

Intervención en la Conferencia de los Transportes convocada por el Comité Central de los Transportes (Tsektran)

**León Trotsky
2 de diciembre de 1920**

(Versión al castellano desde “Un discours de Trotsky à la Conférence des Transports”, en *Bulletin Communiste, Organe du Comité de la Troisième Internationale*, 2º año, nº 4, 27 de enero de 1921, páginas 52-56.)

El 2 de diciembre la guerra contra la intervención imperialista y la reacción blanca en la Rusia soviética está ya acabada a favor de la revolución: en enero de este año queda destruido el ejército de Kolchak y en noviembre derrotado el ejército de Denikin, “concluyendo de esta forma la guerra civil”, según Broué en su *El Partido Bolchevique*. Ya en el comité central de febrero de 1920 Trotsky presenta dos propuestas encaminadas a abandonar el ‘comunismo de guerra’, que son rechazadas; Trotsky se ve forzado a echar mano, pues, de los recursos del ‘comunismo de guerra’ para sacar al primer estado obrero de la historia del atolladero económico que amenazaba con destruirlo. Así, el Comité Ejecutivo Central de los Sóviets le encarga redactar el llamamiento a los trabajadores del 25 de febrero para concienciar a las masas de la resolución tomada por ese comité sobre el servicio de trabajo y la aprobación de los “ejércitos del trabajo”, Trotsky escribe en la conclusión de dicho llamamiento: “*En la lucha contra el hambre, el frío y la epidemias, hay que desplegar tanta energía como la desplegada por las masas en la guerra civil contra sus enemigos jurados. Para salvar al país de la ruina económica, necesitamos el espíritu de sacrificio, heroísmo y disciplina característicos de las mejores unidades de nuestro ejército. El trabajo es la bandera de nuestra época [...] El Comité Ejecutivo de los Sóviets os une en una tropa inmensa para una campaña contra la miseria, la desorganización, la anarquía, las complicaciones, el desorden y la ruina que nos amenazan. Vosotros, todos los que estáis prestos para el sacrificio, vosotros, los mejores, ¡adelante!*”; y meses más tarde, tras haber redactado las tesis del comité central para el IX Congreso y mantener junto a Lenin la lucha por la reconstrucción económica mediante, entre otros, el método de la militarización del trabajo, declara ante las críticas: “*A la esclavitud del trabajo capitalista le oponemos el trabajo social y regular, basado en un plan económico, obligatorio para todos y en consecuencia obligatoria para todo obrero del país. Sin ello es imposible incluso ni soñar con el paso al socialismo. El elemento de coacción material, física, puede ser más o menos grande [...], pero la obligación es en consecuencia la condición indispensable para frenar la anarquía burguesa, la condición indispensable de la socialización de los medios de producción y de trabajo, de la reconstrucción sistemática económica de acuerdo con un plan único*”. A pesar de permanecer todavía en los Urales, en el frente de guerra del 1er ejército del trabajo, el Buró Político le pide que tome a su cargo los transportes (que acepta provisionalmente); el 23 de marzo de 1920 tiene que sumar, pues, un segundo puesto de comisario del pueblo; los especialistas habían vaticinado ya la muerte práctica de las comunicaciones ferroviarias de Rusia. A principios de marzo consigue que se apruebe el *Glavpolitput*, administración política de los ferrocarriles encargada de movilizar a los trabajadores a través del llamamiento a su conciencia política; frente a la oposición de las direcciones sindicales, Trotsky defenderá en el IX Congreso del Partido Bolchevique dicho organismo indicando que una de sus misiones había de ser “*reforzar la organización sindical de los ferrocarriles, hacer entrar en ella a los mejores trabajadores y ayudar a los mismos sindicatos a hacer del sindicato de los ferroviarios un instrumento irremplazable para la ulterior mejora del transporte por ferrocarril*.” El enfrentamiento continúa y el 28 de agosto Trotsky logra que el comité central del partido cree un Comité Central de los Transportes, *Tsektran*, presidido por él, y la disolución de los organismos de dirección de los sindicatos ferroviarios; el *Tsektran* fusionará al comisariado y sus servicios, la organización sindical y la administración política, debiendo funcionar como un mando militar. El 2 de noviembre, en la reunión de la fracción bolchevique sindical que prepara el próximo congreso de los sindicatos, Trotsky vuelve de nuevo a defenderse ante los ataques de la cúspide sindical aliada con Zinóviev: “*Hemos construido y reconstruido los organismos económicos del estado soviético, los hemos demolido y rehecho de nuevo escogiendo y controlando cuidadosamente a los diversos colaboradores en sus diversos puestos. Es completamente evidente que hay que emprender ahora la reorganización de los sindicatos, es decir y ante todo, del personal sindical dirigente*”. Tomsky arremete contra él tras esta intervención y el 9 de noviembre el comité central bolchevique discute sobre lo que se comienza a denominar como “la cuestión sindical” en el que Trotsky y Lenin plantean opciones diferentes; el texto de Lenin recoge 8 votos a favor y 4 en contra frente al de Trotsky que recoge 7 a favor y 8 en contra. El *Tsektran* se mantiene funcionando y convoca una conferencia de los transportes para diciembre. La intervención de Trotsky en dicha conferencia, que aquí ofrecemos por primera vez en castellano, es un punto álgido en la lucha política alrededor de “la cuestión sindical” en el estado soviético. Broué escribe en su *Trotsky*: “*A pesar de su elocuencia y de la coherencia de su razonamiento, Trotsky ya no es capaz de convencer a sus críticos y adversarios. En efecto, esta intervención provoca la salida de la sala del estado mayor del sindicato de los transportes fluviales y de numerosos delegados ferroviarios militantes comunistas: un gesto sin precedentes que permite medir la profundidad de los antagonismos*.” El 12 de diciembre aparecerán las tesis de Zinóviev para el VIII Congreso de los Sóviets que contendrán elementos a favor de la ‘democracia obrera’ y contra la militarización de los sindicatos. Trotsky responderá con un artículo publicado el 19 del mismo mes, “*Nuevo período, nuevos problemas*”, también publicado en estas EIS.

