

La Campaña

IIIª Época. Dossier nº 1 / 13.12.2004

DESTINO:

Remite:

La Campaña
Apartado 97
(36080)
Pontevedra

semanario anarcosindicalista - información y debate anarquista

VOCES INSUMISAS QUE NO TE QUITEN EL TREN

IIIª Época - 1^{er} Semestre
13 de diciembre de 2004



Presentación

¡EN DEFENSA DEL TREN!

La CGT de Vigo, a la que se han sumado todos los sindicatos de la CGT de Galicia, ha convocado y viene promoviendo desde semanas atrás la celebración en Vigo de una manifestación en “Defensa del Ferrocarril, sostenible y seguro, público, ecológico y social”. La protesta tendrá lugar el 16 de diciembre de 2004, con salida desde la estación ferroviaria a las 8 de la tarde.

La Campana, que viene defendiendo desde sus comienzos en 1995 la imperiosa necesidad social de enfrentarse al desastroso modelo de transporte vigente -en el que ejercen su dictadura intereses económicos y organizativos privados, sin consideración alguna para la salud, la vida, el entorno o el bienestar general-, celebra la conveniente iniciativa de los compañeros anarcosindicalistas gallegos con la publicación de este número Extraordinario.

El tren tradicional -¡por distinguirlo del AVE, que no es un tren, por más que circule por vías, sino un descomunal fraude a la sociedad en favor de ejecutivos y pudientes!- está siendo atacado del modo más virulento y, con él, los trabajadores y la sociedad en general.

Nadie ignora que el tren representa el modelo de transporte terrestre mecanizado que menos energía consume, menos contaminación produce, causa menos impacto ambiental por donde discurre, genera menos ruido, además de ser colectivo y con mucho el más seguro, cuando se traslada el mismo número de personas o la misma cantidad de mercancías en un trayecto de igual longitud.

Sin embargo, en nuestro país -por imposición de grupos empresariales muy concretos y ejecución de los políticos a ellos asociados, o “apoyados, financieramente o de otro modo” o directamente corrompidos- se viene forzando una política que apuesta claramente por la carretera como medio prioritario de transporte, al tiempo que se decreta el progresivo abandono del tren. Se cierran trayectos. Se anulan servicios. Se desvían encargos. Se cierran talleres. Se disminuyen inversiones. Se reducen plantillas. Se “privatiza” lo que es del común. Se desbaratan los servicios públicos. Se decreta de la muerte de pueblos, a los que daba vida el tren, etc, etc.

Unas breves cifras dan idea de las dimensiones de esta furibundo ataque al tren y a la sociedad. En 1970 Renfe contaba con 13.668 km de vía; treinta años después, se habían reducido a poco más de 11.000, de los cuales la mitad presentan múltiples deficiencias. La renovación de las vías está 10 veces por debajo (del 5% aconsejado al 0,5%) de lo que establecen las normas mínimas de seguridad y capitalización. En los últimos 10 años se han cerrado más de 600 estaciones de servicio. En 1980 Renfe tenía una plantilla de 70.936 trabajadores; veinte años más tarde, en 2.000, se había reducido a menos de la mitad, 33.418. Y la sangría de puestos de trabajo continuó implacable en los años siguientes.

No debemos los trabajadores permitir esta situación y nos arrebatan con tal desfachatez el patrimonio público y degrade la condición del transporte colectivo como un servicio público, de enorme interés social, vertebrador de territorios y pueblos. Con esa voluntad elaboramos este número Extraordinario de **La Campana**.

La Campana

semanario anarcosindicalista - información y debate anarquista

Editado por la Escuela Errico Malatesta, fundada en el seno del Sindicato Único de Trabajadores "SOLIDARIDAD OBRERA"

Tercera Época. Dossier nº 1 Se imprime el 13 de diciembre de 2004. [DL PO-433-95]

Redacción: C/ Pasantería, 1-3ª (36002) Pontevedra

Teléfono: 986-86.31.44. Fax: 986-89.63.64

Correspondencia: Aptado 97 (36080) Pontevedra.

E-mail: lacampana@lacampana.org

Web: www.lacampana.org

PVP: 1,50 euros

Presentación. **Pág. 2**

Que no te quiten el tren. (Manifestación en Vigo). **Pág. 3**

El ferrocarril a debate. Derogación de la Ley del Sector Ferroviario. **Págs. 4, 5, 6, 7 y 8**

Hace 15 años empezó la privatización del ferrocarril. **Pág. 9**

Que no te quiten el tren. (Manifiesto de la Coordinadora estatal en defensa del Ferrocarril público). **Pág. 10**

Un tren de cine. **Pág. 11**

Cine: La Cuadrilla. **Pág. 12**

Emilio Pedro Gómez García: Hay trenes que construyen el paisaje... **Pág. 13**

El viaje. **Pág. 14**

He aquí un suceso. **Pág. 15**

Na chegada a Ourense da primeira locomotora. **Pág. 16**

Cuaderno número 2:

Contra el coche. El tren de toda la vida, una estación posible. **4 págs.**

Suscripciones:

Por cada 24 números, con los correspondientes extraordinarios: . **20 euros**

Pueden hacerse:

• por giro postal a: **La Campana**, Apartado 97. (36080) Pontevedra

• por domiciliación bancaria.

¡QUE NO TE QUITEN EL TREN!

La CGT de Vigo ha convocado para el 16 de diciembre una manifestación en “Defensa del Ferrocarril, sostenible y seguro, público, ecológico y social”.

Consideran los militantes de la CGT que debemos obstaculizar por los medios propios y a nuestro alcance la entrada en vigor el próximo 1 de enero de la Ley del Sector Ferroviario, por su carácter lesivo para los trabajadores, desastroso para la sociedad y dañino en todos los órdenes de la vida. Entre otras calamidades, la citada Ley plantea “la privatización del servicio ferroviario”, el “cierre de líneas sin tener en cuenta su utilidad social” y la “segregación de infraestructura y transporte, con la consiguiente ruptura de los sistemas integrados de seguridad” con ánimo de privatizar el tren por piezas, lo que derivará en una mayor siniestralidad y hará imposible el uso racional o meritório del transporte ferroviario. Se trata de una norma aprobada hace meses por el PP gobernante y sus amigos con la oposición formal del resto de los grupos políticos. Ahora, una vez en el machito, el PSOE parece “olvidarse” de que en su día presentó una enmienda a la totalidad de dicha ley y exigió su retirada, disponiéndose a ponerle en vigor.

