

1.- En su reunión del 16-17 de febrero de 1977, el CE dedicó bastante tiempo a tratar del tema del BN, de sus contenidos como de su forma, su distribución, reparto, venta, control.... Dentro de ello ocupó un lugar no menos importante todo el problema del apa. y como tirar el BN adelante. Se repasó punto por punto toda la cadena del BN desde que se elabora hasta que se controla la venta del mismo, viendo paso por paso cuales eran los problemas. Uno de los problemas que se planteó y es el que nos ocupa, fue el siguiente: no se disponía de ningún cda. en el centro ni de coches fijos para hacer la distribución central del BN; esto es, no podía asegurarse que el BN se llevase de manera fija y puntual a los frentes; las experiencias de los anteriores BN eran de que el Cté. de Orga. había tenido que asumir estos viajes (Jul., Ele., Ral.). La propuesta que se llevó al CE para solucionar esto, era integrar al centro a un nuevo cda. cuyas tareas serían la distribución central aparte de otras; esta propuesta se concretó en un nombre que era el que nos parecía más idoneo.

El CN de Catalunya, que había discutido esto uno o dos días antes siguiendo las directrices que se dieron, trajo otra propuesta para solucionar este problema: destacar dos cdas. del frente que harían cada 15 días este viaje, sin sacarlos de sus frentes de actividad (esto es, sin pasar a apa.) proporcionando cada 15 días el frente dos coches (esto es, o bien podían ser dos cdas. con coche fijo, o disponiendo de coche prestado y proporcionado por el frente); estos cdas. serían fijos, esto es, no dos cdas. diferentes cada vez; y por último estos cdas. debían estar dispuestos a hacer los viajes "no fijos" que surgieran de tanto en cuanto, en función de la acumulación de material. Se insistió y quedó muy claro que, estos cdas., en estos días de viajes (que pueden saberse ya todos con anticipación) su tarea prioritaria y por encima de cualquier cosa, era el viaje.

Tanto el CE, como posteriormente el CO, estuvieron de acuerdo con esta propuesta, pues la consideraron razonable, posible y efectiva. Se aprobó y el CN -que es quien hizo la propuesta- se comprometió a asegurarlo, afirmó que lo aseguraba.

2.- ¿Qué ha pasado?

En la semana del 20 al 27 se montaron dos citas para hablar con estos dos cdas. Una primera cita varios días antes del viaje para explicarles todos los problemas y detalles del mismo. Como esta cita falló (no apareció ningún cda. del frente), se volvió a montar otra la misma noche anterior del viaje -estos es, el viernes 25- para explicarles el rollo. En esta segunda cita, se presentó solo un cda. del frente con un coche solo. Ni en un coche normal se podía llevar todo lo que había, pero además este coche tenía poca capacidad. Total: imposible con este cda. y este coche solo hacer el viaje. Se recurrió a alquilar una furgoneta, y así solucionábamos el problema de la capacidad. Con ello perdemos pelas en cantidad, de 4 a 5.000 por viaje (esta es la diferencia entre alquilar la furgoneta, o hacerlo con dos coches del P. que los hay); pero además quedaba otro problema, el cda. que vino del frente no sabía conducir esa camioneta, total tuvo que buscarse un conductor donde fuera; resultado: el viaje lo hizo el secretario de organización de la LJC, acompañado por el otro cda. por si se perdía.

Ante este error descomunal, el CO habló con el Cté. Nac. pidiendo explicaciones e insistiendo en que esto debía resolverse pues sino estábamos poniendo en peligro el BN. Las explicaciones del Cté. Nac. no fueron muy claras: fallo de citas, que a tal tío no se le ha pasado... Pero sin más insistencia en responsabilidades y cuestiones de estas, se pasó a concretar al máximo para que el siguiente viaje de BN saliese bien y no hubieran distorsiones. Se montó otra cita para la semana del 27 al 5 de marzo, de manera que una semana antes se tuviera todo atado y bien atado. A tal cita (que creemos que fue el día 4) "por supuesto" no se presentó nadie del frente. Se volvieron a montar otras. En concreto la última era el viernes a las 10:30 de la noche (el día antes justo del viaje); allí solo se presentó el mismo cda. que antes ya había estado dispuesto a hacer el viaje, pero esta vez ya no se contaba con ningún coche. En función del asunto, se tuvo que alquilar de nuevo una furgoneta, o sea 4-5.000 ptas. más pérdidas (es lo de

