

La Revolución en marcha

Cómo puede socializarse el transporte

Somos partidarios de la socialización de la industria del transporte. Esta socialización puede hacerse a base de una estructuración entre los Comités Regionales. Es decir, que al organizar los servicios de transporte socializados, los Comités de cada Sindicato Regional establecerían la norma en precios de transporte por tonelada y en la puesta en movimiento de material de transporte, bien de tracción mecánica o a vapor.

Es natural que hagamos una diferenciación entre los que son transportes dentro de cada localidad y transportes interregionales y nacionales. Estos últimos tienen una conexión directa entre sí y no será admisible en el futuro una lucha entre unos transportes y otros. Es decir, que estimamos debe socializarse el transporte en sus tres ramas: a base de transportes ferroviarios socializados con líneas auxiliares de transporte a tracción mecánica; transporte marítimo con una sola organización del transporte nacional; y transportes interregionales con una socialización directa entre lo que es transporte en cada localidad con la conexión interregional.

1. El Sindicato regional organiza el transporte en cada localidad de su propia región, socializándolo.
2. El Sindicato ferroviario organiza el transporte ferroviario mediante la explotación de todas las líneas, con un servicio auxiliar del transporte a tracción mecánica.
3. El Sindicato marítimo socializa toda la navegación en sus dos aspectos: servicio de cabotaje y líneas regulares de navegación.

El Consejo de transportes en sus tres divisiones forma el organismo nacional, mediante el cual se organizará el transporte con arreglo a las necesidades nacionales. Armonización de precios de arrastre, instalaciones nuevas de explotación, competencia frente a la organización capitalista de otros países en orden a los transportes marítimos. Todo ello puede ser organizado por ese Consejo de Transporte, mediante la organización de las respectivas secciones.

Si el Congreso se ocupara por la nacionalización de los ferrocarriles, de los transportes marítimos, no queda alguna duda acerca de la dirección del Estado. El Estado sería quien organizara la explotación de los servicios, sin que los trabajadores pudieran dar una característica propia a su trabajo. Por ello, creemos que la socialización de los transportes tiene que estar fundada en esta organización directa, que puede ir desde la administración de los servicios por los propios trabajadores, hasta la transformación de estos servicios en orden superado al Estado.

Presentado por Transportes de Valencia, al Congreso Nacional de Transporte (C. N. T.), celebrado el 1 y 2 de enero de 1937.

CAPACIDAD CONSTRUCTIVA DEL ANARQUISMO

LA FABRICA DE PRODUCTOS PIRELLI, EN VILLANUEVA DEL GELTRÚ

De no veros en el mundo, aquí, por razón imprevista de la falta de espacio, a confirmos un síntoma típico de la obra constructiva realizada por los trabajadores sobre la marcha de los acontecimientos revolucionarios, valdría la pena de hacer un extenso reportaje de cuanto en esa importante fábrica se ha realizado. Pero siempre es tiempo para la obra buena, y no desistimos de dedicar otro día, a la fábrica Pirelli de Villanueva, el espacio que su importancia merece.

En esta casa, totalmente intervenida en la actualidad por los trabajadores, se ocupan 1.500 personas de ambos sexos. Antes del 19 de julio, y debido principalmente al espíritu despectivo que animaba a buena parte del personal directivo, habían surgido no pocos conflictos. Después de los acontecimientos revolucionarios, en un momento de entusiasmo, se emprendió una jornada de limpieza y se marchó a su país, y desde entonces los labores se efectúan con toda normalidad y dentro de la más completa armonía, incluso con los elementos técnicos, que han sabido conducirse con dignidad, cumpliendo con su deber en la hora presente.

En la fábrica Pirelli se trabajaban las 40 horas semanales, pero considerando los obreros las necesidades actuales, que exigen el sacrificio momentáneo de ciertas ventajas arcaicas de la codicia burguesa, decidieron espontáneamente trabajar 48 horas, manteniendo el mismo salario y acordando aumentar aún el horario al las circunstancias lo demandasen.

Se ha procurado ir nivelando los jornales, borrando la irritante desigualdad que antes había; y se han hecho importantes reformas en orden a la higienización del trabajo, reformas que los compañeros que dirigen la colectividad piensan ampliar, hasta dotar a las distintas dependencias del establecimiento de cuanto reclama el bienestar de los trabajadores.

