llevado a cabo por los obreros de aquellas empresas

cuyos dueños o gerentes las habían abandonado al estallar la revolución.

En virtud de dicha ley, deberán colectivizarse obligatoriamente todas las empresas que ocupen más de 100 asalariados. Igualmente podrán colectivizarse todas las demás empresas de menos de 100 trabajadores, SIEMPRE QUE PARA ELLO SE PONGA DE ACUERDO LA MAYORIA DE LOS TRABAJADORES CON EL PROPIETARIO O PROPIETARIOS. Es decir, que la ley establece, específicamente, que para poder llegar a la colectivización en las empresas de menos de 100 trabajadores, deben ser precisamente éstos LOS QUE LO ACUERDEN POR MAYORIA Y DE CONFORMIDAD CON EL PROPIETARIO O RESPONSABLE.

Basándonos, por consiguiente, en el cumplimiento estricto de la Ley, ley que todos estamos obligados a respetar, máxime porque su origen no puede sernos sospechoso —como hemos dicho el citado Decreto es obra del camarada Fábregas—, son los trabajadores por empresas, espontáneamente, libremente, autonómicamente, los que deben decidir si la empresa donde trabajan debe o no ser colectivizada.

En apoyo de esta tesis, se dice, además, textualmente:

"Las Colectivizaciones de ramos no las han de hacer los Sindicatos. Los Sindicatos no podrán explotar por cuenta propia servicios públicos, industrias, talleres, comercios ni terrenos de cultivo. La explotación deberá ir a cargo de los respectivos trabajadores y LOS SINDICATOS NO TIENEN NINGUN DERECHO Y UNICAMENTE EL DEBER DE ORIENTAR A LOS COMPAÑEROS Y DARLES EL MAXIMO DE FACILIDADES PARA EL MEJOR EXITO DE LA EMPRESA."

Por consiguiente, ¿no creéis vosotros —siempre dentro del espíritu de la Ley—, que el pronunciarnos aquí sobre una colectivización en bloque del ramo del automóvil, sería atentar contra los legítimos derechos de los trabajadores que en uso de este derecho y amparándose en dicha ley, deben ser ellos por empresas y libremente los que decidan si deben ir o no a la colectivización? Repetimos que esto es para las industrias de menos de 100 trabajadores.

No se nos escapa a los que hemos realizado este estudio, que la adapta-

ción estricta a la ley en el caso de las colectivizaciones que puedan acordar los obreros de acuerdo con el referido decreto, podrá presentar en la práctica algunas dificultades dada la existencia de dos o más sindicales en una misma industria, en una misma empresa. La ley, por eso, dice claramente que deben ser los trabajadores de cada empresa, por mayoría, los que lo decidan de acuerdo con el propietario o responsable. Esto es lo legal, y además de lo legal, lo democrático. A pesar de ello, entendemos que la constitución de un comité de Enlace entre las sindicales afectadas para estudiar cualquier dificultad que en orden a este asunto pudiera presentarse, facilitaría la solución, y ésta es, a nuestro juicio, específicamente, la verdadera y alta misión de los Sindicatos.

No hay que olvidar tampoco un aspecto muy interesante y digno de tenerse en cuenta cuando se hable de la colectivización del Ramo del Automóvil. Todos vosotros sabéis que el comercio o la industria del automóvil está representado en nuestro país por un porcentaje muy elevado de casas extranjeras, o por empresas, que a pesar de ser españolas para efectos fiscales, etc., son en realidad extranjeras, puesto que la mayoría de sus acciones o intereses están en manos de extranjeros y son, por tanto, los extranjeros los que dictan sus normas e imponen sus determinaciones.

Por ello, aunque más adelante vamos a estudiar el aspecto internacional de la cuestión con todo detenimiento, creemos que esta circunstancia, en su aspecto legal, merece también que le dediquemos unas líneas. Y a ello vamos.

Ya previendo este caso, el artículo 9 del citado Decreto de Colectivizaciones, dice textualmente:

"Que las Empresas donde existan intereses de súbditos extranjeros, los Consejos de Empresa o los Comités de Control Obrero, en cada caso, lo comunicarán a la Consejería de Economía, la cual convocará a todos los elementos interesados o a sus representantes para tratar de los asuntos y resolver los que corresponda para la DEBIDA SALVAGUARDA DE AQUELLOS INTERESES."

Está, pues, bien claro, que dentro de las normas dictadas por dicha

Ley, no se puede ir a una colectivización de empresas extranjeras o en las que haya intereses de súbditos extranjeros, sin un estudio previo del caso por el Consejo de Economía, para que éste acuerde previamente, poniéndose en contacto con los elementos interesados, la forma de salvaguardar los intereses extranjeros allí representados, pues, como es lógico —no queramos engañarnos nosotros mismos—, todo intento de colectivización, que para el extranjero no puede ser más que una usurpación, sin la debida indemnización a aquellas empresas extranjeras, sería peligrosísimo bajo todos los puntos de vista, y, lo que es peor, de consecuencias funestas para la guerra que estamos sosteniendo. No lo olvidéis.

Por otra parte, ¿creéis vosotros que el Gobierno de la Generalidad y ni aun el Gobierno central están hoy día en situación de poder indemnizar a los extranjeros propietarios de las industrias colectivizadas sin su consentimiento? ¿Sabéis vosotros la formidable cantidad de millones que ello representaría? Lo delicado de este asunto salta a la vista y no creo hayamos de insistir mucho cerca de vosotros para considerarlo como un poderoso argumento en apoyo de la inoportunidad de llegar a una colectivización totalitaria del ramo del automóvil.