Llegue a entrar en vigor o no esa Ley el 1 de enero, la visible protesta de los anarcosindicalistas tendrá la virtud de impulsar el imprescindible debate social contra el imperio de la sinrazón y el interés privado capitalista, tan patente en el modelo de transporte hoy hegemónico. Como señala en estas mismas páginas Isaías Santos, esta manifestación no será “principio ni fin de nada, sino que forma parte de una continuidad por sacar a debate entre los ciudadanos el ferrocarril como servicio de transporte público”. Se celebrará además en uno de los “momentos más críticos, pues los ciudadanos empiezan a estar de nuevo aletargados o confiados y los trabajadores ferroviarios están en actitud derrotista desactivados por los propios sindicatos del sistema. Aunque entre en vigor la ley, el debate debe seguir y aumentar de tono. Caben múltiples variables en la aplicación y cabe modificar la ley en un plazo concreto e incluso derogarla; de hecho hace unos días un grupo ha pedido en la propia instancia parlamentaria de la que salió esa ley, que se dé una nueva prórroga de entrada en vigor. Nuestra actuación debe seguir y expandirse.”

Hace dos años, más o menos por estas mismas fechas, nos enfrentábamos en Galicia a la catástrofe del

Prestige, es decir, “a los estragos de un transporte marítimo de sustancias peligrosas regido por la ley del dinero y el beneficio privado”. Sin embargo, a esa misma hora y en todas las que las precedieron y en las horas que siguieron hasta hoy, venimos sufriendo, a manos de los mismos agentes criminales, una catástrofe de proporciones colosales: la que provoca la imposición del modelo automovilístico privado y la carretera -caro a las poderosísimas industrias del sector energético petrolífero y a las megacorporaciones de la construcción- en detrimento casi absoluto de otras modalidades de uso colectivo y menos sangrientas, como, por ejemplo el tren de toda la vida.

Decenas de miles de muertes cada año en España (más de 5.000 en el 2003 en accidentes de tráfico, más un número similar aún víctimas de la contaminación ambiental asociada al coche, según la OMS), ... decenas de miles de mutilados y otras tantas personas afectadas por la contaminación ambiental, ... las ciudades y villas originarias destripadas para que los coches rueden, ... cientos de miles de hectáreas arrebatadas a la vida y a la naturaleza, convertidas en cintas de cemento y monumentales infraestructuras, ... el desasosiego general de los habitantes de las ciudades (el alivio que todos sentimos en las zonas peatonalizadas es otra cara de la agresión que ejerce el tráfico rodado sobre la gente), ... la consolidación del sector empresarial energético como uno de los núcleos más poderosos del capitalismo, en su aspecto más destructivo son algunas de las consecuencias de la interesada postergación de los medios de transporte de uso colectivo, entre ellos el tren.

Pese a la brutalidad de estos datos apenas es visible y socialmente activa la oposición a este modelo de transporte que nos imponen -ineficaz, caro, dañino y mortífero, como señala Ricardo Colmeiro-, quizás porque su “normalidad cotidiana” difumine en cada uno de nosotros la cabal conciencia de estar siendo víctimas de una agresión fríamente calculada, a instancias del capitalismo más voraz, al que no le interesen las bienes colectivos ni los servicios públicos. Por ello es tan importante que cada cual, en la medida de sus posibilidades, participe en el debate social ¡para que nos quiten el tren! y anime iniciativas como la manifestación convocada por los compañeros de Vigo.

EL FERROCARRIL A DEBATE

Derogación de la Ley del Sector Ferroviario

Varios miles de personas, venidas de diversos lugares de la geografía española, nos manifestamos el domingo 28 de noviembre por las calles de Madrid en defensa del ferrocarril público y contra la ley del sector ferroviario que se proponen aplicar desde el 1 de enero de 2005.

Esta manifestación no ha sido principio ni fin de nada, sino que forma parte de una continuidad por sacar a debate entre los ciudadanos el ferrocarril como servicio de transporte público. **La Campana** ha venido haciéndose eco de los pasos dados en distintos momentos; así, en el número 219 de 30 de junio de 2003, cuando habían tenido lugar movilizaciones el día 21 en múltiples ciudades promovidas por la Coordinadora en Defensa del Ferrocarril, habiéndose aprobado dos días antes en el Congreso el proyecto de ley y habiéndose firmado en igual fecha el XIV Convenio Colectivo de RENFE; en el número 222 de 22 de septiembre de 2003, que recoge el manifiesto de la Coordinadora en Defensa del Ferrocarril con llamamiento a la manifestación del mes siguiente; en el número 226 de 27 de octubre de 2003, que nos da la crónica de la manifestación multitudinaria en Zaragoza el 25 de octubre.

La manifestación de Madrid ha cumplido su objetivo de ser hurmiente en la masa para ese debate. Ciertamente no ha coincidido con el momento más vivo; hace un año hasta los políticos, con excepción de los del gobierno de entonces, estaban por someter a debate el ferrocarril. Hoy las cosas han cambiado y algunos de esos políticos hacen suya la ley repudiada para aplicarla. Otros de parecida ralea, presentes en la propia manifestación, sin recato ni respeto alguno a los ciudadanos y ferroviarios manifestantes, arramblaron con una enorme pancarta desde el final y se situaron en el medio de la plaza de Puerta del Sol con su patochada de “no a la constitución europea”, diciendo así ostensiblemente que el debate por el ferrocarril público lo consideran una minucia ante su gran tema político. Vinieron a despistar, a desviar la atención.

Pero está claro que el servicio público de transporte por ferrocarril no depende de que sea reconocido como derecho por ninguna constitución de un estado o de múltiples estados, sino de que los ciudadanos lo exijamos frente a los usurpadores avarientos y frente a cualquier político, constitucionalista estatalista. No en vano el tono rojinegro preponderaba nuevamente en esta manifestación, y el anarcosindicalismo no duda que en el debate sobre un servicio público y en la lucha por el mismo tenemos enfrente al estado con todas sus instituciones opresoras y sus constituciones o leyes generadoras de desigualdad; de forma que no debemos entrar en juegos de poder y, sin perder tiempo ni atención, hemos de persistir en la exigencia del servicio público que nos es necesario. Nada de vota no o vota sí o vota de otra manera; las votaciones frustran los debates para el consenso de todos. Impulsemos un encuentro abierto para una marcha inexorable, que al avanzar se agranda en personas, con manos y brazos dispuestos al esfuerzo común hasta conseguir este objetivo del ferrocarril y otros.