"menos", porque como vamos tan voyantes, el Cté Nac. se permite estos cachondeos). Pero además volvíamos a tener el mismo problema del conductor. Se montó una nueva cita para la mañana siguiente -media hora antes de salir de viaje- para que allí acudiesen los conductores. La cda. responsable de orga. de Catalunya nos informó de que los dos conductores -perdón tres- ya habían sido seleccionados hacia tiempo por el Cté Nac. y que debían estar avisados para el día siguiente. Pero de todas formas se consideró que era mejor que el responsable de orga. del Secretariado del P., estuviese también en la cita del sábado, porque si fallaban los conductores tendría el que hacerse el viaje. Bien, a la mañana siguiente y tras una hora de espera en la cita, no había conductores; uno de los cdas. seleccionados trabaja y por tanto no puede hacer tal viaje. Del otro cda. ni noticia. Ante la situación, la cda. responsable de orga. de Catalunya -que conocía una cita del Cté. Est.- tuvo que ir a pedir que un cda. que tenía en ese momento una reunión de órgano se hiciese cargo del viaje, sacarlo de la reunión, meterlo en un coche y... ála, carretera y manta; además esta cda. responsable de orga. tuvo que irse también acompañando en el viaje. Se salió con dos horas de retraso, y las repercusiones que esto tiene, cuando todo el esquema está montado con horas y minutos de forma que el BN está en el último frente el domingo, son bastantes gordas (la primera noticia en este sentido es que Ir. ha debido repetir el viaje pues viendo que no se acudía a la cita a la hora fijada, se fue de vacío: como 4.000 ptas. perdidas y TODO Irl. remontando citas de reparto hasta la última mol. y remontando piquetes). Junto a esto hay otros problemas, que podemos considerar secundarios.

Bien, este último viaje ha sido "garantizado" por el frente, pero desde nuestro punto de vista, no entendimos por "garantizar", "asegurar"... este tipo de disfuncionamiento. No votamos ni aprobamos esto, ni en el CE-CO.

¿Donde están los dos coches que el Cté Nac. debía asegurar?

¿Donde están los dos cdas que debían de manera regular y prioritaria realizar el viaje? ¿o es que estos dos cdas. son los cdas. Mir. (responsable de orga. del frente) y Alex (miembro del Cté Est.)?. Si es así que se nos comunique oficialmente. Y a estos cdas. también, si no es molestia, porque a las 9'30 de la mañana del sábado día 12 de marzo no estaban enterados.

3.- Pero, ¿qué significa todo esto?

Significa que el Cté Nac. de Catalunya es un irresponsable en su actuación sobre el BN.

No vamos aquí a marcarnos el folio sobre la importancia del BN. Lo hemos hecho muchas veces y el CN de Catalunya debe de haberse enterado (eso esperamos). Pero le recordaremos qué es exactamente lo que depende de este viaje que él debía de asegurar (se lo recordaremos, o le informaremos, pues como las discusiones de orga. ni son "políticas" ni "importantes" es posible que ni se haya enterado); depende exactamente que el BN llegue a MILAN, SUIZA, IRLANDA, VALA., LONDRES y AUSTRIA. Que el órgano del P. se pueda repartir en estos frentes. Así de sencillo y claro.

Y el Cté Nac. de Catalunya es un irresponsable porque se responsabilizó de ello en el CE del 16-17 de febrero, por boca del miembro del CE que está en Catalunya (Arpo), y no ha cumplido nada de lo que dijo, habiendo transcurrido desde aquella decisión 24 días, 3 semanas y 3 días. El Cté Nac. de Catal., con su actitud frívola, ha puesto en peligro el BN en la mayoría de los frentes del P. Y si el BN se ha podido llevar, no ha sido por dicho Cté. sino gracias a los esfuerzos de cdas. de este P. que comprenden mil veces mejor que el Cté Nac. la importancia del BN, y la importancia de estas "miserables tareas" como es hacer un viaje, para el P. Gracias al voluntarismo de estos cdas.

4.- Esperamos las explicaciones del Cté Nac. sobre todo esto. Explicaciones que debe dar -no a nosotros- sino al P. en su conjunto.

Pero mientras llegan querriamos aclarar toda una serie de cosas.

— Pensamos y vemos que en el P. hay problemas, y que las cosas no se resuelven a la primera; no todo sale a pedir de boca, y menos en las cuestiones de orga. Lo vemos y lo entendemos. Esto es más cierto en Catalunya donde la crisis es mucho más profunda, o por lo menos así se manifiesta en lo organizativo donde los datos cantan (nº de mili., apa., finanzas e infra en general). En este sentido, podían, evidentemente, existir problemas en cuanto a realizar esta tarea (no conseguir los coches, los cdas.); lo enten

demos. Pero ¿por qué no se plantea y se discute en el Secretariado o con el Cté. de Orga.?. Si hubieramos tenido conocimiento de que la propuesta del Cté. Nac. era inviable, se discute y se toman otras mediaciones, y las cuestiones se resuelven. ¿Por qué es el Cté. Nac. tan irresponsable que actúa con una política de hechos consumados?. Se afirma y se asegura que esto lo garantiza el Cté. Nac.; a la hora de hacerlo: Nada. Ahí te apañes; que los de orga -que para eso lo son- lo arreglen.