Para la confección de esta nota hemos seguido las dos obras de Broué *El Partido Bolchevique* y *Trotsky*; las citas de Trotsky están extraídas de la última. EIS.

Nuestra conferencia se reúne en pleno giro en la existencia de nuestro país, giro que puede caracterizarse en pocas palabras como un paso del estado de guerra al período económico. Este giro se refleja en todos los órganos de la Rusia soviética, en todos los servicios en todos los medios políticos, profesionales y otros más. Por ello es conveniente hoy en día hablar de una crisis en todas las organizaciones, crisis interna, que en resumidas cuentas no es otra cosa que un desplazamiento interno de los elementos, de los hombres y militantes. Determinados rasgos de esa crisis no contienen, por cierto, nada de alarmante para el futuro de la Rusia soviética en su conjunto, son una herencia del antiguo régimen capitalista. La guerra es un factor severo de destrucción, la tarea de conservar durante la guerra todas las fuerzas y recursos del país está llena de dificultades, y en el momento en el que la guerra llega a su fin es cuando todavía deviene más difícil todavía; pero eso no es un mal, puesto que es un criterio de vitalidad del organismo. Se podría decir en general que la causa esencial de las estrecheces económicas son la miseria y la pobreza, herencia del pasado, agravadas además por el hecho de la guerra. Si bien esa causa general se refleja en todo el organismo soviético, existe en el dominio sindical, sin embargo, una crisis especial que posee su propia naturaleza.

Hemos recibido de la sociedad capitalista a los sindicatos como organizaciones que agrupan a los obreros asalariados contra los capitalistas. La misión de los sindicatos es la mejora de la situación del obrero. En la sociedad burguesa, el sindicato tenía una estructura determinada; finalmente, ellos conquistaron el poder en nuestro país. Actualmente, la adaptación de los sindicatos a las nuevas exigencias es un problema que no está todavía completamente resuelto. Aún hay que precisar el lugar que ocuparán los sindicatos en la estructura general del poder de los sóviets; la cuestión debe ser resuelta en la práctica pues desde el punto de vista teórico está tratada con completa claridad en nuestro programa. En el capítulo sobre las cuestiones económicas, podéis leer: el aparato administrativo de la industria nacionalizada debe apoyarse en primer lugar en los sindicatos, que, a su vez, deben liberarse cada vez más de la estrechez corporativa y convertirse en vastas federaciones que agrupen a todos los trabajadores de la rama correspondiente de la industria sin excepción. El sindicato debe llegar a concentrar en sus manos la gestión de toda la economía nacional. El llamamiento a la actividad de las masas trabajadoras, gracias a los sindicatos, es, al mismo tiempo, nuestro principal medio de lucha contra el espíritu burocrático.