## OPORTUNIDAD DE LA COLECTIVIZACION

Todos vosotros conocéis, la estáis viviendo, la enorme paralización que esta industria sufre actualmente como consecuencia de la guerra. Hablamos de la industria del automóvil como tal industria —aunque como ya hemos dicho anteriormente apenas si existe—, y no como auxiliar de guerra, puesto que en este aspecto está en toda su actividad. En otras palabras: hoy, por la fuerza de las circunstancias, la venta de vehículos nuevos está completamente paralizada y solamente se trabaja en la reparación y habilitación de los vehículos existentes para las necesidades de la guerra. ¿Que algunos creen de buena fe, con más o menos fundamento o deslumbrados por esta actividad artificial, que algunos sectores del ramo del automóvil

están en condiciones de ser colectivizados?... Nosotros no queremos entrar en discusiones en el asunto. Si ellos lo creen honradamente y están dispuestos a llevarlo a cabo, nuestra obligación es orientarles y darles toda clase de facilidades, pero, eso sí, no podemos aceptar ni hacernos solidarios de sus puntos de vista, puesto que, como hemos dicho al principio, este estudio está hecho a base de una visión totalitaria y sobre ella sois vosotros los que habéis de pronunciaros.

Es, por tanto, ahora cuando nos cabe preguntar a nosotros: ¿Es conveniente y oportuno llegar en estos momentos a la colectivización del Ramo del Automóvil? Sinceramente creemos que no y que iríamos abocados a un fracaso, pues aun suponiendo, que ya es suponer, que quedasen superadas las dificultades de todo orden que llevamos expuestas, ¿de dónde iban a salir las enormes sumas que se necesitan para mantener a los numerosísimos obreros que hoy viven de la industria del automóvil, si su actividad ha quedado forzosamente reducida en más de un 70 %, una vez quedasen agotados los saldos de las cuentas corrientes de la burguesía, con los que hoy día se está manteniendo este personal? El citado Decreto de Colectivizaciones ya prevé para este caso la creación de la Caja de Crédito Comercial e Industrial, pero esta previsión, hoy por hoy, desgraciadamente, no es más que una utopía, ya que, todos sabéis, pues públicamente se ha dicho, cuál es el estado económico de la Generalidad.

Lógicamente, indudablemente, no se puede equiparar el negocio o la industria del automóvil, una de las más complejas que existen, a un servicio público de tranvías, electricidad, etc., de consumo diario y obligado, o a la industria hotelera, o a la peluquería, etc. Lógicamente también, es natural que, ganada la guerra, se produzca un retraimiento considerable en el comercio e industria del automóvil una vez pasados los primeros momentos de febril actividad tras un letargo más o menos dilatado, pues al igual que sucede ya y sucederá en otras industrias suntuarias, el automóvil como elemento de lujo desaparecerá del mercado y únicamente subsistirá el automóvil en su función social de "Herramienta de trabajo". ¿Y creéis vosotros, compañeros, que en unas circunstancias tan poco favorables, es conveniente, es oportuno, es acertado, ir a la colectivización? Repetimos que no somos enemigos de la colectivización por sistema, al contrario, con-

sideramos es el interregno entre el régimen capitalista y la socialización, que es nuestra meta. Pero es que nosotros somos partidarios de una colectivización consciente y partidarios asimismo de sospesar muy bien la cuestión para no llegar a un fracaso desmoralizador. A nuestro entender, llegar a la colectivización de una industria en estado precario, es como ponerse a colectivizar un edificio en ruinas sin contar con los medios para poder levantarlo de nuevo.

No es la primera vez que al hablar de este asunto con algún compañero y al hacerle las anteriores reflexiones, nos ha dicho: "Bueno, muy bien, pero si hoy no nos apoderamos de todo, ¿cuándo lo vamos a hacer?" Y nosotros le hemos contestado: "En primer lugar, fijaos bien, el admitir esta pregunta es admitir una duda sobre cuál ha de ser el fin de la contienda." Y nosotros, como es natural, en nuestro estudio partimos de la base de que se han de ganar la Guerra y la Revolución. Y si la guerra y la revolución se ganan, ¿a qué venir con estas precipitaciones infantiles que son un salto en el vacío? Y por otra parte, ¿de qué nos serviría colectivizar el ramo del automóvil en el caso de que perdiésemos la guerra? El apoderarnos ahora, como muchos preconizan ingenuamente, de todo, sin respeto para los considerables intereses extranjeros representados en el Ramo del Automóvil, sería para nosotros y para nuestra causa una equivocación de consecuencias fatales. A más, y permitidnos una metáfora... ¿De qué nos serviría, por ejemplo, apoderarnos de una fábrica de hielo... si nos cortan el agua? El caso, es el mismo. Mientras la industria del automóvil en España, que está ahora en embrión, no consiga independizarse en absoluto del extranjero, todo ensayo totalitario de colectivización nos ha de conducir al más rotundo de los fracasos y a la ruina de muchos trabajadores.

¿Qué nos sucedería, por ejemplo, si el consorcio que controla el comercio del caucho, se pusiera abiertamente contra nosotros y nos declarara el boicot?

