

# Vía Libre

PUBLICACION MENSUAL

ÓRGANO DE LA  
SUBSECCIÓN DE LÉRIDA  
DE LA F. N. I. F.

Redacción y Administración:  
BLONDEL, letra B

Año I

LERIDA, 1.º DE ENERO DE 1932

Número 1

## ¡Ferroviarios unámonos!

Nuestra posición dentro de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, es, únicamente, la de trabajadores explotados. No nos anima ningún sectarismo; ninguna ideología puede desviarnos de nuestras tácticas sindicales. Vamos a la Confederación Nacional del Trabajo para unirnos todos y formar un frente único de explotados. Queremos que el Sindicato sea siempre un punto de unión de todas las tendencias revolucionarias que puedan servir a los intereses de los trabajadores.

En nosotros, en los ferroviarios españoles, esta lucha de tendencias que a veces deriva en personalismos, está dando unos resultados lamentables. Todos los veis, somos impotentes unos y otros, todos cuantos llevan una verdadera representación de obreros del carril, para la consecución de nuestras reivindicaciones económicas. Estamos agrupados en varias organizaciones. Nuestros esfuerzos se estrella contra el muro potente del capitalismo, porque golpeamos a intervalos y distanciadamente.

Evitar esto es fácil. Basta sólo un firme propósito de derimir nuestras contiendas, de suavizar las asperezas que el espíritu maquiavélico de la burguesía va levantando entre nosotros.

Si no queremos que nuestros opresores rian tranquilos mientras mutuamente nos destrozzamos, es preciso, completamente preciso, que todos los ferroviarios, de todas las ideologías, de todos los matices, nos unamos fuertemente y juntos los hombros en compactas filas, vayamos contra el enemigo común, contra el capitalismo, contra las empresas.

Por esto nosotros pugnaremos siempre por una amplia democracia sindical, por una verdadera unidad de clase, por un organismo único. Y esta organización ha de estar alejada de todo sectarismo si quiere triunfar.

Esto lo decimos en unos momentos, en que por un lamentable error, sin duda, por una desviación de las verdaderas tácticas sindicales que nunca se debieron olvidar, ha sido expulsado de la Sección Norte de Barcelona el compañero Zayuelas.

Este compañero es bastante conocido por los ferroviarios de Lérida. Se alega para expulsarlo motivos de tendencia, de ideología política. Si el compañero Zayuelas sigue dentro del sindicato una conducta intachable, no puede preocupar que fuera del Sindicato siga los impulsos de sus doctrinas y de sus tácticas. Lo contrario sería convertir el Sindicato en una nifera y coartar la independencia de los trabajadores a él afiliados.

Nosotros deseáramos, pues, que ese error se deshiciera pronto, que se rehabilitara completamente a nuestro compañero. No alejemos de los Sindicatos a los hombres de firmes ideas revolucionarias. No fraccionemos nuestro movimiento. La Federación Nacional de la Industria Ferroviaria no es de una tendencia determinada, es de los trabajadores y todos los trabajadores ferroviarios deben cooperar con su esfuerzo personal a hundir esta resistencia formidable que se nos opone.

¡Golpeemos todos a una este potente muro del capitalismo y vayamos arrancándole todas nuestras reivindicaciones!

F. PELEGRÍ

## EDITORIAL

«La emancipación de los trabajadores es obra de los trabajadores mismos», dijo Marx, y al concebir estas sencillas palabras trazó una senda por la cual el proletariado encamina sus pasos hacia su total liberación.

Y he aquí que nosotros, trabajadores ferroviarios, organizados en la F. N. I. F. para la defensa de nuestros intereses, levantamos una bandera de rebelión que lleva escritas como un símbolo dos palabras VIA LIBRE y esta publicación ha de seguir aquella máxima siendo siempre escrito por y para trabajadores.

No es en las antecámaras de los Ministerios, ni desde los cómodos sillones de los despachos de la burocracia, desde donde se puede apreciar en toda su intensidad el dramatismo de la vida del obrero ferroviario. Nuestro laboratorio es el lugar del trabajo. Es al caer del pico en la dura tierra, entre el ruido de hierros del taller, en la estación, en la oficina, donde se va elaborando el pensamiento que en el momento de descanso plasma al correr de la pluma en una realidad viva que llena estas columnas haciendo sentir la rebeldía a nuestros compañeros que han de sentirse interpretados en aquellos momentos que ellos también vivieron.

¿A quién representa el periódico? Órgano de la Subsección de Lérida de la F. N. I. F. ha de ser la exposición clara de nuestra actuación, de la actuación y de las ideas de todos los ferroviarios de Lérida por ser nuestra organización la única que puede decir que os representa a todos vosotros, que representa a todos los ferroviarios, pues aquí en Lérida hemos sabido librarnos a tiempo de otras organizaciones que pretendieron mediatizar nuestra voluntad para traicionarnos.

Nacemos en momentos de lucha. La traición de los socialistas es evidente para aquellos que un momento pudieron confiar en sus soluciones y en sus promesas. Las Compañías se ríen de nosotros, se ríen de todos los ferroviarios; pero esta risa sólo puede durar hasta que todos unidos sepamos plantear seriamente una lucha y virilmente hagamos conocer que no todo son S. N. F. y Trifones, «personas razonables con quien se puede tratar», que hay un proletariado que conoce sus derechos, que sabe el camino a seguir y que está dispuesto a seguirlo. He aquí nuestra labor levantar el espíritu de rebelión de los ferroviarios, unirlos a todos en la F. N. I. F. y allí elegir el camino que hemos de seguir.

Las Compañías de ferrocarriles han levantado una pirámide. En su cima ha colocado sus intereses y han ido escalonando al proletariado en categorías hasta llegar a la base. Cada escalón sostiene el peso de los que están encima y como más bajo está situado más peso tiene que sostener. He aquí un sistema que las permite salvaguardar sus intereses porque la categoría superior se cuida bien de que la inferior no proteste, no sacuda de una vez la tiranía y desmorone en un franco movimiento de rebeldía todo el edificio levantado. Cada proletario ve a través del cuerpo de su Jefe inmediato el interés del capitalista situado en la cima de todos. Esto hace que, aun entre trabajadores que sufren los latigazos de la miseria, existan diferencias que imposibilitan una unión eficaz. Nosotros queremos hacer esta unión.

