

X-62

NOV. 1935



Transporte

U.G.T.

Año X. Núm. 109

Madrid, septiembre de 1935

Tercera época

Órgano de la Federación Provincial de Obreros del Transporte + Piamonte,⁷ + Tel. 47719

Congreso internacional de obreros del transporte

(Palacio del Parlamento, Copenhague, 18 a 24 de agosto de 1935.)

El domingo día 18 han dado comienzo en Copenhague (Dinamarca) las tareas del IX Congreso de la I. T. F. Las sesiones se celebran en una de las salas del Parlamento dinamarqués; siendo dedicada la primera a los discursos de bienvenida dados a los delegados por las representaciones de las organizaciones de Dinamarca y por las representaciones de las Internacionales adheridas fraternalmente.

La reseña de las tareas ha de publicarse en el número de FUERZA. Por ello nos concretamos a dar aquí los resúmenes de los discursos del presidente de la Federación Internacional del Transporte, compañero Charles Lindley, y del ponente camarada Van Braambeek.

DISCURSO INAUGURAL DEL PRESIDENTE

Desde que nos reunimos la última vez en Praga han fallecido muchos de los afiliados y militantes dirigentes de nuestras organizaciones adherentes.

Menciono en primer lugar nuestro presidente y amigo irremplazable Charles Cramp. Se dice, y es verdad, que nadie es irremplazable; pero es también verdad que sería muy difícil encontrar otra persona que reúna todas las cualidades que poseía Cramp. Era siempre un buen consejero. Tenía mucha iniciativa. Era un buen camarada, cordial, desinteresado y animado de un verdadero espíritu de solidaridad internacional. Su muerte ha sido para la I. T. F. un golpe muy duro. Rindamos honor a su memoria.

Tenemos también que recordar a muchos otros militantes de primer plano y dirigentes capaces de las organizaciones adherentes a la I. T. F. que nos ha llevado la muerte desde que nos reunimos la última vez. Quiero mencionar el secretario y tesorero de la Federación Interescandinava de Obreros del Transporte, nuestro camarada Oscar Eriksson; el secretario general de la Federación Francesa de los Medios del Transporte, camarada J. Guinchard; el secretario de la Sección de Obreros del Puerto de la Unión Belga de Obreros del Transporte, camarada P. Somers; el representante de la Unión Japonesa de Marineros, camarada S. Mogi; el miembro del Comité central de la Unión de Ferrovianos de Palestina camarada Israel Kahan, y el presidente de la Asociación Internacional de Oficiales de la Marina Mercante, camarada F. Mas. Julius Birck, miembro del Comité ejecutivo de la Unión Alemana de Obreros del Transporte, conocido por muchos de nosotros como delegado de los trabajadores alemanes de la navegación interior en nuestros Congresos, nos ha sido llevado de una manera hasta ahora desconocida entre nosotros. El 2 de mayo de 1933, día en que los nazis se adueñaron de nuestras organizaciones alemanas, fué tomado prisionero y asesinado por

los mismos cerca de Duisburgo. Su cadáver fué hallado un año más tarde, enterrado como un perro, en un bosque cerca de Duisburgo. El movimiento obrero internacional ha perdido recientemente también un hombre a quien deben mucho los trabajadores del transporte, especialmente por sus actividades con ocasión del boicot de Hungría. Quiero decir el antiguo secretario de la Comisión Sindical de Austria, el camarada Anton Hueber.

Honremos con un minuto de silencio la memoria de los que no estarán más con nosotros.

El progreso de las dictaduras.

Ya en la época de nuestro Congreso de Praga aparecían en el horizonte las nubes amenazantes. En una de las resoluciones adoptadas entonces hemos declarado que el Congreso «ve con ansiedad el continuo desarrollo de las tendencias reaccionarias y antiobreras en numerosos países europeos»; pero pocos entre nosotros creían tan cerca los acontecimientos terribles que poco tiempo después — cuando se adueñaron del Poder los nazis — destruyeron completamente nuestras poderosas organizaciones en Alemania, suprimiendo al mismo tiempo toda libertad individual y de pensamiento.

Las sevicias horribles y actos de tortura cometidos por la dictadura nazi han horrorizado a todo el mundo civilizado. Hemos visto una repetición de las crueldades de la Inquisición, que creíamos abolidas definitivamente por la civilización moderna. Torquemada ha tenido en Alemania sucesores poco gloriosos. No sabemos cuántos de los camaradas pertenecientes a nuestra Internacional han caído víctimas de estas bestialidades.

Y por golpe tras golpe se extendió esta dictadura violenta a otros numerosos países. En Austria ha caído el movimiento obrero, sindical y político, después de una resistencia heroica. En los Balcanes y los Estados bálticos se ha impuesto también el fascismo, y observamos un progreso considerable de las tendencias fascista y nazi en Polonia, España, Francia, Holanda y otros países.

Aumenta el peligro de guerra.

El Congreso de Praga ha señalado también el peligro de una nueva guerra y la precisión de combatir este peligro, en caso de necesidad, por medio de una huelga general. La dictadura que reina en diversos países aumenta este peligro. Es verdad que nuestros Parlamentos son instrumentos bastante frágiles para impedir las guerras; pero constituyen, al menos, un freno, gracias a su derecho de controlar los presupuestos de guerra y a la posibili-

dad de hacer oír la voz de la razón. Esta posibilidad no existe más bajo los regímenes dictatoriales, donde decide una sola persona y donde un golpe de mal humor es suficiente para desencadenar una nueva guerra. En este caso, el único freno es la incertidumbre acerca de los resultados de un conflicto y el temor de sus consecuencias.

Visto, además, que en un país donde reina una dictadura toda actividad pacifista es ilegal y se castiga con penas muy fuertes, mientras que se glorifica la guerra y el militarismo, no hay posibilidad de influir sobre la opinión pública en un sentido pacifista. Esta incertidumbre tiene, naturalmente, un efecto estimulante sobre los armamentos, incluso en los Estados democráticos cuya orientación es pacifista.

A juzgar por todos los indicios, la guerra, cuando venga, tendrá su origen en uno de los Estados con régimen dictatorial. Visto que la clase obrera de dicho país está privada de organizaciones libres políticas y sindicales, condición esencial para la proclamación de una huelga general para impedir la guerra, el movimiento obrero de los demás países tiene que renunciar a la idea de poder impedir por este medio la guerra contra un Estado dictatorial. En consecuencia, quedan reducidos a casi nada nuestros esfuerzos para proteger a la Humanidad y a la civilización contra los peligros de otra guerra. Presenciamos en este momento un concurso enorme de rearme, con el fin, según se dice, de garantizar la «seguridad».