Nuestro programa fue escrito hace ahora un año y medio, antes de la experiencia que poseemos hoy en día; pero trata enteramente, sin embargo, la cuestión que nos ocupa. Los sindicatos deben concentrar en sus manos toda la dirección de la vida económica. No solamente colaboran en la producción: deben organizarla y devenir los directores autorizados de la misma. La lucha contra el espíritu burocrático tiene como condiciones la organización práctica de esta producción y el llamamiento a las masas trabajadoras a esa obra de organización.

Si tomáis las decisiones del IX Congreso de nuestro partido sobre la cuestión laboral, veréis que, en principio, son la confirmación de nuestro programa y que, en la parte práctica, indican cierto número de etapas y grados intermedios. Así, se produce una adaptación de los sindicatos en su actual forma a las administraciones económicas;

en efecto, si es necesario que los sindicatos devengan cada vez más el aparato director de la vida económica, no puede disimularse, sin embargo, que hasta el presente no son ese aparato, y que toda tentativa para entregar tal o tal otra rama de la producción a manos del sindicato correspondiente estaría condenada al fracaso.

Lo hemos visto en los ferrocarriles. El intento lo hizo el Comité Ejecutivo Panruso de los Ferrocarriles, que no estuvo a la altura de la tarea porque había conservado su antiguo carácter, su antigua organización, sus antiguas rutinas y su antiguo personal. Los transportes tenían anteriormente tres niveles, como todas las ramas de la producción: una cúspide hecha de directores, una débil capa de personal técnico, y la masa de los obreros en la base. La revolución se llevó por delante la cúspide capitalista, destruyó el aparato administrativo y técnico, modificó incluso a la misma clase obrera, quitándole poco a poco sus mejores elementos para enviarlos a los frentes de la guerra civil o a los diferentes dominios de la vida soviética. Lo que quedó se encuentra sensiblemente empobrecido, privado de varios millares de organizadores experimentados. Pero todo ello era inevitable, pues de lo contrario la revolución no habría sido la revolución. No podía dejar de destruir el antiguo aparato administrativo, no podía tampoco asumir a todos los elementos utilizables de la cúspide directora para dispersarlos a través de todos sus servicios. En cualquier caso era imposible entregar a una organización tan debilitada la gestión de los ferrocarriles.

Al hacer entrar en sus filas a todos los trabajadores de todas las categorías, el sindicato se apodera poco a poco de todo el aparato de la producción; pero para ello, necesita reunir sus fuerzas. Debe revisar a su personal y a sus antiguos jefes. Ello es necesario, si no desde el punto de vista profesional al menos sí desde el punto de vista de la producción. Pero este no es más que un aspecto, un lado, del problema; el otro es retirar de todos los otros servicios, y ante todo en la hora actual del ejército, a todos los ferroviarios, a todos aquellos, sean los que sean, que han mostrado en la práctica sus talentos de organizadores, y que puedan ser utilizados por el sindicato en esta toma de posesión de la producción.

Nos acercamos a la cuestión que les sirve de pretexto a los elementos retardatarios para protestar en general contra las nominaciones desde arriba, sin querer tener en cuenta quién nombra, de dónde proviene la nominación.

Rechazar el principio de la nominación como procedimiento práctico para reforzar el aparato de los transportes, y al mismo sindicato, es reducirnos al marco estrecho y estrictamente corporativo del personal que hemos recibido como herencia del pasado. Esta idea es absolutamente falsa y de tal naturaleza que cierra toda vía para cambiar al sindicato corporativo en sindicato de producción. Si ahora les pedimos a los sindicatos que colaboren con el estado obrero y el partido comunista dirigente, será preciso ante todo recuperar en los otros dominios a todos los militantes capaces de reforzar los transportes. De ahí las nominaciones, es decir el reparto de nuestras fuerzas en los diversos puestos. Negar este método y luchar sin discernimiento contra las nominaciones, oponiéndoles el principio de la elección, es olvidar la naturaleza del estado proletario, es repetir lo que era conveniente ante el estado representante de una clase enemiga, por ejemplo en la época de Kerensky, pero lo que no es conveniente ya en la época en la que la clase obrera misma está en el gobierno.

