

75.000 trabajadores, en el magno Congreso de la C. N. T., rubrican de manera unánime la Alianza Obrera Revolucionaria con la U. G. T.

El Congreso de la C. N. T.

La Confederación Regional del Trabajo de Asturias León y Palencia ha celebrado un magno Congreso donde de una manera solista se han discutido los problemas que la guerra y la Revolución en esta hora histórica nos plantean.

Para qué señalar los acuerdos tomados. Son todos ellos fundamentales y el fiel reflejo de la actividad constructiva y espíritu revolucionario de nuestra querida organización.

Una de las resoluciones del Congreso, que por lo que supone para el triunfo de la Revolución queremos que señalar, fue la de Alianza Obrera Revolucionaria con nuestros hermanos de la Unión General de Trabajadores.

Para qué describir el entusiasmo manifestado por los Congresistas durante la discusión de problema tan fundamental. No parecía sino, al aprobarse de forma tan unánime el proyecto de Alianza, en la espaciosa sala de los Campos Elíseos se hallaban congregados los setenta y cinco mil trabajadores cuya representación en el magno comicio ostentaban una de cuatrocientos delegados.

La C. N. T. al igual que la U. G. T., ha rubricado la Alianza unánimemente. Ni una sola delegación se levantó para manifestarse en contra. Establecemos, pues, la Alianza, con todos los honores. La unión de todo trabajador consciente será, desde este momento, la que se entregará en cuerpo y alma a la magna obra Aliancista. Y al descubierto a los enemigos de la unidad de los trabajadores es función fundamental de los que ansiamos liberarnos política y económicamente.

Porque, no nos engañemos. La Alianza tiene incontables enemigos. Y estos enemigos no son ni la U. G. T. ni la Confederación Nacional del Trabajo. Los enemigos de la unidad de los tra-

bajadores los tenemos en otras partes, agazapados, hablando en términos elogiosos del magnífico paso revolucionario dado por los trabajadores. Contra estos detractores, vaya la repulsa del pueblo trabajador y librese quien, descañada o veladamente, a la Alianza Obrera Revolucionaria se oponga.

La Unidad Revolucionaria de los trabajadores es la garantía más firme para ganar la guerra y la Revolución y quien a ella se oponga, repetimos, es enemigo del triunfo de las armas del pueblo.

1 Consejo Obrero Técnico.
Una Federación Provincial de Mineros (León).
2 Comités de Relaciones (Ferroviario y Minero).
6 Federaciones Comarcales.
10 Federaciones Locales.
234 Sindicatos.
Cerca de 400 delegados y
75.000 afiliados.

Problemas de la Guerra, Socialización, de Sanidad, del Campo, Defensa de nuestras costas, de Enseñanza, Consejos Obreros Técnicos, Posición de la Organización ante la Guerra, Escuela de Militantes y la ALIANZA con la UNION GENERAL.

Esto fué el magno Congreso celebrado por la C. N. T. en el Teatro Campos Elíseos en 31 de mayo y sucesivos.

Alianza

Bella perspectiva se divisa en el horizonte. Nuevos rayos de luz irradiante comienzan a alumbrar al mundo. Todos los pueblos presienten que un nuevo acontecimiento conmoverá nuestro planeta. La España desangrada por las ordas fascistas, será la predestinada a que tan magno acontecimiento se verifique en su suelo. Será el Jerusalén, del cual partirá la redención del proletariado universal.

¡Alianza! ¡Alianza obrera! He ahí el Mesías salvador de los pueblos oprimidos, que surge al mundo amantada por las dos grandes Centrales obreras españolas. ¡Alianza! La parte de la España, cautiva del odioso fascismo, espera de ti su redención. Hasta las lóbregas mazmorras llega la fausta nueva, anunciando a los miles de hermanos nuestros su próxima liberación.

El más firme puntal de la clase capitalista se desmorona. La desunión del proletariado, el más sólido sostén del capitalismo, desaparece para dar paso a la alianza salvadora, porque encierra en sí la grandeza inmensa de poder contener las malas pasiones que impedían la unión del proletariado. Tú, Alianza, encaminarás al pueblo, que sus ojos esperanzados pone en ti, por el camino verdadero de la revolución.

Fija el mundo en ti sus miradas: los parias, porque ven en ella su salvación, y el capital, su destrucción. Tendrás, Alianza, la virtud del bálsamo y el poder mortífero del veneno. En unos, calmarás sus pasiones, hermanándolas, y a los otros los destruirás.

Habrás quien te mirará con odio, porque sabe que eres la Justicia y la Verdad. ¡No te importe! Saldrás victoriosa en tu empresa, porque millones y millones de seres confían en ti, esperando su redención. Harás que esos millones de esclavos, que llevan siglos y siglos combatiendo contra el enemigo común, se compenetren y abatan al odioso capitalismo.

Recogerás en tu seno las diversas fuerzas del proletariado, formando una sola que, cual huracán, barra a todos sus enemigos, y harás de fiarte bien en los hombres, que si hay corazones nobles y generosos, desinteresadamente colaborarán en tu obra.

Encontrarás a quien, fingiéndote una desinteresada lealtad, pretenderá asesinar por la espalda.

Has de ser implacable contra tus enemigos, y tus enemigos serán todos aquellos que no están a tu lado.

Trabajadores: Con la Alianza y contra los que la sabotean.

NIC.

Gijón, junio de 1937.



A nuestros lectores

La acogida tenida por nuestro paladín en su aparición, que superó todos los cálculos, nos obliga a aumentar la tirada en número considerable, lo que nos permite el poder editar nuestro órgano en mejores condiciones económicas. Así que VIA LIBRE, órgano de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria

del Norte de España, y a partir del presente número, tendrá por precio el de QUINCE CENTIMOS.

