



PUBLICACION MENSUAL

Organo de la Sociedad de Obreros Constructores de Carruajes de Madrid

AÑO III. Núm. 22.

Dirección: Piamonte, 2 (Casa del Pueblo).
Secretaría: los Lunes, Miércoles y Viernes de 7 a 9

Madrid, Enero de 1934

Nuestros problemas sindicales:

¿Podría remediarse la crisis de trabajo en nuestra industria?

II

En el artículo anterior a éste abordábamos el problema del paro forzoso en la industria de la carrocería, y en las de la siderurgia y metalurgia, en general, bajo el punto de vista de la reglamentación del servicio público del automóvil en las capitales o grandes núcleos de población. No quería yo, en ningún modo, decir que el servicio público del automóvil fuese monopolizado por ninguna Empresa capitalista, pero lo que sí quería hacer resaltar es que no hubiera más que un tipo de coches en los taxis—en lo que al motor o chasis se refiere—, con el sólo fin de que la producción fuese nacional.

En lo que me refería a la carrocería, muy bien se podían hacer dos tipos, o sea un modelo de «Conducción interior» y otro de «Cabriolet» para la fácil adaptación del gusto del público. El servicio de viajeros por carretera, o sea el servicio de ómnibus de línea, y el de transportes, también se podía reglamentar, haciendo un modelo de coche grande, con las mismas garantías que los coches del servicio público de las poblaciones, que muy bien este modelo de motor o chasis podía ser de la misma marca, puesto que la fábrica de la Hispano-Suiza construye motores y chasis para coches grandes y pequeños, y es una marca nacional falta de toda protección por parte del Estado. La Constructora Naval, si mal no recuerdo, cuando compró la patente de fabricación a Francia en épocas de la dictadura, lo hizo con el fin de construir dos tipos de coches: uno de ómnibus, o coche de transporte, y otro de turismo, o coche de lujo, y esta marca, puesto que la patente se la compró España a Francia, no cabe la menor duda que también es una marca nacional falta de toda protección. ¡Así, que ya tenemos dos marcas de coches lo bastante acreditadas para que el comprador elija, y el Estado favorezca! ¿Que de qué forma se podía valer el Estado para que los coches de producción nacional fuesen adquiridos con preferencia a los coches extranjeros por los que pensaran explotar una línea de ómnibus o taxis

al servicio público? No creo, en ningún modo, que el Estado tuviera que violentar la voluntad adquisitiva de nadie, y, en cambio, si preveo que, si el Estado le garantizara al comprador la consistencia del coche y le rebajara los impuestos en un tanto por ciento, durante dos años, si la vida del automóvil se tasara por los ingenieros en cuatro o cinco.

No cabe duda alguna que, uniendo todas estas garantías a la de ser español el comprador, y no tener que pagar aduanas el coche, la industria nacional tomaría un incremento desmedido, y la crisis de trabajo en las industrias del hierro y de la carrocería llegarían con estas soluciones a su total extinción. Esto sin contar para nada los beneficios que a otras industrias, entre ellas la minera, reportarían tales medidas.

¿Tenemos nosotros, los constructores de carruajes, en esta labor que yo inicio, el deber de pedir colaboración a la clase patronal de la carrocería, para acabar de los Poderes públicos el que pongan fin a esta situación de crisis de

trabajo por que estamos atravesando? No; la posición que debemos adoptar ante nuestra patronal ya la trataremos en artículos sucesivos a éste.

¿Qué tenemos que hacer para dar una solución satisfactoria a este problema? En primer lugar, la Sociedad de Constructores de Carruajes tiene el deber de nombrar una ponencia o comisión pro paro, para que estudie con el mayor interés las consecuencias del paro y sus posibles soluciones. En segundo lugar, una vez nombrada dicha ponencia, que muy bien podía ser del seno de la Directiva o de la Federación Nacional, integrada por algunos miembros nombrados en junta general, dar comienzo a la labor.

Y como base fundamental para iniciar esa labor preliminar, es la de recabar de todas las organizaciones, de las industrias del hierro y de la carrocería de toda España, la ayuda moral, sus adhesiones, para llevar a cabo esa iniciativa, pidiéndoles datos numéricos de los trabajadores que tienen en paro forzoso o parcial. Y con estos datos, concretar unas soluciones para los Poderes públicos que den al traste con el hambre y la miseria de la clase trabajadora, de las industrias metalúrgica y carrocería de España.

Ahora que va a reunirse una Conferencia de transportes por carretera, y que en el horizonte comercial francoespañol se vislumbran tratados que en na-