La fábrica Pirelli ocupa una extensión de 66.236 metros cuadrados, y su valor aproximado es de unos 25 a 30 millones de pesetas.

Para dar una idea de la importancia de esta fábrica, a continuación va una somera relación de algunos artículos que en ella se elaboran:

En material eléctrico, se hace una producción diaria de 360 kilómetros en hilo de flexible y kilo de líneas en cables de alta tensión, se elaboran 4 kilómetros de 29 a 36 metros de cables de tracción de manganeso de riego, para la manipulación del vino, etc. se fabrican 4 kilómetros al día; en zapatos y zapatillas de goma, se producen hasta unos tres mil pares diarios. También se elabora pavimentación de goma para hospitales, barcos, etc., hasta unos 200 metros cuadrados. Aparte de lo apuntado, se hacen diversos artículos sanitarios y otros productos.

COMUNISMO LIBERTARIO EN MAGALANES

El camarada B. Ansel, de Prat de Llobregat, ha publicado en "Agitación", órgano de la Confederación General de Benicarló, una información de su visita al pueblo de Magalanes de Pulpis.

En Magalanes de Pulpis, vanguardia de la Comarca del Maestrazgo y admisión de la región de Levante y demás pueblos que le concierne. Yo, que conozco el pueblo y sus riquezas, que he cosechado algodón, almendra y toda clase de cereales, quedé admirado de la obra que están haciendo los compañeros que en otros tiempos habían sido despreciados por los mismos que hoy los aprecian y que es imposible la capacidad de llevar a cabo una magalanes obra como están llevando, los cuales no desearían un momento hasta llegar al fin de la revolución.

En ningún pueblo de todos los que yo he pasado, que son muchos, entre Aragón, Cataluña y Levante, donde se comenzó la revolución, he visto una colectividad tan bien organizada en todos los aspectos revolucionarios; allí todos trabajan, desde el más joven al más viejo, según sus fuerzas, comen todos sin distinción de sexos y edades, todos igual; hasta la mujer que ha fulgurado de las sublevaciones de primera necesidad, como son: pan, arroz y verdura, así es que se ha enorgullecido de haberlo visto para poder dar un mérito a los que llamados anarquistas se llamaban a tan plausible organización, diciendo que se morían de hambre; y que sirva al convencimiento provincial, para todos los que oigáis hablar de nuestra "táctica de pista", como decía el compañero que fué de propaganda por aquella provincia.

Sólo una cosa me resta decir: si todos los pueblos estuviesen paralizados de los momentos que vivimos como lo está éste, quizás ya hubiese terminado la guerra y triunfado la Revolución. En Magalanes de Pulpis todo el proletariado está unido bajo las pléyades de una sola bandera sindical: la C. N. T. y no lo digo, precisamente, porque sea la mayoría de la organización, no; es que la mayoría de los proletarios no saben qué es la organización confederal, aunque tengan una conciencia de comprensión y rebeldía.

Estos compañeros han obtenido otro triunfo, y es la abolición completa del alcohol y tabaco, que tantas víctimas han causado a la humanidad.

Además, tiene toda su juventud luchando en los diferentes frentes de batalla y está dispuesta a dar todo lo que sea necesario hasta vencer con la bestia fascista.

Adelante, compañeros, por la Revolución social y el Comunismo libertario.—B. Ansel, Prat de Llobregat, enero de 1937.

Consejo del ramo del transporte

El Consejo del ramo del Transporte será uno de los esenciales en la nueva economía, como lo es esa función en la actual del capitalismo privado. Su coordinación ha de ser perfecta, porque de lo contrario el mecanismo entero tendrá serios tropiezos, roces, dificultades. Pero la coordinación será tanto más fácil cuanto más se logre suprimir el particularismo, los intereses en pugna de las empresas, estando todo el servicio en un plano de socialización y de interés común. El transporte toma el producto en el lugar de trabajo y lo lleva hasta el lugar de consumo, utilizando diversos medios, ferrocarriles, camiones, carros, barcos, aviones, etc. Tenemos así el transporte terrestre, marítimo y aéreo y todo él ha de funcionar orgánica y armoniosamente, como el trabajo en serie de un gran establecimiento moderno.

La revolución, en este ramo, comienza más que obreros, por la coordinación de todos los servicios, pues su ampliación y perfeccionamiento, etc., es tarea de todos, que llevará una serie de años de esfuerzo.