Agradecemos el favor que se nos dispensa, ayudándonos al buen éxito de nuestra obra, lo que nos permitirá en plazo no lejano, el hacer de nuestro periódico, mejorándolo en todos los aspectos, el verdadero órgano de expresión de la clase ferroviaria organizada.



Bilbao será como Madrid. Ante su cinturón se estrellará el fascismo internacional.

JERARQUIAS

POR CIAÑO

Ningún trabajador consciente de su responsabilidad se muestra indiferente ante este anunciado. Jerarquía, para los trabajadores de formación libertaria, significa anulación de la propia personalidad. Allí, donde surge un «Mandón» indefectiblemente, con reciprocidad espontánea, aparece el concerniente complementario; que obedece y son insolubles, pues el primero justifica al segundo y viceversa. Ningún sector obrero, propiamente dicho y que pretenda subvertir el actual sistema, debe estimar como cosa intangible este procedimiento. Tenemos en contraposición el libre determinismo, consustancial con las tácticas de una organización de acusado relieve revolucionario: Las facultades de todos para pensar, sin cuyo concurso nos parecen todas las determinaciones antidemocráticas.

En la historia, que en manera alguna podemos olvidar, con frecuencia hemos observado que en los sitios donde con prodigalidad se cultiva el fetichismo, fué precisamente donde más acusadamente se manifestó el estancamiento cultural. Un dirigente con poder ejecutivo cree estar en posesión de todos los conocimientos relativos al desenvolvimiento social. Traza normas de conductas «exactas» para sus representantes, pero a las primeras de cambio acontece, y de manera natural, que en la ineludible necesidad de dar principio a una obra determinada, se vé forzado a recurrir a un asesor profesional relativo a la materia que haya de dar cima. ¿No vemos con frecuencia fluctuaciones en los cargos representativos sin tener en cuenta para nada las aptitudes de los encargados de regentar un determinado departamento? El sistema empleado por las jerarquías nos parece contraproducente y antirevolucionario. Por el contrario, los pueblos reacios a toda tutela política y cuartelaria, han sabido a fuerza de sacrificios, salir airoso ante cualquier contingencia; por adversa que esta fuera. A la tutela adormecedora del dirigente, oponemos la libre experimentación en las Asambleas, ya que en ellas están representadas las diferentes ramas del saber, desde el peón, pasando por el Albañil, hasta llegar al ingeniero y el arquitecto. Lo que uno no posee, fácilmente lo encontrará en un segundo, y de esta forma, con el consiguiente intercambio de opiniones y razonamientos podemos, con ventaja para la causa, poner en tela de juicio la eficacia discutible de la Jerarquía: antítesis del normal desenvolvimiento social.

La Sociedad de Naciones

Eres el gran cementerio para enterrar los millones, sin que sirvan de provecho, por la ambición de los hombres engendrada en su cerebro.
Eres la casa de juego que vas dejando en la ruina a los pueblos que a ti acuden confiando en tu doctrina, y son aquellos que sufren la opresión del gran soberbio.
Eres casa de la orgía donde se dan los festines, con la mayor alegría, la jauría de mastines.
Eres el mismo retrato de aquel famoso Pilatos, que después que has consentido que un pueblo sea atropellado, tienes también el cinismo de lavar luego las manos.
Eres del mundo la afrenta, en tu seno no hay conciencia, la razón no tiene amparo, la justicia en ti no existe; sólo impera la soberbia impuesta por el tirano a quien halagas y sirves.
Hay que poner en tu puerta para que el mundo lo vea clavada una calavera y un epitafio que diga: «Aquí yace una Abisinia y una España atropelladas por la soberbia Italia y su cómplice Alemania».

BAO-BIL

UNIFICACION

La explotación del Ferrocarril de Veriña-Musel, en régimen combinado con el Norte y Junta de Obras del Puerto de Musel, grava los transportes para la industria minero-metalúrgica en la proporción anual siguiente:

540 mil toneladas de carbón a 0,62.... 334.800 ptas.
150 mil toneladas de apeas a 0,20 30.000 ptas.
100 mil toneladas de mineral a 0,70..... 70.000 ptas.
30 mil toneladas de abonos (agricultura). 21.000 ptas.
Total 455.800 ptas.

Al ser acoplado este ramal a la Red Nacional y lógicamente al F. C. Norte, las tarifas especiales tendrían precios firmes costando los portes igual a Musel que ahora hasta Aboño. Con esta UNIFICACION quedaría suprimido el empalme de Aboño y no existiría el «intermediario» (Junta de Obras) que al fin encarece los transportes y aumenta los plazos de los mismos.
Si se ha de dar cumplimiento a la circular número 40, ¿qué se espera para incautarse de este ramal ferroviario de ancho normal, de tanta importancia comercial?

La labor, que en la retaguardia tienen encomendada los hombres designados al efecto, ha de ser ardua. Como prólogo se están llevando a la práctica trabajos de unificación de importancia suma que hasta ahora no han podido ser realizados a causa de la rapacidad de los que sólo ponían atención a las empresas remuneradoras en beneficio particular, sin interesarles lo más mínimo las mejoras colectivas.

Los datos precedentes de este escrito que nos han sido aportados, obedecen a la más pura realidad y representan un valor digno de tener en cuenta, por lo que creemos que la circular número 40 debe aplicarse inmediatamente al ramal de Veriña-Aboño, acoplándolo a la Red Norte puesto que redundaría en beneficio notorio de la industria minero-metalúrgica y facilitaría de manera notable el tráfico comercial con el Puerto de Musel.

NOVEL

Candás, 8 de junio 1937.

Contundencia por una vez

La satírica pluma de uno de aquellos escritores de la época que medió entre el año 1871 y la abdicación del rey Amadeo, reflejó a las mil maravillas las maldades, las ruindades de aquella sociedad corrompida y los mil personajillos, satélites de una gorda por precio.