Y no somos sólo nosotros los que tal creemos. En apoyo de nuestro punto de vista, nos vamos a permitir copiar aquí un artículo que el actual Ministro de Industria, camarada Peyró, publicó hace unos días en "Solidaridad Obrera". Dice así:

"¿Están los Sindicatos en condiciones para la magna función socialista? Legiones de camaradas, estoy seguro de ello, opinarán que sí. Yo digo resueltamente que no. Y no lo están, porque la economía de las industrias, estrechamente ligada con la industria del agro, es una sola en y para todas las latitudes de España; y una prueba de ello la tenemos en los fenómenos que está produciendo la guerra, pues la desarticulación de la economía del país, las angustias y dificultades por que ella pasa, más que a la guerra en sí, débense a que, económicamente, media España está incomunicada con la otra mitad, cuyo hecho implica el quebrantamiento de las bases de interdependencia a que estaba sujeta la economía nacional.

"Rotas estas bases que le daban una relativa suficiencia, las dificultades son inevitables, y estas mismas dificultades con que tropieza el orden general de la economía aparecen exactas en las economías de las industrias"...

También el camarada Santiago Carrillo, en su discurso del pasado domingo, sentó una afirmación, que no resistimos a la tentación de reproducir. Y es ésta:

"Que el malestar general y las dificultades por que atravesaba la economía catalana, eran debidas en una gran parte A LA COLECTIVIZACION PREMATURA DE LAS INDUSTRIAS."

Nos vamos extendiendo demasiado, pero, sin embargo, no queremos acabar este estudio sin tratar también el aspecto internacional de la cuestión, y a ello vamos.

## ASPECTO INTERNACIONAL

Todos vosotros sabéis que en el comercio o industria del automóvil somos hoy día tributarios del extranjero en casi un 100 %. Apenas si existe producción nacional talmente considerada, y la poca que existe, comercialmente, no puede competir con la extranjera.

No ofrece, pues, la menor duda, que de llegar a una colectivización totalitaria del ramo del automóvil, sin previa indemnización, se perjudicarían notablemente los intereses extranjeros representados en España en dicho ramo, y esto, como ya ha ocurrido en algún otro sector de la industria, habría de producir en los países de economía burguesa, que son la inmensa mayoría, una reacción contra nosotros, que, a la larga, nos asfixiaría; pues, como decimos, si los países extranjeros, mejor dicho, si el capitalismo extranjero irritado nos hace el vacío, iremos al fracaso irremisiblemente.

No debemos olvidar tampoco, compañeros, que estamos en guerra. En una guerra que cada día que pasa va adquiriendo más volumen, y que para ganar la guerra, y con ella la revolución, se necesitan ante todo, coches, tractores y camiones. Y la guerra es un elemento muy voraz. Tened presente que si todavía no se ha llegado a un perfecto aprovisionamiento y a una completa evacuación de Madrid ha sido principalmente debido a la falta de medios suficientes de transporte. Por poco que la guerra se prolongue, agotando nuestros actuales "stoks", necesitaremos adquirir vehículos y repuestos en gran cantidad en el extranjero. Y cuando este momento llegue, ¿os dais todos cuenta de la inmensa responsabilidad en que incurriríamos si el capitalismo extranjero en represalia a una colectivización de sus intereses nos declarara el "boicot" y se negase a facilitarnos el material que necesitamos?

Ya hemos puesto de manifiesto al principio de este trabajo, las dificultades con que han tropezado siempre las empresas nacionales para llegar a una nacionalización del automóvil. Pues bien; si en tiempos normales no se pudo jamás llegar a una nacionalización, ¿creéis vosotros que, hoy día, en plena guerra, con la enemiga declarada de todo el capitalismo, podemos soñar en la nacionalización de la industria del automóvil? Y si no nos es posible soñar en la nacionalización inmediata de esta industria, ¿cómo vamos a llevar a cabo, con garantías de éxito, una colectivización de una industria que apenas existe en nuestro país, y en la que forzosamente, por ahora, hemos de depender del extranjero, nos guste o no nos guste? Tal vez a alguno se le ocurra la idea de que con un arancel prohibitivo para las marcas se podría forzar la construcción y la venta de un coche

nacional; pero también a esto debemos responder, que siendo el automóvil, como todos sabéis uno de los productos que más millones representa a nuestra exportación, son los automóviles precisamente los que actúan de contrapeso en nuestra balanza comercial para lograr colocar en los mercados de Europa y América nuestra enorme riqueza agrícola. Está, pues, fuera de toda duda que ningún Gobierno español, responsable, tomaría una medida tan suicida como ésta.

Otro de los argumentos que alguien nos ha expuesto al discutir este asunto, es el de que otros países más pequeños que el nuestro poseen coches de producción nacional, y aun llegan a exportarlos. Con ser muy contados los países que se hallan en este caso, hay que tener en cuenta, en primer lugar, que todos ellos son países eminentemente industriales, cosa que no sucede en España, y que la construcción de un coche en dichos países se inspira casi siempre en razones de prestigio nacional y no en razones de economía. El coche así fabricado es casi siempre, además de inferior en calidad, antieconómico, y si a pesar de ello se sigue produciendo es porque la pérdida que su fabricación representa para la empresa o para el Estado, se halla siempre compensada por los excelentes dividendos producidos por la misma industria, cuya producción principal es siempre armas, aeroplanos, maquinaria agrícola, etc., etc., viniendo a ser el automóvil algo secundario, dentro de ella.