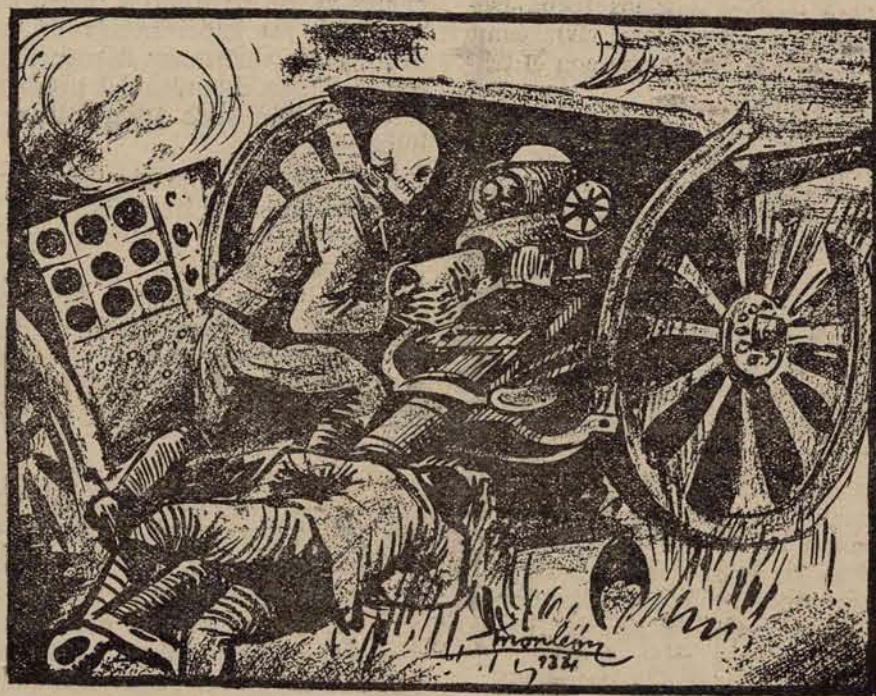
¡¡Camaradas!! La reacción fascista pretende dar vida en España a unos sindicatos para deslumbrar a los trabajadores con promesas de tipo Hitler; cuando algún enmascarado os hable de esas organizaciones y de esas promesas, contestarle con un salvaje en la cara al mismo tiempo de recordarle los campos de concentración de Alemania e Italia, donde millares de trabajadores, hermanos nuestros, sufren los tormentos de unos tiranos llamados Hitler y Mussolini.

da pueden favorecer nuestra industria nacional del automóvil, es cuando la clase trabajadora de estas industrias, en crisis, debía presentar datos al Gobierno para que, al concertar los compromisos comerciales y acuerdos en dicha Conferencia, tuviera en cuenta nuestra situación, mejor dicho, la situación de ambas industrias. Francia es una nación eminentemente industrial que, en lo que se refiere a la industria del automóvil, ha tomado en el mundo comercial un valor positivo y, como consecuencia, lanza un porcentaje de coches al mercado diariamente superior al de ninguna nación europea. De ahí que, al concertar dicho Tratado comercial con España, procure por todos los medios ganarse el mercado español para su industria nacional automovilista, después que España la compró una patente de fabricación por los millones que quiso. ¡Qué vamos a hacerle, son tratados comerciales hechos por representantes del capitalismo!

¿Que es labor pesada la que yo propongo? ¡Qué duda cabe! Pero, ¿es que vamos a estar esperando de los Poderes públicos y de las clases patronales de ambas industrias el que pongan fin a este estado de cosas? No; nosotros, que somos los que tocamos de cerca este problema, somos los llamados a estudiar sus posibles soluciones, y hacer notar a los Poderes públicos que en España existen unas industrias, mejor, unos millares de obreros, capaces de construir automóviles, faltos de toda protección nacional; pero que, con un pequeño esfuerzo económico del Estado republicano y unas medidas legislativas, lo que hoy parece estar muerto en su totalidad, un mañana, no lejano, podría estar floreciente, y, como consecuencia, dar trabajo a muchos miles de trabajadores que hoy carecen de él.

Toda esta campaña de consideraciones que yo hago sobre nuestra situación, en nuestro querido periódico, quizá a los Poderes públicos se les pase desapercibida, porque en sí nuestro querido órgano nada representa para ellos; pero si esta campaña fuese avalada con el número de trabajadores en paro forzoso, y con lo que estos trabajadores eran capaces de hacer, yo creo que, como el emblema de todos los republicanos es el de hacer una España grande, no se opondrían a ello ¿eh?... Porque aquí tienen ustedes materiales y trabajadores para incrementar una industria que, a la vuelta de unos años, sería el orgullo de España.

SILU-ZADI



Quien no se atreve a decir lo que piensa, acaba por no atreverse a pensar lo que desea. - ORIZON SWET

NUESTRA POSICION

EL MOMENTO ACTUAL

En la última Junta general nos dió a conocer nuestra Junta directiva la posición en que se encuentra la clase patronal con respecto al cumplimiento de nuestras bases de trabajo, y pudimos ver bien claramente que nuestros patronos, sin duda contagiados con el triunfo de las derechas, creen llegado el momento de darnos la batalla por entender que nosotros, los obreros de Carruajes, somos tan cándidos que nos vamos a conformar con lo que ellos nos quieran conceder y al mismo tiempo paulatinamente irnos preparando con flicto tras conflicto que no tienen otra finalidad que desmoralizarnos para de esta manera manejarnos a su antojo.

Este es su plan de ataque por el momento; después, según vengán las cosas, intentarán otra táctica más descarada si cabe que la que ya han puesto en práctica con la intención de someterlos.

Quien así piensa no conoce a los obreros de Carruajes madrileños, pues si los conociera no se metería en semejante aventura. Ellos creen que estamos los trabajadores tan faltos de entendimiento como ellos; creen también que nosotros vamos a someterlos por terror, y es tan grande su ceguera, que no ven que nosotros estamos acostumbrados a soportarlos tal y como son y no pueden en modo alguno causarnos sorpresa.

