

F. A. I.

Estamos con todos los que dignamente luchan junto al proletariado. A los traidores a la Revolución, los aplastaremos

C. N. T.

Unión, 7 - Teléf. 23658
BARCELONA

Núm. 23

Precio: 20 cénts.

Tierra y Libertad

Fábrica de autobuses del Sindicato



Sección de reparación de utillaje

El transporte socializado por los obreros de la C. N. T.

A la campaña política que intentara arrancarles sus conquistas, los trabajadores han dado una sola respuesta: ¡HE AQUI NUESTRA OBRA!



Hellamos al compañero Pérez Combina en su despacho del Ayuntamiento. Le explicamos el motivo de nuestra visita y él cortésmente, con expresión segura, palabra fácil y sincero entusiasmo nos habla de la labor realizada por el Sindicato del Transporte, desde el 19 de julio.

—Fulmos los primeros— nos dice— en normalizar los servicios, como que fuimos los primeros en socializarlos. Después de las violentísimas luchas habidas en Barcelona a raíz de la sublevación militar y vencida ésta, los trabajadores del transporte reunidos en asamblea resolvieron reintegrarse cuanto antes al trabajo, comenzando por la reparación de las líneas de tranvías y material rodante de éstos y autobuses, muy afectados por las batallas callejeras. Baste decir que al tercer día de la sublevación circulaban ya los autobuses. Esto demuestra la capacidad ordenativa de los Sindicatos y la conciencia de la responsabilidad que el nuevo estado de cosas hacía gravitar sobre los trabajadores.

No quedaba en verdad otro remedio, si es que se quería atender seriamente las necesidades de la población y los imperativos de la guerra contra los facciosos que continuaba cruda y encarnizada en otras regiones de España.

Desde entonces hasta ahora se ha ido, sucesivamente, de mejora en mejora, a lo largo de una línea progresiva de hechos concretos que nadie podrá jamás desvirtuar.

En efecto, no solamente los ingresos a la caja del Ayuntamiento

han aumentado de 700.000 a 1.500.000 pesetas, sino que el público ha palpado las ventajas, con la supresión de los cinco céntimos de recargo después de las diez de la noche, la creación de líneas nuevas y la construcción de enlaces de tranvías, verdadera conquista de gran utilidad para las barriadas.

—¿Antiguamente era todo capital extranjero?

—Sí, en su mayoría belga. Pero el 19 de julio estaba en manos de un trust bancario nacional.

—¿Qué fundamentos tienen los que propugnan por la municipalización?

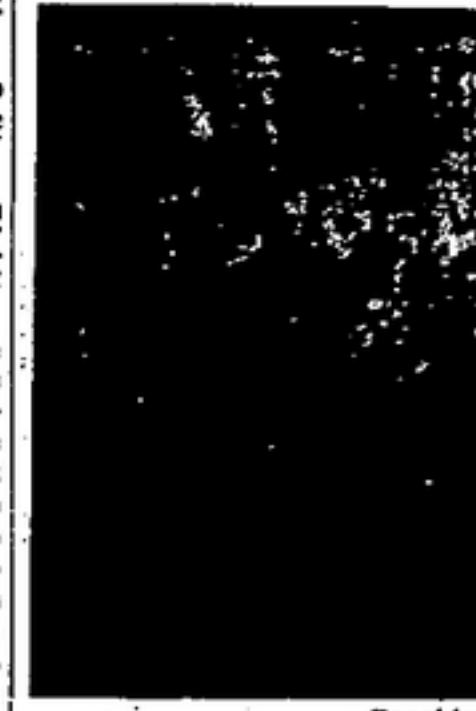
—No. No tienen ninguna base de sustentación los argumentos de quienes pretenden imponer la municipalización de los servicios de transporte. Ante todo, porque al manejar cifras parten de datos falsos; en cuanto a los beneficios entrados al Municipio, por ejemplo, cogen las poquísimas cifras de los años florecientes, pero nada dicen de la enorme merma producida en las entradas por las continuas huelgas, hasta el extremo de que llegó un momento en que las acciones de la empresa no tuvieron cotización.

No somos enemigos de la municipalización, pero creemos que debe hacerse de común acuerdo con los trabajadores. Desde luego no se nos ocultan las razones de esa "ofensiva" a la excelente organización del transporte hoy existente, con sus ventajas y convenientes hartó patentes. Particularmente

políticos que carecen por completo de influencia entre los trabajadores del transporte, quieren someterlos a sus intereses de sector mediante un ardido: la municipalización.

Es que la capacidad constructiva de los Sindicatos de la C. N. T. trae mal dormidos a los clásicos ediles viejo estilo.

Hasta se quisieron traer a co-



Sección eléctrica

lacion pretendidos ataques a la U. G. T.