Tendríamos todavía muchas más razones para abonar nuestro punto de vista, pero no queremos cansaros más. Sintetizando nuestro estudio, hemos llegado a la siguiente conclusión:

«Que dada la complejidad de los factores que concurren en la industria y el comercio del automóvil, su casi absoluta dependencia del extranjero y el estado actual en que dicha industria se desenvuelve,

no creemos oportuno llegar a una colectivización totalitaria en estos momentos.»

«No obstante, si a pesar de las razones expuestas, existe, dentro del Ramo del Automóvil, algún sector, alguna colectividad o alguna empresa cuyos obreros se crean capacitados para llevar a cabo con éxito su colectivización, de acuerdo con la Ley, o sea por la decisión de la mayoría de los trabajadores que la componen, este Sindicato les orientará y voluntariosamente les ayudará hasta el límite que sea preciso.»

Creemos, compañeros, que nuestra posición no puede ser más clara.

He dicho.

Barcelona, 31 de enero de 1937.

D.4291.445

00001

Consideraciones el por qué el SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL (U.G.T.) propugna su transformación en FEDERACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL.-

= = = =

5º.- En este apartado entra el plano trazado de la misma como su construcción y en esto intervienen delineantes, trazadores, carroceros (cajistas), planchistas, forjadores, herreros, electricistas, probadores, guarnicioneros, pintores y algun otro ificio auxiliar, etc,etc,. Y aquí queda listo el producto que pasa al.

6º.- Apartado que denominados "Agentes, representantes de ventas, administrativos que colocan el artículo en el mercado ya nacional o extrangero, vendiéndole o intercambiando el producto por otras materias que sean precisas para el desenvolvimiento de la industria.

Pues bien, si reconocemos esta verdad axiomática, de que los elementos productores desde su punto básico hasta la determinación del producto ya manufacturado y colocado en los mercados entran multiples de profesiones que, independientes unas de otras y mal centradas sindicalmente languidecen, pierden energias vitales y no pueden responder por lo mismo al desarrollo de la industria para convertirla en competidora y , si nos exponemos mucho a que esta rama vital desaparezca de España, que debemos hacer para que esto no ocurra?El Sindicato del Ramo del Automóvil opina que hay que darle una inyección de vigor, de potencialidad efectiva: Como ? Aglutinando las diversas ramas heterógeneas, y que no lo son en si, en homógeneas; desde su base hasta su final han de estar amalgamadas, bien compenetradas, respondiendo a una sola directriz sindical en la que desde luego en ella las secciones tendrian su representación y composición que determinaría la nueva ruta y orientación a seguir en un todo armónico como sería la " FEDERACIÓN DE LA INDUSTRIA DEL RAMO DEL AUTOMÓVIL", por la que lucha hasta su consecución el Sindicato del Ramo del Automóvil de Barcelona (U.G.T.)

D.4.291.446



Relación de Secciones, con el número de afiliados de las mismas.-

| | | |
|---|---|---|
| 1.- | Mecánicos y ruedas | 672 |
| 2.- | Lampistas y radiadores | 241 |
| 3.- | Electricistas y acumuladores | 250 |
| 4.- | Carroceros | 401 |
| 5.- | Herreros y forjadores | 210 |
| 6.- | Planchistas | 250 |
| 7.- | Guarnicioneros | 190 |
| 8.- | Pintores | 185 |
| 9.- | Técnicos y administrativos | 151 |
| 10.- | Recambios y accesorios | 201 |
| 11.- | Vendedores y corredores | 111 |
| 12.- | Neumáticos y vulcanización | 152 |
| | Total ..... | 3.014 |

Nota.- No están incluidos los afiliados de la Región, por no habernos llegado las listas a tiempo.-

POR LA JUNTA
EL PRESIDENTE

SINDICATO RAMO
DEL AUTOMOVIL
U. G. T.
BARCELONA

D.4291,443 00003

INFORME DE LA ASAMBLEA CELEBRADA EN EL DIA 11 de JUNIO DE 1936

Bajo el siguiente orden del día que es:

1º.- Nombramiento de cargos de Junta.

2º.- Reformación del titulo de nuestro Sindicato.

3º.- Asuntos generales.

Se abre la sesión bajo la Presidencia del camaradaCarrillo, y se pasa a nombramiento de Mesa de discusión.

Presidente el compañero Ignacio Toral.

Secretario de Acta;Miguel Gomez

Secretario de Palabra;Joaquin Tolosa

Se pone a discusión el 2º punto de orden del día o sea la transformación del titulo de nuestro Sindicato. Se aprueba unanimemente sin discusión con el correspondiente titulo "SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMÓVIL ", por lo cual queda nulo el titulo anterior que hera UNION GENERAL DE OBREROS CONSTRUCTORES DE CARRUAJES Y CARROCERIAS.

