

Nuestra guerra contra el fascismo internacional y contra las democracias capitalistas es la muerte de la civilización burguesa. Nuestra victoria levantará un nuevo mundo de trabajo, paz y orden social. ¡Nuestro triunfo hará vivir una nueva civilización! ¡A LA VICTORIA!!



VAMOS A UNA NUEVA VIDA

La obra revolucionaria del proletariado

El transporte marítimo en la Revolución

LA SITUACION DE LA INDUSTRIA EL 19 DE JULIO

Las principales compañías de navegación de Barcelona, antes del 19 de julio, y su estado económico, eran las siguientes:

COMPANIA TRANSATLANTICA: Esta compañía estaba incautada por el Estado, navegando solamente cinco buques de la flota y amarrado el resto en Barcelona y Mahón. Los buques que navegaban se sostenían gracias a la subvención del Estado.

COMPANIA TRANSMEDITERRANEA: Esta compañía tenía la concesión de todos los servicios de correos y pasaje peninsular, isleño y de las colonias; por la subvención del Estado se sostenía bien.

COMPANIA S. A. CROS: Esta compañía dedicaba sus buques a la importación de materias primas para la fabricación de abonos y productos químicos; por lo tanto, su situación económica no dependía de la flota y sólo tenía ésta para su aprovisionamiento regular de las fábricas. Últimamente tenía amarrados la mayoría de sus buques.

COMPANIA HIJOS DE R. A. RAMOS: Esta compañía dedicada su flota a toda clase de navegación, predominando el cabotaje nacional. El material de que disponía era viejo, por lo que su situación económica no era muy floreciente, defendiéndose con consignaciones.

C. A. M. P. S. A.: Esta compañía contaba con una moderna flota de buques tanques para la importación de combustibles líquidos; dado

que pertenecía a la Arrendataría de Petróleo, ni qué decir tiene su estado floreciente.

COMPANIA ROMULO BOSCH: Armadores y consignatarios, tenían sus dos únicos barcos amarrados.

COMPANIA DE CEMENTOS FRADERA: Los buques de esta compañía se dedicaban a la exportación de sus cementos, por lo tanto la parte naviera no influye en su situación económica.

COMPANIA MORLEY F. LABANDERA: Armador de un solo barco, era en realidad un testaferro de una empresa bancaria.

COMPANIA MUMBRU: Armador de dos buques dedicados al transporte de carbón; dado los buenos fletes, se defendía.

COMPANIA IBARRIA: Un solo buque posee dicha compañía, dedicado al transporte de carbón.

COMPANIA PARES, GALIANA, RODRIGUEZ: Armadores del vapor "La Guardia", amarrado en el puerto de Valencia y llenos de deudas.

PESQUEROS: Las compañías de pesqueros de altura tenían en este su totalidad amarrados sus buques.

REMOLCADORES DE BARCELONA: Esta compañía contaba con cuatro remolcadores para el servicio y remolaje de alto bordo dentro del puerto de Barcelona y en buena situación económica.

DESPUES DEL 19 DE JULIO

A los pocos días de haberse iniciado la revolución y como estaba constituido este Sindicato del Transporte Marítimo con algunos compañeros de las distintas secciones de que hoy se compone, al estallar el movimiento del 19 de julio ingresaron en bloque todas aquellas secciones que eran autónomas, como Náuticos, Maquinistas, Radiotelegrafistas, Patrones de cabotaje, etc., por tener simpatías con esta organización, y hoy se componen de 14 subsecciones que son las siguientes: NAUTICOS (Pilotos y Capitanes), MAQUINISTAS NAVALES, RADIOTELEGRAFISTAS, PATRONES DE CABOTAJE, MOTORISTAS Y MECANICOS NAVALES, SUBALTERNOS (Marineros, Fogoneros, Cocineros, Camareros, Marmoleros, etc.), MEJILLONEROS, GUARDIANES DE PUERTO, AMARRADORES, BAROS, CLUBS, PIQUETAS, ADMINISTRATIVOS, ESTADISTICA, COMITES DE CONTROL E INCAUTACIONES.