La crisis económica mundial.

Al mismo tiempo, los trabajadores de todo el mundo han sido afligidos por una terrible crisis de trabajo que ha hecho subir el número de parados, según los cálculos de la Oficina Internacional del Trabajo, a veinte millones. Los efectos de esta crisis han sido terribles. Aun en los países en que se ha tratado de socorrer a los parados iniciando obras públicas, o por medio de subsidios, los hombres excluidos de sus ocupaciones ordinarias tienen una vida muy dura.

Con el fin de protegerse y dar, dentro de la medida de lo posible, trabajo a sus propios ciudadanos, los Estados han cerrado sus fronteras al intercambio libre de mercancías, y en muchos casos han introducido en su lugar un sistema de trueque. Este sistema afecta en primer lugar a los trabajadores del transporte, cuya tarea esencial es el transporte de pasajeros y mercancías. Las medidas de restricción a que se ha recurrido han tenido consecuencias catastróficas, especialmente en la navegación marítima, lo que se puede ver por el gran número de buques desarmados y el nivel, muy bajo, de los fletes.

La situación sindical.

Es en esta atmósfera tan sombría en la que la I. T. F. se ve obligada a desplegar sus actividades para salvaguardar las condiciones económicas y sociales de las organizaciones adherentes y la posibilidad de mejorarlas. Y, además, hay que tener en cuenta que las organizaciones adherentes no han alcanzado todas el mismo grado de homogeneidad, fuerza y combatividad, debido a diferentes circunstancias de orden político, leyes reaccionarias, mentalidad, espíritu, tradiciones y otros factores que constituyen un freno.

Todas estas circunstancias y aspectos de orden nacional constituyen trabas fuertes a la posibilidad de que una organización sindical iguale a las organizaciones adherentes, elevándolas a un mismo nivel económico y social. En los países en que está sujeta a límites la libertad política y sindical, el movimiento sindical — dentro de la medida en que tiene posibilidad de manifestarse — es de una orientación más revolucionaria que en los países en que goza de una libertad relativamente más grande.

Sin embargo, y a pesar de todas las dificultades, la I. T. F. ha logrado mantener juntas las organizaciones que pueden todavía trabajar dentro del terreno de la legalidad, y aun reclutar otras nuevas—especialmente en los países extraeuropeos—, conservando así su lugar como la más grande y próspera de las Secretarías profesionales internacionales.

En las países con regímenes dictatoriales la I. T. F. ha desplegado—aparte de sus esfuerzos para socorrer a los antiguos militantes de las organizaciones destruidas y las familias de las víctimas del terror—una actividad propagandista clandestina, con el fin de consolar a los que se sienten moralmente aislados, con esperanzas de una próxima liberación de su esclavitud.

Los socorros materiales a los que han logrado refugiarse y el auxilio a las organizaciones débiles, que a costa de esfuerzos inauditos logran mantener la cohesión entre los trabajadores desalentados, han impuesto fuertes exigencias a la I. T. F.

El porvenir de la I. T. F.

Hay un refrán inglés que dice: «Es largo el camino que no tiene rodeo.» Un día tendrá salida el camino largo y oscuro que atravesamos. Por consiguiente, es nuestro deber conservar en lo posible la combatividad de nuestras organizaciones obreras, reuniéndolas en una agrupación internacional unida, con el fin de dedicar nuestros esfuerzos comunes a la solución de los problemas que nos encaran.

La Federación Internacional de los Obreros del Transporte constituye una prolongación orgánica indispensable de nuestras organizaciones nacionales de trabajadores del transporte. En ninguna otra profesión hay tanta necesidad de vínculos internacionales. En otras profesiones es sólo excepcionalmente cuando existen vínculos entre las actividades nacionales e internacionales. Es esta necesidad, también, que ha hecho que nuestra Internacional haya sido la primera que después de la guerra mundial reanudase los vínculos entre los trabajadores de los diversos países. Nuestro movimiento reposa, pues, sobre bases sólidas: el principio de la necesidad de la solidaridad. Por consiguiente, nuestro movimiento será, sin ninguna duda, un elemento importante y glorioso en la victoria final del Socialismo.—Charles Lindley.

LA COORDINACION DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

(Resumen del discurso del ponente, el camarada J. H. Van Braambeeck.)

El desarrollo y forma de los transportes difiere en los diversos países, y hay, además, mucha diferencia en las ideas políticas y económicas. En consecuencia, es difícil formular principios generalmente aceptables.

En todos los países, si bien no siempre en la misma medida, es urgente la ordenación de los transportes. La situación en el mundo ha llamado atención al hecho que sufrimos no solamente del retroceso, que es consecuencia de la crisis, sino también de una modificación importante de la estructura del sistema de transporte.

Esta modificación es consecuencia en gran parte de los esfuerzos del automóvil para conquistar un lugar entre los medios de transporte; pero en parte también, en algunos países, de la motorización de la navegación interior, el desarrollo de la navegación de cabotaje, y por una parte mínima también los transportes aéreos.

La división curiosa de las tareas entre las autoridades y el empresario particular también hace difícil, en la mayoría de los países, hallar el lugar apropiado para cada uno de los medios de transportes.

Las autoridades construyen o fomentan la construcción de ferrocarriles, carreteras, puentes y canales. Los empresarios de transportes se encargan del resto; pero la ayuda prestada por el Gobierno es muy distinta para un medio de transporte que para otro.

Las industrias que no son del transporte aportan generalmente cada cual sus propios costos.

Al buscar soluciones para los problemas de los transportes hay que tener en cuenta que:

- a) Los ferrocarriles constituyen, por lo general, una industria fuertemente concentrada, frecuentemente con monopolio, con el resultado que las autoridades han tenido que asegurarse una influencia fuerte sobre ellos, atendiendo a la seguridad y los intereses de los pasajeros y usuarios.
- b) Los transportes automóbiles tienen generalmente una forma muy descentralizada, con el resultado de que hay un número muy grande de Empresas.
- c) La navegación interior también está muy descentralizada.
- d) Los transportes aéreos está muy descentralizados, habiendo casi una sola Empresa en cada país.

También debe tenerse en cuenta que:

- a) Los ferrocarriles tienen cargas considerables de larga duración por capitalización, visto que las locomotoras, vehículos, etc., tienen una vida muy larga.

b) La Empresa de transportes automóviles, por su carácter descentralizado, trabaja con mucho menos capital y con material de vida mucho más corta.

c) La navegación interior trabaja con menos capital por Empresa; pero con embarcaciones de una vida relativamente larga.

d) Los transportes aéreos trabajan con mucho capital, reparado sobre unidades relativamente pequeñas, de vida corta.