Y para terminar; nos propusimos hacer esta publicación, hemos luchado con grandes inconvenientes pero todos los hemos vencido. Nos proponemos llevar a los ferroviarios al triunfo, lucharemos con grandes inconvenientes también, pero ¡Venceremos!

## Día nacional de protesta del ferroviario

¡Nuestra organización emprende nacionalmente la ofensiva contra las empresas!

Todos los ferroviarios deben cooperar entusiastamente a la gran campaña que iniciamos. Sin distinción de ideologías ni matices todos debemos unirnos para la defensa de nuestros intereses.

Nuestro primer paso es la organización del

## Día de agitación del Ferroviario

En la fecha y hora que anunciaremos oportunamente, tendrá lugar en Lérida un GRAN MITING en el que harán uso de la palabra varios compañeros de Barcelona y Lérida.

Simultáneamente, se celebrarán actos en toda España de protesta contra las declaraciones de Prieto.

De todas las estaciones comprendidas entre Cervera y Sarriena (ambas inclusive) deben mandarse cartas de adhesión a nuestro acto y el domingo, día 10, telegramas de protesta al Gobierno, que, a ser posible, se mandarán, para su publicación, a «Heraldo de Madrid», «La Tierra», «El Sol», «El Liberal», etc., etc. Igualmente se pueden destacar delegados que se presentarán en nuestro domicilio social.

¡Por los aumentos de sueldo!

¡Contra las declaraciones de Prieto!

¡Ferroviarios, a trabajar con entusiasmo por la grandiosa jornada que ha de llevar a Empresas y Gobierno el convencimiento de que estamos dispuestos a vencer!

## Remachando el clavo

Esperábamos con curiosidad una nota en la que el Consejo Obrero de Lérida del Sindicato Nacional Ferroviario pretendía contestar nuestro manifiesto último. Nos habían dicho que se estaba «preparando» una contestación. Y la verdad, hemos salido defraudados.

Creíamos que sería una nota bien argumentada y la única contestación a nuestros sólidos razonamientos es la difamación, los trucos demagógicos, la incultura; todo este bagaje propio de ganapanes ahitos que defienden la ínsula cual Sancho Panza.

Por esto hacemos el honor de creer que esta nota no ha sido «preparada», pues más bien, todo este conjunto de palabras ensartadas una detrás de otra, ha debido ser ideado en un momento de mal humor, quizá en un ataque de nervios, al leer nuestro manifiesto, que ha hecho explosión en el papel, sirviéndonos un entremés mejor y más barato que una comedia de Muñoz Seca.

Verdaderamente no se necesita mucha preparación para hacer esto. Si jugáis con el escrito a la rueda de la fortuna y ponéis a ciegas el dedo encima de una línea podréis estar seguros de que encontraréis escrita una tontería. ¡No falla!

Pero como se vierten conceptos que pudieran introducir confusión en quien no nos conoce, vamos a dejar aclarados algunos extremos.

El que ha escrito la nota es, indudablemente, un miope. Se creía estar delante de una ventana y en realidad tenía delante un espejo, y a esto únicamente se debe que se confunda de la forma tan lamentable. «Sabéis quien os dirige», dice, y para contestar a esto cojo el último número de *Unión Ferroviaria* y leo: «Intervención de Trifón Gómez», «El camarada Trifón Gómez dice...», «Trifón Gómez toma la palabra», «Duros ataques de Trifón Gómez», Trifón Gómez manifiesta...» y así hasta que se terminan las sesiones del último Congreso. Después recuerdo que Trifón Gómez no es ferroviario, que ha rechazado la plaza que le ofrecía la Compañía, que tiene una Secretaría retribuida de la organización, que cobra mil pesetas mensuales por su cargo de diputado, que se cuentan de él ciertas intimidades de Cierta Congreso Internacional, que en el archivo de su Secretaría se encuentran, según sus propias manifestaciones, cartas de las Compañías que hacen suponer ciertas concomitancias, que etc. etc. Después me digo, sacando conclusiones, si Trifón Gómez es todo «esto», si todo «esto» es la figura de un Congreso, si este Congreso es «toda» la organización, ¿qué concepto podemos tener de la organización? Y así, de conclusión en conclusión, afirmando que los dos nombres que cita el manifiesto, Martín y Villa, no figuran en cargos directivos de nuestro Sindicato, que no los conocemos ni sabemos si pertenecen a nuestro Sindicato, podemos llegar al final concluyendo: El que ha escrito el manifiesto se ha equivocado de nombres y de Sindicato, ha visto en el espejo su organización, ha visto en el espejo sus dirigentes y creyéndose ante una ventana ha dicho: ¡Ya está! ¡He aquí la Federación de Industria!

Y todavía más. Anticipamos a nuestros

La emancipación de los trabajadores, es obra de los trabajadores mismos

compañeros que esperamos unos datos de nuestro Comité Nacional para que se haga una extensa rectificación de los extremos que resulten falsos de dicha nota, como son, por ejemplo, los que manifiesta sobre la actuación de esos dos señores que cita.

Tenemos que mantener, además, que si bien creemos que los delegados de Lérida viajaron en tercera, como manifiestan, esto se debe, sin duda, a su poca importancia. Estos señores han hecho mal en rectificar lo dicho porque nos demuestran una incapacidad absoluta para darse «postín». Sabemos que los tuvieron los delegados de la línea general de la Compañía del Norte y de otras líneas «en que se podían emplear trenes rápidos». Como se los iban a dar a los de Lérida y a otros muchos, si, aparte de que no tienen el control del movimiento obrero ferroviario en sus respectivas localidades y, por tanto, no interesan a las Compañías, no les suponía ninguna ventaja el tenerlos.