Todo el mundo sabe que los esquiroleros de la gran huelga no fueron aceptados por la C. N. T., ingresando entonces en la U. G. T., que esos individuos traidores a la causa del proletariado, lo fueron doblemente sirviendo de espías delatares de las colectas que realizaban los trabajadores conscientes para ayuda de los compañeros. Es, pues, lógica y natural la universalización de los afiliados a la C. N. T. hacia esos irresponsables.

No hubo, pues, ataques a la U. G. T.; sino a ciertos elementos ingresados en ella.

—¿Son cordiales vuestras relaciones con el Municipio?

—Sí; nuestras relaciones con el Municipio fueron y son siempre cordiales.

Pero un aspecto interesante de la cuestión y que sabe remarcar, es que con la supresión de la empresa y la intervención de los mismos obreros en la dirección y administración de los servicios, encargados con su propia obra de reconstrucción, no escatimaron esfuerzos ni sacrificios en estas me-

Un reportaje ilustrativo al camarada PÉREZ COMBINA

mentos tan difíciles para todos. Las jornadas varían entre cuarenta y ocho y cincuenta y dos horas, con salarios comunes.

Antes, el Municipio gastaba de ochenta a noventa mil pesetas anuales en pasas para funcionarios municipales. Hoy, gracias a la implantación de los pasas transportables y a un severo control de los mismos, no se invierte más de 60.000 pesetas.

Además, el transporte para los niños es absolutamente gratuito, sin gratificación de ninguna especie.

—¿Qué puedes decirnos del último congreso?

¡Oh estupendo! Reinó un ambiente magnífico. Será este un Congreso inolvidable tanto por el entusiasmo, seriedad y acertada visión de los delegados como por sus fructuosos resultados. En virtud de las resoluciones del mismo se crearán las estaciones receptoras de mercaderías de las distintas industrias. Esto significará un gran ahorro de material, principalmente carbón y gasolina y de esfuerzos inútiles. Para ello se hará una amplia red de estaciones combinando el transporte ferroviario, marítimo y de carreteras, de manera que cada mercancía sea transportada según más convenga a su naturaleza y cantidad.

—¿Qué opinas de la marcha de la guerra?

Soy optimista. Creo que ganaremos la guerra. Pero el resultado de la guerra está íntimamente vinculado a la vida de la retaguardia. Hay que organizar la retaguardia y para ello es indispensable señalar los puntos de coincidencia de los distintos sectores antifascistas respecto de los problemas económicos, políticos, sociales, etc. Se terminaría así con esta pugna que retrasa la victoria. Un programa mínimo revolucionario. Esto es un programa de unidad al servicio de la guerra.

—¿Una formidable labor proletaria?

Recorremos todas las dependencias de la casa. Lamentamos tener que abreviar nuestras observaciones, por razones de espacio. Un libro, no sería suficiente para poner en conocimiento del público, la cantidad de innovaciones introducidas. Daremos solamente algunos datos.

Se ha instalado un grupo electrotérmico con veinte derivaciones a otras tantas baterías. De modo que pueden cargar simultáneamente las baterías de 20 coches con capacidades distintas. Antes no se podía cargar más que de a uno. Ahora, las baterías se cargan automáticamente, lo cual evita grandes gastos propios de la instalación antigua.

—¿Parece que se habla de militarizar el transporte?

Efectivamente se ha dado en hablar de la "militarización del transporte". En verdad, ¡cómo está militarizado, desde el comienzo de la guerra, puesto que el transporte de víveres, personas, material sanitario, etc., a los frentes fué facilitado por el Sindicato. Creemos sin embargo que el departamento de Guerra debe contar con sus medios propios de transporte. Es preciso terminar con las requisas incontroladas.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—El transporte civil debe corresponder únicamente al Sindicato. Por otra parte, los Sindicatos han declarado que siempre que la guerra tenga necesidad de vehículos para transportar hombres o material para los frentes, ponían todo el material rodante a su disposición, pero, una vez cumplido el servicio ese material debía ser reintegrado al Sindicato.

Eso de la militarización es, pues, otra de las tantas argucias políticas destinadas a coartar la libertad de iniciativa de los trabajadores y el control de los servicios públicos por los Sindicatos.

—¿Qué opinas de la marcha de la guerra?

Soy optimista. Creo que ganaremos la guerra. Pero el resultado de la guerra está íntimamente vinculado a la vida de la retaguardia. Hay que organizar la retaguardia y para ello es indispensable señalar los puntos de coincidencia de los distintos sectores antifascistas respecto de los problemas económicos, políticos, sociales, etc. Se terminaría así con esta pugna que retrasa la victoria. Un programa mínimo revolucionario. Esto es un programa de unidad al servicio de la guerra.

—¿Una formidable labor proletaria?