Sin embargo, existen elementos que declaran la guerra a las nominaciones. Esto es tradeunionismo; ahora bien, el tradeunionismo amenaza con reducir los sindicatos a la nada, quitándoles toda razón de ser. Los antiguos sindicatos luchaban para asegurar la participación de los obreros en la riqueza nacional que ellos creaban. Los sindicatos actuales no pueden luchar más que por el aumento de la productividad del trabajo, puesto que este es el único medio de mejorar la situación de las masas obreras.

En determinados sindicatos, en particular en este, cuando un trabajador honesto y abnegado, que ha dado pruebas en diferentes campos de su celo hacia la clase obrera, lo destaca el estado que lo lleva de una rama de trabajo a otra, hay gentes que entonces le declaran la guerra ¡porque ha sido nombrado desde arriba!

Si examinamos la cuestión del llamado burocratismo que ejerce un gran papel en la vida laboral (señalo entre paréntesis que ese burocratismo ha sido reconocido como un hecho en las administraciones soviéticas y ha hecho nacer la palabra “centrocracia”, de la que se ha hecho un uso bastante amplio), esa campaña contra el burocratismo descansa en los prejuicios tradeunionistas, en la no comprensión del papel del estado obrero. He llegado a escuchar decir a determinados sindicalistas que el comité central de nuestra federación funciona mejor en determinados aspectos sin duda alguna, pero que reina en él tal papeleo que el primer obrero llegado a él se ahogará en ese papeleo. Esto es considerar al sindicato como una pequeña organización doméstica, tal como existía en épocas pasadas, reducido a vivir clandestinamente; ese carácter portátil era entonces una calidad indispensable para toda organización sindical. Pero si hoy en día nos proponemos dirigir la producción en su conjunto, tener la lista exacta de todos nuestros afiliados, controlar su acción de evaluar al personal dirigente de nuestros sindicatos está claro que nuestra federación debe construirse sobre bases nuevas más juiciosas, científicamente establecidas. Está claro que nos ha faltado comenzar reconstruyendo el centro director: tanto peor si en él hay mucho papeleo. Para nosotros esta es una cuestión de vida o muerte. No sé qué prejuicio contra la organización a lo grande y sobre bases científicas se oculta todavía a menudo en el subconsciente de determinados camaradas comunistas. Estimo que nuestro comité central ha logrado una gran victoria al crear en el centro un aparato científicamente construido. El hecho que nuestro comité central posea el estado de nuestras fuerzas y de todos nuestros recursos ya es un inicio, es ya el mango de la palanca.

La burocracia no está allí. El burocratismo es eso que he llamado la “centrocracia”. Presenta muchos aspectos negativos; sin embargo es una etapa transitoria inevitable en la construcción de la economía socialista. Hemos hecho el inventario de la metalurgia, de los abastecimientos, de los transportes; hemos nacionalizado todo eso y lo hemos agrupado en organizaciones verticales; el fallo es que no hay ahí bastantes pasarelas entre esas organizaciones, pasarelas que permitan a todos los productos, al personal, a los recursos y a las ideas, pasar de una a la otra por el camino más corto, y a los intercambios realizarse con el menor gasto de energía. El problema consiste en crear esas pasarelas. Todavía no hemos hecho más que empezar a resolverlo. Semejante dirección única y centralizada de toda la vida económica de un país no ha existido jamás en ninguna parte: no hay modelos para ella. En nuestros debates y desacuerdos hay que saber entender que estamos en presencia de formas transitorias que tendrán que ser perfeccionadas y transformadas mediante una continuidad de esfuerzos: ¡no es suficiente con mantenerse al margen y pronunciar la palabra burocracia!