Por último tenemos que manifestar que manifestar que la mayoría de los que formamos el Sindicato de Industria hemos pertenecido al Sindicato Nacional, que todo lo que denunciábamos en nuestros manifiestos, en nuestros actos públicos, lo hemos denunciado como pide el último párrafo del manifiesto, que esto nos ha valido la expulsión inmediata por superiores disposiciones dictatoriales (el caso de Lérida) (el caso de Aranda de Duero bien reciente), que consideramos por tanto que estas expresiones hipócritas pueden hacerse entre borregos pero que entre nosotros no caben.

Y por fin, para no hacer más largo esto, que en nuestra Secretaría tenemos un magnífico diccionario, que a pesar de esto los próximos escritos los mandaremos a la Academia de la Lengua para que los repasen, (aunque consideremos que esto es impropio de obreros que para decir verdades necesitan de una gramática), rogando a los compañeros del S. N. F. que cuando copien lo hagan mejor porque en nuestro manifiesto poníamos «hay que barrar el paso a estos arribistas» y, sin duda por equívocación, copian «hay que barrer...» y, la verdad, entre una barra y una escoba hay diferencia, aunque puede ser que la escoba sea el instrumento de trabajo usual del que lo ha escrito y la barra sea una razón contundente que nosotros podemos usar.

Como queremos mostrar que en cuanto a diccionarios nadie nos gana vamos a ir publicando algunas palabras:

Atontado.—El que escribe ciertos escritos que comentamos.

Equívocado. El que le sigue.

Vividores.—Los que les dirigen.

Ugetista o upetista.—Compuesto formado por las anteriores definiciones.

## Nuestra organización

Démonos cuenta todos de que la responsabilidad de los atropellos y vejaciones de que somos víctimas día tras día, no es de las Compañías, no es de los jefes exclusivamente. Es nuestra también, es de los ferroviarios que al sentir el latigazo del amo no se rebelan formando en las filas de nuestra organización.

Se habla de que los ferroviarios no sienten, con la misma intensidad que sus compañeros proletarios de otras industrias, la necesidad de agruparse para defender sus derechos; pero, ¿tienen la culpa de esa desmoralización los mismos ferroviarios? He aquí planteada una pregunta cuya contestación hay que buscarla en la historia del movimiento obrero ferroviario.

Examinemos la situación de los ferroviarios el año 1917. Después de fáciles

**Según Prieto los accionistas son ferroviarios y los ferroviarios son accionistas. O sea, que los ferroviarios viven lujosamente y los accionistas piden limosna.**

triumfos del organismo que representaba a los ferroviarios, una avalancha formidable invade las filas de aquella organización y el 80 por ciento de trabajadores del carril se unen en fuerte bloque que es arrastrado a la lucha en el año 17.

Como es planteada aquella lucha. Todos lo sabemos: El proletariado ferroviario es engañado, las reivindicaciones económicas no figuran por ninguna parte en aquel movimiento esencialmente político, los socialistas empiezan a subir con aquella traición premeditada la escalera que les ha de llevar al Poder a costa de 6.000 hogares lanzados a la miseria. Viene después la desmoralización, (el golpe ha sido rudo, las consecuencias son rudas también), la organización se deshace y uno a uno los ferroviarios se entregan, sin la fuerza de la conjunción organizada, a los caprichos de las Compañías y éstas se vengán cruelmente de aquel sobresalto que la amenaza revolucionaria les hizo pasar.

El no haber intervenido todos los ferroviarios en el planteamiento de la lucha, el haber sido «dirigidos» por quien, sin control, pudo venderlos, fué la causa principal de su fracaso. ¿Es, pues, culpa de los ferroviarios el que no cuenten hoy con una organización potente capaz de llevarlos al triunfo? No, camaradas, estriba todo en el defecto de las mismas organizaciones: el centralismo, la falta de intervención de la masa, el haber socios cotizantes y no saber convertirlos en socios activos que sepan dirigirse a sí mismos y al Sindicato... Los Sindicatos ferroviarios no han sido nunca los sindicatos de los ferroviarios. Es decir que el obrero ferroviario en lugar de intervenir directamente en la marcha de las tareas sindicales, ha sentido impuesta sobre él la autoridad centralista que ha matado sus iniciativas y ha convertido el Sindicato en juguete de unos pocos que de un modo inevitable han acabado en concomitancia con las Empresas, vendiéndose a sus compañeros.

Es preciso terminar con todo esto, es necesario aplicar las enseñanzas que actuaciones anteriores nos dieron, para impedir que vuelva a retoñar la mala hierba dentro mismo de la F. N. I. F. No confíemos demasiado en el Sindicato, él no puede hacer esto o lo otro; *somos nosotros dentro del Sindicato quienes lo hemos de hacer todo.*

Vayamos tras la dura lección de un fracaso a fundamentar sólidamente una organización profesional que pueda llevarnos al triunfo.

La F. N. I. F. os ofrece el campo apropiado. Ingresemos en su seno para trabajar, para capacitarnos y para construir una central ferroviaria que si hoy es arma de lucha, mañana puede ser el sustituto de ese caduco mecanismo burocrático que dirige los Ferrocarriles.

Barcelona, diciembre de 1931.

MARIANO CAPDEVILA SANTOS.  
(Seleccionado)

## La situación de los eventuales y de los mozos temporeros

La Compañía, abusando de nuestra situación, comete una de sus muchas legalidades ilegales. Bajo el amparo de normas que ella misma dicta y, cuando no, por la voluntad de un jefe, se nos hacen sufrir una serie de atropellos lícitos que exigen que nuestra publicación y la organización entera levante la protesta ante un problema que exige una rápida solución.

El problema del paro es para el proletariado una amenaza constante. Existe una perspectiva aterradora de un invierno en que la miseria, que acecha vigilante nuestros hogares, va a exigir el tributo de la enfermedad y del hambre a todos aquellos que se vean lanzados al arroyo.