Un tal «Carcajea», en uno de los libros de aquella época que con más fruición lee, era el reflejo fiel de la truhanería y de la bajeza moral.

El tal «Carcajea» fué en su vida levítero, ladrón, buscó para su señor las hembras, alcahueto canalladas, escribió para halagar a su amo y quiso emplear la sátira contra quien en moral estaba por encima de su señor.

Murió este personajillo, de los que muchos hay hoy en la miseria y por hambre. Su dueño y señor, un mes antes de su muerte, le lanzó de su confianza sin tener en cuenta el tiempo que a cuatro patas le había servido.

Sentimos que algún compañero compare. No es culpa mía. Nuestros propósitos sólo fueron los de señalar el que «Carcajea», aquel del año 1871, murió.

No sabemos si resucitó. Si fué así, y su formación moral la misma, que el nuevo señor a quien sirve ahora aprecie, como el que tuvo hace 70 años, con un puntapié, sus canalladas.

A. BARROS

Altavoz internacional Comité Nacional de Ferrocarriles

CIRCULAR NÚM. 43

Huelga victoriosa del personal de los Ferrocarriles Suburbanos de Varsovia

El día 10 de febrero declaró la huelga el personal de los Ferrocarriles Suburbanos de Varsovia (Polonia). A principios de febrero, la Compañía (de capital belga) rectificó el contrato colectivo existente y propuso rebajar del 20 al 40 por 100 de los sueldos, ya de por sí muy bajos. Tenía también la intención de despedir a unos cincuenta agentes, y algunos fueron despedidos inmediatamente.

Una Asamblea del personal, el día 9 de febrero, resolvió abandonar el trabajo, y todos los agentes, en número aproximado de 600, se sumaron al movimiento, y el tráfico quedó paralizado completamente, salvo en algunas líneas subsidiarias de autobuses, que más tarde se sumaron al movimiento.

Los representantes del personal insistieron en la reintegración de los agentes despedidos, la firma de un contrato colectivo y que no hubiera represalias.

Después de diez días de huelga, la Compañía aceptó las condiciones emitidas por los ferroviarios. Fueron reintegrados al trabajo los despedidos; se firmó un contrato colectivo y no se podrá despedir a nadie en consecuencia de la racionalización, etcétera; no se rebajarán los sueldos; durante la validez del contrato colectivo no podrá ser reducido ningún agente a una categoría inferior, y no se tomarán medidas contra ningún empleado, por participación en la huelga o en actividades sindicales.

Un recuerdo a los caídos

Al ver la luz nuestro querido portavoz VIA LIBRE, quiere la Subsección de León dedicar un fraternal recuerdo a los compañeros caídos en esta cruenta lucha que sostiene el pueblo español contra el fascismo internacional.

Nuestro fraternal recuerdo, repetimos, para todos los ferroviarios que, sin dar un paso atrás, aportaron con su sangre, y supieron dar en beneficio de la causa, todo lo que tenían.

¡Compañeros del carril! Nuestros camaradas caídos nos legaron el que su esfuerzo secundemos para hacerlos acreedores del bienestar que el pueblo trabajador en los campos de batalla está conquistando.

¡Pedro Burgos, Balbino, Quintiliano, Hurtado, camaradas de Santander y Bilbao! ¡Todos los que caisteis cumpliendo misión tan sagrada, como es la defensa de las libertades del pueblo! Tened la seguridad absoluta que seguiremos vuestro camino, y que en la lucha no dejaremos hasta que hayamos logrado el triunfo total sobre el fascismo internacional!

Por la Subsección de León, *Daniel F. de Isla*, Junio del 37.



Unos y otros todos colaboran a la obra del triunfo

biendo, los Servicios a que pertenecen, incluirlos en la nómina correspondiente.

5.º En aquellas Redes que no se hubiere descontado al personal el «Seguro obligatorio de viajeros» correspondiente al año actual, deberá efectuarse el descuento en la nómina de la mensualidad extraordinaria a que se refiere la presente Circular.

Aquellas Redes que hubieren abonado al personal alguna cantidad como gratificación extraordinaria con cargo al ejercicio de 1936, deducirán de la mensualidad extraordinaria que se les concede por la presente Circular, la cantidad anteriormente satisfecha.

Valencia, 26 de marzo de 1937. El Presidente, NICOLAS SOTO REDONDO.

Comité Nacional de Ferrocarriles

CIRCULAR NÚM. 44

Con fecha 3 del actual, dirigimos a los Comités Centrales de las Redes dependientes de este Comité Nacional, una carta concebida en los siguientes términos:

«Habiendo llegado a conocimiento de este Comité Nacional, que durante las horas de trabajo se celebran reuniones de carácter sindical o político en los locales de las Redes, que se realizan, lo que ha dado lugar a que se susciten incidentes por las diversas ideologías en pugna, estima necesario dirigirse a todos los Comités Centrales para hacerles ver la conveniencia de que se prohiban tales reuniones, cuyo efecto rogamos déis a los Servicios las instrucciones pertinentes».

Como, a pesar de dicha indicación, tenemos conocimiento de que se siguen celebrando las citadas reuniones en los lugares de trabajo dando lugar con ello a que se susciten discusiones que redundan en perjuicio del servicio a cada encomendado, reiteramos por la presente Circular la prohibición absoluta de celebrarse en las horas de trabajo y dentro del recinto de la Red Nacional, pues este Comité ha dispuesto a sancionar cuantas infracciones se cometan de la presente Circular, debiendo nuestras diligencias y compañeros responsables de los Servicios Centrales, dar cuenta de aquellos agentes que contravengan.