Cuenta España con 16.000 kilómetros de ferrocarriles (datos de 1930), cantidad suficiente, pero compensada en parte por la longitud de sus costas y de las carreteras, cuya red no deja de ser considerable ya, aun cuando su aumento es, sin embargo, indispensable. Trabajan en ese gremio alrededor de 150.000 obreros y empleados. Cerca de 80.000 solamente en los ferrocarriles del Norte y M. Z. A.

Se contaban en 1930, 3.120 locomotoras de vía normal, 702 de vía estrecha; 2.100 estaciones, 80.000 vagones, coches de pasajeros de vía normal y 14.518 de vía estrecha. Las carreteras construidas dan una longitud de 82.000 kilómetros; hay varios miles de kilómetros más en construcción. Hay que añadir a esa cifra 7.000 kilómetros de carreteras provinciales y 10.000 de caminos vecinales. Con todo, casi la mitad de los pueblos de España están aislados, fuera del contacto con esas arterias de la vida moderna.

En 1930 había un automóvil por cada 120 habitantes. Se contaban unos 10.000. Tampoco es satisfactoria esta cifra y la revolución no puede aumentarla en el primer instante; pero las fábricas españolas podrían trabajar plenamente y perfeccionarse como para satisfacer las necesidades internas en algunos años.

En 1935 había en España una marina mercante que sumaba 1.265.321 toneladas. De esa cantidad, 300.000 toneladas están inactivas, en buques en 12 ó 15.000 marinas de matrícula de Vizcaya solamente en paro forzoso. Hay compañías como la Sota Aznar, que tienen paralizados 18 buques con 86.180 toneladas.

No siendo España un país de exportación, cuando perspectivas de competir en el transporte marítimo con las grandes potencias, para sus necesidades dispone de un tonelaje suficiente, pudiendo con la Sota vincularse con los centros más importantes del mundo, sin perjuicio de continuar la construcción y el modernizamiento de los buques, suprimiendo los viejos sistemas de vapor.

Se dispone de buenos astilleros donde se construyen naves comerciales y de guerra, casi enteramente con materiales nacionales. En 1929 se construyeron 37.023 toneladas de registro bruto; en 1931 se llegó a 48.117 toneladas, exponentes de buen augurio.

En 1921 había 1.110 kilómetros de líneas de tranvías. Como la Revolución no suprimirá todo eso, como no destruirá nada útil, su beneficio se utilizará de inmediato en la mejor coordinación de todos los recursos disponibles, en el alivio de las tareas de su personal. El resto, perfeccionamiento de los medios de transporte en rápidos, confort, economía y gastos, de personal, de energías, etc., será obra

de los próximos años, pues no faltan excelentes ingenieros y técnicos para estudiar los medios de hacer ese servicio cada vez más perfecto.

En el ramo del transporte pueden entrar incluso los obreros y técnicos de los astilleros, los de las fábricas de automóviles, locomotoras y carruajes, los camiones, la dirección del tráfico en las calles y caminos, etc.

Cada lugar de trabajo, cada foco de relaciones permanentes de trabajo, los talleres ferroviarios de una localidad, el personal de estaciones, el personal de cada gran estación tranviaria, de cada núcleo, harrada, etc., de conductores de automóviles, etc., de cada nave, de cada camión, etc., constituye su Consejo administrativo o de fábrica, de nave, etc. Esos consejos se vinculan en el sindicato respectivo: sindicato ferroviario, sindicato de camiones, de choferes, sindicato de avisadores, etc.

El Consejo local del ramo del transporte, por su lado, y por otro al Consejo nacional del ramo del transporte. Es aquí sobre todo donde se ve la necesidad de una estrecha relación de las fuerzas atingentes. A simple vista todo ese mecanismo produce un sentimiento de desconfianza, porque se descubre en seguida el centro director, la dictadura de la burocracia. No negamos el peligro de desviaciones en ese sentido, desviaciones que igualmente se podrían dar en un servicio de transporte inconexo, paralizado, vinculado al azar; en cambio en esta forma se tendría la ventaja de la productividad y de la eficiencia. Los mismos males del burocratismo, del autoritarismo pueden darse en una pequeña fábrica de automóviles de Barcelona que en una de Ford en Detroit; el resultado, práctico del esfuerzo, sin embargo, es distinto y nosotros preferimos la fábrica Ford, en la cual, suprimida la especulación, mejor atendida la salud del personal, aumentados los salarios, se obtiene mejor resultado que en el establecimiento de Ford.