Con representación de técnicos y subalternos se organizaron en las Compañías Navieras residentes, tanto en Barcelona como en otros puertos españoles, los Comités de Control siguientes: TRANSMEDITERRANEA, TRANSATLANTICA, PINILLOS, IBARRIA, MARITIMA DEL NERVIÓN, RAMOS, S. A. CROS, NAVIERA MALLORQUINA, FRADERA, PESCALTUR, REMOLCADORES DE BARCELONA, TABACALERA, MUMBRU, SOTA Y AZNAR.

Las Compañías de Navieras Mallorquina, Flota "Formiga" (ambas de buques de vela, veleros y motoveleros) y los pesqueros de altura, quedaron incautados por el SINDICATO NACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO. Los buques de las Compañías Fradera y Cros, al colectivizarse las industrias de ambas, se quedaron provisionalmente con sus buques, pero con Control del SINDICATO.

Los Clubs de Regatas, Club Náutico y Club Marítimo, quedaron incautados por el SINDICATO.

Los Baños de San Sebastián y Casino, quedaron incautados por el SINDICATO. Sirviendo sus salones para comidas populares, conferencias, asambleas, etc.

Los Mejilloneros se colectivizaron, así como Aljibes, Amarradores y Piquetas. Por disposición del Estado, quedaron incautados por éste la mayoría de los buques, pero gracias al SINDICATO NACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO y por su conducto los COMITES DE CONTROL, lograron el desamarse de los buques, reorganizando la navegación mercante que tan buenos resultados y frutos ha dado, pudiendo decir que gracias a éste ha sido posible contener al fascismo, ya que con gran sacrificio y abnegación por parte de sus tripulantes, han provisto a nuestras milicias de material y víveres, a pesar de los grandes peligros que han tenido que afrontar navegando sin protección la mayoría de las veces. Si bien es verdad que los buques que se han guiado por las indicaciones e instrucciones del SINDICATO han sido los menos castigados.

Con los yates incautados se organizó un servicio de vigilancia de la entrada del puerto, siendo sus servicios tan valiosos que han merecido la felicitación de la Comandancia de Defensa.

Economía y Finanzas

La estructuración de la industria

La experiencia que hemos podido sacar de la puesta en práctica del vigente Decreto de Colectivizaciones, en cuanto a la industria, nos obliga a proceder con suma cautela y a orientar nuestra actuación en un sentido netamente restrictivo, en todo aquello que a movilización de personal para los efectos técnicos se refiere.

Hay que propugnar, ante todo, por la formación de los Consejos de Empresa, constituidos a base de un representante de cada sector de trabajo, procurando que todas y cada una de las especialidades de la fábrica o del taller, de la mina u otras empresas similares, se encuentren debidamente representadas en el seno de los Consejos.

Ahora bien; es preciso simplificar la labor directiva y colocarla en el menor número de personas posible, con objeto de unificar la dirección del trabajo. Así, pues, del seno del Consejo de Empresa debería formarse el Comité de Fábrica, que sería constituido por un delegado de contabilidad, por otro delegado técnico y por otro delegado de estadística y de relaciones exteriores.

Mediante esta estructuración quedaría eliminado, como puede verse, el exceso de brazos improductivos, teniendo en cuenta que este Comité Ejecutivo llevaría la dirección general de la fábrica, celebrando sus reuniones, lo mismo que los componentes del Consejo de Empresa, en horas aparte de sus actividades corrientes en los puestos de trabajo que cada uno de ellos tuviera asignado.

De esta forma, evitaríamos, ante todo, el gran volumen de brazos improductivos que representa la actual constitución de los Consejos de Fábrica, y ello redundaría, como es natural, en beneficio de la capacidad productora de los equipos de obreros de cada sector respectivo, y el resultado de esta ordenación habría de repercutir, de una manera matemática, en el precio de coste de los productos manufacturados.