En consecuencia, solamente es posible mantener a su nivel los ferrocarriles con pérdidas considerables de capital, mientras que en casi todas partes se calcula la depreciación sólo a base del desgaste, sin tener en cuenta los cambios de la situación.

Lo mismo se puede decir, si bien en menor escala, de la navegación interior.

La navegación aérea y el automóvil—y especialmente este último—son, pues, los medios de transporte que mejor pueden adaptarse a las nuevas exigencias en materia de transporte.

Esto es lo que se refiere a los vehículos, etc. Si se tiene en consideración también la vía, resulta ser algo menor esta ventaja. Las nuevas exigencias de velocidad, cruces de vías e intensidad del tráfico hacen necesarios muchos gastos, a este efecto, para casi todos los medios de transportes; para la navegación aérea probablemente menos que todos, pues en este caso la vía no cuesta nada; solamente hay que establecer estaciones.

Los ferrocarriles se encargan de la construcción, conservación y servicio de sus propias vías.

En el caso de los transportes por carretera y vías de aguas interiores, esta tarea incumbe generalmente a la colectividad, si bien los gastos se reembolsan entera o parcialmente en forma de impuestos.

Con los transportes aéreos, como ya se ha dicho, se necesitan solamente estaciones, y a veces algunas luces, las cuales proveen ellos mismos.

Generalmente, las Compañías ferroviarias han hecho uso exclusivamente del tren como medio de transporte; las Empresas de navegación interior, solamente la gabarra; las Empresas de navegación aérea, solamente el aeroplano, y las Empresas de autobuses y transportes automóviles, solamente el automóvil; con el resultado de que los propietarios de estos diversos medios de transporte compiten con frecuencia fuertemente uno con otro. Frecuente, también, distintas Empresas de los mismos medios de transporte, por falta de colaboración entre ellas.

Como ventaja de esta situación se puede mencionar que las diversas Empresas se ven obligadas a mantener sus servicios a un alto nivel; como desventaja, la pérdida de capitales, y frecuentemente un sistema de transportes demasiado desarrollado, con el resultado de que sube el costo de los transportes. Esto se hace sentir especialmente en estos momentos, cuando ha disminuído fuertemente el tráfico como resultado de autarquía, limitación de la importación, la crisis, etc. Tenemos en consecuencia un aumento de los medios de transporte y una disminución de la cantidad de pasajeros y mercancías que hay que transportar. Y al mismo tiempo que aumenta todo el aparato de los transportes, se aumenta también la velocidad de los medios existentes.

En consecuencia, hay que trabajar por la racionalización de cada uno de los medios nacionales de transporte, con el fin de impedir que se empleen más capital y trabajo que lo necesario, repartiendo el tráfico al mismo tiempo racionalmente entre los diversos medios.

Dentro de cada Empresa debe tratar el propietario de utilizar los medios a su disposición de la manera más útil y racional.

El sistema de transportes debe considerarse, pues, como una sola unidad; lo que poco a poco se va aceptando.

Además, vemos recomendar los métodos siguientes para ordenar los transportes:

a) Igualación de las condiciones de competencia de todos los medios de transporte en lo que se refiere a seguridad, obligación de transportar y condiciones del personal, dejando, por lo demás, a cada cual la libertad necesaria.

b) Todo medio de transporte debe tener permiso previo de las autoridades antes de trabajar. De esta manera las autoridades regularían la cantidad y las relaciones mutuas de los diversos medios de transporte, debiendo tener en consideración a este efecto el precio de coste de cada uno de los medios y las consecuencias económicas de la ampliación o modificación de los diversos servicios.

c) Se ejerce una influencia fuerte en la dirección de centralización de los medios de transporte, incluso los que están explotados de una manera descentralizada. Algunos recomiendan la concentración de todos los distintos medios de transporte bajo una sola administración; otros, solamente la concentración bajo una misma administración de todos los medios de transporte de una sola clase que actualmente explotan diversos empresarios.

a) Pero indistintamente de lo que se piense acerca de la forma final de organización, se trabaja en diversos países para armonizar en lo posible estas condiciones: costo de la vía, seguridad de los automóviles y buques, reglamentación de las horas de trabajo y aprobación del personal, mayor libertad para los ferrocarriles en materia de tarifas y suspensión de los servicios en líneas y estaciones de poco tráfico. Una dificultad es que, debido a la gran cantidad de capital que hay actualmente sin utilización, todo el aparato de los transportes sigue creciendo debido a la aplicación del sistema de seleccionar los transportes más provechosos. En consecuencia, las posibilidades de explotación se adaptan a las condiciones de los mejores trayectos y las horas más favorables. Por tanto, las Empresas existentes se ven colocadas en una situación que solamente pueden cubrir sus gastos variables y una parte de sus gastos fijos, y, por consiguiente, sufren pérdidas, que tratan de cubrir por medio de economías a costa de las condiciones de trabajo del personal.

Esta situación es pues, indeseable, tanto desde el punto de vista de la Empresa como del personal. Especialmente, causa dificultades para los medios de transportes que tienen grandes cargos a largo plazo para el servicio de los capitales invertidos.

Además, provoca un empuje muy fuerte en la dirección de la racionalización, aumentando el número de trabajadores parados e imponiendo a la colectividad nuevas cargas que no están compensadas por servicios de transportes mejores y más baratos, y, además, grandes pérdidas de capital.

b) Este sistema también se aplica cada día más en los diversos países: aquí por una autoridad centralizada, allá en forma descentralizada, en otros países en las dos formas a la vez.

Es una condición importante que los órganos que otorgan los permisos puedan tener una vista general de todos los transportes, como también en sus detalles, a fin de poder adaptarse a las exigencias nuevas. De esta manera es posible poner frenos a la competencia; pero el sistema tiene ciertas tendencias hacia la rigidez.

c) Dentro de los diversos países la competencia entre los distintos ferrocarriles ha llegado, más o menos, a su fin, o donde todavía existe ha sido templada por colaboración entre los diversos grupos o Compañías. La navegación aérea constituye, generalmente, una sola unidad. En la navegación interior y los transportes automóviles también se observa cierta concentración, si bien todavía falta mucho para que sea general.

La concentración que comprende diversos medios de transporte bajo una sola administración es más frecuente. La iniciativa viene generalmente de los ferrocarriles, que se interesan en Empresas de transportes automóviles y de navegación; pero también vemos casos en que Empresas de navegación interior hacen uso del automóvil para reemplazar o completar sus embarcaciones.