Valencia, 31 de marzo de 1937. El Presidente, NICOLAS SOTO REDONDO.

Para el Comité de Demarcación

A nuestro conocimiento llega que por diversos organismos obreros que no son los de la Federación se celebran reuniones en dependencias del ferrocarril, tales como salas de espera, almacenes, etc., etc. Como ello demuestra, por parte de quienes estas reuniones celebran desconocimiento de lo, sobre lo particular dispuesto por el Comité Nacional de Ferrocarriles y suponemos que por parte de los Comités no se comunicó oficialmente a los servicios, lo hacemos nosotros transcribiendo la circular 44 de dicho Comité Nacional, en espera de que se tomen las medidas necesarias para que esto no ocurra más.

Queremos señalar también, extraño que es el que a nuestros órganos de dirección lleguen multitud de reclamaciones económicas fundadas en circulares posteriores a las que señalamos, lo que demuestra que se conoce lo que conviene dando de lado a todo aquello que tiende a que dentro de la colectividad ferroviaria reine la perfecta armonía.

Menos estómago y más conciencia.

Ferrovianos: El triunfo de la guerra y de la Revolución exigen el máximo sacrificio

Insistimos. La economía ferroviaria exige una sola Red

Labor ferroviaria

La tozudez de las grandes empresas ferroviarias al trazar las líneas férreas según sus gustos y caprichos, atendiendo exclusivamente a sus intereses particulares sin tener para nada en cuenta los del país, trae como consecuencia el que los transportes se encuentren en un completo estado letárgico.

Cuatro son en Asturias las principales redes encargadas del transporte de las riquezas de su suelo—Norte, Vasco, Económicos y Langreo—pero tres son sus anchos de vía, trayendo como consecuencia un fin de trasbordo, lo que hace que las mercancías sufran enormes retrasos, invirtiendo en cortos recorridos días enteros.

Bilbao, zona industrial de primera magnitud en España, adquiere en estos momentos de cruenta guerra civil importancia inmensa. Las necesidades de la guerra han hecho que Bilbao transformara su industria en industria de guerra. Pero Bilbao parece de carbón con que alimentar a una manera continua sus industrias de todas clases.

Esta clase de auxilio a la capital de Vizcaya por los medios a su alcance fué prestado por Asturias. Pero había que tener en cuenta los inconvenientes que se podían tropezar en el abastecimiento por mar, abastecimiento que en épocas normales se hacía empleando el medio marítimo, para lo cual era preciso que los ferrocarriles estudiaran la forma de, en caso necesario, poder en su propio esfuerzo suministrar combustible y otras materias a las Vasco y a Santander.

El peso de la enorme labor que había de realizar cayó sobre los compañeros de los Reunidos. Estos acatándose de la importancia de la misión a ellos encomendada, sin paracas, ni estridencias de ninguna clase, laborando silenciosamente, solucionan el problema, permitiendo que las grandes industrias bilbaínas y santedanderinas puedan trabajar con la intensidad sin temor a paralizarse por falta de primeras materias.

El problema ha sido resuelto de manera eficientísima. Los ricos yacimientos carboníferos de «Pumabule» y «Mosquitera», a los que el ferrocarril de Langreo, pueden ya ser transportados a la zona del Norte de España.

El día 16 de Mayo próximo pasado tuvo lugar la inauguración del tercer carril, obra de nuestros delegados compañeros de los Reunidos, que permite que por el mismo trazado del ferrocarril de Langreo entre el material móvil de los económicos hasta los mismos carretes, suprimiéndose de esta manera la pesadilla del trasbordo del material.

Seguiese en la actualidad trabajando con toda intensidad en la inauguración de este «tercer carril», pretendiéndose llegar a los cargamentos de «La Nueva» y «La Modesto» que permite el poder dar salida a las mercancías de las provincias del Norte a más de tres mil toneladas de material de preciado combustible.

Por la causa antedicha, el tráfico de mercancías de manera considerable en la línea de Económicos. Esta antigua empresa, que con anterioridad al período agonizante se encontraba regentada hoy por los trabajadores, una vitalidad enorme, pudiendo darse que hoy es uno de los servicios más eficaces del transporte de Asturias, gracias al cuidado a que se le presta al material, lo cual está asegurado siempre a cualquier eventualidad que en los servicios pueda surgir.

Por lo que si nos acordamos a discernir una por una las necesidades de los Reunidos, y en poder del fascismo sus necesidades de reparación, sólo el grito de los ferroviarios puede salvar estas necesidades. Un acuerdo que asegure la creación de los talleres de reparación en Arriondas (Económicos) y Figaredo (Vasco),

donde el esfuerzo admirable de nuestros compañeros transforma un material inservible en lo preciso para la buena marcha de los servicios.

¿En qué momento o época se trasladará material de tracción o móvil de unas líneas a otras?

Agrupados estos ferrocarriles bajo una dirección atenta a servir los intereses de la guerra, no se para ante dificultades y el material sobrante en unas líneas se envía a las otras, solucionándose muchos casos agudos problemas. Caso que ante nosotros tenemos, que por su importancia destacamos, es el traslado de material del Vasco a Económicos, ambas líneas del mismo ancho de vía, traslado que se hace a pesar de la durísima tarea que suponen dos trasbordos que con dicho material se tiene que realizar.

¡Ferrovianos de los Reunidos!! Adelante con vuestras iniciativas. Ahí tenéis el grotesco plano de la Florida que pidiendo a gritos está la piqueta demoleadora.

Salud camaradas. Se dignos de la hora actual, como lo venis siendo hasta ahora. ¡Por el triunfo de la guerra y de la Revolución! ¡Sacrificio y trabajo!

¡Adelante con vuestros proyectos, que redundan en beneficio de la colectividad!