Para los patronos de Carruajes no pasan los años; continúan lo mismo que al principio del siglo actual, pues creen que la industria no ha variado en nada y que no deben de hacer otra cosa que esperar a que los hados vengán en su ayuda y los manden el trabajo que ellos por su parte no saben buscar, y esperan resignados día tras día que los poderes sobrehumanos les favorezcan y les mande obreros que no sean exigentes y que se conformen con lo que ellos buenamente les quieran dar.

Los patronos de Carruajes madrileños, al pensar de este modo, están juzgados, no sólo por nosotros, sino por todos los componentes de esta desdichada industria que en nuestra nación no rinde beneficios por haber caído en manos de patronos tan faltos de conocimiento como de sentimientos humanos; y hay que decirlo claro y terminante: tan faltos de conocimientos técnicos, que son incapaces de hacer nada, no ya en beneficio de la industria, sino en beneficio suyo, limitándose a la rutinaria tarea de hacer reparaciones que a nosotros, obreros, nos avergüenza estar condenados a semejante trabajo.

¡No, señores patronos, no! Así no podemos seguir; repetidas veces los obreros de Carruajes hemos marcado la línea que se debe seguir en una industria tan floreciente como es esta a que pertenecemos, y tantas veces como lo hicimos, no encontramos eco en estos

vulgares patronos, a quien debiera caerles la cara de vergüenza el pensar que su incapacidad nos llevó al estado angustioso en que hoy se encuentra la industria carrozera, explotada por gentes mercenarias a quienes no importa su destrucción con tal de que sigan las cosas en este estado actual de ruina y seguir introduciendo en España toda la producción extranjera carrozada y limitándose a pedir a los talleres regentados por los inútiles patronos madrileños, pequeños trabajos, como reparaciones, matriculas, paragolpes, etc., etc.

La prensa de estos días viene anunciando, que al concertarse los tratados comerciales con Francia e Inglaterra, estas dos naciones piden para la introducción de automóviles en España el trato de nación más favorecida, esto es, que se les rebajen los aranceles para introducir una nueva invasión de coches carrozados que vendrá a agravar más si cabe este problema, que es para nosotros, los obreros madrileños, la muerte total de nuestros oficios. Y esto lo saben nuestros patronos y esperan resignados con la impasibilidad de los fracasados que esto que se anuncia sea un hecho, para ver si ellos pueden hacer en esos coches alguna reparación, alguna matrícula o algún para-choque. ¡Hasta ahí llega la resignación y la incapacidad de los patronos madrileños!

Peró no; nosotros los trabajadores no podemos tener esa resignación; nosotros no podemos por más tiempo seguir en este estado de ruina, por que si lo hiciéramos, nos haríamos cómplices de la incapacidad de nuestros patronos, y para que esto no suceda, vamos inmediatamente a dar el paso decisivo; en primer lugar, abandonando esos talleres donde se pudre nuestra juventud, soportando patronos tan mediocres como los nuestros, y estableciendo nuestros trabajos en forma colectiva, en garages y cocheras, y allí donde dispongamos de unos metros de terreno, y por los catálogos, las guías y las listas que tenemos de todos los propietarios de automóviles, tanto de turismo como de industria, presentarnos a ofrecer nuestros brazos, nuestra inteligencia y nuestro amor al trabajo, abandonando para siempre a los Paulino Domingos, a los Torres, a los Ortegases y a todos aquellos que durante tantos años nos chuparon la sangre y envenenaron nuestra existencia en antros sin luz ni ventilación, sin higiene, trabajando las más de las veces sin herramientas, vigilados por familiares de patronos sin conciencia, incapaces, faltos de iniciativas, que no vieron en nosotros obreros capacitados, sino que creyeron que éramos esclavos que no habríamos de rebelarnos, y por eso nos trataron con tanta crueldad; pero los obreros se cansaron y hoy vamos a sacudir el yugo que tanto tiempo nos aprisionó, trabajando para nosotros y poniéndonos en camino de nuestra emancipación.

¡Arriba, camaradas de Carruajes! Vamos a emanciparnos totalmente de unos hombres que tanto nos hicieron sufrir y que no merecen nada más que nuestro desprecio.

ANICETO GACIO

22 Enero, 1934.

¿Por qué existe la miseria?

He aquí una pregunta que bien pocos, entre todos aquellos que sufren las consecuencias de ese horrible flagelo social, tienen el atrevimiento de hacerse.

¿Por qué existe la miseria?

El cura acusa a Dios de haberla mandado como expiación de nuestros pecados; el librepensador acusa al cura de ser el autor directo de ella; el republicano echa la culpa a la monarquía; ésta y sus gobernantes, a las clases trabajadoras, que trabajan muy... poco; el economista acusa a la tierra y a las industrias que, demasiado ingratas, no dan frutos suficientes para todos, y... así, los unos culpan a los otros.

Como véis, cada uno se apresura a formular su sentencia, insensata o torpe cuanto queráis, pero siempre eficaz, para ocultar a los ojos del pueblo las verdaderas causas de ese gran delito social que llaman la miseria.