Lo mejor es, probablemente, la aplicación de los tres principios simultáneamente, siempre que la igualación de las condiciones de competencia a) sea verdadera, y que solamente se impongan condiciones que están en armonía con la naturaleza del medio de transporte. En la organización del sistema de permisos es necesario dedicar atención especial a la conveniencia de concentración en ambas direcciones, horizontal y vertical.

Es inconcebible que esta concentración se realice sin intervención del Gobierno. Voluntariamente aplicada, la medida de concentración sería insuficiente, visto que, por lo general, el deseo de ser independiente lo impide.

También fomenta la concentración si, al otorgar nuevos permisos, se da la preferencia a las Empresas ya existentes.

Con el fin de satisfacer con mayor facilidad las exigencias del tráfico, es menester autorizar a los ferrocarriles a reemplazar trenes por servicios automóviles o líneas de navegación interior, y a las líneas de navegación interior a reemplazar sus servicios de navegación por servicios automóviles.

El Gobierno debe ejercer al principio una influencia muy fuer-

te sobre el desarrollo de los transportes, creando para ese fin los órganos necesarios, que deben tener un grado muy considerable de autonomía.

En primer lugar será necesario crear un cuerpo que conozca y se mantenga al corriente de todo el sistema nacional de transportes: un Consejo de Transportes, que debe ser compuesto de especialistas en todos los diversos medios de transporte, los patronos de las industrias interesadas y los usuarios de los medios de transporte.

Este Consejo de Transportes debe tener al principio solamente facultades consultivas, o ejecutivas en asuntos sencillos. Daría su opinión sobre la conveniencia de otorgar permisos, y las condiciones de los mismos, construcción y mejoramiento de caminos, canales, ferrocarriles, disposiciones de seguridad, cuestiones de personal, tarifas, servicios, etc., reducción de servicios existentes o su reemplazamiento por servicios con otros medios de transporte, y sobre colaboración obligatoria con otras Empresas de transportes.

Ejercería control sobre las condiciones y sobre los transportes en general. Podría reunir a dicho efecto los datos que necesitase, que los concesionarios tendrían que suministrar a pedido o regularmente. Podría oír las exposiciones de personas interesadas. La navegación aérea solamente caería bajo su jurisdicción tratándose de líneas interiores.

Las decisiones incumbirían al Gobierno o, si la extensión del país en cuestión lo hiciese necesario, a cuerpos regionales, contra cuyas decisiones debe haber recurso al Gobierno.

Se necesitarían permisos no solamente para los transportes públicos, sino también para los transportes a contrata por autocares y autotaxis; en resumen, para todos los transportes por cuenta de terceros, siempre que traspasaran los límites de una comuna. La reglamentación de los transportes comunales incumbiría al Ayuntamiento.

Los transportes de personas con automóvil propio, y los transportes de mercancías con propio automóvil o embarcación, por cuenta del propio negocio, serían libres, sujetos solamente a las disposiciones sobre impuestos y seguridad; de manera que constituirían siempre un freno sobre las tarifas demasiado elevadas.

Cuanto mayor la concentración, tanto mayor debe ser la influencia del Gobierno sobre los asuntos; influencia que podría ser delegada al Consejo de Transportes.

El sistema de transportes debe ser construido sobre bases comerciales; es decir, que se debe tratar de costear los transportes con los fletes recibidos.

Al fomentar la concentración se debe tomar como meta final la concentración de todos los transportes nacionales bajo una sola administración, una corporación en la dirección de la cual estarían representados: el Gobierno, por los intereses generales, los propietarios de los medios de transporte y los trabajadores del transporte.

De esta manera se pondría fin a la competencia, que causa tantas dificultades para la industria; y la dirección de la corporación, a base de su experiencia, emplearía para cada clase de tráfico el medio de transporte que resultase más económico y provechoso.

De esta manera la circulación no sería mayor de lo que fuese necesario para los transportes disponibles; y será posible extender y modificar los medios de transporte de acuerdo con un plan.

De esta manera, también, los trabajadores del transporte tendrían mejor asegurados sus medios de vida, y las condiciones de trabajo se mantendrían mejor a su nivel. Pero las condiciones de trabajo — salvo las horas de trabajo, que están ligadas con la cuestión de seguridad — constituyen una cuestión aparte de la coordinación de los transportes, cuestión encomendada a los Sindicatos obreros.

La corporación propuesta recibiría, finalmente, bajo su administración, todos los transportes del país, bajo la superintendencia del Gobierno, y trabajaría como cuerpo autónomo sujeto a derecho público.

BARRANCO

Copenhague, 19 agosto 1935.

El proletariado sindical, en ruta hacia el marxismo

El proletariado español también atraviesa su período primario. Sus huelgas, sabotajes, atentados, etc., contra la propiedad privada no son otra cosa que las formas primitivas de lucha por que cruza la clase obrera en su primer desarrollo.

Los métodos individuales son la reacción contra las indecisiones colectivas, deficientemente organizadas y cuya debilidad se manifiesta por la desenfrenada explotación de una burguesía feudataria.

Los Sindicatos carecen de fuerza por falta de grandes núcleos obreros, y éstos no viven concentrados por la ausencia del capitalismo industrial. Salvo algunas zonas de España, predominantes por su industria, en general se da el pequeño artesano; talleres reducidos, «pequeños patronos que no son verdaderos proletarios — puesto que ellos viven en parte del producto acabado del trabajo — ni verdaderos burgueses — puesto que subsisten principalmente de su propio trabajo —» (Engels). Esta «posición intermedia» hace de los obreros españoles, como de los ingleses a mediados de siglo XIX, que no se «pongan sinceramente» al lado de los trabajadores organizados y que estén «muy raramente asociados».

El capitalismo español no puede competir con el capitalismo internacional. Su raquitismo es tan grande, que busca en una explotación atrasada y desenfrenada lo que no puede encontrar en los mercados exteriores. Tal situación contribuye a acentuar los antagonismos de clase que se manifiestan tímidamente en el declinar del siglo XIX. Y mientras el proletariado inglés desarrolla por la misma época una lucha violenta contra los capitalistas manufactureros, el proletariado español tropieza con innumerables obstáculos para organizarse. Es la época de los tiempos heroicos, donde se manifiestan las divisiones de táctica y de teoría, donde luchan los discípulos de Marx contra los de Bakunín. En tanto la filosofía marxista se extiende por los países capitalistas más avanzados, el anarquismo se filtra en los más retrasados.