No ignoro que ha habido entre nosotros alguna cúpula sindical ejecutiva, totalmente anómala al anarcosindicalismo, que no hace ascos a señorear sus bases y marcarse un espacio político de juego; pero cada





sindicato local que no haya renunciado a ser anarcosindicalista tampoco habrá renunciado a su capacidad de decisión originaria para afrontar esta lucha por el ferrocarril y por los demás servicios públicos sin entrar en los chalanos políticos de esas cúpulas y sus secuaces; los sindicatos anarcosindicalistas tienen sus órganos específicos de decisión confederales, que no admiten suplantaciones por una plenaria y un comité arrogante y ejecutivista. El primer efecto de esos desatinos políticos lo hemos visto, como queda dicho, en esta manifestación de Madrid. El reconocimiento del derecho a un servicio público así como de cualquier derecho social en una constitución de estados o de un estado, es el primer signo claro del recorte y de la desigualdad del derecho en cuestión; los derechos básicos como el derecho a andar por la calle y los caminos o el derecho a respirar aire no pueden recibir mayor amenaza expresa que entrar en una constitución estatista. Exigir nuestros derechos no es pedir su reconocimiento sino ejercerlos y hacerlos posibles en la vida comunitaria e individual; hemos de hacer valer que toda persona cuente con medios adecuados para poder circular por el territorio, sin necesidad de tener que proclamar el derecho a andar y desplazarse como concesión o legitimación de ningún estado en su ámbito. Y esos medios adecuados se comparten, si permanecen en la comunidad o, en otro caso, hay que unirse para arrebatárselos a quien los haya usurpado; estas acciones nunca se confunden con votar, que es desvirtuar (= dejar sin fuerzas, perder fuerzas), ponerse en manos de otros, de los políticos. Por su parte, los debates abiertos tampoco ser resuelven con votar, sino pensando, razonando, analizando, dando argumentos, todo eso a lo que tienen tanto miedo quienes usan

discursos estereotipados que repiten con ocasión y sin ella para sus devaneos políticos.

Como levadura el colectivo movilizado ese día en Madrid es relevante. El actual momento del debate es de los más críticos, pues los ciudadanos empiezan a estar de nuevo aletargados o confiados y los trabajadores ferroviarios están en actitud derrotista desactivados por los propios sindicatos del sistema. Aunque entre en vigor la ley, el debate debe seguir y aumentar de tono. Caben múltiples variables en la aplicación y cabe modificar la ley en un plazo concreto e incluso derogarla; de hecho hace unos días un grupo ha pedido en la propia instancia parlamentaria de la que salió esa ley, que se dé una nueva prórroga de entrada en vigor. Nuestra actuación debe seguir y expandirse. Son plenamente oportunas y necesarias las movilizaciones que se mantienen en distintos lugares, como son las de Tarragona y la manifestación ciudadana en Vigo el día 16 de diciembre.

¿Cuáles son los puntos del debate?:

1) El tren de todos y para todos.

Existe el coche particular, el avión particular, el camión particular, pero no existe el tren particular; algo querrá decir esto. El tren es colectivo. Se nos plantean varias cuestiones; una referida a la titularidad de los bienes; es aquí cuando han ideado el trocear el tren, por un lado los terrenos, las plataformas, las vías, las instalaciones y el control circulatorio, por otro las máquinas, los vagones y los talleres. Estas divisiones permiten mejor “liberalizar”, es decir, privatizar cada parte de forma adecuada a sus características y sin límites, más allá incluso de los propios servicios de transporte. Esto se realiza mediante un proceso progresivo e implacable, de forma que de inmediato, al día siguiente de la entrada en vigor de la ley, todo sigue siendo del estado y de las entidades públicas salvo lo previamente privatizado (algunos talleres, algunos servicios, mucho mantenimiento); los plazos más largos serán para determinados servicios de transporte de viajeros en determinadas líneas, para más allá del 2010.

La privatización adoptará múltiples formas, desde la empresa privada que en determinadas líneas explota determinadas capacidades, hasta la empresa privada que recibe en concesión pública el desempeño de un cometido subvencionado.

La otra cuestión que se plantea es el acceso de toda persona al tren; la opción gubernativa actual está potenciando sobremanera el tren elitista de altas prestaciones que en varios sentidos lo pagamos todos, pero lo disfrutan unos pocos; esto con las privatizaciones se agravará. Por otro lado, el tren necesario para la vida de una región, pero con un margen de beneficio empresarial particular poco rentable, está amenazado de desmantelamiento con las privatizaciones. Por su

parte, el tren convencional para todos, cada vez más necesario, precisa con urgencia fuertes inversiones, que actualmente están desviadas a la alta velocidad; situación que tiende a agravarse con las privatizaciones.

2) La seguridad del transporte ferroviario.

El esquema ferroviario de la nueva ley es funesto y letal, por lo que tiene que subsanarse de inmediato y cambiarse a corto plazo. El tren es un todo inseparable, donde las ruedas y la catenaria con las vías y sus instalaciones forman un todo con los coches y la máquina que no admite separación; el sinsentido más parecido sería un camión o un autobús separado de sus ruedas y de su depósito o fuente de alimentación. Pues, bien, mientras el ADIF se va a hacer cargo de las vías y sus instalaciones, los empresarios operadores se van a hacer cargo sólo de las máquinas y vagones. ¿Quién va a responder de la seguridad con este desaguisado? En la nueva línea de Lleida no han sido capaces de prever debidamente y a tiempo el ajuste de las máquinas y vagones a los nuevos sistemas de señalización y seguridad, de forma que por ahora no pueden desplegar la velocidad anunciada. ¿Qué pasará cuando ambas cuestiones dependan de titularidades distintas y con intereses muy enfrentados?