Recorremos todas las dependencias de la casa. Lamentamos tener que abreviar nuestras observaciones, por razones de espacio. Un libro, no sería suficiente para poner en conocimiento del público, la cantidad de innovaciones introducidas. Daremos solamente algunos datos.

Se ha instalado un grupo electrotérmico con veinte derivaciones a otras tantas baterías. De modo que pueden cargar simultáneamente las baterías de 20 coches con capacidades distintas. Antes no se podía cargar más que de a uno. Ahora, las baterías se cargan automáticamente, lo cual evita grandes gastos propios de la instalación antigua.

—¿Parece que se habla de militarizar el transporte?

Efectivamente se ha dado en hablar de la "militarización del transporte". En verdad, ¡cómo está militarizado, desde el comienzo de la guerra, puesto que el transporte de víveres, personas, material sanitario, etc., a los frentes fué facilitado por el Sindicato. Creemos sin embargo que el departamento de Guerra debe contar con sus medios propios de transporte. Es preciso terminar con las requisas incontroladas.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

fabrica todo el material del autobús. Antes se fabricaban los motores trayendo material y piezas de cinco naciones. Hoy todo se hace en la casa. Hasta el bronce que ya no se importa, ha sido substituido por una aleación que reúne las mismas características del bronce.

Al incautarse los trabajadores de la fábrica, existía un horno para cementar piezas que necesitaba 4 horas para llegar a una temperatura de 900°; ahora ha sido reformado, bastando una hora para el mismo resultado.

Abundaban las máquinas abandonadas por los rincones y gran cantidad de material se perdía. Hoy, todo se utiliza, todo se aprovecha.

Debemos hacer notar un detalle interesantísimo: la fábrica no tiene ingenieros.

Son los mismos obreros, los que van perfeccionando los medios y los sistemas.

Cada obrero lleva su iniciativa al delegado de su sección el cual lo somete a consideración de la asamblea del Sindicato, de todas las secciones. El obrero no es, pues, una pieza más, material muerto, sometido a las orientaciones o iniciativas de un director; cada uno de ellos es una inteligencia activa y una voluntad solidaria que contribuye con la más amplia libertad a la obra de todos.

—¿Una formidable labor proletaria?

Recorremos todas las dependencias de la casa. Lamentamos tener que abreviar nuestras observaciones, por razones de espacio. Un libro, no sería suficiente para poner en conocimiento del público, la cantidad de innovaciones introducidas. Daremos solamente algunos datos.

Se ha instalado un grupo electrotérmico con veinte derivaciones a otras tantas baterías. De modo que pueden cargar simultáneamente las baterías de 20 coches con capacidades distintas. Antes no se podía cargar más que de a uno. Ahora, las baterías se cargan automáticamente, lo cual evita grandes gastos propios de la instalación antigua.

—¿Parece que se habla de militarizar el transporte?

Efectivamente se ha dado en hablar de la "militarización del transporte". En verdad, ¡cómo está militarizado, desde el comienzo de la guerra, puesto que el transporte de víveres, personas, material sanitario, etc., a los frentes fué facilitado por el Sindicato. Creemos sin embargo que el departamento de Guerra debe contar con sus medios propios de transporte. Es preciso terminar con las requisas incontroladas.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.



Sección de reparación de utillaje

—¿Una formidable labor proletaria?

Recorremos todas las dependencias de la casa. Lamentamos tener que abreviar nuestras observaciones, por razones de espacio. Un libro, no sería suficiente para poner en conocimiento del público, la cantidad de innovaciones introducidas. Daremos solamente algunos datos.

Se ha instalado un grupo electrotérmico con veinte derivaciones a otras tantas baterías. De modo que pueden cargar simultáneamente las baterías de 20 coches con capacidades distintas. Antes no se podía cargar más que de a uno. Ahora, las baterías se cargan automáticamente, lo cual evita grandes gastos propios de la instalación antigua.

—¿Parece que se habla de militarizar el transporte?

Efectivamente se ha dado en hablar de la "militarización del transporte". En verdad, ¡cómo está militarizado, desde el comienzo de la guerra, puesto que el transporte de víveres, personas, material sanitario, etc., a los frentes fué facilitado por el Sindicato. Creemos sin embargo que el departamento de Guerra debe contar con sus medios propios de transporte. Es preciso terminar con las requisas incontroladas.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.

—¿Una vez creados los cuerpos de tren con arreglo al decreto del día tres de febrero, lo que interesa es separar el transporte de guerra del transporte civil. Si así no fuera, al el transporte civil se vería dependiente de Guerra, podría suceder, en determinadas circunstancias, que la población tuviera que sufrir graves contratiempos. Y por otra parte, las necesidades de la guerra exigen medidas seguras y rápidas de transporte, dedicados exclusivamente a sus fines.



Clinica Médica. El doctor Casals asiste a una enferma



Bala de pruebas

(Pasa a la página 2)