YEZA

Comité Nacional de Ferrocarriles SECCION SOCIAL

Este Comité Nacional, acogiendo con el buen deseo de siempre las peticiones de los agentes ferroviarios formuladas por mediación de las organizaciones sindicales, ha examinado con el mejor propósito el viejo pleito de los maquinistas y fogoneros en cuanto se refiere a las economías que vienen percibiendo, habiéndose cuenta que este percibo está considerado por dichas organizaciones como una inmoralidad que es conveniente acabar, y teniendo en cuenta también tanto la gran responsabilidad que pesa sobre el maquinista como la ruda labor que realiza el fogonero.

Después de detenido estudio, y mientras se llega a la regularización general de sueldos y jornales, en la que se atenderán las características propias de este trabajo, con carácter provisional, se ha acordado lo siguiente, que regirá a partir del 1.º de abril próximo pasado:

Primero. Desaparición de toda clase de primas por economías de carbón, grasas, etcétera, etc.

Segundo. Se constituye una única prima por kilómetro recorrido en la siguiente forma, tanto para el personal maquinista como para el fogonero:

Trenes rápidos, expresos y correos.	0,60
Idem omnibus, mensajerías y mercancías rápidas.....	0,65
Idem mercancías ordinarios.....	0,70
Maniobras, por día.....	4,00
Reservas, por día.....	3,00
Fogoneros de Depósito.....	4,00
Maquinistas en servicio de carga.....	4,00

Tercero. Los gastos de viaje que devengarán este personal maquinista y fogonero serán de cuarenta céntimos por cada hora que se encuentren fuera de su residencia prestando servicio.

Cuando el agente, maquinista o fogonero, realice su servicio en su residencia (maniobras, reserva, etc.), el abono referente al tercer punto se reducirá a la mitad, o sea, a veinte céntimos por hora; únicamente en aquellos casos en que la maniobra la efectúe fuera de disco, estos abonos serán completos, es decir, de cuarenta céntimos.

Quinto. Se concede un abono por regularidad en la marcha de los trenes, en la siguiente forma, tanto para el maquinista como para el fogonero:

Trenes de viajeros, por cada minuto	0,30
Idem de mensajerías y mercancías rápidas, por ídem.....	0,20
Idem de mercancías ordinarios, por ídem.....	0,10

Sexto. Por el Servicio correspondiente se llevará una puntuación de los servicios realizados por cada agente de máquinas, que se tendrá en cuenta a la hora de elevar este personal a la categoría superior.

También ha sido objeto de preferente atención de este Comité la dotación de elementos necesarios en los cuartos de los agentes maquinistas y fogoneros, a fin de que respondan a la verdadera función para que fueron creados, habiéndose acordado que por el Servicio respectivo se indique a este Comité los puntos en que es necesaria la creación de estos cuartos y en qué otros es conveniente una renovación de materiales.

También, y por lo que se refiere al punto tercero, o sea, a gastos de viaje, se ha acordado en el mismo Pleno hacer extensiva dicha disposición al personal de trenes que antes venía percibiendo estos gastos de viaje o traslación, en la misma cuantía de cuarenta céntimos por hora, siguiéndose para la contabilización de estas horas iguales normas que hasta la fecha y a partir también del 1.º de abril próximo pasado.

Valencia, 5 de mayo de 1937.—Por el presidente, Francisco Diezhandino.

PONENCIAS APROBADAS EN EL PLENO NACIONAL DE LA INDUSTRIA FERROVIARIA

Por creerlo de sumo interés para la clase ferroviaria, comenzamos a publicar las ponencias aprobadas en el Pleno Nacional de la Industria Ferroviaria, que se celebró en Valencia el pasado mes de marzo. Insertamos en el presente número la que se refiere a: Ante el problema de unidad que la guerra y la revolución nos plantean, ¿cuál debe ser la posición de la Federación?

Dictamen que la Ponencia nombrada para el octavo punto del Orden del día presenta a la aprobación del Pleno

Sería un trabajo impropio y contraproducente el dar cabida en este dictamen a todas las sugerencias emitidas por las Sub-secciones por la disparidad manifiesta de criterios. No obstante, se ha elaborado en una forma en la que se procura recoger las aspiraciones de la mayoría de ellas.

Hemos de hacer bien presente que en lo que afecta a la guerra actual, la F. N. I. F., como todos los organismos confederales, viene prestando una labor entusiasta y en este aspecto, entendemos debemos entregarnos, sin reserva alguna, para ver de lograr con nuestros trabajos y sacrificios aplastar al fascismo, que trata de pulverizar todas las libertades, especialmente a la clase proletaria.

Ahora bien, lo que respecta al orden sindical y profesional, creemos conveniente ajustarnos a normas muy meditadas, que no pueda en ningún momento retardar nuestros puntos de vista, de ideología y de avanzada revolucionaria. Y como consecuencia de las negociaciones que se están entablando entre el Organismo Nacional Confederal y el Organismo Nacional de la Central Sindical hermana, creemos que, mientras no sean un hecho estas resoluciones, solamente debemos tener unidad de acción en los asuntos que competen al orden profesional, para así, de esta forma, poder llegar a una comprensión mutua, y en su momento, a la unidad deseada.

En consecuencia, a todo lo expuesto emitimos para vuestra discusión y aprobación (si lo estimáis acertado) el siguiente dictamen:

Primero. Formación de un Comité de enlace, permanente, compuesto por dos miembros del Comité Nacional de la F. N. I. F. y dos de la Ejecutiva del S. N. F.

Segundo. Este Comité de enlace tendrá la colaboración directa de los Comités de Relaciones Regionales y Zonas, quienes han de estar en contacto con aquel Organismo Central, para que por medio de éste, sirva de orientación cerca de las Sub-secciones y Consejos Obreros.