El medio ambiente social de entonces asimila lo correspondiente a su época. Porque no se puede afirmar, sin faltar a la verdad, que la exacerbación anarquizante producida en España durante más de un cuarto de siglo obedece a una degeneración obrera de carácter particular. Absolutamente falso. Una burguesía violenta no puede fomentar más que el terror obrero; terror que se ha manifestado en cuantas partes el capitalismo se ha negado a conceder las legítimas aspiraciones de un proletariado terriblemente explotado. Terror manifestado unas veces individualmente; otras, colectivamente; pero expresiones, al fin, de impotencia colectiva para atacar de raíz el abuso y la explotación.

Y esta impotencia, conocida del patrono y del empresario, le hacía extremar la explotación; nada de política obrera, nada de organización sindical, nada de derechos sociales. «El Estado soy yo», chilla agudamente el proletario ante la invasión de facultades administrativas. ¿Qué puede dar la burguesía más que hambre y miseria? Es la miseria quien obliga a la clase trabajadora a odiar a la sociedad que no la provee de otra cosa. «Es la miseria una consecuencia fatal de las instituciones sociales presentes, y es fuera de ellas donde se pueden buscar las causas por que se manifiesta, no en la miseria misma.» (Engels.)

La miseria hizo que en el segundo tercio del siglo XIX el proletariado inglés (hoy modelo de ecuanimidad)

midad para nuestra burguesía, y a cuya sombra quieren amamantarnos la reacción y el fascismo españoles) fuera un proletariado violento, de cuyos actos no nos harán recordatorios nuestros más ilustres capitostes. Es Engels quien, en su magnífico estudio sobre «La situación de la clase obrera en Inglaterra», nos relata los siguientes hechos:

«En 1831, en el curso de una violenta agitación obrera, el joven Arhton, fabricante en Hyde, junto a Manchester, fué muerto de un tiro mientras atravesaba un campo. No se encontró rastro del autor. No cabe duda que se trata de una venganza obrera.

Incendios y explosiones son muy frecuentes. El viernes 29 de septiembre de 1843 se intenta hacer saltar la fábrica de sierras de Padgin, Howard Street, en Sheffield. El artefacto estaba constituido por un instrumento de hierro atacado con pólvora. Los daños fueron considerables.

Al siguiente día, 30 de septiembre, tuvo lugar otra tentativa en la fábrica de limas y cuchillos de Mibbetron, Shales Moor, cerca de Sheffield. Mibbetron se había hecho odioso por su actividad en la rebaja de salarios, por el exclusivo empleo de "Knobsticks" (esquiroles), mediante una explotación a su favor de la ley de los pobres (durante la crisis de 1842 forzaba a los obreros a aceptar salarios bajos, señalándoles nominalmente servicios de asistencia, que rehusaban los que, pudiendo tener trabajo en otra parte, no los querían, y, en consecuencia, no recibían ningún socorro). La explosión causó daños bastante importantes, y todos los obreros que tuvieron ocasión de presenciarlo se lamentaron de "que toda la historia no hubiera saltado por el aire".

El viernes 6 de octubre de 1843 se produjo otra tentativa de incendio en la mina de Ainsworth & Crompton, en Bolton, que no causó ningún daño; era el tercero o cuarto ensayo de este género en la misma mina en un plazo muy corto.

Durante la sesión del Consejo municipal de Sheffield, el miércoles 10 de enero de 1844, el comisario de policía presentó una máquina de fundición fabricada expresamente para una explosión, que contenía cuatro libras de pólvora, provista de una mecha que había sido encendida, y después apagada, en la fábrica de M. Kitchen, Ear Street, en Sheffield.

El domingo 20 de enero de 1844 tuvo lugar, en la serrería de Burtley-Wite, en Bury (Lancashire), una explosión, producida por varios petardos, causando importantes daños.

El jueves 1 de febrero de 1844, los talleres Soho Wheel Works, en Sheffield, fueron incendiados y devorados por las llamas.

He aquí cómo en cuatro meses se dan seis casos de este género, causados únicamente por la animosidad de los obreros contra los patronos. Que es necesario un orden social donde tales hechos sean "posibles", no tengo necesidad de decirlo.»

Estos casos que cita Engels, muy semejantes a los de nuestro país, no significan solamente que la clase obrera española atraviesa por un período de retraso en su formación orgánica, sino también que nuestra burguesía usa de iguales medios de explotación que el capitalismo inglés del siglo XIX.

Las reacciones violentas de la clase obrera inglesa se justifican por la multitud de atropellos en la explotación, en forma idéntica a la nuestra: condiciones de habitación, salarios bajos, destajos, jornadas de dieciséis horas, encarecimiento de vida, promiscuidad, enfermedades prematuras, degeneración física, incultura, exceso de mortalidad, etc., etc. Todas las resultantes de la libertad de trabajo en una sociedad de libre concurrencia. Pero en tanto los fabricantes de la Gran Bretaña mantienen y consolidan su posición capitalista, por haber cubierto an-

teriormente la revolución llevada a efecto por Cronwell, y se incorporan de lleno en el ciclo capitalista, bajo la democracia de una monarquía constitucional, la burguesía española no acaba de salir de su letargo, aplastada bajo el peso de la teocracia y del militarismo, únicos supervivientes de su pasado inquisitorial. Esta debilidad económica de nuestra burguesía le impide llevar hasta el fin las revoluciones producidas. Así se hundió la primera República...

Después de la caída de Amadeo no hubo apenas intervención obrera. El movimiento de Alcoy, dirigido por los ácratas, constituyó la más pura renegación de las doctrinas antiautoritarias y, falta la organización popular de capacidad suficiente, falta la burguesía de decisión necesaria, la restauración de los Borbones no se hizo esperar.

El proceso de aquella República fugaz se ha repetido casi idénticamente, sesenta años después. Promesas a granel y apoyo en los Gobiernos menos reaccionarios de los Gobiernos más reaccionarios, hasta llegar al acogotamiento de la República. El clero y el militarismo carecían de enemigo. Los brotes populares en apoyo de la primera República eran lo necesariamente débiles que aquella burguesía podía producir. Convencido el republicanismo de su incapacidad política, comenzó a trabajar al proletariado. Necesitaba su fuerza, pero la temía. Si la clase obrera renunciaba a la lucha política no había enemigo serio. El asalariado tenía bastante con ocuparse de sus condiciones de trabajo; la política le resultaba demasiado cara. Y así se cortejó a la clase obrera para educarla en radical, pero no en clasista. «Una gran clase, como una gran nación, no se instruye nunca más que por las consecuencias de sus propios errores.» Y los errores de etapas anteriores hicieron posible el desarrollo de la teoría marxista. Los errores pasados y recientes constituyen una profunda rectificación en la masa obrera española.