Si la Compañía tiene eventuales y los puede despedir caprichosamente, no es más que como consecuencia de la crisis de tra-

bajo. Si la mano de obra faltara las Empresas se verían obligadas a tomar una serie de medidas encaminadas a dar toda clase de facilidades de personal. No podría despedir a quien le viniera en gana si no contara con una reserva de trabajadores que, impulsados por el hambre, van a ocupar un puesto de esquirol.

Las Compañías cubren estos atropellos con una careta hipócrita que hemos de arrancar. Dice la del Norte en una circular reciente: «...debido a una reclamación formulada por el «Sindicato de Industrias Ferroviarias de San Sebastián, hay que tener gran cuidado de que los eventuales no lleven el año de trabajo seguido en la Compañía, para evitar lo cual, serán despedidos antes del año para que no adquieran los derechos de fijos. De este modo se dará ocupación a un número más elevado de obreros y se coadyuvará a la solución del paro forzoso (?)...»

No caben comentarios sobre esta circular. Sólo cabe decir que estos eventuales desempeñan servicios que son imprescindibles; que la Empresa del Norte tiene hoy la misma plantilla que en el año 1909; que únicamente busca el ahorro de lo que supone los derechos que adquieren los eventuales y, finalmente, que su cinismo raya en el grado máximo pues no se comprende por qué despidiendo a un obrero y tomando otro se dá solución al problema del paro.

Por otra parte se nos atropella en todo momento. Si hablamos de los temporeros, podremos decir que a pesar de no considerarse como fijos SE LES IMPONEN MULTAS DE UN DIA Y DOS DE HABER, sin ningún derecho a ello. Esta afirmación no es gratuita como muchos podrían pensar sino que se pueden señalar nombres y fechas atestiguándola. Se les obliga a doblar siempre que se quiere y cuidado con las protestas por que en seguida se oye uno el consabido ¡A la calle! Que aquí mando yo.

Para terminar hemos de hacer una separación de algunos eventuales que propiamente no lo son, ya que al nombre propio llevan añadido el de «hijo de D. Fulano» Jefe o pequeño cacique de un feudo ferroviario. Estos no pueden figurar entre nosotros porque son pedantes, fracasados de «grandes estudios», con una variada colección de calabazas que les permiten fletar en este tranquilo mar de la oficina.

Reclamamos el concurso de los ferroviarios todos para que a los mozos temporeros y a los eventuales de Via y Obras se les nombre fijos y se aparte de una vez de nuestras cabezas esta espada del despidido que no inmoviliza.

UN MOZO TEMPORERO.

Lérida, diciembre de 1931

## Autocrítica

### El porqué de varios fracasos

El proletariado sigue un camino constante de derrotas. Cada caída, sin embargo, es una enseñanza útil que aprovechamos para seguir adelante. Cuando hayamos recogido todas estas enseñanzas será cuando nadie podrá oponerse ya a nuestro avance.

La C. N. T. torció en su último Congreso el acuerdo de ir a la creación de las Federaciones de Industrias y Sindicatos Nacionales.

Algunos de esos organismos sufrieron hondas derrotas. Analicemos las causas de estas derrotas y aprenderemos para las luchas próximas.

Fracasos indiscutibles son los conflictos suscitados por los Sindicatos de Luz y Fuerza, Industrias Químicas y Teléfonos. ¿Quiere decir esto que las organizaciones que se vayan formando con esta estructura estén condenadas al fracaso?

Yo afirmo que no. Lo que será necesario, como punto de partida, es que todos los Sindicatos que vayan cambiando la estruc-

tura de Ramos por la de Industria, se fijen en la gran importancia que tiene la nueva modalidad de táctica y defensa y actúen de acuerdo con las necesidades que el momento imponga.

Analicemos los puntos que a mi juicio, son las causas del fracaso de los Sindicatos de Teléfonos, Luz y Fuerza e Industrias Químicas, seguramente encontraremos las soluciones para que en el futuro no sean posibles estas derrotas tan lamentables.

Es cuestión previa, para plantear un conflicto, que el Sindicato esté debidamente organizado. Esto es: que además de estar sindicados la mayoría de trabajadores, exista una perfecta relación entre todas las secciones, subsecciones, zonas o localidades en que haya trabajadores del Sindicato que tenga que plantear el conflicto.

Precisa además que antes de provocar el conflicto se haya discutido ampliamente por la base—secciones, subsecciones, etc.—las bases de mejoras que han de provocar el conflicto, lo que hará que todos los trabajadores además de haber intervenido directamente en la confección de las mejoras, estén poseídos de un mínimo de mentalidad sindical, la cual es necesaria para sostener el conflicto con garantías de éxito.

Estas son a mi modo de ver las cuestiones previas que han de tener todos los Sindicatos, para luchar contra la burguesía.

Y sin embargo se ha dado el caso, que ninguna de estas cosas se han tenido en cuenta en los Sindicatos aludidos más arriba.

Precisamente se ha actuado en contra de los argumentos mencionados por cuanto el Sindicato de Teléfonos, hasta que estuvo en huelga, no se tuvo noticias en muchos sitios de que estaba en la Confederación; el de Industrias Químicas estando en huelga, la gran mayoría ignoraban el porqué de la misma o igual sucedió en el de Luz y Fuerza ya que la huelga la decretaron en Barcelona, como así mismo, en Barcelona dieron la orden de volver al trabajo sin llegar a la huelga, dando la sensación de que había sido un triunfo, cuando la realidad nos dice que ha sido un fracaso.

Que nos dice todo esto?

Que estos tres conflictos han sido llevados directamente por Comités Superiores sin contar para nada con la base, y aquí radica la total equivocación, pues los conflictos tienen que ser suscitados por la base ya que ella es quien los ha de sostener y llevarlos a feliz término.

Podrá alegarse que la mayoría de trabajadores no están lo suficientemente capacitados para discutir e intervenir directamente en la tramitación de unas bases de reivindicación social.

Quizá en parte sea una verdad, pero debe tenerse en cuenta que la misión de los que dirigen un Sindicato es precisamente esta, capacitar, hacer que la masa se interese por la organización y obligar a que intervengan de una manera directa en todas las cuestiones, tanto de índole moral como material, todos los obreros que integran el Sindicato.