Lo que tenemos a bien de comunicar al camarada de la Ejecutiva, para que tengan conocimiento del titulo de nuestra Sindical, para la buena marcha de la organización, aprovechando estos momentos le dirijimos nuestro domicilio social en Barcelona, Paseo de Pi y Margall, 43, 1º,2ª

POR LA JUNTA
EL PRESIDENTE

SINDICATO RAMO DEL AUTOMOVIL
U. G. T.
BARCELONA

D.4.291.444

00004

SINDICATO RAMO
DEL AUTOMOVIL
U. G. T.
BARCELONA

12 de Marzo de 1937

NUMERO 1.061 RR

Sindicato del Ramo del Automovil
Paseo de Pi y Margall, 43, 1º, 2ª
B A R C E L O N A

Estimados camaradas:

La Comisión Ejecutiva ha examinado los escritos entregados por vosotros y una vez informada de los mismos considera que la nueva estructuración que habéis dado a vuestra organización no se ajusta a las normas estatutarias de la Unión General de Trabajadores, no obstante hemos solicitado informes al Secretariado Regional de Cataluña para resolver en definitiva.

Una vez en nuestro poder estos informes, ya os comunicaremos el acuerdo adoptado por esta Comisión Ejecutiva.

Sin otro particular, me reitero vuestro y de la causa obrera.

EL VICEPRESIDENTE.

1001-13

00006

Teléfono .....

SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL

U. G. T.

PASEO PI Y MARGALL, 43, 1.º, 2.ª

Antecedents

BARCELONA, 1 de Abril de 1937

UNION GENERAL DE TRABAJADORES DE ESPAÑA

EJECUTIVA DE LA U.G.T.

SALUD

Este Sindicato tiene a bien comunicaros, que habiendo estado en esa con el fin del tramite para ir a la creación de la FEDERACION DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL con copia de todas las secciones que tenemos creadas, y ajustandonos a nuestros estatutos, de nuevo nos dirigimos a vosotros, siendo un recordatorio para que nos contesteis lo antes posible, por vernos en la necesidad de tener que solventar varios asuntos que nos afecta con los otros ramos.

Vuestros y de la causa

LA JUNTA

El Presidente — El Secretario

SINDICATO RAMO DEL AUTOMOVIL U. G. T. BARCELONA

XXXXXX VALENCIA, 6 de abril de 1937

3.245/PM. JV/PM.

Sindicato del Ramo del Automovil
BARCELONA

Estimados camaradas:

Acusamos recibo de vuestra comunicación, fecha 1 del actual, teniendo que manifestaros que como ampliación a lo que ya os comunicamos en la nuestra de 12 del pasado mes, os transcribimos un párrafo de la carta que hemos dirigido al Secretariado de Barcelona, en el que se refleja el criterio de la Comisión ejecutiva sobre este asunto.

"En relación con el último extremo de vuestra comunicación, tenemos que manifestaros que la Unión General no puede autorizar la constitución de una Federación del ramo del Automóvil, porque debéis comprender que al día siguiente podian solicitar lo mismo que vosotros todas aquellá especialidades que constituyen la industria sidero-metalúrgica de España y en vez de una potente Federación de industria que abarque y una todas las especialidades del ramo, se crearia organizaciones de tipo gremial que no representan nada nó pueden expresar cumplidamente los intereses de la clase trabajadora en estos momentos tan difíciles de su Historia".

Por lo tanto, como el Sindicato que habéis estructurado no se ajusta a las normas estatutarias de la Unión General de Trabajadores, no podemos acceder a registrarlo en nuestros ficheros en la forma que solicitáis.

Sin otro particular, quedamos cordialmente vuestros y de la causa obrera.

EL VICESECRETARIO,

Pascual Tomás.

1071-B

SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL
U. G. T.
PASEO PI Y MARGALL, 43, 1.º, 2.ª

Teléfono .....

00008

BARCELONA, 16 de Abril de 1937 de 193

UNION GENERAL DE TRABAJADORES
Fuencarral, 93 - Moderno
Secretaria
M A D R I D

Estimados camaradas:-

Oportunamente recibimos vuestra carta de fecha 6 del corriente que hemos leído con el mayor detenimiento y como quiera que de dicha lectura se desprende la existencia de algún equivoco - sin duda por falta de información por vuestra parte - sobre lo que es y lo que desea este Sindicato, o porque el mucho trabajo que os abruma no os ha permitido estudiar el asunto debidamente, vamos a pasar a informaros.

1.- Que en fecha muy anterior al 19 de Julio fué fundado y venía funcionando este Sindicato bajo la denominación de UNION GENERAL DE OBREROS CONSTRUCTORES DE CARRUAJES Y CARROCERIAS DE BARCELONA, estándo reconocido por los organismos regional y nacional de la Unión General de Trabajadores. Que a raiz del aumento que nuestro Sindicato iba experimentando, con fecha 11 de Junio de 1936 celebramos una Asamblea General en la que se acordó denominarlo SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL.

2.- Que de todo ello se dió debida cuenta al Secretariado General de Barcelona, con quien hemos estado siempre en continuo contacto, y como tal Sindicato del Ramo del Automóvil venimos actuándo intensamente desde hace ya bastantes meses, cotizando igualmente bajo esta denominación. Una pequeña prueba de ello es el adjunto folleto sobre la Colectivización del Ramo del Automóvil, folleto que fué previamente sometido a este Secretariado y aprobado por el mismo, y a raiz de cuya publicación hemos sido muy felicitados, habiéndo asimismo provocado un considerable aumento en el número de nuestros afiliados. Es decir, que »de facto» nuestro Sindicato viene actuándo ya desde hace mucho tiempo con el conocimiento y beneplácito de este Secretariado de Cataluña, y como comprendereis no podemos aceptar que ahora, a posteriori, por olvido de quien estaba obligado a legalizar nuestra situación dentro de ese organismo nacional o por burocratismos inadmisibles en los momentos en que estamos viviendo, se pretenda desconocer los hechos consumados. A más, nuestras relaciones oficiales con los organismos del Gobierno de Valencia son bastante elocuentes y abonan nuestra existencia y nuestra gestión sindical.