El sentimiento apolítico de la masa se modifica por un espíritu acendradamente político, no sin sacrificios, no sin pérdidas; pero impuesta al fin la corriente marxista, toma carta de naturaleza. A la acción personal sucede la lucha colectiva. El Sindicato obrero hace su presencia en la vida del Estado. Las contradicciones económicas le obligan a salir de su esfera puramente gremialista, y la clase trabajadora ensancha su base y fortalece su situación social dentro del Estado burgués.

Le interesa la producción y el consumo; la competencia industrial y su técnica; la exportación y la importación; le interesa, en suma, toda la regulación económica, a la que se encuentra indisolublemente ligado.

(Las relaciones de producción burguesa constituyen la última forma antagónica del proceso de producción de la sociedad. Este antagonismo no significa "un antagonismo individual". Es un antagonismo que dimana de las condiciones de la "vida social" de los individuos.) (Carlos Marx.) Y es tan elocuente esta condición social, que el proletariado español, a pesar de determinadas desviaciones teóricas, se encuentra enrolado en una de las luchas más importantes que haya presenciado la Historia.

CARLOS HERNANDEZ

Madrid, Cárcel Modelo.

Importante

A todos los compañeros que escriban a los presos se les ruega envíen el sello para la contestación, para no gravar más la situación económica de estos camaradas.

El apoliticismo y la táctica de la F. A. I. y la C. N. T.

Cada día que transcurre se van aclarando más las posiciones de los falsos apóstoles del obrerismo español; apóstoles fantasmales, embaucadores de ingenuos y confiados, que, con el manto del radicalismo revolucionario, hueco y bufón — si no fuera trágico —, pretenden poner una importante fuerza en manos de aquellos a quienes dicen combatir, para llegado el momento enfrentarlos con sus hermanos de clase. Estos elementos son los más peligrosos para la clase trabajadora, y son contra los que hay que luchar para desenmascararlos. Quien venga observando la conducta seguida por ciertos dirigentes, principalmente desde el advenimiento de la República, se habrá convencido de que siempre, en todo momento, con el lenguaje demagógico en ellos acostumbrado, han hecho lo imposible por desviar las iniciativas de la clase trabajadora de forma tal, que, al final, los resultados de tan decantada táctica, a quien unas veces consciente y otras inconscientemente han defendido y han fortalecido ha sido a la clase opresora.

Tal ha sucedido siempre con la táctica seguida por la F. A. I. y por la C. N. T. Por casualidad ha venido a mis manos un recorte de periódico, correspondiente a *Tierra y Libertad*, donde se publica un trabajo que se titula «La ilusión del izquierdismo», en el que el articulista, en su afán de desprestigiar al más formidable defensor de la clase trabajadora, dice así:

Las derechas no dejarán ya el Poder, tanto si las elecciones, muy problemáticas, le son favorables como si le son adversas. ¿Quién seguiría hoy a los Azaña, Martínez Barrio o a los Largo Caballero? Y añade: Y por repulsión que sintamos ante un régimen derechista, no hemos nosotros, la C. N. T. y la F. A. I., de echarnos en brazos de un régimen izquierdista.

¿Se dan cuenta los trabajadores que siguen militando en sus filas adónde se les quiere arrastrar? Afortunadamente, muchos sí, la mayor parte, y lo demuestra el hecho de que sus cuadros se van desmoronando, y más desde que éstos han visto que allí donde ellos han tenido mayoría, no ya no se han secundado movimientos iniciados por otros Sindicatos, sino que se han condenado — como en Zaragoza y Sevilla —. En cambio, todos hemos visto que allí donde ellos no tenían fuerzas, o que éstas han ido unidas, actuando en un frente único con los demás trabajadores, el triunfo ha sido rotundo, aplastante, como son todos los movimientos de masas cuando no se interponen estos entes sociales, que no buscan más que su beneficio, o simplemente cuestiones de amor propio. Si no piensan echarse en brazos de un régimen izquierdista, ¿en brazos de quién pretenden echarse? ¿No han tenido ocasión de echarse en otros que tan lealmente se les ofrecieron, y con evasivas, propias de quien no quiere enemistarse con el «amo», los rechazaron? ¿O es que ya han encontrado el medio de apoyar sobre el pecho de alguna aguerrida, joven e inteligente barragana, y no precisamente izquierdista, su cabeza ultrarrevolucionaria?

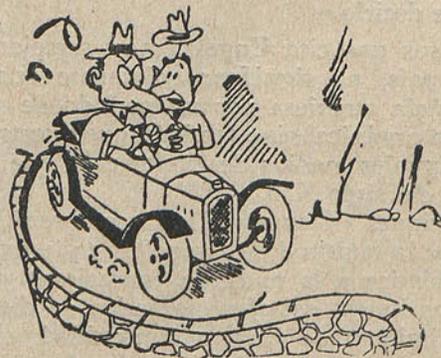
No han pasado ni pasan desapercibidas para la clase trabajadora las declaraciones, harto elocuentes, de ciertos hombres políticos que, al parecer, cuentan, o creen contar, con una importante masa de trabajadores donde apoyarse para desarrollar su política opresora; y estas masas no son, precisamente, las que los dirigentes de la F. A. I. y de la C. N. T. tildan de izquierdistas y de «componedores políticos». Pero ¿de verdad creen estos dirigentes y estos hombres políticos que pueden contar

con los verdaderos trabajadores, tengan la ideología que tengan, para crear un estado de opresión y de barbarie al estilo de otros países? ¡Alerta!, trabajadores de la F. A. I. y de la C. N. T., se pretende a costa vuestra y de los innumerables obreros parados fortalecer unos cuadros políticosindicales, a los que, a pesar del hambre y de la persecución a que nos tiene sometidos la reacción, no acude ningún trabajador consciente y fiel cumplidor de sus deberes de clase. Se os dirá que vosotros no necesitáis actuar en la política para la consecución de vuestras reivindicaciones. Craso error; decidles que entonces por qué las clases burguesas sostienen tantas y tan cruentas luchas por apoderarse del Poder, y por qué las persecuciones de que son objeto los representantes en la política de la clase trabajadora. Pues estas luchas y estas persecuciones son, precisamente, porque saben que en el momento en que la clase trabajadora llegue a apoderarse del Poder se acabaron los privilegios de la clase dominante y la explotación del hombre por el hombre y toda la gama de injusticias que venimos padeciendo. Y si no, fijaos en las consecuencias de la subida al Poder de la burguesía: los jornales, tanto en el campo como en la ciudad, han bajado, en muchos casos el 100 por 100, aparte de la gran cantidad de obreros lanzados al paro forzoso, que es el ejército con que cuenta la clase capitalista para sostener los salarios de hambre.