Y si así se hace y se pugna para que no confíen demasiado en los llamados Comités Superiores, los cuales aún contra su voluntad siempre caen en un centralismo, seguramente habremos dado un gran paso para que los Sindicatos de Industria sean lo que en realidad tienen que ser: La moderna arma Sindical de combate para ir minando la sociedad burguesa e implantar el Régimen Proletario.

FRANCISCO AGUILA.

Lérida diciembre 1931.

**Hay diversas categorías de hogares ferroviarios de 8,60, 6'41, 5'91, 4,33, 1'07. Según Prieto les sobra el dinero. Esperamos que entre todos podremos reunir unas pesetas... para que se retire.**

## A LA OPINION PUBLICA

## Los ferroviarios de Lérida

unidos a los habitantes de nuestra ciudad deben elevar una protesta enérgica por las malas condiciones en que se desenvuelve el tráfico en la estación

Hemos intentado muchas veces coger la pluma para escribir explicando al público de la forma en que se trabaja, sacrificios del personal, esfuerzos y peligros de éste y el público, todo ello debido al mal emplazamiento de la estación de Clasificación, nunca, pero, nos fué imposible hacerlo. Hay que decir tantas cosas, tantas verdades, que la prensa burguesa no hubiera dado cabida a nuestros escritos. Hoy que tenemos nuestro periódico de clase hablaremos fuerte y claro. Es preciso que todos nos oigan, que ferroviarios y público nos ayuden a esta empresa de denunciar la consecuencia de una ingeniería burócrata e inepta.

## Clasificación

Está emplazada en el lugar menos conveniente. ¿Porqué fué emplazada allí? ¿Qué conveniencias se pueden alegar para su justificación? Nosotros y todos cuantos desinteresadamente hablan de ello, no ven otra razón que la de que era el lugar donde estaba emplazada una hermosa huerta, la mejor huerta de Lérida, y, que, por tanto, valió muchas pesetas a los expropiados, (el precio de la expropiación fué muy elevado). Nada más puede alegarse para que se optara por situar en aquél sitio la estación, ninguna otra condición lo abona; por el contrario, miles de inconvenientes y dificultades tan grandes, que a no ser por los esfuerzos multiplicados del personal se haría imposible desenvolver el tráfico. Esfuerzos y dificultades que han producido y producirán percances, tragedias y pueden llevar a catástrofes, cuyos únicos perjudicados seremos nosotros y el público que confiadamente viaja.

## La entrada

Todos sabéis donde está emplazada. Conviene decir que los trenes de la parte de Cataluña, (Barcelona y Tarragona), tienen que entrar de cola. Sucede muchas veces, que estos trenes se componen de *sesenta* unidades y, como es natural, por las curvas y contracurvas que existen los maquinistas no pueden ver si las señales de entrada están cerradas o abiertas, pudiéndose producir una grave catástrofe el día que entre un tren estando la señal de entrada cerrada.

Se alega en contra de esto que el personal que acompaña al tren tiene la obligación de repetir las señales. Esto no es admisible, pues, dada la bajada que allí existe, el personal debe estar al cuidado de los frenos y, además, en segundo lugar, esto es imposible por la curva brusca que hace dicha entrada.

## Las maniobras

Las mismas dificultades encontramos al realizar las maniobras por la parte donde se clasifica el material. El maquinista no puede ver las señales a menor distancia de quince o más vagones y la brigada de maniobras tiene que hacer extrañas combinaciones para poder realizar el servicio.

Si hay necesidad de clasificar un tren o de parar la maniobra, hay que correr hacia la máquina o subir al puente, (desde el cual se puede ver al maquinista a unos 40 vagones de distancia), para poder hacer las señales.

Lo mismo pasa del lado donde se forman los vagones, en donde, sin pendiente para clasificar, todo hay que hacerlo a fuerza de *cortados*, no habiendo varios accidentes diarios gracias a la pericia del personal.

## La clasificación no es suficiente para desenvolver el tráfico actual

Hace unos ocho años que está construida y tanto la estación como las dependencias son insuficientes para el tráfico actual.

Cuando hay servicio extraordinario, (y esto sucede durante más de la mitad del año), no hay manera de clasificar el material en sus respectivas vías, haciéndose el servicio como se puede, a golpes y porrazos, mezclándolo todo para concluir retrasando el servicio, perjudicando así al consignatario que paga las consecuencias inmediatas y a la Compañía que las sufre después cuando el tráfico se desvía por las carreteras.

## Los talleres

En la misma Clasificación están enclavados los talleres en los que trabajan más de cien compañeros. La mayor parte del material se repara a la intemperie, buena parte en las vías de la estación, en las que alguna vez la maniobra entra, corriendo con esto grave peligro los compañeros aludidos que trabajan en dicho material. Es vergonzoso que en esta época de industrialismo racionalizando la Compañía del Norte tenga en Lérida unos talleres ridículos por su emplazamiento rudimentario.

## El trasbordo

Esta dependencia ocupa el centro y por esta causa perturba la circulación. Cuando se tiene de clasificar se hace con dificultades. Dicho trasbordo debería estar en un extremo y con relativa independencia.

## No es esto todavía lo más grave

La gravedad está en la forma en que se realiza el traslado de los trenes formados para la parte de Barcelona y Tarragona desde Clasificación a Lérida.

El personal que ha llegado en un tren, tanto el personal de máquina como el de Movimiento, cansado de sus horas de servicio, es sacrificado a realizar este servicio, dándose el caso vergonzoso de que muchas veces esto supone una hora robada a su legítimo descanso.