Por otra parte, la seguridad no depende sólo de unos sistemas muy automatizados, sino también de unos equipos humanos bien especializados y formados y con unas condiciones de trabajo racionales. Precisamente el colectivo de Circulación es de los más maltratados actualmente, y llevan un proceso de huelgas seguidas desde hace más de seis meses. ¿Qué cabe esperar tras la división patronal? Más saturación de carga en cada puesto de trabajo, más horarios excesivos, nula motivación e incentivación, más cierre de estaciones y eliminación de plantilla etc. En ningún caso debemos consentir que se nos presente la seguridad en términos de porcentajes o márgenes de error; en la atención a las vidas humanas no cabe ningún margen de error, no se puede admitir que es razonable una seguridad en el tráfico ferroviario con un solo muerto por unidad de referencia, es decir, un 99% de seguridad, mucho menos cabe llamar razonable cualquier porcentaje inferior. El accidente siempre ha de ser algo ocasional, aislado e imprevisible, no algo calculado.

3) No es posible la gran ciudad sin el tren.

Cuando hablamos del ferrocarril debemos trascender del ámbito de la actual empresa RENFE; están, además, los METRO urbanos de las grandes ciudades, Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, de Catalunya, de Baleares, Euskotren, FEVE. En la gran ciudad el tráfico rodado de superficie ha alcanzado cotas insufribles que hacen imposible la vida en la ciudad.

El ferrocarril suburbano es una salida ineludible, si no para racionalizar la vida (que también lo es,

aunque no interese como negocio), al menos para evitar que resulte enteramente imposible o destructiva. En el ámbito de las grandes ciudades el ferrocarril (METRO, Cercanías...) de una u otra manera se potenciará y ha de ser gratuito. Esto exige el más alto rigor en la prestación de este servicio de transporte. En principio se mantendrá su carácter público, pero no cabe excluir la aberración de explotaciones privadas en concesión, si no se impide por los afectados.



4) El tren no es un negocio.

Por un lado hemos de tener claro que las privatizaciones las pagaremos entre todos, con pérdida de patrimonio público, pero también con precios más altos y con impuestos. Y no debemos olvidar que la creación de RENFE en 1941 fue a costa de cargar al erario público la situación de bancarrota en que se encontraban las compañías ferroviarias entonces. Pero lo llamativo del desprecio que se ha tributado al ferrocarril durante años e incluso actualmente viene dado porque no es del interés de los grandes patronos. Mientras la carretera es un mar sin fondo de negocios, el ferrocarril puede ser objeto de cualquier obra benéfica. Es decir, en la carretera están involucradas las grandes constructoras (hay un construir y reconstruir indefinido), las grandes empresas de automoción, las grandes petroleras etc, o sea, todo lo que mueve el mundo actual. Sin embargo, ninguno de esos emporios empresariales tiene interés en el ferrocarril (la construcción es contada, los trenes numerados, los combustibles para la electricidad son variados etc); sólo miran ahora algo para el ferrocarril en la medida en que, al estar saturada la carretera y el avión, lo necesitan para sus transportes y sus viajes; es decir, como un elemento accesorio. Los políticos saben que no queda más salida que acudir al ferrocarril, pero se encuentran maniatados como es propio de su condición. Por eso, ahora en que el propio poder económico se está viendo

obligado a acudir al ferrocarril, es el momento en que los ciudadanos debemos presionar con tesón para exigir el servicio público necesario como prioritario a cualquier imposición de las patronales dominantes; lo acumulado por éstas en sus emporios empresariales debe revertir en una red ferroviaria eficiente al servicio de todos, ya que las carreteras de sus negocios las estamos soportando entre todos.

5) El tren como relevo del autobús y del camión.

Hemos de vernos irracionales cuando comprobamos que cada día salen del Puerto de Vigo, de La Coruña, de Valencia etc. 100, 200, 300, 400, 500 camiones en un mismo tramo horario con destino a Madrid, o en otro caso a Barcelona; esto se repite uno y otro día, la carretera se destroza, se sobrecarga, y al mismo tiempo tenemos relegado el ferrocarril, que en un solo tren cada día podía arrastrar toda la carga de esos camiones. Algo parecido podemos comentar de los autocares, y sin embargo soportamos atascos desquiciantes como algo irremediable. Es difícil que tenga eco la apelación a lo racional para la convivencia donde sólo cuenta la razón económica de los negocios. Pero no hemos de renunciar a poner de relieve la sin razón evidente de acontecer cotidiano.

6) El tren como vida de cualquier región.

La llegada del tren a una zona poco comunicada supone grandes ahorros y una esperanza de revitalización de la zona. Sin embargo, se siguen dejando cerrar líneas, y no se potencia debidamente la red convencional. Qué decir del abandono de la línea de la Ruta la Plata que ha dejado morir zonas y pueblos (La Bañeza,

Benavente etc hasta Sevilla). Lo mismo ocurre en Aragón y otros lugares. Por contra, esos mismos territorios se verán obligados a soportar las líneas de alta velocidad con el desaire de ver pasar el tren de largo. La rentabilidad de una



línea ferroviaria depende en gran parte de que haya una buena red convencional, y por otra parte no se puede medir en términos de beneficio empresarial sino teniendo en cuenta todas las variables y repercusiones.

7) El AV perjudicial.

El tren es el medio de transporte más ecológico, pero no toda la implantación del tren es igualmente beneficiosa ni encaja debidamente en el medio ambiente. El impacto de la alta velocidad es grave, aparte de las enormes inversiones que acapara, dejando desmantelado el resto de la red convencional. Además, las líneas de alta velocidad se están implantando sin habilitarlas para tráfico de mercancías. Las actuaciones de la alta velocidad no sólo hay que hacerlas esperar sino que en muchos casos han de quedar relegadas por excesivamente perjudiciales. Pero en tanto el poder económico y sus políticos bombardean persistente y ostentosamente sobre las maravillas de su alta velocidad, el ciudadano sufridor apenas habla y no logramos que se levanten suficientes voces para tomar conciencia de toda la realidad ferroviaria. Hay que seguir intentándolo y presionando.

8) Los ferroviarios.