Todo este estado de cosas sólo podremos suprimirlo actuando en conjunto, los Sindicatos y los partidos políticos, cada vez más intensamente. Si en vez del apoliticismo morboso que siempre ha predicado — pero que no han practicado — los dirigentes de la F. A. I. y de la C. N. T., se hubieran unido sin reservas de ningún género al movimiento sindical y político con los demás trabajadores, no lamentaríamos ahora las consecuencias, harto trágicas, que esta conducta — un tanto sospechosa — ha lanzado al proletariado español; decimos sospechosa por no darle otro nombre. ¿Es que no hemos visto todos en la prensa las gestiones que los archipolíticos jefes de la F. A. I. y de la C. N. T. han hecho en distintos departamentos ministeriales? ¿Es que no vemos que mientras la prensa socialista y comunista está suspendida, la de ellos apenas ha dejado unos días de publicarse? ¿Y son éstos los que predicán el apoliticismo?

La clase obrera de todos los matices ya sabe a qué atenerse; y la prueba de ello es que, a pesar de todas las propagandas que se vienen haciendo en contra del frente único, éste se está llevando a efecto. Conscientes los trabajadores de su misión, han comprendido que éste es el único camino que nos llevará al triunfo definitivo, echando por la borda a todos los testaferreros del capitalismo.

J. JIMENEZ



—Me tranquilizo, porque supongo que usted conducirá muy bien.

—¿Yo? Hoy es la primera vez que me pongo al volante.

Sindicato de Mozos de Comercio, Transporte e Industrias en General

A todos los asociados.

Camaradas: Una vez más solicitamos de vosotros os sacrificéis en todo lo posible en beneficio de los compañeros parados. Os decíamos en la nota que repartieron los cobradores en el mes de junio que teníamos una suscripción abierta para socorrer a aquellos compañeros. Os decíamos también que eran muchos los que se encontraban implorando la caridad pública, y a bastantes les habían comunicado el desahucio del cuarto. Con la indicada suscripción y algunas pesetas más de la Caja sindical se ha atendido en lo posible a todos los compañeros parados; pero esto no obstante; es preciso redoblemos nuestro esfuerzo. Para ello, y con el fin de saber en todo momento quién es el compañero que cumple con su deber de conciencia, el Comité pone al cobro un cupón voluntario de dos pesetas, cuyo fin es atender a aquellos compañeros que se encuentren más necesitados y se hallen en el trance de que el casero les quiera echar a la calle.

Compañeros: Ni uno solo de vosotros debe dejar sin coger cada mes un cupón de éstos. Acordaos de que tenéis hijos, padres o hermanos, y que lo debemos hacer hoy por unos y mañana por otros.

EL COMITE

Sindicato de Mozos de Comercio, Transporte e Industrias en General

CONVOCATORIA

Este Sindicato celebrará asambleas generales los días 17 y 21 del corriente mes, a las ocho de la noche, en nuestro domicilio social, calle de Piamonte, 7, para tratar el orden del día que sigue:

- 1.º Lectura de actas.
- 2.º Aprobación de cuentas.
- 3.º Gestiones del Comité sobre enfermedades y accidentes de los asociados.
- 4.º Propositiones del mismo.
- 5.º Preguntas y propositiones de los asociados.
- 6.º Nombramiento de los cargos del Comité y Revisora de cuentas.

EL COMITE

Madrid, septiembre de 1935.

Para entrar al salón es precisa la presentación del carnet con los derechos que marca nuestro reglamento.

Necrológica

El día 29 del pasado mes de julio falleció nuestro compañero Félix Sánchez, afiliado para el cual por encima de todo estaba la organización. Era de esos luchadores que constantemente y en todos los sitios donde se hallaba realizaba una labor continua de proselitismo, exaltando hasta el límite, con su peculiar carácter, la conveniencia de la total unión de los trabajadores del volante, único fin de consecución del mejoramiento de

clase, si esta unión va acompañada de intensa labor política obrerista.

La familia se ve en el infortunio de haber perdido un buen compañero y un buen padre, y la Sociedad de Obros del Transporte Mecánico un veterano luchador, que de todos era querido, por la espontaneidad de su carácter y por su cariño a la organización.

Reciban tanto los familiares del camarada Félix como sus compañeros la expresión más sincera de nuestra condolencia.

Crítica de la razón pura

Metiéndose en camisa de once varas, un semanario que se dice socialista recoge unas frases nuestras publicadas en el número anterior, y se pregunta: «¿Y así se educa a los trabajadores? ¿Y de esta forma se forja conciencia socialista?»

No, señor edil. Reconocemos que la razón es un prejuicio burgués y que la posee usted toda. Ejemplo: cuando usted falsea unos hechos calificándolos de invención, después de estar seis semanas tras ello. Claro está que aquí la razón «pura» está también de su parte: «Para sostener un punto de vista—dice usted—no es necesario recurrir a determinados procedimientos. Como mejor se sirve a las ideas es rindiendo tributo a la "verdad" leal y honradamente.» Y para rendir tributo a la verdad, usted dice que es falso aquello que es verdad. ¿Es ésta su razón? ¡Brava filosofía!

Ya ve usted si acertamos cuando decimos que no buscamos la razón, sino la interpretación. Porque, si al buscar la primera, nos encontrásemos con sus teorías, más o menos kantianas..., ¡apañados íbamos! En tal caso, cualquier mozalbete nos dejaba en ridículo a usted y a nosotros, demostrándonos no su razón, sino que ha interpretado fielmente cuanto escribió y tiene pruebas documentales de ello.

Pero, señor, como íbamos diciendo, entre su filosofía pequeñoburguesa y nuestros principios socialistas media un abismo. «Tal vez estamos mal en lo que hacemos, pero empujamos a las masas para que hagan ellas lo que deban hacer.» (Lenín).

Y nada más, señor. Tiene usted razón.

«Film» municipal

La Comisión gestora, pareciéndole antiestéticos los que había, acordó comprar, *de momento*, diez autos para el servicio de los esforzados gestores.

Cuando se les ha planteado el asunto de la readmisión de los obreros despedidos en octubre, una de las razones alegadas en contra de la readmisión era la de que no había dinero...

Pero aparece para comprar coches *para su servicio particular*; para subvencionar al Tiro de Pichón, al Tiro Nacional, a alguna congregación religiosa, etc., etc.