Y ahora vamos a la verdadera gravedad de este asunto. Estos cortes, trenes formados podemos decir, generalmente se bajan de dos en dos, (uno para Barcelona y otro para Tarragona), en un total de vagones superior a 60 continuamente, y, asombrosos, el número de agentes que sirve frenos acostumbra a ser de ¡¡cuatro!! ¡Cuatro agentes con sesenta vagones, en una bajada acentuadísima, cara a Lérida Estación, es un enorme peligro! Lo que sucede es que cuando este peligro existe, cuando es inminente la catástrofe, el personal se multiplica, salta por los vagones a riesgo de matarse y puede, apretando otros frenos, dominar la marcha del tren. Pero aún así han habido momentos de verdadera angustia en los que por casualidad Lérida no ha tenido que lamentar unas víctimas, porque un choque en medio del puente con un tren de viajeros ha parecido inevitable. Y no solamente existe el peligro antes mencionado, sino que a veces los trenes son cortados por uno dos o tres sitios a la vez, sin que sean los agentes avisados, o, por falta de dichos agentes o frenos, los cortes tomen marchas veloces imposibles de dominar.

He aquí que todo lo denunciado es de graves consecuencias para la seguridad del público. Veamos ahora la estación de Lérida local.

## Lérida local

¡Dichosa estación de Lérida! clama todo el mundo. Y tienen razón. Cuando era la estación vieja, los viajeros eran molestados por toda clase de inconvenientes; hoy que es la nueva los inconvenientes están triplicados ¿por qué?

Hay en proyecto grandes cosas, pero el proyecto se envejece demasiado y no se debía permitir esta pasividad que ha ocasionado molestias e incluso víctimas al pueblo de Lérida.

Pero si estos proyectos para el desenvolvimiento normal del tráfico de viajeros tienen una terminación igual a los «grandes proyectos» para el desenvolvimiento de la carga y descarga de mercancías, puede ya temblar el público. Insuficiencia y complicación. Por su mal emplazamiento la maniobra no puede desenvolverse y por esta causa el comercio sufre retrasos considerables por no tener a su debido tiempo los vagones a la carga y descarga. Pero el colmo de todo es que por poco tráfico extraordinario que haya, las vías de carga y descarga son insuficientes. Si hoy son ya insuficientes, ¡¡figuráos mañana en que Lérida aumentará su tráfico!

## Conclusiones

1.ª Sólo a costa de enormes sacrificios del personal de todos los servicios se puede llevar adelante el tráfico.

2.ª Que a pesar de estos sacrificios y a pesar de la voluntad y pericia de los obreros ferroviarios cualquier día lamentaremos un grave accidente.

Para evitar esto se debe hacer una revisión urgente del emplazamiento de Lérida Clasificación y exigir que el proyecto que existe de vía directa a dicha estación, desde la de Lérida, se lleve a cabo de la forma más rápida posible, haciendo además recaer la responsabilidad de los graves defectos que hemos anotado a estos Ingenieros ineptos que aplican toda su ciencia a hacer que las cosas salgan al revés de como deben salir.

Pero mientras esto no se hace hay que buscar los medios para impedir que cualquier día ocurra una catástrofe.

UN FERROVIARIO.

Lérida, diciembre de 1931.

## Un caso de Justicia

Recibimos la siguiente carta:

«...Es corriente dentro de la Compañía encontrar casos como el que voy a exponer, acogiéndome a estas columnas de VIA LIBRE, denunciando la injusticia que se comete y pidiendo que tenga una pronta y eficaz solución.

Hay quien abusando de la autoridad que le confiere un puesto elevado aprovecha las cuestiones familiares para ensañarse buscando en la realización de bajas venganzas la satisfacción de los odios que engendraron aquellas cuestiones. Mi hermano es Visitador Principal y es el quien dirige toda la trama de este asunto.

Se me persigue, se me dan los peores trabajos, (cargue y descargue de vagones, reparaciones pesadas), se procura zaherirme. Todo cuanto pueden perjudicarme se vuelve contra mi apelando a los peores recursos.

He protestado varias veces pero sin resultado. Recorro a un jefe y me dice que es cuestión de otro jefe, pero mi caso sin resolver.

Denuncio este caso a todos los ferroviarios para que vayan conociendo a sus «amigos».

F. CONILLERA.

Lérida, diciembre de 1931.

Hasta aquí lo que nos dice nuestro compañero; vamos nosotros a añadir unas cosas más.

La persecución no sólo en este caso particular sino en otros muchos no tiene su origen en cuestiones de carácter familiar. La Compañía se cuida muy bien de ir

seleccionando a los hombres que pueden suponer un estorbo para sus fines, y hacerles imposible la vida. El autor de la carta que publicamos tiene una ideología comunista, hay otros muchos compañeros que tienen ideología comunista también y vienen a lamentarse del mismo ensañamiento. Aunque aceptamos que esto es una cosa lógica, pues la Compañía, desde su punto de vista, no puede admitir que quienes son el mayor peligro para sus intereses vivan llenos de satisfacciones y rodeados del minimum de respetos que le merecen los demás explotados, (que de por sí ya son bien pocos), hemos de protestar y procuraremos que esta protesta no sea únicamente platónica sino que tenga una efectividad que no hará mucha gracia a los criados del jesuitismo ferroviario.

## Para los afiliados de la línea

Todas las organizaciones ferroviarias se han caracterizado por su centralismo y el abandono completo en que se deja a los afiliados que no residen en el centro donde radican las actividades de la Subsección, Consejo, etc.

Las determinaciones, aún de asuntos de gravedad, se toman sin tener en cuenta para nada este importante sector que representan los pequeños núcleos de las estaciones de la línea. Se atiende tan sólo a la voluntad de los de la localidad que asisten a las asambleas.

Como consecuencia inmediata ¿qué sucede? Los ferroviarios de la línea no se sienten representados, se inicia un apartamiento para concluir en meros socios cotizantes o dándose de baja en las filas del Sindicato.

El periódico ha de ser una pequeña solución a este problema que se nos plantea. Esperamos que la colaboración entusiasta de todos vosotros no se hará esperar. Queremos, a ser posible, artículos señalando hechos concretos que por su importancia merezcan su divulgación.

Pero todo no lo hará VIA LIBRE. Cuando se convoquen asambleas para tratar asuntos de importancia para nuestra organización es necesario que los afiliados de la línea conozcan los asuntos que se van a debatir y puedan dar su opinión a las asambleas.