Tercero. Los Organismos locales deberán celebrar Asambleas conjuntas para tratar asuntos de carácter profesional, cuyos acuerdos (por separado) remitirán a sus correspondientes zonas y Comités de Relaciones, y éstos, previo informe, los mandará a sus representantes en el Comité de Enlace.

Cuarto. Siendo en estos casos la misión específica de los Comités de Relaciones y zonas la de orientación, sería conveniente la asistencia de un delegado de estos Organismos a las Asambleas conjuntas, pero conservando siempre la autonomía propia de estos Organismos locales, en lo que afecta a los de la Federación.

Quinto. Al objeto de que sirva de pauta al Comité de Enlace para el acercamiento de unidad de las organizaciones, esta Ponencia cree conveniente manifestar al Pleno que, siendo difícil en estos momentos la elaboración de un programa mínimo, nuestros representantes en el Comité de Enlace se basarán en la obtención máxima de nuestros principios básicos de la colectivización de la industria, para lo cual redactarán una Circular, en el más breve plazo posible, que haya de servir de base a discutir en las Asambleas conjuntas a que más arriba nos referimos. Pero como el anhelo del trabajador ferroviario no estriba solamente en la colectivización de la industria, sino que lo que ansía es la constitu-

ción de la Federación Nacional del Transporte de las cuatro ramas: ferrocarril, carretera, marítimo y aéreo, esta Ponencia cree oportuno incluir, para las negociaciones, este deseo, para que también sea discutido en dichas Asambleas conjuntas y llevar sus acuerdos al Congreso Nacional de la industria que deberá celebrarse.

Esta ponencia no ha concretado detalladamente el programa mínimo a realizar, entendiendo que este programa se derivará como consecuencia de cambios de impresiones y puntos que se marcan en el Comité de Enlace, si bien en términos abstractos, ya dejamos marcadas unas orientaciones sobre colectivización y sobre la constitución de la Federación Nacional del Transporte.

No hemos querido detallar un programa, porque además creemos que esto, en sus detalles, depende su discusión y aprobación de las Sub-secciones.

Por todo lo expuesto, creemos más conveniente que sea el Comité de Enlace el que labore este programa común, y que oportunamente se discuta por todos los organismos de las dos Sindicales para que tenga su aprobación definitiva en el Congreso conjunto a celebrar a tal efecto en la fecha que se estime oportuna, esperando sea lo más breve posible, ya que las necesidades así lo exigen.

La Ponencia

A TODOS LOS FERROVIARIOS

El hombre lleva en sí una función aparejada a su existencia; esta función es el pensamiento. Al pensar, el hombre sigue cierta tendencia que le conduce un método por él creado o seguido. Este método, este camino que él cree ser el más acondicionado a su ser, lo subordina a una idea, con objeto de poder realizar lo que mentalmente sugiere su idea, el hombre procura extenderla, procura divulgarla entre sus semejantes: de ahí nace la Propaganda. Ahora, bien; la Propaganda de la idea requiere ciertas condiciones morales y sociales. En el caso presente, la condición primordial es que dicha idea no se oponga a los principios elementales de la libertad y justicia sociales que el hombre reclama para su existencia. Cumplido este requisito preliminar, la idea entra en la fase realizable, y en este momento surgen en el hombre distintos criterios de apreciación, dando como consecuencia su agrupamiento en secciones de idea análoga. Constituidas estas secciones con ideas en ciertos puntos dispares, pero idénticas en cuanto al fin, y completamente reconocidas, cada grupo procurará atraerse por medio de la Propaganda de su trayectoria, la fuerza que necesita para triunfar su opinión.

Negar la libertad en la propaganda de ideas renovadoras, es negar la posibilidad de la existencia humana, falsas interpretaciones de la Propaganda, la confunden con la coacción, de tan fácil distinción. La coacción es la violencia, la Propaganda es la persuasión, el convencimiento. Pretender la unificación de cerebros es pretender que todos tengamos la misma capacidad intelectual, lo que daría lugar a una soporífera medianía, a un automatismo en el hombre. Para aliviar estos inconvenientes en la realidad obrera, existen varios organismos con su tendencia señalada. La existencia de estos organismos, plenamente reconocida por la realidad española, trae como consecuencia la necesidad de su propaganda. Tratándose de sindicales revolucionarias, su propaganda ha de ser admitida como tal.

La naturaleza humana está llena de imperfecciones y no hay nadie con autoridad moral para acusar a otro. Todos somos en el fondo egoístas cuando obramos bien y cuando obramos mal no somos más que eso: egoístas. El egoísmo es el sentimiento más acusado y espontáneo, y en vez de ser combatido debe ser reconocido por la sociedad, sirviendo de base a la convivencia y edificando sobre su respeto la convivencia

humana. Debemos aspirar a que los hombres se comporten bien entre sí y no a que sean buenos y virtuosos, altruistas y ejemplares, en lo que siempre hay un cincuenta por ciento de falsedad y de hipocresía.

Compañeros ferroviarios: No sintáis temor ante la existencia de dos sindicales, que en la imposibilidad de unificar métodos, lejos de ser perjudicial, favorece la integridad moral del hombre, poniendo coto a los favoritismos que irremediablemente surgirían de la amistad. La existencia de las dos sindicales está completamente reconocida por la situación española y lejos de ser una labor excisionista, es proceder democrático por cuanto tiene como consecuencia la representación en el trabajo de todas las tendencias.

R. Rodríguez

COSAS DEL CARRIL

Señalamos en el presente trabajo la situación en que se hallan los ferrocarriles en el extranjero con respecto al Estado y a las Compañías privadas.

Ferrocarriles franceses.—Son agrupados en dos redes del Estado y cinco grandes redes, con concesión de éste.