Y, como el secreto del éxito de la colectivización (de esta colectivización que es un primer paso para llegar más tarde a la socialización total de las industrias) hay que buscarlo en la concentración industrial por ramos, a este efecto deberían constituirse los Consejos Generales de Industria, cuya estructuración y funcionamiento se expresa de una manera clara y bien determinada en el vigente decreto de Colectivizaciones.

El paso inmediato sería la creación del Consejo de Economía del Sindicato de Industria, que estaría compuesto por un representante de cada sección o ramo de la industria, con la siguiente finalidad:

- a) Organización técnica de la producción.
b) Control administrativo.
c) Ordenación de la estadística.

Como puede verse por este enunciado, la misión de los Consejos Económicos de Sindicato de Industria tendrán por finalidad la racionalización de la producción en todas sus manifestaciones; el control riguroso de la administración de las empresas, de las industrias adscritas a cada Consejo Económico de Sindicato, y esta labor es de gran trascendencia, ya que con ello se velaría sobre la inversión de las utilidades, su administración y su distribución; los excedentes o sobrantes de los gastos de entretenimiento de fábricas, de los salarios de los obreros, de la reposición de materias primas, y de las exacciones que el régimen tributario que se determine impliquen, no podrán quedar como patrimonio de una fábrica, sino que deberán dedicarse a nutrir la Caja general de superávit, al objeto de establecer una distribución uniforme del producto del trabajo entre todos los obreros de un mismo ramo de industria, en un principio, sin olvidar el objetivo principal, que es la unificación de los beneficios entre todos los obreros sin excepción.

Es inadmisibles que se intente proscribir el sentido ético de la colectivización. No puede admitirse, en forma alguna, que mientras una empresa que se halla bien utilizada, porque el antiguo burgués invertía buena parte de sus utilidades en mejorar la fábrica, permite a sus obreros llevar una vida holgada, mientras otros trabajadores del mismo ramo, que actúan en una fábrica cuyo burgués era un ser egoísta, que no procuraba el mejoramiento del utillaje de su fábrica, estos obreros se vean obligados a llevar una vida precaria y llena de privaciones.

Y con objeto de coordinar mayormente la labor de estos Consejos de Empresa y de Industria, deberían crearse los Consejos Regionales de Economía, que estarían constituidos por dos delegados de cada Sindicato Regional de Industria o Federación Regional de Sindicatos de Industria.

Con ello, se constituirían unos Consejos Regionales, en los que tendrían cabida los representantes de todas y cada una de las especialidades de la producción, y su misión principal consistiría en orientar, bajo principios técnicos y científicos, la producción general de la región, vigilar el régimen administrativo y obtener un servicio de estadística lo más completo posible.

Conviene no olvidar que la formación del censo económico

Publicamos este artículo del compañero Fábregas, haciendo presente que el Consejo Regional de Sindicatos de la C. N. T. de Cataluña, ha fijado la estructuración y funciones de los Sindicatos de Industria, de los Consejos Técnicos Administrativos y de los Consejos de Economía, Control y Estadística. TIERRA Y LIBERTAD ha dado a conocer esos acuerdos y gráficos explicativos. Redacción

en una cuestión previa y fundamental para la preparación del plan de expansión comercial racionalmente formulado, que en preciso establecer, toda vez que para determinar las necesidades de la industria, en cuanto a materias primas y a excedentes de producción respecto al consumo interior se refiere, que podrían ser destinados a la exportación, es indispensable formar el censo económico, que no fué posible obtener hasta hoy a pesar de mi insistencia sobre este particular desde los sitios oficiales que vengo ocupando.