- sigue -

SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL
U. G. T.
PASEO PI Y MARGALL, 43, 1.º, 2.ª

Teléfono .....

00009

BARCELONA, 16 de Abril de 1936

(continuación de nuestra carta de esta fecha)

3.- Que nuestro Sindicato está constituído en absoluta conformidad con lo que prescriben los Estatutos de la Unión General de Trabajadores y por consiguiente y siempre dentro de las normas que marcan dichos Estatutos, podemos nosotros darle la estructuración que más nos convenga, según se establece en el apartado b) del articulo 8º de los referidos Estatutos.

4.- Que no nos explicamos como por parte de esa Secretaría y en su carta de fecha 6 del corriente, se pretende involucrar el reconocimiento de nuestro Sindicato en su nueva denominación con el proyecto que sometimos al Secretariado de Barcelona de estudiar las posibilidades y conveniencia de llegar a una Federación de Industrias del Automóvil. Son dos asuntos completamente aparte y sin ninguna relación entre sí puesto que como hemos dicho nuestro Sindicato viene actuando desde hace ya mucho tiempo con el reconocimiento de este Secretariado General y lo de la proyectada Federación de Industrias del Ramo del Automóvil no es más que un problema, o un proyecto, o como se le quiera llamar, como muchos otros que se nos ha presentado y hemos resuelto siempre de acuerdo con las normas de la UGT.

5.- Que el proyecto antedicho de llegar a la Federación de Industrias del Automóvil, no tiene más valor que el de una sugerencia que hemos hecho nosotros recogiendo el ambiente existente entre nuestros afiliados, de acuerdo con el derecho que especificamente se les reconoce en el apartado a) del articulo 8º de los Estatutos de la UGT, y por consiguiente dicha sugerencia es susceptible de ser o no aceptada por esa Ejecutiva, no comprendiendo por tanto que vuestro criterio contrario a este proyecto haya de ser involucrado a la cuestión del reconocimiento de este Sindicato.

6.- Que como es lógico, tanto en este punto como en todos aquellos que se salgan de nuestra esfera para entrar en la de esa Ejecutiva, nosotros disciplinadamente estamos siempre dispuestos a aceptar vuestro criterio y acatarlo, pero no a compartirlo, puesto que respetando el criterio que nos exponeis, tenemos mil argumentos y razones de consideración para oponer a los motivos en que esa Ejecutiva trata de justificar su decisión. No en vano somos conocedores a fondo del negocio del Automovil, de su importancia, de sus problemas, etc. etc. Algunos de dichos argumentos están ya tratados en el adjunto folleto sobre la colectivización. No obstante, repetimos que acataremos vues-

- sigue -

SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL
U. G. T.
PASEO PI Y MARGALL, 43, 1.º, 2.ª

Teléfono .....

00010

BARCELONA, 16 de Abril de 1937

(continuación de nuestra carta de esta fecha)

tro punto de vista aunque no hayamos sabido hallar em los Estatutos ni un solo articulo que se oponga al que nosotros sustentamos, reservándonos, claro está el derecho, de plantear esta cuestión si a ello hubiera lugar en el primer Congreso que se celebre.

7.- Que lamentariamos profundamente que vuestra carta de fecha 6 de Abril pudiera estar en parte influenciada - aunque no lo creemos - por criterios sustentados a priori por otros organismos dependientes de esa Ejecutiva o por motivos otros que no fuesen los estrictamente de orden estatuario que invocais, ya que dentro de la UGT y desde nuestro crecimiento a partir del 19 de Julio, hemos sido objeto de maniobras de todas clases por parte de otras asociaciones pertenecientes a nuestra central sindical, que han tratado de impedir nuestro desarrollo, y las cuales no os detallamos por no querer rebajar el nivel que nos hemos propuesto mantener al dirigiros este documento. No queremos, además, haceros el agravio de suponer que dichas maniobras hubieran podido hallar eco en esa Ejecutiva, cuyo prestigio es la más sólida garantía de ecuanimidad para todos los que tenemos el honor de formar parte de la Unión General de Trabajadores.

Rogándoos, ante todo, perdoneis la gran extensión de esta carta, os hemos de rogar, concretamente, acepteis el ingreso de nuestro Sindicato en ese organismo nacional con todos los derechos y obligaciones que de ello se derivan, es decir más propiamente, que de manera oficial acepteis el cambio de denominación de nuestro Sindicato que de UNION GENERAL DE OBREROS CONSTRUCTORES DE CARRUAJES Y CARROCERIAS DE BARCELONA pasa a ser SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL y que documentalmente así nos lo hagais constar para nuestro gobierno.

Sin otro particular, quedamos vuestros y de la causa.

EL PRESIDENTE

SINDICATO RAMO DEL AUTOMOVIL U.G.T. BARCELONA

Anexos: I folleto
I documento s/.actuación de nuestro Sindicato.