El punto cardinal es la escasez material. Ahí está el fondo del debate. Por inverosímil que pueda parecer en principio, se ve en ello una consecuencia de la burocracia soviética. Si en un taller o en una factoría se esperan dos millares de pares de botas que no llegan, los obreros acosan con reproches a la dirección, al comité de fábrica o a los comisarios, convencidos de que ellos están allí para defender la justicia y sus intereses. Se reservan el derecho a gruñir y a blandir sus puños si no reciben botas y víveres. ¿Qué les responde el comité de fábrica? Responde que estamos en guerra y que todo se destina al Ejército Rojo. Los obreros escuchan, y no por ello dejan de reclamar botas y víveres. Entonces el comisario declara: la orden está dada pero en Moscú la

burocracia retrasa el envío; y de hecho no llega nada durante tres o cuatro meses. Pero si consideráis las cosas de cerca, confesaréis que esa respuesta es falsa en lo tocante a la burocracia. El verdadero infortunio es que no tenemos ni clavos, ni botas, ni tampoco bastante harina. Este es el vicio fundamental. No se lo ocultamos a nadie. Si el Buró Central del Cuero posee 10.000 pares de botas y debe hacer frente a un millón de pares pedidos, es fatal que se consulte durante un largo mes para saber qué debe satisfacer primero. Y si incluso llega a suceder que resuelva ese problema de forma conveniente, no habrá dado respuesta a pesar de todo más a la milésima parte de las necesidades. Todos aquellos que no han recibido nada, sabiendo que el Buró Central del Cuero poseía, sin embargo, alguna cosa, lo acusarán de burocracia. Llamo la atención sobre esta forma inexacta de plantear la cuestión. Si me preguntáis sobre la cuestión de la burocracia, os responderé: os faltan 2.000 botas; sin la burocracia tal vez habríais recibido 50, pero os faltarán todavía 1.950 botas.

Los representantes de nuestra federación y del resto, que son testigos directamente de la escasez de las masas, pueden seguir dos vías: o bien la agitación tradeunionista, o bien la propaganda para aumentar la producción. Tal es el dilema que se le plantea a cada sindicalista. Cuando el obrero dice: no tengo botas, quiero responderles que no hay burocracia que las tenga, o bien puedo desarrollar la idea de que existe allí, en el centro, un monstruo que dispone pero que no le da nada a nadie; con otras palabras, puedo formar una imagen monstruosamente deformada del poder de los sóviets. Existen sindicalistas que, con su demagogia presentando a la burocracia como el mal universal que destruye y obstaculiza todo, llevan adelante una lucha de clases inconsciente contra el poder de los sóviets. Los sindicalistas sensatos, por el contrario, deben decirle al obrero asalariado: el salariado no es para ti más que una ficción, en realidad tu eres el dueño de la producción nacional y tú puedes aumentar tu parte del producto, solamente a condición de que aumentes la suma de ese producto; lo esencial es aumentar la productividad del trabajo, multiplicar varias veces la riqueza nacional.

El punto de vista tradeunionista, consistente en sembrar hostilidad, es la ruina de la organización sindical. Por el contrario, el punto de vista que considera la producción tiende a hacer dueño al sindicato de toda la rama de la industria correspondiente. Los hechos ya demuestran a base de bien que es así.

Hoy en día los sindicatos pueden devenir o bien el lugar de cita de todos los prejuicios de las masas más retardatarias, o bien el órgano esencial de la producción. No hay término medio, pues toda situación intermedia equivale a la desaparición del movimiento sindical.

Lo vemos en los transportes. Mientras que los transportes fluviales poseen desafortunadamente muchos de los rasgos de la primera categoría, los ferrocarriles han tomado la vía correcta. Esto se explica porque los transportes fluviales constituyen un dominio más atrasado, más disperso desde el punto de vista técnico y administrativo, menos apropiado para la centralización. Es natural que por todos esos motivos los transportes fluviales sean más vulnerables a la demagogia tradeunionista. Jamás admitiremos que se quiera volver a llevar al ala más avanzada y más revolucionaria de los transportes al nivel del ala más retrasada. Por el contrario, necesitamos pasar un buen número de militantes de los ferrocarriles a los transportes fluviales a fin de conducir a esta ala retardataria al nivel general de la federación. Esta es una de las tareas más importante en la hora actual.