Estos trabajadores en las dos últimas décadas han venido sufriendo los procesos de reducción de plantillas (de 70.000 a 30.000), de pérdida de cargas de trabajo que son contratadas al exterior de RENFE, de deterioro de las condiciones de trabajo etc. Con la entrada en vigor de la nueva ley todo se les agrava. Y hemos de ser conscientes que sin buenos ferroviarios, trabajando en condiciones adecuadas y dignas, el servicio ferroviario será un desastre. La actual plantilla de RENFE pasa dividida por mitad, más o menos, a las dos nuevas entidades, ADIF y RENFE-Operadora. Como transición, se espera en estos próximos días concluir el XV y último Convenio Colectivo de RENFE, con contenidos puntuales, y sería de aplicación a ambas entidades públicas, manteniendo sustancialmente la actual normativa laboral de RENFE; llevará el añadido de 300 despedidos más dentro del último expediente. El futuro se puede decir que es incierto porque hay voluntades claras, no declaradas, de secundar los procesos privatizadores. En RENFE-Operadora el colectivo más significativo es el de los maquinistas y el sindicato más determinante es el corporativista SEMAF; las empresas privadas irán entrando como operadoras de mercancías, también de viajeros dentro unos años, y asimismo en el ámbito de talleres; unas ya están actuando con RENFE, otras se constituirán en empresas ferroviarias. Los maquinistas tienen cultivado un gremialismo que, sin duda, dejará en la estacada al resto del personal de RENFE-Operadora. En ADIF permanecen los colectivos de Circulación, de Infraestructuras, de Estaciones y Terminales, administrativos. Las contrata y subcontrata van a estar a la orden del día en todos los capítulos. Las plantillas irán a menos porque no se están renovando debidamente y los expedientes de extinción de contratos se han sucedido ininterrumpidamente. Cada trabajador se verá sobrecar-

gado en su puesto de trabajo, con mayores excesos de horarios habituales, con multifuncionalidad, con todo tipo de movibilidades. La prevención de riesgos laborales no será real y efectiva, porque es incompatible con la decidida política de reducción sustanciosa de costes de personal y con la flexibilización de los procedimientos de prevención y de los reglamentos de circulación, así como con una política de formación absolutamente insuficiente e inadecuada. El panorama laboral ferroviario es muy oscuro, y sindicalmente sólo el color negro capta ese reflejo.

9) Las entidades y empresas ferroviarias.

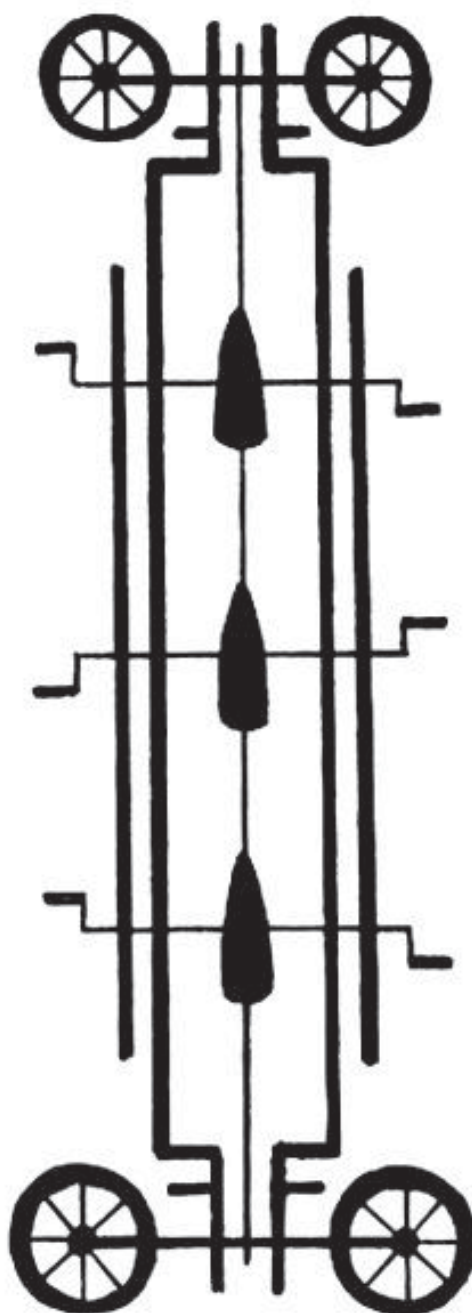
Hemos dicho que la actual RENFE se separa y se disgrega para mejor privatizar. Pero repetimos que no se puede separar el tren de las vías y las instalaciones; el tren es un todo que se instala y funciona sobre la plataforma. Por tanto, la separación o disgregación del tren con la consiguiente separación o disgregación de RENFE en dos entidades empresariales es absurda, sin sentido, descebrada. Estos calificativos los atribuíamos a la ley que va a entrar en vigor, y hasta los actuales mandatarios estaban de acuerdo, pero el poder les ha cegado, necesariamente les ha puesto venda en los ojos. Por ello, debemos insistir que no hay que seguir, que hay que retroceder, que en último término es necesario que un ente con poder administrativo y empresarial pleno sobre ambas entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora debe regir el tren como un todo. El descalabro de esa ley no puede consolidarse; cuando ocurran las desgracias y se den las consecuencias nefastas, será tarde. Ciertamente no va a suceder como Inglaterra, sino que será peor; la infraestructura, la circulación, las instalaciones, las máquinas y los vagones necesitan una plena garantía de atención, dedicación, renovación que no puede depender de decisiones de entes con intereses dispares.

Cuando el nuevo ente operador se transforme en diversidad de empresas ferroviarias el desbarajuste ferroviario queda servido con consecuencias letales.

10) Usuarios y administraciones.

Ferrocarril público no significa necesariamente ferrocarril interestatal europeo, o ferrocarril estatal, o ferrocarril autonómico, o ferrocarril municipal. No obstante, las diversas administraciones públicas, en cuanto detentadoras y administradoras del patrimonio común y de la recaudación común, deben responder de que en los distintos ámbitos exista y se preste el servicio público ferroviario con eficiencia, en las debidas condiciones, y al servicio de quienes lo necesiten, empezando por los que tienen menos medios. Los usuarios somos determinantes en la exigencia del ferrocarril necesario y adecuado, por lo que hemos de espabilar la modorra que nos mantiene ajenos mientras otros deciden por nosotros. Quienes hoy tienen interés en el ferrocarril desde el poder político o el poder económico no pueden ser nuestros valedores, pues sus intereses no son los nuestros; quieren el ferrocarril como privilegio para sus viajes y sus mercancías y están dispuestos a imponerlo a nuestra costa. El ferrocarril que necesitamos todos no es ese. Los usuarios actuales y potenciales hemos de levantar nuestra voz para que se nos oiga; nuestras necesidades nadie las conoce mejor que nosotros en cada pueblo, en cada ciudad, en cada región, en cada país. Un ferrocarril sólo puede ser público si cuenta con la participación de los propios usuarios. Salgamos a la calle, debatamos en las plazas y en las salas o salones, entremos en los despachos. Frente al abuso de la carretera, cita diaria con la muerte por miles, un ferrocarril que nos permita poder vivir y convivir en este planeta tierra.