Todas aquellas explicaciones que nuestras buenos directores nos dan para inducirnos a creer en la «fatalidad» de nuestros destinos y reducirnos a la resignación, debemos rechazarlas como un ultraje imprudente a la verdad... Todos ellos—desde el monárquico al republicano, desde el librepensador al cura, desde el gobernante al economista—mienten descaradamente.

Miente el cura cuando afirma que «Dios misericordioso y bueno» ha sido tan cruel que haya desencadenado un flagelo tan terrible sobre el género humano; miente el republicano cuando inculpa a la monarquía, puesto que tanto en la monarquía como en la República, vemos el mismo cuadro de miserias y de angustias; miente la monarquía y sus gobernantes, atribuyendo la miseria a la influencia de las clases trabajadoras, que mueren agotadas en el trabajo, y, más que todos, miente el

economista cuando acusa a la tierra de ser avara de sus riquezas...

Las inmensas riquezas almacenadas en los depósitos privados y en los comercios; los millares y millones que se esparcen locamente en obras improductivas y en empresas criminales en todas las naciones están ahí para demostrar a todos los economistas del mundo que la tierra y la industria, bien lejos de ser avaras de sus frutos, recompenzan en abundante producto, con el mil por diez, las fatigas del hombre, y pueden asegurar a todos el «máximo» de felicidad posible si todos trabajásemos y ninguno pretendiera vivir como buen zángano y enriquecerse con el trabajo de los demás.

Por consecuencia, es absurdo, absolutamente absurdo atribuir a Dios o al diablo, a la monarquía, a la República, a la tierra, etc., etc., la culpa de la miseria general que aniquila a la clase trabajadora.

La miseria, para quien tiene el valor de profundizar en las entrañas de este gran problema para averiguar sus causas, es un producto lógico y natural del régimen capitalista, que está llegando a su fin.

¿Cómo explicar el fenómeno de la miseria? ¿Cómo, con qué criterio iremos a buscar las causas generadoras en lo alto o en las etiquetas políticas de la clase dominante, cuando estas causas son, en todo momento, de un extraordinaria evidencia para todos? Pues haciéndose las reflexiones siguientes:

La tierra, por un derecho natural de todas las criaturas, debería pertenecer a todos, y está acaparada por unos pocos.

La industria y las máquinas, que deberían ser el patrimonio común, están ligadas al derecho privado de unos pocos también.

Y a los que trabajan y producen sólo les dejan los ojos para llorar.

Con el producto de sus sudores, ellos han de mantener:

A sus «patronos» (propietarios de la tierra, industriales, parásitos).

Al «Gobierno», que representa y tutela con la fuerza los intereses de los patronos.

A los «legisladores» (diputados, senadores, etc., etc.), que hacen leyes conforme a las exigencias del Gobierno y a los intereses de los patronos.

A los «jueces», que aplican del modo más inicuo aquellas leyes.

A los «burócratas» municipales y del Estado, que catalogan todas las expropiaciones de los patronos y hacen la suma de todas las supercherías de aquellas diversas y crueles instituciones que son la sólida columna del privilegio capitalista, que ellos administran escrupulosamente.

A los «curas», que son los encargados de mantener a la humanidad en un estado de confusión e inconsciencia para lucros personales.

Ahora, haced la cuenta de todos estos impostores, de todos estos ladrones, de todos estos zánganos, y veréis que, si los verdaderos «capitalistas» son pocos, ellos ascienden a millones en todas las naciones.

A toda esta inmensa legión de parásitos y expropiadores, agregad ahora todos aquellos que realizan trabajos «improductivos», pero igualmente comen: abogados, notarios, fabricantes de armas, navíos de guerra, etc., etc.; todos aquellos que no quieren trabajar: vagabundos, rufianes, ladrones, etc., etcétera, y veréis el ejército infinito de zánganos que viven y gozan sobre las espaldas de la pobre bestia de carga.

Haced la suma de todos los millones que los Gobiernos usurpan al proletariado mundial para mantener la burocracia, el ejército y el clero; los que son derrochados en armamentos, en empre-

sas guerreras, que, al fin, van a parar en su mayor parte a los bolsillos de los ministros, y entonces, aunque no seáis anarquistas, sabréis cuáles son las causas únicas y verdaderas de la miseria.

Juan CARPALLO

Reanudemos la marcha y... ¡adelante!

Tomo la pluma en estos momentos graves para los trabajadores en esta entrada de año nuevo, para volver a ofrecer a mis camaradas y a los lectores de «Tribuna Libre», mis modestos trabajos. Es necesario que los trabajadores demos fe de vida, que volvamos a la realidad de la vida, y yo, sintiéndolo así y viendo con mis propios ojos la amenazadora situación, el estado comatoso a que se ha llevado a la masa trabajadora por la desunión de los grupos obreros, dando lugar a esta desbandada, voy, camaradas, a coger la pluma oxidada por la acción del tiempo, a recoger anhelos de muchos camaradas, a aunar voluntades y a ofrecer mi pluma a todos aquellos que, por su modestia, su poca práctica o su total desconocimiento de los más elementales deberes y preceptos que la naturaleza y las ciencias nos han enseñado, no son capaces de traer ideas nuevas o, al menos, de darnos a conocer sus proyectos inéditos. Quede, pues, esta oferta, por si alguno la tiene a bien recoger. Al continuar la colaboración ya decidida, cortada en aquellos momentos en que, guiado del noble afán de que los trabajadores del carruaje españoles tuvieran la situación despejada, y se abrieran en el horizonte otros panoramas en los que nosotros pudiéramos concebir esperanzas, en ese atisbo que yo, en mi ilusionada mente, concebía para los que sufrimos y padecemos hambre por culpa de esta desastrosa economía capi-

