

Nuestros secretarios generales

Juan Oliver Barranco

Cuatro secretarios generales han encabezado la comisión ejecutiva de SEMAF, Juan Oliver Barranco, Pedro López López, José Rodríguez Aguilera y nuestro secretario general actual Juan Jesús García Fraile. Hemos entrevistado a tres de ellos para que podáis conocer como ven y han visto desde su lugar en la comisión ejecutiva la trayectoria que ha seguido nuestro sindicato en estos veinte años transcurridos desde su fundación.



Pocos afiliados conocen los inicios de la gestación de nuestra organización, ¿podrías decirnos cuando y por qué causas se inician las gestiones para fundar un sindicato profesional?

- En una asamblea de la mesa de conducción tras una propuesta por parte de algunos integrantes de otros sindicatos de rebajar la subida salarial a los maquinistas y ayudantes en la firma del siguiente convenio, en un momento de ímpetu propuse hacer una lista con aquellos que no estaban conformes con la forma de llevar la mesa hasta el momento con la idea de formar un sindicato exclusivo para conducción como los ya existentes en Portugal y Francia, se apuntaron algunos de los integrantes y

pasamos a consultar con el abogado Manuel Prieto como dar los primeros pasos para constituir el sindicato y redactar los estatutos. En Zaragoza ya había surgido una idea similar que incluso cobraba una cuota de quinientas pesetas que nos pareció correcta para empezar a funcionar, este dinero recaudado lo ingresábamos en una cuenta del Banco Popular hasta que tuvimos suficiente para dar la entrada para la compra de un piso y tener un lugar donde reunirnos, que se concretó en el piso que hoy tenemos en Sta. María de la Cabeza donde empezamos a trabajar con los medios mínimos y de forma clandestina al no ser reconocidos por Renfe como sindicato.

-En Marzo del 87 se celebra el primer congreso, ¿que pasos se dan hasta llegar a este congreso constituyente en Torremolinos?

- Se decide convocar el congreso para dar un enfoque democrático al sindicato, ya que la directiva que fundó SEMAF no había sido elegida por sus afiliados. Teníamos que ampliar la comisión ejecutiva en función de la representatividad que había en otras zonas y estructurarlo para funcionar durante un periodo de cuatro años hasta el siguiente congreso. Ya teníamos casi dos mil afiliados que esperábamos ampliar al superar las retenciones a pertenecer a un nuevo sindicato promovidas por CC.OO. y UGT,

que se oponían junto con la empresa a que hubiera en conducción un sindicato profesional que atendiera en exclusiva los problemas de los maquinistas.

Constituido SEMAF, ¿cuales son las líneas básicas, reflejadas en sus estatutos, que hacen diferente este nuevo sindicato en Renfe?

- Son pocas pero definitivas para conducción; queríamos implantar el sindicato en toda la red y que SEMAF fuera reconocido como el defensor en exclusiva de los derechos de conducción, apoyábamos cualquier propuesta de otros sindicatos siempre que no perjudicara a nuestro colectivo. Nuestra forma de hacer sindicalismo no tenía nada que ver con el que hacían los sindicatos de clase, éramos mucho mas guerreros en ese aspecto.

-¿Consideras determinante para la consolidación de SEMAF los logros conseguidos tras las huelgas de Diciembre del 88, ¿podríamos decir que en esa ocasión ganamos el pulso a la empresa?

- Esas huelgas supusieron el final de la lucha por que fuera reconocido el sindicato SEMAF en Renfe y propiciaron el comienzo de la reivindicación de los derechos específicos de conducción, que son los que dieron lugar a la fundación del sindicato. Fueron definitivas para que SEMAF empezase a funcionar como el sindicato de los maquinistas.



Juan Oliver posa en su casa

La famosa “Carta Bomba”

Era una carta donde Julián García Valverde, entonces presidente de Renfe se comprometía ante notario a que si en un plazo de dos meses no conseguía que SEMAF se integrara en el comité general de empresa y se le reconociera como sindicato por Renfe y los sindicatos que se oponían a su reconocimiento, SEMAF sería el sindicato único representativo de conducción con derecho a firmar un convenio franja al margen de los demás sindicatos y a recibir las percepciones monetarias, locales y teléfonos que le correspondían por derechos sindicales. No fue necesario hacer uso de ella puesto que antes de cumplirse el plazo fuimos reconocidos como sindicato de pleno derecho para la defensa del colectivo de conducción en Renfe.



-¿Que hechos crees que han sido relevantes en la historia de SEMAF?, ¿cuales han sido claves para construir el SEMAF que tenemos hoy?

- Para mi fueron dos; las huelgas de 88 en las que conseguimos una gran afiliación, ya que Renfe propagó el rumor de que solo podían ser secundadas por afiliados a SEMAF con lo que propiciaron un número de afiliados cercano al 80% y las segundas elecciones sindicales en las que intervino SEMAF en el año 90 en las que sacamos mayoría en las principales dependencias.

-Tras la cesión de la secretaría general en Febrero del 94 en el 2º congreso extraordinario en Barcelona, sabiendo que has seguido de cerca la evolución de SEMAF, ¿crees que SEMAF se ha adaptado con éxito a todos los cambios habidos en nuestra profesión desde entonces?

- En un principio vi con preocupación la marcha del sindicato porque noté que hubo una temporada en que nos apartábamos de los principios de su fundación y que se promovía desde la empresa la disgregación de la unidad de negocio de tracción y por lo tanto la falta de igualdad en conducción, perdí ese desasosiego al ver que siempre que se firma un convenio este es único para todos. SEMAF se ha adaptado mejor que otros sindicatos a la división de la antigua Renfe

en Adif y Renfe-Operadora al no haber tenido que dividirse sus afiliados entre las dos empresas, por lo que creo que hemos salido ganando como sindicato.

-¿Como nos ves hoy?, ¿crees que hemos avanzado en nuestra relación con la empresa?

- Conseguir ahora nuestras reivindicaciones en negociaciones razonadas con la empresa y con una salida lógica nos beneficia mucho al no tener que cargar con los costes que siempre supone un enfrentamiento directo con las consiguientes movilizaciones que acaban siendo desagradables y costosas para el afiliado.

-¿Piensas que debemos estar satisfechos con la andadura de SEMAF en estos 20 años?

- Hemos evolucionado de una forma espectacular, puesto que ahora

el colectivo de conducción ya no debe estar preocupado por las horas de más que hay que hacer para tener un sueldo digno. La profesión de maquinista se ha dignificado mucho y considero que es un privilegio pertenecer a una profesión homologada y reconocida socialmente.

-¿Como crees que será la acción sindical de SEMAF después de otros 20 años?

- Supongo que con los avances que estamos viendo hoy en día en tecnología las reivindicaciones en un futuro se harán con medios electrónicos desde la sede del sindicato, y la empresa simplemente tendrá que enviar un correo en el que ponga “concedido a partir de tal fecha”, o “esto tenemos que estudiarlo un poco mas...”, ojalá puedan ser las cosas así dentro de otros veinte años.



Juan Oliver en una de las primeras reuniones del ALE