Como la misma lógica aconseja, debe existir un organismo coordinador de la labor de los Consejos Regionales de Economía, y se ocupará a la sazón de mis lectores que este organismo sería el Consejo Nacional de Economía; Consejo Nacional de Economía que se formaría con dos delegados de cada Consejo Regional, procurando que todas las industrias de la nación estuvieran debidamente representadas en el mismo.

La misión del Consejo Nacional de Economía consistiría, principalmente, en aglutinar, en orden a la organización técnica de la producción, en orden al control administrativo y en orden a la ordenación de la estadística, todos los datos y toda la labor acumulada por los Consejos Regionales de Economía.

Y ello debería ser así, puesto que el Consejo Nacional de Economía sería el organismo que detentaría la dirección general de la vida económica de los pueblos hispánicos, teniendo en cuenta que, como instrumento supremo de la nueva ordenación económica del país, contaría con los instrumentos de trabajo necesarios para fijar las normas determinativas del trabajo nacional y las posibilidades de exportación e importación a base de un estudio previo sobre el cómputo de las materias primas a importar y de los productos manufacturados a expedir para los mercados exteriores de consumo.

El Consejo Nacional de Economía, al asumir la dirección suprema de toda la vida económica y financiera de los pueblos hispánicos, se convertiría en un órgano capacitado para sentar los fundamentos de una política económica bien determinada y bien definida; vasto plan de política económica, interior y exterior, que nos permitiera saber hacia dónde vamos, de qué disponemos y qué es lo que deseamos.

Pero lo que no se puede admitir, en manera alguna, es que las cosas puedan continuar por el camino que seguimos hoy. Camino falto de orientación, ya que se van resolviendo los diversos conflictos que el gran problema económico-financiero nos plantea, de una manera esporádica y falta de coordinación.

Y esto no puede ser, compañeros. Es imprescindible sentar los principios de una actuación inteligente, bien estudiada y bien meditada, con objeto de poner término a la situación caótica actual, e iniciar una nueva actuación que responda a los principios que el sentido común aconseja, para constituir en esta retaguardia completamente desmoronada, aquel frente económico que estimamos imprescindible para convertir el frente de batalla en algo incognable y que garantice el triunfo de la guerra y de la revolución.

En un trabajo anterior he de insistir, hasta hacerme pesado, que la movilización de la retaguardia y la estructuración del frente económico es el primer paso para crear los instrumentos que la labor ingente de vencer al fascismo internacional y de levantar el nuevo orden económico-social, requiere de una manera imperativa.

En honor a la brevedad, no podré extenderme mucho más en cuanto a la labor atribuida al Consejo Nacional de Economía se refiere; pero la simple meditación sobre lo que significaría este organismo sector de nuestra vida económica, nos da ya una idea de lo que el Consejo Nacional de Economía representaría, como elemento técnico de los poderes públicos superiores constituidos, para ordenar todas las actividades del país.

Y esta labor debería coordinarse partiendo de los supuestos geográficos, de los supuestos económicos y de los supuestos psicológicos de todos los pueblos hispánicos, en íntima conexión con las posibilidades del complejo económico nacional y las condiciones especialísimas, de cada momento, de la coyuntura económica del resto del mundo.

Si esta ordenación técnica, administrativa y de estadística, que partiendo de la base de la vida económica, los Sindicatos, se lleva a cabo con el alto sentido de responsabilidad y con la inteligencia que la importancia de la obra requiere, tengamos la plena seguridad de que este Consejo Nacional de Economía asumirá todas las funciones que hoy absorbe el Estado, y adscribiéndosele un departamento de relaciones interiores y exteriores y de propaganda y otro departamento de defensa, que comprendiera cuanto a fuerzas coercitivas y administración del derecho se refiere, se constituiría aquella estructuración de un pueblo sin las viejas esencias estatales de que Bakunin nos habla tan elocuentemente.