Para todo esto se precisa que los afiliados se organicen debidamente. Es preciso que en cada estación haya un verdadero entusiasta que sirva para relacionar la Junta de Lérida con los compañeros allí residentes. El nombramiento de ese delegado ha de hacerse de la forma más democrática posible y para que así sea al final de este artículo insertamos un boletín para cada afiliado que después de lleno nos será remitido por correo o bien por mediación de cualquier delegado de la línea.

Esperamos que nuestros compañeros sabrán cumplir con su deber en este aspecto de organización que es de gran importancia para nuestro Sindicato.

Estación de .....  
El compañero ..... residente en esta localidad, designa como delegado de la F. N. I. F. en esta estación al compañero ..... del Servicio de ..... de ..... de 1931.  
(firma)

NOTA.—Para la mejor relación con los delegados de línea que pertenecen al Servicio de Trenes, sería conveniente que el delegado que fuera elegido perteneciese al Servicio de Explotación.

LA JUNTA

NUESTROS PROBLEMAS

# La gravedad de las declaraciones de Prieto

Los ferroviarios de toda España hacen ostensible su protesta.—El fracaso del S. N. F.

**Los socialistas y el S. N. F. se han desenmascarado**

¡Fuera caretas! Hay tan sólo dos campos bien delimitados: A un lado los que están con los ferroviarios. Frente sus enemigos y entre estos los traidores a nuestros intereses.

Los socialistas han ocupado su puesto de honor al lado de la burguesía. Estaban nadando entre dos aguas, pretendían conciliar los intereses de dos clases antagónicas los cuales no tienen nada de común, pero, obligados por las circunstancias, han tenido que dar un salto formidable y colocarse junto con la Guardia Civil defendiendo el capitalismo, unos con las bocas de los mausers, otros con su demagogia en los puestos de responsabilidad.

Las últimas ilusiones democráticas que tenían algunos ferroviarios se han desvanecido rudamente. Sólo queda un camino: *El de nuestra organización y el de la lucha.*

Prieto ha dicho su última palabra, pero ya está oyendo las palabras que le dirigen los ferroviarios que no son precisamente las últimas. Nuestra última palabra será cuando hayamos triunfado.

Esta última palabra de Prieto era necesaria. La necesitaban las Empresas para poder convencerse de que tenían fieles servidores. La necesitábamos nosotros para poder decir ante el engaño: ¡Fuera caretas!

**Las declaraciones de Prieto**

En ellas, todos las habréis leído, se nos deniegan todas las peticiones formuladas y se pretende, mediante comparaciones, establecer una superioridad de condiciones de vida a la de otros empleados y obreros de otras industrias y de distintos cuerpos del Estado.

Para ello se repite el conocido tópico de la mala situación de la Hacienda, de las pésimas condiciones económicas en que se desenvuelven las Compañías de ferrocarriles, para terminar recomendando paciencia, calma, sacrificio en aras todo ello de la estabilidad de la República, de la estabilidad de los «enchufes» y de la estabilidad de los beneficios de las Empresas.

He aquí, pues, que el obrero no ferroviario que haya leído las extensas declaraciones se habrá formado un juicio de la poca formalidad que tienen los ferroviarios que casi nos ha de dar vergüenza el salir a la calle. Fijáos bien un sueldo de 8'60, de 8'06, de 5'91, de 4'33, de 1'60 o aquel otro de 1'07, ¿No os parece cifra bastante elevada? ¿No creéis resueltos vuestros problemas económicos con esta «barbaridad» de dinero que os dan cada día?

Y si a esto añadía una porción de cosas que os regala la Compañía; Retiro, abono de jornales por enfermedad, paga extraordinaria, etc. etc. Si a esto añadís que cuando vais a comprar a una tienda os hacen la rebaja del 50 por ciento porque sois ferroviarios y al cambiar un billete de cinco duros os entregan diez en plata por igual motivo. ¿No tiene razón el ilustre

**Sabemos de un ferroviario que no puede quejarse. Cobra el sueldo y tiene un idem. del Comité Paritario. Total cincuenta dures más. No queremos decir que se llama Solé.**

Prieto al decir que *los duros ferroviarios valen diez pesetas?*

Pero es que don Inda ve las cosas a través de una lupa de aumento. Le dicen las Compañías que han perdido tráfico e inmediatamente D. Inda, sin pararse a reflexionar, nos suelta: «Las Compañías están arruinadas». Ve la situación de la Hacienda desnivelada pues ¡ya está! ¡ya tiene solución! Pone en la balanza unos millones para que el negocio tipo Ontaneda-Calatayud siga en auge y unos desahucios se embolsen los millones construyendo ferrocarriles que no sirven para nada, aumenta unos quantos «enchufes» para él y distinguidos amigos y el presupuesto nivelado... con déficit. Déficit que le sirve para denegar las peticiones de los ferroviarios. Le comunican las Compañías que sus obreros están en buenas condiciones económicas y el lo mira con su lupa de aumento y saca en consecuencia que pedimos aumentos por pedirles y que cualquier día, en vista de nuestra inmejorable situación, hasta tendrán que rebajarnos un poco los jornales y sueldos. Y esta disminución, como es natural, irá a aumentar la cantidad del «enchufe» de nuestros admirables «socialistas».

**El júbilo de las Empresas**

Las declaraciones fueron hechas el día 24. Era sin duda un regalo de Navidad el que hacía D. Inda a las Empresas y estas manifestaban el mismo día y el siguiente el agradecimiento profundo que sentían hacia aquellos «furibundos revolucionarios» que al fin «comprendivos» se daban cuenta de la verdadera situación y se avenían a ponerse a los pies de sus amos, los cuales de tiempo en tiempo ya les irán tirando unas migajas de lo que vayan robando al proletariado del carril.

La Prensa reaccionaria y aún muchos periódicos que se decían revolucionarios echan las campanas al vuelo y aplauden sin reservas el gesto servil que encierra estas declaraciones.