Isaías Santos Gullón



HACE 15 AÑOS COMENZÓ LA PRIVATIZACIÓN DEL FERROCARRIL, AHORA SE DA EL PASO DEFINITIVO

Han pasado 15 años desde que RENFE empezara de una manera clara con la privatización del ferrocarril, fue con la división orgánica de RENFE en el proceso llamado filialización, una separación contable de las distintas áreas de negocio y el cierre de una de ellas la de Paquexpres, con la sumisión de CC.OO, SEMAF y UGT.

Durante estos 15 años, CGT ha estado denunciando que todos los pasos que RENFE llevaba a cabo, eran dados para acabar con el ferrocarril público y destruir los puestos de trabajo, sustituyéndoles por empleo temporal y precario, siguiendo las directrices capitalistas de la OMC, que evidentemente pide la desaparición en el ámbito mundial de las empresas públicas, para hacerse con un negocio enorme.

En todo este tiempo, los trabajadores ferroviarios han preferido esconder la cabeza, esperando tiempos mejores, o han buscado una solución personal que siempre es temporal, pues la resistencia la hace el conjunto. Muchos son los motivos de estas circunstancias, pero todos somos responsables de lo ocurrido. Unos han colaborado abiertamente con la empresa como UGT, CC.OO, SEMAF y SF (escindidos de CC.OO), otros han intentado penetrar sindicalmente en RENFE durante esto años, pero no han luchado en ningún momento, pues se han desmarcado de toda movilización, no posicionándose, ni a favor ni en contra, y así no sufriendo desgaste como CIG, otros intentando montar su chiringito particular, como el SCF (sindicato de trabajadores de circulación) y otros no sabiendo o no pudiendo aglutinar una fuerza real de lucha contra la privatización, como CGT.

Todo es comprobable con escritos y acuerdos, a pesar de que algunos se sientan ofendidos y nos sigan insultando como cuando estaban en CC.OO (SF), que otros nos acusen de manipular a los trabajadores como el SCF y otros de no contar con ellos cuando es totalmente falso como CIG, además de tener en contra a los dos sindicatos mayoritarios UGT y CC.OO, y la desaparición completa del SEMAF, que solamente representa (ahora de una forma definitiva) a los maquinistas, y su cúpula sólo está interesada en hacerse con la formación de los futuros maquinistas.

¿Acaso los Expedientes de Regulación de Empleo firmados por CC.OO, UGT y SF en RENFE, no

han contribuido a la privatización del ferrocarril y la destrucción de empleo?. Pues algunos como el SF cree que no y, por acusarlos, nos insulta. ¿Acaso la creación de talleres privados que se hacen con las cargas de trabajo de los ferroviarios, como el taller de Barcelona NERTUS S.A, construido íntegramente por RENFE con dinero público y alcanzando un acuerdo con UGT, CC.OO y SF no ha contribuido a la privatización y la destrucción de empleo? Pues algunos como el SF cree que no y, por acusarlos, nos insultan. ¿Acaso quisieron ir a la manifestación de Zaragoza o fueron a la de Madrid (por escrito sí), o irán a la de Vigo, o darán alguna charla contra la privatización?. No, y sin embargo ellos dicen luchar contra la privatización. Contra la privatización se lucha día a día y con hechos, no pendientes de los resultados electorales y de afiliación que se puedan conseguir.

CGT sí que ha estado luchando contra todos, quizás con menos empuje del necesario, pero de ninguna manera se nos puede insultar o acusar como hacen algunos. CGT no ha firmado ningún Expediente de Regulación de Empleo y ha presentado informe contradictorio en el Ministerio de Trabajo a cada uno de ellos, al no cubrir las vacantes creadas, no tener plantilla suficiente como alega RENFE para externalizar cargas de trabajo y realizarse unos 5 millones de horas extraordinarias anuales.

CGT no ha firmado ningún acuerdo que pudiera suponer la desaparición de puestos de trabajo, (agente único de conducción, polivalencia, reducción de gráficos, focalización de mercancías, externalización de cargas de trabajo, desaparición de maniobras etc...) y ha acudido a las Inspecciones de Trabajo y los tribunales para denunciar estos hechos, incluida la denuncia continuada de las horas extraordinarias. CGT puede ser acusada de no haber tenido la fuerza suficiente, de no haber llegado a todas las partes, pero nunca de colaborar en la privatización del ferrocarril.

Los trabajadores ferroviarios deben de tener esto muy claro cuando las cosas empeoren y quieran señalar con el dedo a los culpables si deciden hacerlo algún día. Mientras tanto nosotros seguiremos peleando contra la privatización de los servicios públicos, pues el ferrocarril solamente es uno más.

Rafael Camacho Navajas.
Representante de CGT en RENFE-Pontevedra

QUE NO TE QUITEN EL TREN

Durante años, la política de transportes se ha basado en el fomento de la carretera y el avión, el incremento de la utilización del petróleo y la construcción indiscriminada de costosas infraestructuras. Una política hostil hacia el medio ambiente y a menudo carente de cualquier objetivo social, orientada al beneficio de las empresas privadas y contraria al interés general.

El ferrocarril, mientras tanto, se ha visto sometido al abandono sistemático y premeditado, marcado por la política suntuaria de la alta velocidad, el desmantelamiento de los servicios públicos y la preparación de la privatización, olvidando sus reconocidas ventajas ambientales, económicas y sociales.

Esta política se traduce en: cierre de líneas y estaciones, desaparición de servicios, desmantelamiento de talleres, destrucción de puestos de trabajo, disminución del número de trenes y de plazas ofertadas, incremento de las tarifas, menor mantenimiento de la infraestructura y del material rodante, etc.

El Gobierno aplazó hasta el 1 de enero de 2005 la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, que el PP aprobó utilizando el rodillo de su mayoría absoluta, a pesar del rechazo social y político existente. El PSOE, en la oposición, presentó una enmienda a la totalidad de la ley en el Congreso y propuso su veto en el Senado.

La Ley plantea la segregación de infraestructura y transporte —con la consiguiente ruptura de los sistemas integrados de seguridad característicos del ferrocarril—, la privatización del servicio ferroviario y admite el cierre de líneas sin tener en consideración la rentabilidad social.