JUAN P. FÁBREGAS

La tarea urgente

La REVOLUCIÓN debe afirmarse en sólidos cimientos proletarios. Todo revolucionario de verdad, ha de dedicarse a trabajar para ello. La Revolución no se alcanza — ni se gana la guerra — con frases, estidencias, demagogia. Se hace realidad, día a día, fortaleciendo sus bases. Es decir, dando a los Sindicatos, pilares fundamentales de la Revolución, su necesaria consistencia. Construyendo sus nuevos mecanismos técnicos, industrializándolos. Dotando cada centro de producción de su Comité y de su Consejo técnico-administrativo. Poniendo con la mayor celeridad en funcionamiento el Sindicato de Industria, la Federación de Industria regional y nacional. Acoplado las diversas industrias entre sí federativamente. Entrelazando con vínculos orgánicos y solidarios indisolubles, al campo y a la ciudad. De ahí el valor histórico, la trascendencia y las perspectivas magníficas de la nueva conformación estructural de los Sindicatos de la C. N. T. De ahí la imperiosa exigencia de apurar la obra, dando cumplimiento a los acuerdos del reciente Congreso confederal.

Mientras los demás pierden energías en planes políticos que perjudican o traicionan a la Revolución, los trabajadores de la C. N. T. y los de la U. G. T., deben aferrarse a su objetivo histórico de crear la nueva sociedad de productores libres. Y trabajar con todas sus fuerzas para ganar la guerra y para que al alcanzar la victoria estén cimentadas profunda y vigorosamente las bases del nuevo orden económico y social.

EN TODOS LOS ACTOS DE C. N. T. Y U. G. T. DEL 1.º DE MAYO: ¡POR LA ALIANZA OBRERA REVOLUCIONARIA!



MITOLOGIA BURGUESA O LA PAZ DE HITLER

RESULTADOS OBTENIDOS

Debido al poco tráfico que en la actualidad existe a causa de la guerra y la revolución, el desenvolvimiento económico es muy poco halagüeño por lo que respecta a la industria del transporte marítimo, aunque al formarse la colectivización de los pesqueros de altura y puestos en movimiento por el Sindicato del Transporte Marítimo, se obtuvieron buenos beneficios. Pero dichos barcos pesqueros tuvieron que dejar de navegar por requisarlos la Comandancia de Defensa para armarlos en corso.

En estos momentos de convivencia que existe entre el personal, tanto el técnico como el subalterno, es de comprensión y amistad como no se había llegado a conseguir, a pesar de los muchos esfuerzos que se habían hecho para poder llegar a la perfecta unión entre todos los explotados del mar.

PROPAGANDA

En lo que respecta a propaganda, debido a la excelente actuación de nuestros delegados de puerto, el 70 por 100 del personal marítimo milita en nuestra organización.

Con frecuencia se celebran en nuestro local sindical juntas de militantes para orientación y buena marcha del Sindicato Marítimo, así como juntas de subsecciones semanalmente, con igual fin, siendo perfecta la armonía entre todos los militantes. Actualmente tenemos la subsección de Administrativos, compañeros procedentes de casas navieras y consignatarias, cuya ayuda nos será muy valiosa para la colectivización de la marina.

El Sindicato Nacional del Transporte Marítimo controla 118 buques de varios tonelajes y propulsión.

PROYECTOS DE SOCIALIZACION

Estos dos puntos se entrelazan en la labor realizada por este SINDICATO: Todos los acuerdos recitados y trabajos realizados han sido con miras a la socialización, pero se da el caso de que este medio de transporte por sus características de desenvolvimiento económico, tiene necesidad de relacionarse con el Estado hoy, por no dar el rendimiento necesario para sufragar los gastos que ocasiona la paralización del comercio particular y siendo todo a cargo del Estado y por sus relaciones exteriores.

RELACIONES CON LA U. G. T.

Los acuerdos tomados con la U. G. T. son los imprescindibles ambiente para la alianza revolucionaria existe, ya que es el deseo de todos los trabajadores del mar.