talista, me veía obligado a meterme en ese fango y, dentro de él, buscar para mí y para mis conciudadanos las máximas facilidades de vida, el derecho de los trabajadores a ser coparticipes de los gozos de la madre naturaleza. Al seguir continuando este artículo, me es grato también recordar a todos aquellos camaradas que dejaron su colaboración, a que vuelvan de su modorra y se unan al sólo llamamiento que aquí les hago y den calor, vida a esta publicación.

En esta ausencia de las páginas de nuestro periodiquito, mantenido con el esfuerzo constante de todos aquellos camaradas que pecuniariamente contribuyen a que no se extinga esta prensa proletaria, han ocurrido sucesos tales, acontecimientos inesperados, que el tratarlos sólo ligeramente, a la par que ocuparía todo el espacio que contienen estas preciosas páginas, nos haría aún más amarga la existencia. Por tanto, creo yo que será mejor fijarnos en el momento actual, y, con la experiencia del pasado, en los próximos artículos trataremos de temas de absoluta actualidad presente y futura.

Temas tan abundantes hay que abordar que la pluma nunca se extinguiría, y así lo creo y lo expongo en este momen-

to; es un deber de cortesía, de lealtad hacia vosotros el dejar en letras de imprenta el artículo que a la crisis de trabajo ofrecí a los lectores de «Tribuna Libre», en el cual sintetizaba las ideas, las soluciones que me eran puras, las que acababan con este estado actual de crisis de trabajo.

Mi saludo fraternal a todos los camaradas madrileños y de provincias, y, cual oveja descarriada que vuelve a su redil, después de verse abandonada y perdida, hagamos votos por la total y pronta emancipación del proletariado.

Que la sangre de nuestros hermanos caídos en la lucha, vertida en aras de la idea noble que en sus pechos anidaba, nos lave nuestras culpas pasadas. Que su recuerdo quede grabado en nuestra frente y sea óbice para que seamos dignos de nosotros mismos.

Levantemos nuestras frentes, caminemos con paso firme, unidos en el bien común, procurando ver realizados nuestros ideales con el mínimo esfuerzo. Que al brillar la luz del nuevo día se divise en el firmamento la aurora del nuevo sol que purifique nuestros cuerpos maltrechos.

Pascual DE FRUTOS
Enero de 1934.

IMPOTENCIA BURGUESA

Inventen lo que quieran los economistas burgueses, ¿pueden hacer creer hoy lo que sostenían en otros tiempos, esto es, que las leyes de la producción burguesa son leyes naturales y, por tanto, eternas? ¿Pueden convencer a nadie, después de lo que la cooperación ha demostrado, que el industrial, en su carácter de acaparador de beneficios arrancados al trabajo ajeno, es necesario a la producción? ¿Sostendrán seriamente que el capital, formado con una parte de trabajo que no se ha pagado ni se paga al obrero, es consecuencia de la laboriosidad del que lo posee? ¿Afirmarán, como antes, que los productos aumentan en proporción aritmética, mientras la población crece en proporción geométrica, o, lo que es lo mismo, que la población aumenta en cantidad mayor que los productos? Hoy, cuando los instrumentos mecánicos se han generalizado tanto y han sometido a la tortura, a la desesperación y a la miseria a millares de seres, ¿se atreverán a sostener que las máquinas benefician al obrero disminuyendo el tiempo de su trabajo? En estos momentos, en que la fuerza expansiva de la producción, llegando a un límite extraordinario, ha engendrado un malestar profundo, ¿osarán afirmar que el desarrollo industrial mejora las condiciones materiales del obrero? Ahora, que el establecimiento de toda industria exige un fuerte capital, ¿llevarán su atrevimiento hasta decir que el trabajador, mediante el ahorro, puede convertirse en patrono? En una palabra, ¿son capaces en la actualidad los economistas burgueses de sostener con algún viso de fundamento los errores económicos que defendían hace años, cuando el relativo atraso industrial en que vivíamos y la poca atención que se prestaba a las cuestiones que hoy preocupan a todos les hacían pasar por razonadas afirmaciones o verdades positivas? De ningún modo, y, caso de que haya todavía quien

pretenda hacer pasar dichos errores por verdades, más lo realiza en virtud de un sueldo que le dan que como producto de sus sentimientos y convicciones.

El socialismo científico, estudiando y analizando con gran esmero la economía política burguesa, ha reducido a la nada, demostrando su falta de razón, todos aquellos principios, todos aquellos puntos que venían a presentar a la clase dominante como dueña y directora eterna de la sociedad, y a la clase proletaria como masa condenada a trabajar siempre para que otros gozaran. Desde el momento en que el socialismo ha alcanzado esta conquista; desde el momento en que a la clase esclavizada ha llegado la luz de la razón y se le ha hecho comprender, fundándose en datos científicos, que la miseria no es eterna, que sus opresores de hoy fueron oprimidos ayer; que si el productor es siempre necesario, el que no lo es o no reporta ninguna utilidad social está llamado a desaparecer; desde el momento en que todas estas ideas, mejor o peor comprendidas, se han apoderado de los proletarios, la burguesía ha muerto moralmente.