Esta Ley supone la implantación del trágico modelo británico, hoy fracasado, y del modelo alemán, cuyos efectos se empiezan a manifestar: pérdida de la seguridad, cierre de líneas, eliminación de servicios, incremento de las tarifas, etc. El ferrocarril debe garantizar la seguridad por encima de cualquier otro criterio, para lo que es imprescindible mantener el concepto de empresa integrada, con empleo estable y unos adecuados niveles de inversión.

Las organizaciones sociales y ciudadanas tenemos el deber de manifestar, contundentemente, el rechazo a una política de transporte insostenible, guiada por intereses económicos particulares y contraria a los intereses de la sociedad. La ciudadanía, al mismo tiempo

usuaria y propietaria del ferrocarril, debe participar activa y directamente en las decisiones que conciernen al ferrocarril.

- Denunciamos el lamentable estado en el que se encuentra la mayor parte de nuestra red ferroviaria y exigimos la potenciación y mejora del ferrocarril por sus indudables ventajas ambientales, económicas y sociales.

- Reiteramos nuestra total oposición a la construcción de nuevas líneas exclusivas para alta velocidad y la progresiva generación de una doble red ferroviaria.

- Pedimos la apertura de un debate transparente y riguroso sobre el futuro del ferrocarril.

- Reclamamos que el ferrocarril se convierta en la clave del sistema de transporte, fomentando su utilización prioritaria tanto para los desplazamientos personales como para el traslado de las mercancías.

- Instamos a que se elimine la discriminación histórica existente en el ferrocarril hacia las personas con discapacidad, implantando la accesibilidad universal en todos sus servicios, trenes y estaciones.

- Demandamos que se favorezca el uso combinado del tren y la bicicleta como alternativa al automóvil, acondicionando de manera adecuada y segura espacios para las bicicletas en las estaciones y los trenes.

- Demandamos que se repercutan sobre los distintos medios de transporte los costes externos que generan (siniestralidad, contaminación, ocupación de territorio, etc.) lo que mostraría la verdadera eficiencia del transporte por ferrocarril al tiempo que se deja de primar injusta e ineficientemente a otros medios de transporte.

- Exigimos el mantenimiento del ferrocarril como servicio público de titularidad pública.

- Exigimos la derogación inmediata de la Ley del Sector Ferroviario, que prepara la privatización del ferrocarril.

Manifiesto conjunto de todas las entidades convocantes de la manifestación en «Defensa del ferrocarril, sostenible y seguro, público y social», celebrada en Madrid el pasado 28 de noviembre de 2004.

UN TREN DE CINE

Los enormes ojos insomnes de Romy Schneider brillaban en la pantalla en medio de la oscuridad del salón de actos de mi instituto. Toda mi fila, en silencio, intentábamos mantener el tipo, aguantando las lágrimas y carraspeando de vez en cuando, y aunque no llegábamos a tiempo para leer los subtítulos, estábamos seguros que asistíamos a un idilio imposible y que nos iba a costar levantarnos del asiento. Se trataba de la película “El tren” (1973) y nuestra profesora de historia (que era una señora mayor pero muy moderna) pidió que la proyectasen en un arranque de ingenio por ilustrar una clase sobre la Segunda Guerra Mundial en Francia. La película contaba una historia de amor imposible en una situación extrema, el éxodo de un grupo de franceses en un tren abarrotado que huía del exterminio nazi. Nunca he vuelto a verla, pero la imagen vestida de negro de Romy Schneider y sus grandes ojos tristes mientras el ronroneo del tren sonaba de fondo se quedaron como un icono del romanticismo dentro de mi cabeza.

Muchos trenes como este han pasado por la historia del cine y entre el que rodó Louis Lumière en 1895, en La llegada de un tren a la estación de la Ciutat, y el de la leyenda de Wyatt Earp que dirigió Lawrence Kasdan recientemente, muchos son los que merece la pena recordar. El primero, por supuesto, el del Maquinista de la General en el que Buster Keaton nos hizo pasar muchos mágicos momentos desde que se editó en los años veinte. También mencionaré el Libertador de Viva María! (1965) dirigida por Louis Malle que mereció incluso salir en algunos de los carteles de la película, y en la que Jeanne Moreau y Brigitte Bardot hacían una comedia naïf en medio de la revolución mejicana y, cómo no, el tren del Acorazado Potemkin (1925) de Eisenstein, sobre el que sobran palabras.

Hay, sin embargo, otras cintas que, aunque han pasado con menos gloria, merecen un recordatorio, porque la figura del ferrocarril forma parte del mismo guión, y no tendrían sentido si no fuera así. Entre ellas no podemos dejar de hablar de Trenes rigurosamente vigilados (1966) de Jiri Menzel, o Estación Termini (1952) de Vittorio de Sica, así como de la maravillosa Estación Central de Brasil que hizo de lugar de encuentro entre una mujer desesperada y un niño que le devuelve las ganas de soñar. Todos recordamos, también, el rostro

de Jean Gabin, el eterno ferroviario de La Bestia Humana (1938) de Jean Renoir, en ese gran drama del cine clásico.

El tren aparece en otras historias como fondo casi imperceptible o casual, pero que con un tratamiento artístico sirve para darle realismo a unas películas en la mayoría de las ocasiones duras y con un trasfondo social importante. Tal es el caso de los protagonistas de “Surcos”, que en un tren llegan a la ciudad desde el campo para tratar de ganarse la vida, y en una estación vuelven a casa vencidos, o la famosa y triste Ladrón de bicicletas (1948) de Vittorio de Sica, o, alejándonos un poco, como escenario de la lucha de Gandhi (1982) de Attenborough, sin olvidarme de que el tren, sus estaciones y sus vías han servido de decorado obligado a toda la saga de cine de oeste, origen de innumerables películas tales como El caballo de hierro (1934) de John Ford o La conquista del oeste (1962).

El tren también se ha usado en muchas ocasiones como identificación de un elemento de mal, en “Las puertas del cielo” era el medio de transporte de los sicarios contratados por la asociación de ganaderos para exterminar a todo un pueblo de inmigrantes europeos, a los que acusaban de cuatreros y anarquistas. Mientras los habitantes del pueblo celebran una asamblea en la casa que también usan como salón de baile, el tren se dirige silencioso entre las montañas, se detiene en lo alto de una colina y, cuando las compuertas de los vagones se abren, van saltando a caballo una legión de hombres armados, inconfundibles con sus rifles y sus gabanes largos.