La lucha contra burguesía en el dominio de los transportes, donde la burocracia no falta, es indispensable. Por burocracia no entiendo obligatoriamente a los viejos burócratas, también en ella se dan los jóvenes, que son de nuestra federación e incluso

son viejos miembros de nuestro partido. Los antiguos métodos de trabajo contenían muchos elementos burocráticos que, en un revoltijo, han tomado del pasado defectos y cualidades. He escrito recientemente, y puedo en cualquier momento confirmar y sostener, que sufrimos en general menos por los aspectos malos de la burocracia que por los buenos que nos faltan. Existe una burocracia alemana o norteamericana que ha forjado unos métodos de trabajo, que ha inventado la nacionalización, la taylorización, la división del trabajo, las formas de responsabilidad, de abastecimiento, de contabilidad, etc. La burocracia no es una invención del zarismo ruso. Las cosas marcharán bien aquí cuando poseamos por fin oficinas que funcionen perfectamente, con buenas máquinas de escribir, como confío que recibamos del extranjero, y entonces no descubriremos decenas de errores leyendo las listas de nuestra federación. Se dice que eso son mezquindades burocráticas. No, eso son cualidades que nos hace falta adquirir, si queremos (permitidme la expresión) despiojarnos seriamente y desembocar en la gran vía. Se trata de exactitud y no de mezquindad, y esa exactitud es un signo de perfeccionamiento. Debo decir, por otra parte, que esos son los métodos de la federación de transportes, y que ese es el punto de vista que ha manifestado en todos sus actos, y lo seguirá haciendo.

Llegó ahora a la cuestión de las nominaciones. ¿Es justo que el gobierno haya dicho que hacía falta cambiar la dirección de la federación? Que eso sea justo o no lo cierto es que hemos intervenido en ella. En la época en la que la clase obrera estaba en la oposición o bien en la acción revolucionaria clandestina, los comunistas lucharon contra los otros partidos y expulsaron a los mencheviques, socialistas revolucionarios y, a veces, a los sin partido detrás de los cuales se ocultaban en realidad los reaccionarios, para poner en su lugar a los comunistas. La federación no respondía a las exigencias revolucionarias de la clase obrera, y por ese motivo nuestra fracción entabló una violenta campaña en el interior y trabajaba para poner a la cabeza a sus hombres. ¿Qué debemos hacer hoy en día cuando nuestra federación debe pasar del terreno sindical al de la producción? En todos los escalones existen entre los dirigentes elementos que no han comprendido que la producción es el criterio decisivo, que no han entendido que para salvar no solamente al movimiento sindical, sino a toda la clase obrera, hay que transformar todo el aparato de acuerdo con este principio: todo por la producción y por quien quiera crear en cada sindicato dos fracciones, la de la producción y la de los sindicalistas a la antigua usanza; no tengo dudas de que lograremos la victoria; pero esa lucha comporta un gran gasto de energía de la clase obrera. Y entonces, la clase obrera, en la persona de sus representantes políticos, declara: aquí intervengo, abrevio este período de lucha entre los dos grupos, economizo, reduzco, ordeno. Negar el principio de la intervención es negar que en nuestro país exista un estado obrero.

La intervención de los órganos dirigentes del partido en la lucha interna de las federaciones de ferrocarriles y transportes fluviales no solamente ha tenido una justificación histórica: ha venido dictada por una necesidad vital. Los métodos aplicados por el Comité Central de los Transportes le han sido dictados por la aguda crisis de nuestros ferrocarriles, crisis que amenazaba con llevar a la ruina a todo el país. No olvidemos que en el otoño e invierno últimos teníamos el 70% de nuestras locomotoras fuera de servicio, porcentaje equivalente a una detención casi completa de la circulación y a una parálisis total de toda la vida económica. Hizo falta tomar medidas enérgicas. Nos faltaban hombres para ponerlas en práctica, pues estaban en el frente y las medidas a tomar eran excepcionales y urgentes. Tratar de convencer a todos los que se trataba de hacer cambiar de opinión en el interior de nuestra federación era imposible. Esperar a que tuviésemos el tiempo para persuadirlos era correr el riesgo de ver como se paraban nuestros ferrocarriles antes de haber cumplido la mitad de la tarea. Nos vimos, pues,

forzados a mostrar desde arriba cómo había que luchar para restablecer los transportes. He ahí por qué se tomaron medidas enérgicas frente al comité central de nuestros sindicatos. Esas medidas provocaron cierta oposición cuyo resentimiento todavía no se ha borrado en muchos. Sin embargo, trabajamos actualmente con plena solidaridad con nuestros adversarios de la víspera, y estamos seguros de que a partir de mañana ese resentimiento se disipará tan pronto como los éxitos de nuestra acción común aparezcan de forma más evidente. Se muestra ya hoy en día. Además, puesto que entramos en el período económico, podemos confiar en que todas nuestras organizaciones sindicales, y en particular nuestra Federación de Transportes, recibirán a numerosos militantes del Ejército Rojo, de los que casi la mitad estaban absorbidos por el partido comunista, y que así podremos desarrollar una vasta agitación a favor de la producción.