El Convenio de 1921, entre el Estado y las Redes, trata de coordinarlas, sirviendo al interés general, y al efecto cuenta con dos organismos: El Consejo Superior de Ferrocarriles, cuerpo consultivo, con la mayoría de miembros representantes del Estado, y un Comité de Dirección, surgido de las redes.

Los resultados financieros de la explotación de las redes se compensa con un fondo común, en el Ministerio de Hacienda. En caso necesario, el Tesoro hace a ese fondo común los anticipos necesarios. En Francia, pues, el Estado administra por sí mismo dos redes (kilómetros 11.426).

Ferrocarriles belgas.—Por ley de 23 de julio de 1926 se creó la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas, concediéndola el Estado el derecho de explotación, recibiendo por ello todas las acciones de la sociedad.

El Estado posee una gran mayoría de los votos de la sociedad—el 80 por 100—y evita de este modo la desnacionalización.

La duración de la sociedad es de setenta y cinco años, y deberá reparar y renovar todo lo necesario en la explotación de las líneas que aporta el Estado.

Existe una intervención en la explotación, aunque sea somera, del Estado.

Ferrocarriles ingleses.—Al comienzo de la guerra europea el Estado inglés se hizo cargo de los ferrocarriles; pero siete años después, por la «Railways Act» de 1921, se constituyeron seis Compañías ferroviarias reunidas en cuatro grupos. La intervención del Estado existe, desde luego, pero deja una gran flexibilidad de acción a las Compañías.

Ferrocarriles de los Estados Unidos.—Antes y durante la Gran Guerra estuvieron en régimen de explotación privada; pero el 28 de diciembre de 1917 pasaron al Estado; los resultados no fueron satisfactorios y la ley «Transportation Act» de 1920 reintegró la propiedad de los ferrocarriles a las Compañías privadas.

Ferrocarriles suizos.—Los ferrocarriles suizos fueron rescatados por la Confederación Suiza a principios de siglo y el Estado tiene la dirección superior de ellos y los explota. Desde primero de enero de 1924 rige una reorganización para simplificar la administración y hacer economías en su explotación.

Ferrocarriles alemanes.—El 12 de febrero de 1924 fué promulgado un Decreto constituyendo la Sociedad de Ferrocarriles del Imperio, con personalidad jurídica, económica e independiente del Patrimonio del Reich para administrar y dirigir la explotación.

Rusia.—Sigue el régimen estatal. Italia.—Sigue también el mismo régimen.

Conocido el régimen en que se desenvuelven los ferrocarriles, en próximos artículos veremos el resultado que hasta la fecha ha dado tal estructura, nacionalizadora y privada.

EL CURIOSO DE REINOSA

VIA LIBRE

BILBAO NECESITA DE NUESTRA AYUDA.
SIN DILACIONES, PRESTEMOSLA

Del gran mitin de clausura del Congreso de la C. N. T., celebrado el pasado día 6



.....y con igual espíritu y la misma energía que hoy me levanto a proclamar la Alianza, me levantaré mañana para combatir todos los desatinos que surgieran en contra de la unificación que es, en una palabra, la construcción que todos anhelamos. ONOFRE GARCÍA, que presidió.

.....hay que llevar la Alianza en las conciencias, en las almas y bajar con ella a los pozos mineros y subir con ella a los andamios y cantar unidos y abrazados la hora de esta unión, pues va a posibilitar una economía, una política y una nueva organización social, basada en los derechos del que produce y trabaja. ACRACIO BARTOLOME.



.....cuando vosotros, traidores, veniais a por todo, a degollarnos, nosotros, que también jugábamos nuestra última carta, os decimos: Si todo lo jugasteis, todo lo perdisteis. Y cuando se juega la libertad de un pueblo, la libertad de todos los pueblos, hemos de terminar diciendo que no depondremos las armas hasta liquidar totalmente la lucha y



forjar esa sociedad que está en la conciencia de todos los trabajadores. SEGUNDO BLANCO, que habló en segundo lugar.

..... La unidad de acción de los explotados no ve un estorbo en los partidos políticos. Todas las ideas y todos los partidos son admisibles y respetables. Pero los partidos no pueden venir a los sindicatos como brazos directores. La dirección de la sociedad nadie puede discutírnosla. Admitimos la colaboración de los partidos como aportadores de soluciones que sean una realidad dentro de nuestras normas. De ninguna manera los toleraríamos como fuerza dirigente. AVELINO G. MALLADA.



Federación Nacional de la Industria Ferroviaria

A las Secciones y Sub-secciones: Ponemos en vuestro conocimiento que, según os comunicábamos en circular anterior, tenemos en nuestro poder los sellos de cotización, los cuales serán solicitados a este Comité, pues según dispuesto, las cotizaciones no serán válidas de no ir cubiertas con el sello señalado. Os rogamos, al mismo tiempo, liquidéis todas las cuotas atrasadas para la buena marcha de nuestra organización.

Por el Comité de Relaciones:
Julio Cuervo
Tesorero-Contador
Gijón, 14 de junio de 1937.

La sangre derramada por los trabajadores en esta lucha histórica exige la anulación total de la burguesía.

TEMAS FERROVIARIOS

Por el Ingeniero

La conservación de la vía es, sin ninguna clase de duda, la misión más importante confiada al personal de VIA y OBRAS. Los procedimientos y métodos para ponerla en perfecto estado serán tanto más eficientes cuantos más medios se den a los trabajadores del Servicio. Fácil es conseguirlo organizando y racionalizando las operaciones de la conservación, utilizando herramientas mecánicas, suprimiendo la dura y penosa fatiga que deben soportar, aumentando al propio tiempo el rendimiento con el mínimo esfuerzo; en una palabra, humanizando en lo posible el trabajo, elevando a estos trabajadores sobre el nivel en que estaban situados.