Nada, pues, puede salvar a la burguesía de su completa ruina. Moralmente ha muerto ya; materialmente morirá dentro de poco. Sus esfuerzos todos por contener la avalancha socialista, que amenaza aplastarla, son vanos, impotentes para atajar el movimiento de organización del proletariado; tócale sólo ceder hasta que, llegado el momento decisivo de perder sus privilegios, riña en defensa de ellos, como las clases que han sucumbido antes, la última batalla.

Pablo IGLESIAS

¡Compañeros! No dejéis de propagar TRIBUNA LIBRE, es vuestro órgano.

Contra la represión y por la unidad del proletariado

Resolución adoptada por la Conferencia Nacional de Obreros Constructores de Carruajes

(Conclusión)

Esta aclaración, a pesar de constar en el Reglamento, se hace a una petición de Merino, por Santander. Merino, por Santander, propone que se lleve a cabo al constituirse la Federación el censo profesional; Iribarren manifiesta estar conforme con lo propuesto por el compañero Merino, pero dice que el título debe ser Bolsa de Trabajo; Merino discrepa por encerrar los dos títulos un sentido distinto, Bolsa de Trabajo parece indicar, por lo menos a sí lo entiende, una cosa material, y sin embargo censo profesional encierra los fines morales de un profesión de los momentos críticos por que atraviesa nuestra profesión es muy conveniente atacar. Nieto, como Presidente, aclara varios puntos referentes a la proposición que se discute y manifiesta que según la estructuración de la industria y consorcio en general, tiendan a ser únicas en España.

Terminada la discusión de esta proposición, que pase a la actividad del Comité, se pasa a dar cuenta de su informe por la ponencia, elección de Presidente y lugar donde ha de residir el Comité, para lo que fueron nombrados los compañeros de Bilbao, Santander, Salamanca y San Sebastián. Merino expone verbalmente el dictamen de la ponencia manifestando que ésta ha creído conveniente sobre el objeto para que fué nombrada.

1.º Que como Presidente del Comité de la Federación Nacional Obrera de la Industria del automóvil y similares, propone recaiga la elección en el compañero Zacarías Nieto, y si para aceptar dicho cargo fuera preciso declinar en otro en el que actualmente representa como Presidente de la Sección de Madrid, esta ponencia vería con gran satisfacción que tanto el compañero nombrado como todos los de la Sección Madrid, aceptasen la proposición de los delegados de provincias que forman esta ponencia.

2.º Que el caer el cargo de Presidente en un compañero de Madrid, va indicando el deseo de la ponencia de que el Comité resida en Madrid, con arreglo a lo que disponen nuestros Estatutos; y

3.º Que esta ponencia, aún estando elegidos para presentar dictámenes sobre los puntos anteriores, dispone a la consideración de la Sección Madrid encargada de elegir el Comité en unión del Presidente ya nombrado por esta ponencia, que vería con satisfacción que el cargo de Secretario recayera en el compañero Aniceto Gacio, en honor a los trabajos realizados en pro de esta Federación por su entusiasmo y por creerle capacitado orientador de los fines que la Unión Carrocera persigue.

Se acuerda suspender la sesión por ser las ocho y media, y reanudarla a las once de la noche.

SESION DE CLAUSURA

Se abre la sesión a las once de la noche

con asistencia de todos los delegados excepto el de San Sebastián por haber tenido que regresar esta misma noche a su localidad. El compañero Egido también manifiesta su deseo de salir por la mañana del lunes, y sería su deseo quedaran ultimados esta noche todos los asuntos. El compañero Nieto, da las gracias a todos por la prueba de confianza que le otorgan los compañeros delegados eligiéndole para el cargo de Presidente; hace constar que la Federación naciente dado el entusiasmo de todos los delegados, habrá de ser el baluarte donde se estrelle la avaricia capitalista de la industria carrocera, y será al mismo tiempo el lazo que una a todos los explotados de la misma, haciendo fervientes votos porque al celebrarse el primer congreso contemos con una Federación fuerte y potente capaz de llevar a cabo todos los tratados en esta Conferencia y sean realidades los acuerdos tomados; a continuación da cuenta de que habiendo organizado un acto de propaganda federativa y ruega a los delegados de Bilbao y Santander retrasen un día su regreso a sus localidades a fin de que tomen parte en dicho acto.

Los delegados de Bilbao y Santander ante el requerimiento del compañero Nieto acceden a retrasar su salida para poder tomar parte en dicho acto. Los compañeros de Madrid dan las gracias a los delegados citados por aceptar su invitación. Acto seguido se da lectura a los dictámenes de las ponencias, acordando que por lo extenso de ellas, en unión de las actas, se publiquen en el próximo número de *Tribuna Libre*. Queda aprobado. Se acuerda por unanimidad mandar para su publicación en la prensa obrera una resolución tomada por la ponencia y rectificada por la conferencia sobre la orientación a seguir y los fines que persigue esta Federación.