Lo que se ha llegado a llamar órdenes y nominaciones desde arriba se encuentra en proporción inversa al desarrollo y nivel moral de las masas. Todo hombre sensato debe comprender que tan pronto como la situación mejore, desde el momento en que se pueda respirar más libremente, derramaremos a numerosos militantes en los ferrocarriles, y ampliaremos instantáneamente los marcos de nuestra organización para hacer entrar en ella al mayor número posible de trabajadores y aumentar la iniciativa de las masas.

Abordamos la cuestión de la democracia obrera, que ejerce un colosal papel en el movimiento obrero, más aún que en el partido comunista, pues solamente los sindicatos pueden resolverla. Ya he dicho en numerosas asambleas obreras de Moscú que en el momento en el que la 30ª y 51ª divisiones estaban ante Perekop no se trataba de discutir para saber si se franquearían o no las fortificaciones: había que franquearlas. Y se dio la orden. Pero una vez terminado el combate tenemos que explicar las razones, tenemos que hacer todo lo posible para aclarar a las masas. Cuanto más avancemos menos obligados estaremos a emplear en nuestro ejército los métodos violentos. Cada vez más la cohesión psicológica interna hará que los métodos de presión interna sean suficientes. Se puede decir otro tanto de la militarización de los transportes, que es la militarización de la Federación Sindical de los Transportes. La ha provocado el peligro que corre el país.

El otoño del último año, en invierno y en primavera de este año, nos vimos ante un Perekop de los ferrocarriles; no se trataba de discutir, y se publicó el decreto declarando a los transportes en estado de sitio. ¿Se puede decir que ha pasado el peligro? Sí, ha dejado de ser tan agudo, pero no ha pasado. ¿Qué tenemos que hacer? Los mismos esfuerzos heroicos, el mismo espíritu de abnegación de los que dieron pruebas nuestros camaradas ante Perekop. Cuando hablamos de la militarización de los transportes ello significa que todo el personal de los transportes debe consagrarse enteramente a su tarea. Del éxito o de la falta de éxito depende la vida o la muerte del país. Ello significa la militarización moral del personal. ¿Cómo vamos a militarizar a cada trabajador en particular? No tenemos ningún aparato para eso. Y, sin embargo, nuestros transportes se hundirán inmediatamente si todo el personal en su conjunto no se militariza interna y moralmente. Actualmente la democracia se propone reducir el ejército. ¿Con qué medios? Aumentando su conciencia, su militarización moral. Mediante ello aumentará su valor militar, lo que permitirá reducirlo al menos a la mitad. Sin eso, la disciplina externa sigue estando en el aire. La verdadera militarización del ejército no comienza más que cuando está imbuido de la conciencia de su papel. Se nos dice que esa militarización es contraria a los métodos de la democracia obrera. Para nada del mundo. Consiste solamente en que las masas deben determinar ellas mismas una organización y una actividad productora tales que una presión de la opinión pública obrera se ejerza imperiosamente sobre todos aquellos que lo obstaculizan. He ahí en qué

consiste en el fondo la militarización. Todo el resto solo son detalles técnicos. Cuanto más marchemos hacia ello, más se apoyará esa militarización en la masa obrera, en el trabajo organizado y consciente de las masas. Es necesario que los sindicatos se conviertan en el aparato que llama a las masas a colaborar en la producción. Para ello, no hay que colocarse en el terreno de no se sabe qué lucha externa contra una burocracia que sería extraña, sino luchar en el interior contra los prejuicios retardatarios y la rutina. Si cogemos a un obrero a parte en su taller, cuando ese obrero reflexione sobre los perfeccionamientos que puede aportar a sus instrumentos y procedimiento, donde hay que colocar la puerta para economizar cada día el mayor número posible de pasos inútiles, cuando reflexione en todo eso, ya se habrá realizado lo esencial de la verdadera democracia obrera.