A propósito de dinero: ¿Cuándo se van a pagar los jornales devengados a los obreros despedidos en octubre y readmitidos con todos sus derechos? Porque, a pesar del acuerdo tomado *con carácter de urgencia* en la sesión del día 5 de julio..., la capa no aparece...

Fiebre de "records". — Cierta día un gestor, tímidamente, ordenó al chofer que le llevase hasta El Pardo,

Fué otro gestor, también modestito, el que se atrevió a dar un paseo hasta Las Rozas.

Un tercer gestor pensó que los aires de la sierra sientan muy bien, y se fué con el coche al Guadarrama.

Otro día, en plan ya de batir el *récord* anterior, llegó a la Boca del Asno...

Otro gestor, que tiene una finca en la provincia de Cuenca, dándose cuenta de que el pueblo de Madrid es el que paga, acordó utilizar el coche oficial como si fuese suyo..., o quizá más, puesto que nada le cuesta.

Y ya en la fiebre de las distancias aparece un coche oficial en Asturias, *coincidiendo* con las maniobras militares en aquella región.

¡Y pensar que habían dimitido los gestores cedistas!
¡Con lo bien que se va en coche!...

Si con esos coches que los gestores consideran anties-téticos hacen esa cantidad de kilómetros, con los nuevos ¿cuántas veces darán la vuelta a España en lo que les queda... de año?

El servicio de regadoras es la cenicienta del Parque. Mientras en camiones, Laboratorio, coches oficiales, etc., se hace la jornada en un solo turno, en el riego se trabajan tres horas por la mañana y cinco por la tarde.

Caramba, caramba. Ya tenemos aquí a nuestro querido director. Vean, vean ustedes una *disposición* suya que rezuma democracia por los cuatro costados. Se trata de un «aviso» colocado en el parque de la Chopera el día 9 de agosto, y que dice así:

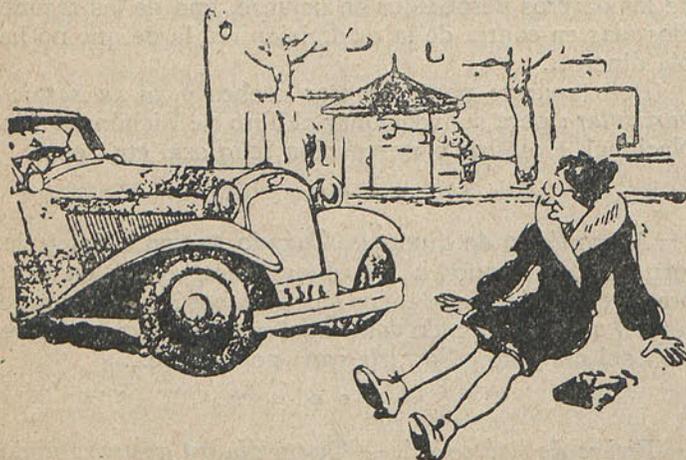
«Se pone en conocimiento del personal que las horas de pago son de cuatro y media a siete de la tarde.

El personal que se encuentre de servicio y no pueda percibir el jornal en dichas horas *lo verificará al día siguiente, hábil*, en el departamento de Acopios (Méndez Alvaro, final), de diez a once de la mañana, mediante volante expedido por el encargado del parque, en el que hará constar el nombre del conductor y número del coche con el que estuvo de servicio.»

Explicaremos las causas que motivaron esa «disposición».

Dos días antes se había solicitado del director que las horas de pago fuesen de una a tres de la tarde, para poder cobrar los dos turnos dentro de las horas de trabajo. ¡Y vean ustedes cuál fué la contestación!

No cabe duda que los tiempos de Torquemada están siendo muy añorados por algunas personas.



¡El primer hombre que me atropella!

¿Cuándo van a ser readmitidos los choferes despedidos en octubre?

Además de ser de justicia, con ello se podrían normalizar los servicios del Parque, tal como el de regadoras; pues ahora ni los servicios se hacen como es debido ni se puede atender el material.

A. S.

El proletariado español y la Tercera Internacional

Acaba de celebrarse el VII Congreso de la Internacional Comunista, de donde han salido acuerdos de tanta importancia como la revisión de los más importantes puntos de las célebres 21 condiciones que impidieron que los trabajadores marxistas llegaran a militar en una sola Internacional.

Ha sido el camarada comunista alemán Pieck quien, en su Memoria, ha presentado al Congreso la necesidad de modificar tan absurdas condiciones, si verdaderamente se quiere acabar con el fascismo, formando un efectivo frente único.

Ya era hora de que los camaradas comunistas se dieran cuenta del error en que han estado viviendo, creyendo que en todos los países se podía implantar un mismo sistema, y que éste fuera dirigido desde Moscú, sin tener en cuenta que cada país necesita unas cualidades distintas, y que éstas las deben imponer los trabajadores en sus Congresos, siendo ellos los que dictan las normas a seguir.

Ha tenido que venir el fascismo en tres países para que se den cuenta de su error.

¿Qué dirán aquellos compañeros que cuando el Partido Socialista fué a un «movimiento» en colaboración con la pequeña burguesía para derrocar una monarquía y una dictadura nos llamaban traidores, porque decían que nos habíamos vendido al capital, después de los acuerdos tomados en el Congreso comunista?

¿Qué dicen ahora cuando se ha aprobado el que se hagan frentes populares con la pequeña burguesía (como en Francia) y hasta con los católicos (como en Alemania) con tal de ir contra el fascismo?

¿A qué se debe este viraje tan profundo de la Tercera Internacional?

¿Se darán cuenta los trabajadores de que tenía razón el Partido Socialista?

Cuando el Partido Socialista lanzó la consigna del frente único, los camaradas comunistas decían que el Partido pedía la unión porque se le iban las masas.

¿Se podrá pensar de ellos lo mismo después del acuerdo del tercer punto, que dice: «El Congreso encarga a las Secciones que realicen en el más breve plazo posible el contacto con los socialistas.»?

Después de estos acuerdos tan importantes, ya no se puede pensar más que en ver realizada esa unión lo antes posible, y para ello hay que empezar haciéndolo en las organizaciones sindicales; hay que venir a las organizaciones de la U. G. T.; hay que deshacer esa entelequia que se llama C. G. T. U., que, sin fuerza ni arraigo, no hace otra cosa que dividir más el campo proletario.

Hay que hacer una propaganda fuerte; hay que decir a los trabajadores que su puesto está en estas organizaciones, que abandonen esas Sociedades de socorros que no tienen más fin que apartar a los trabajadores de sus puestos de lucha; que cuando hayamos conseguido esto, es cuando podremos gritar fuerte: ¡¡Viva el frente único!!

L. H.