Se pone a discusión el punto de los gastos originados a las Secciones de Santander y Salamanca el día 15 de diciembre y los originados a la Comisión pro Federación con el mismo motivo. Se acuerda por unanimidad que dichos gastos sean pagados a prorrato entre todas las Secciones adheridas a esta Federación.

Y no habiendo más asuntos a tratar se da por terminada esta Conferencia, haciendo votos todos los asistentes de solidaridad y cariño a la Federación que nace y congratulándose por la unión, armonía y buen juicio que ha asistido en todas las Secciones y los acuerdos tomados. Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a la una y media de la madrugada.

Por la Comisión, El Secretario, Aniceto Gacio.—El Presidente, Zacarías Nieto.

¡Guerra a muerte al fascismo!

LA PROPIEDAD PRIVADA

¡Pone la burguesía el grito en el cielo porque queremos abolir la propiedad privada! Y, sin embargo, la propiedad está ya abolida en la sociedad presente para las nueve décimas partes de los ciudadanos; la primera condición de existencia de la propiedad privada es, precisamente, la no existencia para las nueve décimas partes de la población. Nos reprocha, pues, el querer abolir un género de propiedad que tiene por base necesaria la expropiación absoluta de la inmensa mayoría de los miembros de la sociedad. En una palabra: nos echa en cara el querer abolir su propiedad. Precisamente eso es lo que queremos.

Desde el punto en que el trabajo no puede ya ser transformado en capital, en dinero, en renta territorial, en un

poder social capaz de ser monopolizado, es decir, desde el punto en que la propiedad personal no puede ya transformarse en propiedad burguesa, desde este instante la burguesía declara la individualidad abolida. Reconocen que, para ellos, el individuo será abolido. El comunismo no quita a nadie el poder de apropiarse los productos sociales; no quita más que el poder de subyugar, por medio de esta apropiación, el trabajo de los otros.

MARX y ENGELS

¡Compañeros! No dejéis de propagar TRIBUNA LIBRE. Es vuestro órgano.

En el vaivén de una asamblea

¡Pido la palabra para una cuestión de orden...!!

¡Triste y lamentable espectáculo es el que se está ofreciendo en todas las asambleas que celebramos los constructores de carruajes! Pero el más lamentable de todos ellos ha sido el dado en la última Junta general extraordinaria del día 19 de Enero de 1934. Todos los trabajadores que componíamos dicha asamblea teníamos el criterio formado, y le seguimos teniendo, de que la huelga general es el arma más formidable que los trabajadores en momentos decisivos tienen que emplear frente a la clase capitalista para no dejarse arrebatar las mejoras que en el orden moral y económico tenemos conquistadas los trabajadores.

Naturalmente que la libre opinión y el buen sentido de manifestarse en el seno de una asamblea siempre tienen que prevalecer, porque ¿es que en el seno de una organización no se vive en una plena democracia? Pues si se vive en una plena democracia, ¿por qué cuando algún compañero quiere hablar le interrumpen los que dicen no pensar como él? ¡Ya! Es que son cuestiones de táctica, y por encima de los intereses sociales se ponen los intereses ideológicos.

Hora es ya que los trabajadores no gastemos nuestras energías en luchas intestinas que solamente a la burguesía pueden favorecer. En las organizaciones no deben haber más intereses que los que emanen de la colectividad, y con el corazón y los ojos puestos en sus problemas, todos, absolutamente todos los hombres que la componen, tienen el deber ineludible de aportar su mayor esfuerzo para la fácil solución de los problemas y para la mejor marcha de una organización. Pueden haber discrepancias de criterio al tratar de los problemas, pero esas discrepancias son necesarias, porque un debate cuanto más movido se presente, mejor, y más constructiva es la solución que se le da.

Yo, desde aquí, desde estas modestas columnas de nuestro periódico, siempre he sostenido la tesis de que los trabajadores deben limpiarse de todos los prejuicios ideológicos, sobre todo cuando tienen que enfrentarse con la burguesía, pues es un fenómeno que se da, que mientras los trabajadores, por cuestiones de táctica, llegan a la ofuscación, y con la ofuscación a la ofensa impremeditada, la burguesía hace un frente y se prepara para mejor dar la batalla al proletariado. ¿Dónde estaba la moralidad social de los obreros constructores de carruajes el día 19? ¿Dónde estaba y dónde está aquel frente indestructible que se formó en la pasada huelga? Aquel frente y aquella moralidad social, ¿han muerto? ¿Sí? ¿O no?

Yo sostengo desde aquí que no han muerto los factores característicos que dieron vitalidad social a la organización; es más, sostengo que si la organización de Constructores de Carruajes se viera precisada a hacer un movimiento huelguístico, movilizándolo toda la industria, el paro sería como en la pasada huelga: total. Pues si todos los obreros constructores de carruajes tenemos ese espíritu de lucha, ¿por qué esas luchas personales? ¿Por qué en lugar de discutir asuntos personales no se discuten los asuntos sindicales, que son los que nos interesan?