# COMENTARIOS A LOS ESTATUTOS DE LA UNION GENERAL DE TRABAJADORES EN RELACION CON LA ACTUACION DEL SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL U.G.T.

Dice en la declaración de principios, que la condición de inferioridad económica, jurídica y política en que están los trabajadores se agrava en razón directa a su desorganización, insolidaridad, etc. Que la deficiencia de la mentalidad de los trabajadores para interpretar con exactitud y realidad sus necesidades presentes y futuras, proviene entre otros factores de prejuicios y errores que tratan de impedir o sofocar el resurgimiento instintivo de una idealidad y mentalidad que tienda a formarse en el proletariado, y que la clase trabajadora afirma su propósito de hacer accesobles libremente a la actividad de los obreros organizados y redimidos a todas las fuentes naturales y sociales de la producción.

COMENTARIOS: - Esta anterior declaración, refiérese como es lógico al ---------- sistema capitalista, pero teniendo en cuenta factores y prejuicios de índole hereditaria, pueda aplicarse perfectamente a los momentos actuales. Conscientes de esta asevaración, el Sindicato del Ramo del Automóvil se creó teniendo muy en cuenta los conceptos de la precedente declaración, y es por esto, que en los momentos en que muy pocos se ocupaban de realizar una labor constructiva, reorganizó el Sindicato de tal forma que pudiese encauzar con absoluta seguridad de éxito la defensa de este importante sector de la economía del país, por considerarla uno de sus puntales básicos. Para ello y convencidos de que el elemento Técnico Administrativo y Vendedores de Automóviles era de imprescindible necesidad dentro de nuestra organización Sindical, procuró y consiguió después de múltuples y laboriosas gestiones encuadrarlos con nosotros. Es de hacer notar que estas gestiones a que nos referimos tuvieron desde el primer momento el apoyo y simpatía del elemento automovilista que se encontraba deseoso de situarse en un Sindicato propio que protegiese y encauzase los complejos intereses y problemas de este ramo.

Con el ingreso de este elemento Técnico-Administrativo y de Ventas, hemos conseguido, eliminando prejuicios de clases, una perfecta compenetración entre el obrero manual e intelectual, tan necesario en todo momento revolucionario y como es lógico subsanando errores de táctica, una mayor capacitación constructiva y organización perfecta que ya empieza a dar sus frutos. Cuales son estos?

1º Obstaculizar y evitar la colectivización del Ramo del Automóvil, que de una forma suicida para este ramo, se propugnaba por la CNT. Para conseguir nuestro objetico desarrollamos una activa campaña por NO-COLECTIVIZACION, por medio de propaganda oral, asambleas, etc. Contribuyó de una manera positiva la ponencia presentada por la Junta de este Sindicato en la asamblea del ramo celebrada en 31 de Enero del año en curso, de cuyo documento se editaron 4.000 ejemplares que fueron distribuidos entre el elemento automovilista. La lectura de esta ponencia nos fué solicitada por varias entidades Sindicales en sus Asambleas como modelo de lógica y sentido de responsabilidad. Resumiendo: con toda esta propaganda que inició y fué orientada casi exclusivamente por nosotros, conseguimos que todo el Ramo del Automóvil UGT se produjera en contra de tan descabellada colectivización, contrarrestando los esfuerzos de la CNT para conseguirla, siendo nuestro Sindicato my felicitado

por su feliz iniciativa que, doloroso es decirlo, ningún otro Sindicato había tenido antes que el nuestro. Quede bien entendido que nos opusimos a la colectivización en los momentos actuales, pero propugnamos la Socialización cuando las circunstancias lo permitan.

Cábenos pués el orgullo de haber procurado en todo momento e interpretando fielmente los postulados de la UGT, buscar esa compenetración de fuerzas dentro de nuestra Sindical.

2º Sin haber estado constituído el SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL UGT y sin el concurso del mismo, controlando obreros manuales e intelectuales de las principales casas del ramo automovilista, deficilmente se hubieran podido evitar, como seguimos evitando, iniciativas de elementos no afectos, muy peligrosas para esta industria o negocio y que no cabe duda alguna hubieran repercutido en en el prestigio que a todos nos ha de merecer las tres iniciales que representamos. Por la fuerza indiscutible que tiene nuestro Sindicato evitamos tambien la incautación de cierta casa dedicada a la venta de repuestos y accesorios paracautomóviles, consiguiendo con ello desarticular los propósitos de la CNT de controlar accesorios y repuestos para sus fines colectivistas dentro del ramo del transporte.

3º Conscientes tambien el Sindicato del Ramo del Automóvil de la necesidad de contribuir con su esfuarzo a solventar los múltiples problemas de orden guerrero y económico que nos han planteado las actuales circunstancias, creamos un TALLER CENTRAL dedicado a reparaciones y construcción de carrocerías etc., con lo quebhemos conseguido, a): Dar ocupación permanente a 250 hombres aproximadamente y b) llevar a cabo una labor revolucionaria efectiva.

Tambien tenemos organizados PARQUES MOVILES en los frentes de Aragón que dan un rendimiento auxiliar de guerra de bastante consideración. Creemos sinceramente que lo anteriormente expuesto,demuestra de una manera irrefutable nuestra fiel interpretación de los principios de la UGT, creando el el SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL y nuestro absoluto derechos a ser tenido en consideración.