En la mayoría de las líneas españolas la conservación de la vía se viene efectuando a base de la observación directa de sus defectos, corrigiéndolos inmediatamente las brigadas dedicadas a estos trabajos. El inconveniente del sistema no ha tardado en aparecer, por la sencilla razón de que la apreciación de los defectos, confiada a los capataces, depende del valor que le da cada uno de ellos, efectuando reparaciones que otro les atribuye una importancia relativa, llegándose a unos resultados verdaderamente deplorables, ya que junto a tramos de vía en estado regular o defectuoso están intercalados otros en buen estado, produciendo tal perturbación

Ferrovianos: Leed 'C. N. T.' y 'Acracia', órganos de la Confederación Regional del Trabajo de Asturias, León y Palencia y de las J. J. L. L. del Norte de España.

en el asiento general de la vía que con seguridad no encontraríamos ningún tramo de ella que presentara las mismas características de solidez que el que le sigue o precede. Este indefectiblemente se traduce, a pesar de invertir un número considerable de jornales y tiempo, en que la vía no presente aquellas características de uniformidad tan apreciadas para la buena circulación, imponiendo a los materiales que forman parte de la misma una fatiga y desgaste anormales.

Conocido este resultado, se comprende que el método debe sustituirse por otro que nos dé una conservación regular y metódica, de manera que la vía después de su re-

paración a fondo pueda quedar el máximo de tiempo posible sin necesidad de volver a insistir sobre ella, bastando solamente cuidar las averías eventuales de poca importancia que se pueden presentar, por ejemplo apretado de tornillos y tirafondos, sustitución de traviesas quemadas, etcétera, etc., trabajos que puede efectuarlos un número reducido de agentes.

Así, pues, como queda indicado, el procedimiento se basa en revisar grandes longitudes de vía en períodos determinados, renovando todo el material inútil, galgándola y nivelándola. El intervalo que separa dos revisiones generales consecutivas depende de la clase de carriles y traviesas, de la naturaleza y calidad del balasto, la intensidad de la circulación.

En principio se admite, en vías generales, una revisión completa cada dos años si la intensidad de la circulación es mayor de 15.000 trenes anuales; de tres años si la circulación está comprendida entre 15.000 y 7.500 y cada cuatro años si es inferior a 7.500 trenes anuales. Luego será la práctica la que nos enseñará a resolver de una manera eficaz y económica esta cuestión, a la vista de los resultados obtenidos.

Los trabajos de la revisión general pueden resumirse así: limpieza de hierbas del balasto de la explanación; comprobación de la nivelación; descubrimiento de la vía; del estado del material; sustitución del material inútil y rectificación del ancho, nivelación bateado y rectificación de alineaciones; y recubrimiento de la vía y perfilado del balasto.

Se comprende que estas operaciones deberán efectuarse por brigadas bastante numerosas, que dispongan de medios mecánicos para el transporte de los trabajadores y materiales al punto de trabajo y de personal especializado para la reparación de las herramientas en el mismo tajo.

La revisión de la vía se efectúa generalmente durante los meses de setiembre a marzo del siguiente año, dejando el período de marzo a setiembre, correspondiente a fuertes calores y tráfico intenso de la explotación (vacaciones, excursiones, baños, etc., etc.) para la prepara-

ción y distribución de los materiales necesarios para la próxima revisión. Durante los trabajos no se debe distraer a los trabajadores dedicados a ella a menos que necesidades ineludibles del servicio lo exijan.

Los descansos quincenales efectúa la brigada, dejando los domingos que deba trabajar para el transporte del material inútil sacado de la vía.

Para el cálculo de la longitud del trozo de la brigada y la frecuencia de las revisiones, se supone que un agente pueda revisar de 5 a 10 metros de vía por jornada de 8 horas, dependiendo de la naturaleza del balasto, tipo de vía, intensidad de la circulación, etc.

Ferrovianos:

La sanción, en tiempos pasados, suponía la tiranía de la empresa; desparecida ésta, el que voluntariamente haga acreedor a una sanción por haber obrado en contra de la colectividad, y el que esto haga es un traidor.

Picotazos

Nuestro «picotazo» del número anterior sobre el tío de las trasladaciones, parece torpedeó bien. La mariposa clásica fué tantas veces hojada que los «campos» quedaron huérfanos de ellas.

¡Vámonos al campo! ¡Yo voy a tomar un «porro»! No hubo forma de ponerles de acuerdo. Del llo salió el «Factor» como pudo haber salido el cuadrúpedo asnal, de esos tan burros.

Que si la candidatura A es facción. Que esto de facción lo dijo fulano de tal. Que la candidatura única es la que yo propongo. Que... ¡Qué!

Pero ya se arregló. Y con qué satisfacción respiran algunos. Sólo todo los nuevos «directores», a juicio de ese otro cuadrúpedo, serie B (porro), marca X (más burro todavía), llamado «Carcajea».

Me agradaría ver a «Carcajea» correr hacia los «praos» a «acurrar» situ... donde pacer.

Que conste que nosotros no hemos roto las hostilidades. Sólo hacemos defender a quienes su organización debiera hacerlo. ¿Verdad, camaradas «directores» caídos? ¿No es así, «Carca... jea»?

Se continúa mendigando por los almacenes del Norte. La «burguesía» de los parias del carril, revolucionarios vagones y depósitos. Los llantos son tantos que hacen caer las plumas de las orejas. El que no llora no manifiesta ni come. Que os aproveche.

SIC

Junio del 37.

Ferrovianos, leed "VIA LIBRE"



En la retaguardia o en el combate, siempre el ferrocarril presente

En el ferrocarril dos organizaciones Obreras: S. N. F. y F. N. I. F., C. N. T. ~ U. G. T. Lo demás tendrá la repulsa de todo trabajador consciente.