Hora es ya de responsabilidades y no de divagaciones personales que a nada conducen; es preciso que cuando nos reunamos en una Junta para estudiar nuestros problemas sindicales, tanto en el orden moral como en el económico, lo hagamos, no como simpatizantes de una o de otra tendencia ideológica, sino como obreros organizados que somos y que no tenemos más tácticas que las que marcan nuestras conveniencias sociales y las

que tenemos en nuestros estatutos. ¡Momentos difíciles! Pero es que solamente somos los trabajadores de carruajes los que atravesamos estos momentos? No. Somos todos los trabajadores de España y del mundo los que vivimos esta época de hambre y de miserias, producto de todo un sistema burgués que se desmorona y, al desmoronarse, surge un proletariado con ansias de emanciparse, repleto de energías y sobrado de conocimientos técnicos para reemplazar todo el sistema burgués. ¡He dicho!

LUIS OLIVARES

MI COMPAÑERO

FOR MAXIMO GORKI

(Continuación)

Pensé que si nadie socorría al joven, se perdería en la ciudad. Sabíame de memoria de qué modo se recluta el ejército de los desarrapados y entreveía para el príncipe Charko la posibilidad de entrar en aquella clase respetable, pero no respetada... Quise acudir en su auxilio. No podía comprarle un billete hasta Batum y pedí en muchas agencias un pasaje gratuito para Charko. Pedí con insistencia, y con insistencia también fué denegada mi petición.

Propuse a Charko acompañarle a ver al jefe de policía a fin de pedirle un billete para él, pero se turbó y declaró que no iría.

¿Per qué? Afirmó que había armado una tramoya con el dueño de la fonda, que había pegado a alguien, y que por lo tanto la policía no se mostraría muy bien dispuesta en su favor.

Complicábase la situación. Resolví trabajar hasta que hubiera ganado el dinero para pagarle el pasaje que necesitaba, pero ¡ay! las cosas se complicaban de tal modo, que mucho temía no reunir nunca aquel dinero. Mi jornal era escaso y el apetito del príncipe Charko punto menos que insaciable.

En aquella época, a causa del poco trabajo, el precio de la jornada en los puertos había disminuído, y de los ochenta copeks, que ganaba, nos comíamos sesenta entre los dos. Algunas semanas antes de trabar conocimiento con Charko, había decidido ir a Crimea, pues no quería eternizarme en Odessa. Propuse por lo tanto al príncipe Charko hacer el camino a pie, a condición de que, si encontraba un buen compañero de viaje, yo le abandonaría, pero que, en caso contrario, le acompañaría hasta Tiflis.

El príncipe echó una mirada a sus botas finas, a su pantalón, arregló su cazadora, reflexionó, suspiró repetidamente y consintió por fin. Así, nos marchamos a pie desde Odessa a Tiflis.

Cuando llegamos a Kherson, conocía ya bien a mi compañero. Era un ser inocente, cándido y salvaje, poco desarrollado, alegre, cuando había comido, abatido, si tenía hambre, como un animal fuerte y nada malo. Durante el trayecto, me hablaba de la existencia que llevaban los propietarios georgianos, de sus juegos, y de sus relaciones con los campesinos.

Sus relatos eran novelescos y no les fal-

taba interés, pero la persona de mi compañero aparecía bajo un aspecto poco lisonjero para él. He aquí una muestra de estas narraciones. Un príncipe rico daba una fiesta a sus amigos. Se bebió de lo lindo, se comió gran número de platos preferidos por los georgianos, y después el anfitrión llevó a sus invitados al establo. Se ensillaron los caballos. El príncipe saltó sobre el mejor y se puso a caracolear por la llanura. ¡Era un hermoso caballo! Los invitados admiraban su belleza y su velocidad. El príncipe corre otra vez, y de repente, se ve en la llanura un campesino montado en un caballo blanco, y que pasa delante del príncipe, y ríe con orgullo. El príncipe sintió vergüenza ante sus invitados, frunció terriblemente el entrecejo, llamó con un gesto al campesino, y cuando le tuvo cerca, de un sablazo le cortó la cabeza. Apuntó con su revólver a la oreja del caballo, y le mató. Después fué a declarar ante las autoridades lo que había hecho. Se le condenó a trabajos forzados.

Charko parecía compadecer al príncipe. Yo traté de hacerle comprender que aquel hombre no era digno de compasión, pero él me contestó:

—Hay pocos príncipes y muchos labriegos; no es justo, pues, condenar a un príncipe por un labriego. ¿Qué es un campesino? ¡Esto! —Y Charko me enseñó un terruño—. En cambio un príncipe es como una estrella.

Disputamos, se encoleriza. Cuando se enfada, enseña los dientes como un lobo y su rostro parece afilarse.

—¡Cállate, Máximo! no conoces la vida del Cáucaso—me dijo.

Mis argumentos resultaban vanos contra su sencillez, y lo que me parecía claro a mí, se le antojaba raro a él. Mi lógica no alcanzaba a su cerebro, y cuando le dejaba sin saber qué replicar, no se mostraba turbado por tan poca cosa.

—Ve al Cáucaso y permanece allí; verás cómo no miento: todos obran como te digo. ¿Cómo quieres que te crea, si eres el único que dice: «Esto es falso», mientras hay millones de gentes que dicen: «Esto es verdadero»?

(Continuará)

Imp. MURILLO.—Pasaje Valdecilla, 2.

¿Qué perspectivas ofrecerá el año 1934 a la clase trabajadora mundial? ¿Serán de guerra? ¿Serán fascistas? ¿O será el año de la revolución social? ¡Esperemos en guardia para triunfar!!