

LA UNED INVESTIGA EL FERROCARRIL

Dos doctores analizan el lenguaje especializado del sector y la necesidad de una ley que regule sus convenios colectivos

Dos investigadores de la UNED han analizado sendos aspectos del sector del ferrocarril desde el punto de vista científico. Se trata de Mariano Martínez Lledó, que durante años sistematizó y analizó el lenguaje específico del ferrocarril; y Juan Jesús García Somosierra, cuyo trabajo aborda la necesidad de que una ley regule los convenios colectivos y se basa en el caso RENFE.

Lenguaje del ferrocarril, de Martínez Lledó

La lengua especializada del ferrocarril es el resultado de un meticuloso trabajo en los campos de la **lingüística aplicada** y la terminología, sobre el área de conocimiento del ferrocarril. El proyecto fue concebido como una aproximación científica a una lengua especializada que hasta el momento ha recibido muy poca atención por parte de los lingüistas.

Faltan, en efecto, estudios que revelen los mecanismos que hacen posible la comunicación entre los especialistas de este medio de transporte y que, al mismo tiempo, abran nuevas vías de investigación, por ejemplo, analizando desde un punto de vista científico las convenciones que constriñen la libertad del hablante y que tanto abundan en los reglamentos y normas en general, sobre todo aquellas que regulan la circulación de los trenes, con insoslayables **repercusiones en materia de seguridad**.

Este último detalle determinó los objetivos del trabajo. Por un lado, llevar a cabo un estudio pormenorizado de los usos lingüísticos peculiares del ferrocarril. Por otro, hacer más ágil, económica y eficaz la comunicación en esta área de conocimiento. En ambos ha contado, aparte de la formación científica y académica, la larga experiencia profesional del autor en el objeto de estudio.

El trabajo se estructura en seis capítulos, más una extensa **bibliografía**. A una introducción metodológica (capítulo primero), sigue una noticia histórica (capítulo segundo) que pone de manifiesto las relaciones existentes entre los hechos de lengua y los acontecimientos históricos. El estudio se centra a continuación en algunas cuestiones fundamentales de índole lexicológica y semiológica (capítulo tercero), lexicográfica (capítulo cuarto) y terminológica (capítulo quinto).

El capítulo sexto es un **diccionario** elaborado a partir de la base documental, constituida por normas técnicas y reglamentos fundamentalmente, fechados entre 1855 y la época actual. Este se presenta como una herramienta útil tanto para la descodificación de textos, lo que será el uso normal de un diccionario, como para, y esta es la novedad más atractiva, la redacción de textos especializados. Es, por lo tanto, un diccionario codificador o de producción.

Este proyecto no se habría llevado a término sin la inestimable **colaboración de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles**, que abrió gustosa sus archivos a la avidez del investigador. Esta misma institución ha tomado a su cargo la **edición de la Tesis Doctoral**, dando lugar con ello a un nuevo motivo de agradecimiento, en nombre de la comunidad científica en general y del propio autor, en particular.

Negociación colectiva en RENFE, de García Somosierras

El origen de esta tesis nace al observar el **proceso negociador del XIII Convenio Colectivo de RENFE**. Agotadas todas las iniciativas imaginables, desoído el llamamiento conjunto de las federaciones de CC.OO. y UGT a sus secciones sindicales de RENFE para recomponer la unidad de acción, en una situación de conflictividad que afectaba diariamente a miles de viajeros y ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo que fuera apoyado por la mayoría de la representación de los trabajadores, la empresa decidió romper las negociaciones y ofreció al sector minoritario formado por representantes del sindicato UGT, que mantenía una actitud más dialogante, la posibilidad de suscribir un convenio de eficacia limitada, al margen de las previsiones contenidas en el Estatuto de los Trabajadores. Posteriormente, el nuevo convenio suscrito entre RENFE y UGT alcanzaría un porcentaje de adhesión superior al 90 % de los trabajadores.

El Tribunal Constitucional ha afirmado en repetidas ocasiones *'la legítima opción legislativa en favor de un convenio colectivo dotado de eficacia personal general, que en todo caso no agota la virtualidad del precepto constitucional'*. En otras ocasiones confirmó la legítima opción estatutaria de carácter no excluyente.

Pese a ello, ya se ha cumplido más de dos décadas desde la regulación de la negociación colectiva en el Estatuto de los Trabajadores, sin que el

imperativo constitucional haya sido agotado. Hasta el momento, **el legislador no se ha ocupado de la negociación colectiva de eficacia limitada más allá del régimen jurídico de su impugnación**. Da la impresión de que el Poder Legislativo estima que su papel garantizador ha quedado satisfecho y parece bastarle con que las propias organizaciones más representativas sean las que acuerden la forma de impulsar la negociación colectiva.

Sin embargo, como es natural, concluidos los Acuerdos Interconfederales para la Negociación Colectiva 2.002 y 2.003, en ambos, se aprecia un claro mensaje de autosuficiencia de los interlocutores sociales más representativos, que reafirman su protagonismo ante cualquier posible reforma de la negociación colectiva. Los acuerdos adoptados, tanto de acudir a fórmulas de autocomposición en situaciones de bloqueo en la negociación, como de impulsar procedimientos de extensión en situaciones de vacío, se antojan completamente lógicos, ¿a qué organización *más representativa* le interesaría proponer otras soluciones o fórmulas de negociación colectiva que en definitiva supondrían tener que compartir parte de su privilegiada posición?. Ésta es, sin duda, una misión encomendada a la ley por el art. 37.1 de la Constitución Española.