Hay que preguntarse cuál es la razón de ser de la democracia política. No es más que un marco al que hay que darle un contenido. Según mi opinión ahí radica el principal papel del Comité Central de los Transportes. Hoy en día se ha asegurado la simpatía de los mejores y más antiguos profesionales. No pasa completamente lo mismo en los transportes fluviales, pero mañana o pasado mañana también obtendremos en ellos el resultado. Tenemos la firme esperanza. Pero eso no es más que una parcela del trabajo, solo es el aparato, que después tendrá que abordar enseguida el problema nuevo que ningún sindicato ha resuelto todavía y no podía resolver porque no se planteaba aún. Ese problema es la organización de las masas en la producción y para la producción. Justo ahora lo abordamos. Aquí la propaganda a favor de la producción es el deber de cada especialista de los transportes: debe consagrar cierta parte de su tiempo a exponerles a las masas obreras los problemas técnicos de los transportes, en un lenguaje accesible para todos y en estrecha relación con el trabajo cotidiano. No puede quedar ni un obrero que ignore de qué se trata. Todos deben ser organizadores de la vida económica, todos deben ser actores conscientes del trabajo nacional. Lo que hay que crear no es simplemente una democracia obrera, sino una democracia del trabajo. Es decir que hay que constituir una organización de las masas obreras tal que cada productor sea sopesado y conocido, y apreciado desde el punto de vista de lo que ha dado a las masas trabajadoras como mejora real de su situación material.

Se puede decir con plena certeza que a pesar de toda nuestra pobreza somos capaces, hoy en día, con la iniciativa de cada uno de nuestros trabajadores locales, de mejorar en un centésima o en una quincuagésima la situación de los obreros, siempre que uno se vuelque seriamente en ello, y siempre que los obreros más avanzados se pongan a aportar los elementos de colectivismo en esos dominios más retardatarios donde reina todavía el espíritu burgués, donde la mujer todavía lava la ropa interior mientras que el hombre, que ha conseguido por medios individuales una lezna, repara por sí mismo sus zapatos. Si tomamos en cuenta solamente esos detalles que son los talleres cooperativos de zapatería, o bien los restaurantes comunales (no como lo son demasiado a menudo, sino clocados bajo el control efectivo de la elite de la población y de una buena inspección culinaria), ya tenemos ahí el germen de grandes mejoras. Ya he dicho que gracias a la disminución numérica del ejército confiamos en obtener en el tiempo más breve una mejora general de la situación de las masas trabajadoras. Cada grupo de obrero debe, pues, juzgando a sus representantes, preguntarse qué han hecho para mejorar su situación con los recursos locales, qué han hecho para elevar la productividad del trabajo.

Esta es la única forma que tiene un sindicato obrero de crear la democracia obrera, atrayendo a su seno a los elementos administrativos y técnicos, basándose en sí mismo y transformando al mismo tiempo los órganos de administración económica. Así desaparecerá el paralelismo causado por la existencia, uno junto a otro, de los órganos

sindicales y de los órganos administrativos. Si hoy en día el sindicato envía a representantes a tal o tal otra sección de los Consejos de Economía Nacional, se trata de una medida transitoria, son los tentáculos mediante los cuales el sindicato llega a los órganos administrativos a fin de facilitar el proceso de fusión.

La lucha que prosigue en el movimiento sindical tiene muchos elementos accidentales de los que tenemos que desembarazarnos. Está la pasión y muchas otras cosas más que hemos de barrer. Si nos vemos obligados a llevar el debate ante las masas, no lo tememos. Les explicaremos en qué consiste la cuestión. Consiste en que entramos en una nueva época, época económica, época de iniciativa de las masas, la época de trabajo productivo. He ahí por qué decimos a las masas obreras: controladnos, pero tomad para ello un criterio nuevo. Anteriormente necesitabais jefes capaces de defenderos en tiempos de huelga. Hoy en día necesitáis guías positivos, constructores capaces de elevar la productividad del trabajo. Quien aumente el número de pares de botas, la cantidad de harina o de carbón, ese será el verdadero jefe de la clase obrera. La bandera que le mostramos a los sindicatos es la bandera del renacimiento económico. La clase obrera debe orientarse no según el tradeunionismo, sino según el creador de riquezas, según aquel que puede asegurar a las masas, encabezándolas, la solución definitiva de la crisis económica.

Edicions internacionals Sedov



germinal_1917@yahoo.es