---

Dicen los estatutos en sus "Cpnsiderandos", "Proclama" y "declaración de Principios": "Que para conseguir esta reivindicación, siendo la acción individual y aislada de los obreros y de la muchedumbre diseminada e inorganizada, la clase trabajadora debe adoptar la constitución de asociaciones obreras de oficios, de industrias, etc." "Y Por esto mismo y para este fín, reune en su seno a todos los productores, ya sean manuales o intelectuales, en sociedades de resistencia de oficios, organizaciones nacionales de industria y de profesiones llamadas liberales". "Que la Unión General de Trabajadores es una institución eminentemente de productores, organizados por grupos afines de oficio".

Tambien especifica en sus estatutos (título 1º, Art. 2º) "Procurar la creación de nuevas sociedades de oficio, Sindicatos de Industrias, etc."

En artículo 6º, dichos estatutos dicen al hablar de cual es la labor de nuestras organizaciones: "intervenir constantemente en todos los problemas nacionales que afecten a la clase trabajadora". En el artículo 7º expresa que se debe desarrollar una incesante propaganda para organizar a los trabajadores, sean manuales o intelectuales, y en el 8º, trata de la unificación del proletariado, preparándolo para que pueda asumir la dirección de la producción".

Véase, pués, como siguiendo la paura que nos dictan los estatutos de la UGT en los artículos a que nos referimos en los pérrafos anteriores, y respondiendo en absoluto al espiritu de dichos artículos, al fundar el SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL conseguimos :-

a) Crear esta asociación en el Ramo del Automóvil donde no existía mas que una análogo creada ya por la CNT, contrarrestando, naturalmente, con ello la labor absorbente que llevaba a cabo entre el proletariado adscrito al automovilismo dicha organización sindical.

b) Reunir en su seno, en sus diferentes Secciones, a todos los elementos afines a este ramo, para lograr que nuestro Sindicato fuera la representación genuina y verdadera de este importantisimo sector de la economía del pais. Con la formación de la Sección Tecnico-Administrativa, conseguimos agrupar y acoplar al ritmo del momento a un sin fín de obreros intelectuales del automóvil que, debido a la carencia dentro de la UGT de un organismo que representase sus intereses de una manera efectiva, formaban parte de otros Sindicatos ajenos en absoluto a nuestro Ramo, y desconocedores por tanto de sus problemas característicos. Sin nuestra rápida actuación en este sentido, la UGT hubiese perdido una considerable cantidad de afiliados que se hubiesen encuadrado dentro de la CNT dada la campaña de captación que estaban realizando en este sentido (una pequeña prueba de la cual adjuntamos), cuya campaña cortamos de raíz con nuestra iniciativa.

c) En cuanto al artículo 6º del título 1º, su perfecta interpretación por parte de nuestro Sindicato ha sido puesta de manifiesto con motivo delm problema planteado al Ramo del Automóvil por la pretendida colectivización del mismo, y la razonada y fructifera oposición que llevamos a cabo con este motivo, basada en los perjuicios materiales y morales que para el Proletariado, para la Economía y para la Guerra hubiese significado la colectivización en estos momentos, de no habernos opuesto nosotros a esa pretensión. Solamente la brillante labor llevada a cabo en este asunto, sería bastante para justificar la razón de ser de nuestro Sindicato. Y, sin embargo, no es más que una pequeña parte de la ardua labor que estamos llevando a cabo desde la creación del mismo, labor silenciosa y que por esto quizás, no ha sido lo suficientemente conocida y apreciada.

Con lo expuesto solo tratamos de demostrar, aunque muy someramente, parte de la labor que hemos realizado, ajustada, en un todo, como tan repetidamente dejamos apuntado, al espiritu de los Estatutos de la UNION GENERAL DE TRABAJADORES.

Nuestra dfáfana labor Sindical, de sobras conocida y en determinadas ocasiones alentada por este Secretariado Regional, hubiera podido ser mucho

mas efectiva de haber sido apreciada y ayudada, eliminando partidismos de Sindicatos, como parecía de lógica y en bien de la UGT. Por nuestra parte, nos cabe el orgullo de haber prestado y seguir prestando esta cooperación leal a que nos referimos, tan necesaria para el bien de la causa revolucionaria, cuando dicha cooperación ha sido solicitada.

Los tropiezos e inconvenientes, propio de todo principio, no han hecho, ni harán, mella alguna en nuestro entusiasmo en el batallar por el engrandecimiento de nuestro Sindicato y con el que (por haber encontrado en él un verdadero apoyo y cauce a los complejos problemas del ramo del automovil) están tan compenetrados sus afiliados que el apoyo, que no dudamos hemos de obtener por parte de vosotros, después de leído con detenimiento y cariño el presente escrito, redundará en beneficio y prestigio de la UNION GENERAK DE TRABAJADORES que ha de amparar siempre a los que, como nosotros, hemos mantenido, a costa de sacrificios y esfuerzos, y a veces de nuestra propia vida, muy alto el pabellón de la UGT, creando de la nada y oponiendo al de la CNT el SINDICATO DEL RAMO DEL AUTOMOVIL UGT, hoy de una indiscutible fuerza sindical, lo que, estamos seguros, será tenido en cuenta en el futuro por esa SECRETARIA GENERAL.

SALUD.

SINDICATO RAMO DEL AUTOMOVIL U.G.T. BARCELONA

Barcelona 16 de Abril de 1937