Las consecuencias no se hacen esperar. Pasado el primer momento de sobresalto, reafirmadas las posiciones de la reacción, vuelve el mundo financiero a su centro de gravedad y *las acciones de las Compañías suben treinta y tres enteros.*

**La actitud del Sindicato Nacional Ferroviario.**

Hay dos fuerzas en el S. N. F. que chocan una contra otra. Son la burocracia dirigente que impone su dictadura y la ma-

sa de asociados que pretende vanamente librarse de ella y formar un Sindicato bajo normas democráticas.

Cada vez que se inicia un movimiento de protesta de sus afiliados contra la reacción reformista del Sindicato, hay una desmembración, pues los que se rebelan, son expulsados o tienen que marcharse de sus filas.

Y esta desmembración tiene lugar cada vez que un acontecimiento de importancia coloca al S. N. F. en la obligación de fijar su actitud.

El encuentro entre las dos fuerzas esta vez ha sido rudo. Puede decirse que es el definitivo para esa organización. La desmembración ya es rápida, en oleada tempestuosa, los afiliados se separan de sus filas y la organización va derrumbándose rápidamente.

Hay, pues, que examinar la posición de estas dos fuerzas para no confundirlas y separar de nosotros a aquellos que también sienten ideales de emancipación, al tratarlos en la misma forma en que trataremos a los dirigentes.

Veamos en qué situación se colocan los «enchufistas», o sea, los dirigentes del Sindicato. Trifón Gómez, cabeza visible, dice que le ha «extrañado» lo que declaró Prieto. Acostumbrado a su papel de comediante, ha sabido caracterizarse y presentarse como completamente ajeno a una cuestión en la que ha intervenido directamente. Sabía muy bien don Trifón que esta contestación a los ferroviarios podía haberse dado ya hace unos meses; que entonces, igual que ahora, los socialistas tenían que ponerse al servicio del capitalismo antes que cumplir sus promesas a los obreros ferroviarios, que todo no ha sido más que esperar a que se fortaleciera en el Gobierno para poderse reír después de nosotros, amparando los intereses de la reacción.

¿Qué se ha hecho de aquella solución de veinticuatro horas? ¿Qué trabajo han realizado las distintas Comisiones que se han nombrado? Y vayamos a lo importante: ¿Qué podría contestar don Trifón y el Sindicato Nacional en pleno de la circular que se dirigió a todos los Consejos Obreros protestando de la huelga de los compañeros de Andaluces y afirmando que en el momento que volvieran al trabajo tendrían los ferroviarios españoles una satisfacción a todas sus demandas? Y una de dos, o este señor es un perfecto imbecil que no conoce nuestros problemas, o es, cosa más natural, el dinero de las Compañías lo que le hace desconocerlos. Y si los demás dirigentes aplauden y

apoyan a este individuo, ¿qué podemos esperar de sus actos?

¿Por qué ahora no se lleva a la práctica aquel acuerdo de ir a la huelga si a los quince días no se recibía la completa satisfacción a nuestras reivindicaciones? ¿O es, como decíamos nosotros, al desenmascarar la labor marcadamente demagógica y de traición que hacía aquel Congreso, que dicho acuerdo se tomó solamente porque sí, para satisfacer a los afiliados que se les marchaban de la organización?

He aquí que el momento oportuno para demostrar que merecían nuestros escritos una severa repulsa era ahora. Lo han desaprovechado, han confirmado con el silencio y con su actitud nuestras denuncias, pues entonces que vayan aprendiendo los ferroviarios dónde está su puesto.

**Nuestra actitud**

Convencidos de que esto había de producirse en cualquier momento, no nos ha causado una gran sorpresa ni una desilusión la actitud tomada por el Gobierno. Por esto hoy podemos enjuiciar serenamente, y serenamente también elegir el camino propicio para llegar a la realización de nuestro triunfo.

El camino a seguir sólo es el de la lucha. Tarde o temprano, queramos o no queramos, la lucha ha de producirse, pero queremos plantearla cuando mejor convenga a nuestros intereses. No aceptaremos la batalla cuando seamos provocados por las Compañías, sino que seremos nosotros, al tener fuerza para ello, quienes la plantearemos.

Conocemos nuestras fuerzas, sabemos también las de nuestro enemigo el capitalismo y la reacción presta a destruirnos. Por el número de adhesiones recibidas y por las que estamos seguros de recibir, podemos, plenamente confiados, afirmar que la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria sabrá llevar a los trabajadores ferroviarios en un plazo muy breve a la lucha y a la victoria completa de sus aspiraciones.

Nuestro Sindicato no promete nada. No hará esto o lo otro. Únicamente hará lo que le marquen sus afiliados. Ellos y los demás ferroviarios que se acojan a nuestra organización serán los que han de tomar la palabra.

Mientras esto no sucede, mantemos íntegras nuestras peticiones:

*Aumento de cuatro pesetas en los jornales y de 1.500 en los sueldos.*

*Jornal mínimo de ocho pesetas.*

*Jornada de ocho horas en todos los servicios de la Compañía.*

*Reingreso de los seleccionados en los puestos que ocupaban y con los derechos que les corresponden.*

*Expulsión auténtica de los prácticos militares.*

*Anulación del régimen de castigos.*

*Descanso semanal retribuido.*

Si sabemos unirnos nadie podrá impedir nuestro triunfo.

¡Adelante por nuestras reivindicaciones!

**Las guardesas de Vía y Obras están siendo objeto de nuevos atropellos. Prometemos ocuparnos en el número próximo de esta cuestión.**

IMPRENTA SOL — LÉRIDA

**Compañeros:**

## Esta adhesión es la respuesta a Prieto

El compañero .....  
 de ..... años de edad, residente en ..... calle .....  
 núm. .... que ocupa el cargo de .....  
 en el servicio de ..... de la Compañía del Norte, ingresa en  
 la Federación de Industria Ferroviaria.

de ..... de ..... de 1931.  
 (Firma)

Cuota mensual UNA peseta.

**¡Proletarios de todos los países unios!**