— Según la información que nos ha llegado, el Cté Nac. sí había seleccionado a unos cda. (Carlos, Tonio, Herba...) -tal vez haya más pero no lo sabemos- y desde hace tiempo. Pensamos que no es muy buen método el decidir una cosa en un órgano y no comunicarla al que tiene que hacerlo, o simplemente decidir cosas que son imposibles. Por ejemplo, se decide que Carlos lo haga; pero este cda. trabaja en esas horas 8 tiene derecho el P. de pedirle a un cda. que deje de trabajar, se haga lumpen, y se ponga a hacer viajes?. ¡No!, no es que no tenga el derecho, sino que tiene el deber de garantizarle al cda. y exigirle que no sea un lumpen (que ya tenemos bastantes); así, propuesta imposible. El cda. Tonio; o a este cda. no se le ha informado (parece que se le tenía que avisar el viernes día 11 de marzo; ¡increíble!, si estaba decidido desde hace tiempo), o el cda. falló; habrá que averiguarlo, pero si es este último caso eso demostraría que el cda. no sería demasiado serio para hacerse cargo del trabajo (es una suposición). La cda. Herba no conduce camionetas, o sea que fuera... Y además de todo esto ¿donde están los coches?, o ¿nos propone el Cté. Nac. que nos gastemos 4-5.000 ptas. más en cada viaje?. El problema es que si el Cté. Nac. ha discutido esto y ha hecho sus decisiones, estas decisiones han sido completamente ineficaces, inoperantes; o porque no eran reales o porque se han quedado simplemente en el voto, sin llevarlas a cabo. Y esto es lo que no puede pasar, esto es una irresponsabilidad; no podemos decirles a los cda. de Suiza (por poner un ejemplo) que el BN no lo tienen porque el Cté. Nac. de Catalunya ha tomado una decisión pero no la ha aplicado, porque un cda. se ha dormido o porque esa decisión era irreal; los cda. con toda la razón del mundo nos enviarán al cuerno y nos dirán que lo que quieren es el BN y no explicaciones sobre las decisiones del Cte. Nac. de Cat., que el centro establezca las mediaciones necesarias para que el BN llegue a todo el estado. Y es que la cuestión es que hay que ser eficaces, y cuando se dice que una cosa se va a hacer, no meterse rollos, sino hacerla; es bastante sencillo -y hay muchas cosas que no pueden hacerse, por más objetivamente necesarias que sean- se dice, se discute y uno no se compromete ni se marca rollos sobre que "asegura" esto y aquello.

— Esto nos lleva a otro punto. Lo que está en juego con este pequeño detalle de los viajes, no es el BN en Catalunya -que ya sería grave- sino el BN para más de la mitad del estado. Con la última orientación que hemos dado al BN -fruto de las discusiones del CE del 16-17 de febrero-, hemos pedido a todo el P. un esfuerzo mayor, hemos tensado toda la actividad del P.,... Por el balance que hemos hecho del primer número de BN, nos parece que se ha dado un paso adelante, que ha sido en general positivo, aunque hay cantidad de cosas que hay que llevar a cabo, que mejorar... Esto, lo que de entrada significa es que el P. ha respondido hasta un determinado nivel -muy importante-; que ha trabajado realmente. Ahora bien, en este marco precisamente, es más irresponsable aún la actitud del Cté. Nac., precisamente porque pone en peligro el BN echando por tierra y haciendo invalidos multitud de esfuerzos que el P. está realizando; la mayoría del P. y no en Catalunya sino a escala de estado. El fallo del Cté. Nac. sobre este aspecto concreto -no nos metemos con todo el resto de aspectos del BN en Cat.- contrasta de manera brutal con los esfuerzos que el resto del P. está realizando, y además los pone en peligro.

oo

5.- En función de estos hechos, que consideramos graves, proponemos:

A) Que el CN de Cat. de una explicación escrita de estos hechos al CE y a todo el P. Si la proponemos escrita es porque las palabras se las lleva el viento y son poco claras, y los hechos son graves; siendo escrita está todo muy claro, pues está negro sobre blanco.

B) En función de la importancia vital que tiene garantizar este eslabon del BN; En la medida en que el centro absorbe a varios cda. del frente para tareas centrales; En la medida en que también absorbemos elementos de su infra que, procurando no entorpecer el ritmo del frente, vamos a controlar nosotros también (coche); En función de que los esfuerzos que exige a este

de Orga. poner en marcha en cada BN esta cuestión de los viejes (dis-
ones en el propio CO, papel, citas con los conductores, contactos con
té. Nac., llamadas al resto del estado, etc.) es un esfuerzo demasiado
ado frente a otras posibilidades que se nos ofrecen y estamos estudian-
En función de la manifiesta incapacidad del Cté. Nac. de Catalunya para
urar dos coches y dos conductores (que todavía no se ha demostrado que
xistan); Sin que por ello descartemos en esta fase transitoria de mejo-
ento de este eslabon del EN, el recurrir de manera esporadica a Cata-
a para que proporcione un conductor,

parti de la fecha, el centro se encargará directamente de garantizarle
l BN a los frentes antes citados. Para el Cté. Nac. de Cat. esto se tra-
uce en que, a no ser que avisemos en un caso concreto, no debe asumir
a tarea de proporcionar ni coches ni conductores.

Con saludos comunistas, Cté. de Organización.

12-3-1977