En la actualidad no hay contra el que nos rinde 1.000. Tampoco hay objeción de principio contra el transporte a lomo de mula; pero es preferible, más ventajoso, menos costoso, más apropiado, el empleo del ferrocarril, del camión, del automóvil, del aeroplano. Se hace más trabajo, más rápidamente y se emplea menos esfuerzo humano.

Decimos esto como respuesta previa a quienes ven en la aparente complicación de esos grandes organismos en peligro; nosotros lo vemos en ellos y en los pequeños igualmente. Pero los primeros son más eficientes que los segundos. Y ahora quedará el espíritu vigilante y alerta de los obreros mismos, a la sensibilidad y al amor a la libertad de los hombres el poner coto a desviaciones, abusos, derroches burocráticos.

El Consejo nacional del ramo del transporte en España habría de contar seguramente con no menos de 400.000 personas, obreros, empleados y técnicos, pues el personal de ferrocarriles y transportes por carretera, habrán de agregarse los miembros del transporte marítimo y aéreo, sin contar fábricas especiales, escuelas, institutos, laboratorios, talleres de reparaciones, surtidores de gasolina, garajes, etc., etc.

DIEGO A. DE SANTILLÁN, en El Organismo Económico de la Revolución.

EL LEMA DE LA REVOLUCIÓN

Los lemas revolucionarios en un momento dado pueden señalar el rumbo a seguir, después de un período de realizaciones cuyos resultados imponen rectificación. Intensificación del trabajo en la misma orientación seguida ahora, el lema de la socialización marca una nueva etapa, totalidad revolucionaria, de la reconstrucción económica y social.

Han palpado los mismos obreros las consecuencias de la colectivización, que no sólo escapa a las exigencias técnicas y a los requerimientos de la guerra, sino que ha ido generando en no pocos trabajadores una serie de falsos conceptos sobre los métodos de la transformación en marcha. En las asambleas han repetido ejemplos que no dejan lugar a dudas, sobre tal surgida en algunos camaradas equivocados que han hecho empresa o del Comité de control un cuerpo directivo aleja socialización que dió calor a la forma de posesión de las medianas de trabajo por los mismos obreros.

En otros casos, la colectivización es más amplia, abarca producción determinada. Pero esta conexión con el resto de la misma industria y más aún con las otras ramas industriales completas puede dar origen a los problemas del trabajo, interindustrial. Si el mayor rendimiento de máquinas y coordinación en un mismo ramo de trabajo, en esta época forzosa la supresión de ciertas secciones de industria, por útiles, en que se impone la adaptación de máquinas y herramientas a las y obreros a aquellos trabajos que la guerra, producción de unos artículos y productos por otros, imponen típicamente, es terminante el factor coordinación del trabajo socialidades. Y esto, se logra solamente mediante la organización y todas las industrias. Solamente la dirección y administración total por sus obreros permitirá subsanar las deficiencias. Solamente la socialización, que es el control, la gestión, la participación de los productores en el conjunto de medios de producción de establecer un principio de economía nueva, en que el chamiento de las conquistas técnicas en el proceso del trabajo y la solidaridad entre los productores, base ética del revolucionario.

No se confunda el rol directo de los productores, dentro de su organización y coordinación, que socializan el trabajo, con el rol indirecto del aparato estatal, con la nacionalización, que es la base gubernamental de la vida económica productiva, que supone la participación de los obreros al engranaje político y por tanto como factor activo y autónomo, como elemento básico de la Revolución ibérica es esencialmente proletaria. La que por razones circunstanciales se sostiene con el aporte de obreros anarquistas, nada tiene que ver con la verdadera revolución que se establece en los lugares de agrupamiento de los productores, el sindicato, la Federación de Sindicatos; la colectividad, la Comunión, la federación de colectividades y comunas agrícolas, en la base económica, en las organizaciones económicas de los obreros, aquí el lema de esta hora, que ha sido proclamado por nosotros como objetivo primordial por los obreros y campesinos revolucionarios, que impulsa a la Revolución hacia adelante, etapa primera del ensayo localista y parcial para hacerla más amplia en la realización económica inmediata: SOCIALIZACIÓN.

Gráfico de organización local del Transporte, según A. de Santillán.