He elegido, sin embargo, dos de las más optimistas escenas de tren para la despedida. La primera corresponde a Belle Epoque (1993) de Trueba con un Fernando Fernán Gómez radiante, recibiendo a sus hijas en la estación, y la segunda corresponde a uno de los finales tristes más bonitos del cine español, el de Los peores años de nuestra vida (1994) de Martín Lázaro, en el que el personaje de Gabino Diego deja que la chica de la película, Ariadna Gil, se vaya a París con Jorge Sanz, (con su billete, su ropa y su dinero, además) y mientras aparecen los títulos de crédito el tren se aleja con su traqueteo camino de París, que es uno de los mejores destinos que se puede hacer en tren, en el cine y fuera de la pantalla.

Estrella Fernández





LA CUADRILLA

Como sin duda los lectores de **La Campana** saben, en los últimos meses se han llevado a cabo en diversas localidades gallegas una serie de actos en apoyo del compañero de CGT Manuel Ríos, primera víctima del “decretazo” en Galicia, y la película que hoy comentamos describe hechos y situaciones que no difieren mucho de los que este compañero ha tenido que vivir en los últimos años.

La Cuadrilla, del inglés Ken Loach, nos sitúa en el Reino Unido a mediados de los años 90, cuando culmina la privatización salvaje de British Rail (el equivalente británico de RENFE). La película cuenta la historia de una cuadrilla de trabajadores que se encarga del mantenimiento de las vías, y que se han de enfrentar al progresivo deterioro de sus condiciones laborales, lo cual conduce a la desintegración del grupo, antes muy cohesionado.

Un día, el supervisor les reúne para decirles que ya no trabajan para British Rail, sino para una empresa privada. A partir de entonces todo cambia, el objetivo principal de la nueva empresa es ahorrar costes, y eso significa que todo lo demás (movilidad, horarios, seguridad, etc.) pasa a un segundo plano. La situación empeora todavía más cuando el servicio es subcontratado a una nueva empresa y los trabajadores deben competir por el trabajo con antiguos compañeros que ahora pertenecen a otras empresas. La antigua camaradería que reinaba en el grupo desaparece, algunos aceptan una indemnización y se marchan, camino que acabarán siguiendo todos para caer en las garras de las ETTs, el último paso en su degradación. El único que permanece en la empresa hasta su anunciada desaparición es el delegado sindical, representante de un sindicalismo clásico, que asiste impotente a todo el proceso, sin ninguna capacidad de acción.

Ken Loach utilizó un guión escrito por Rob Dawber, antiguo trabajador de British Rail y representante sindical, que conocía de primera mano lo



que se cuenta en la película, y un grupo de actores desconocidos que interpretan sus papeles a la perfección. El tono general del film es bastante crudo, implacable, cercano en muchos momentos al documental, aunque Loach, como es habitual en él, no desdeña las pinceladas de humor o las vidas personales de los personajes, sin caer nunca en el sentimentalismo.

Es posible que *La cuadrilla* no sea una obra maestra del cine, pero harían falta muchas películas como esta para que un mayor número de personas despierten del sueño del bienestar y comprendan que ya no es posible dejarse llevar más lejos, sino que la única opción es permanecer unidos y hacer frente a los que intentan imponernos esta especie de no-vida.

Osmundo

NOTA: Este texto fue publicado en el número 196 de la época anterior de **La Campana** (23-09-2002)



EMILIO PEDRO GÓMEZ GARCÍA

Tras la magna manifestación en defensa del ferrocarril público celebrada el 25 de octubre de 2003 en Zaragoza, el poeta y compañero Emilio Pedro Gómez García, leyó este estremecedor poema dedicado a los compañeros muertos en los “accidentes laborales” que se ha cobrado la construcción de esta línea del AVE. El minuto de silencio que reclamó en su último verso, concluyó con una fuerte ovación de las más de 15.000 personas que habían acudido a la convocatoria de la Coordinadora en Defensa del Ferrocarril Público.

Hay trenes que construyen el paisaje;
mas hay trenes que tan sólo lo acuchillan.
Hay trenes que vertebran la paz de los humildes;
mas hay trenes de guerra digital y mercaderes,
de confort prepotente y exclusivo.
Hay trenes que contagian su sosiego,
puntuales te conducen a tu cierto destino;
mas hay trenes tan raudos que agostan el deseo,
pierden el tren de la conciencia
y aunque lleguen muy rápido,
ni siquiera alcanzan el punto de partida.
¿Acaso no es posible un equilibrio de vértigo y de calma?
¿A más velocidad más injusticia?
Porque hay trenes para la fraternidad y la palabra como un vino compartido;
mas hay trenes rivales del viaje,
que imprimen su soledad de horizontes funcionarios,
pantallas de pájaros huidos.
Hay trenes que aproximan, restituyen, redimen de ancestrales lejanías;
mas hay trenes que engullen la semilla de esos trenes,
y nos roban caminos.
En los túneles del corredor de alta velocidad,
a varias soledades de profundidad,
gritos cortados germinan un duro silencio.
Voces suspensas de vidas cercenadas,
de obreros que murieron de pie, sobre el trabajo.
Quisiera nombrarlos; pero el GIF nos oculta sus nombres.
Por su anónima memoria os pido un hondo minuto de silencio”

EL VIAJE

Cuento del escritor colombiano Álvaro Mutis (n. Bogotá, 1923), galardonado en el año 2001 con el premio Cervantes de literatura, en homenaje a su extraordinaria obra, que muchos califican de pesimista ante la fatídica condición de la humanidad, víctima de sus propias obras, en particular, de la ilusión positiva del poder y la fuerza.

No sé si en otro lugar he hablado del tren del que fui conductor. De todas maneras, es tan interesante este aspecto de mi vida, que me propongo referir ahora cuáles eran algunas de mis obligaciones en ese oficio y de qué manera las cumplía.

El tren en cuestión salía del páramo el 20 de febrero de cada año y llegaba al lugar de su destino, una pequeña estación de veraneo situada en tierra caliente, entre el 8 y el 12 de noviembre. El recorrido total del tren era de 122 kilómetros, la mayor parte de los cuales lo invertía descendiendo por entre brumosas montañas sembradas íntegramente de eucaliptos. (Siempre me ha extrañado que no se construyan violines con la madera de ese perfumado árbol de tan hermosa presencia. Quince años permanecí como conductor del tren y cada vez me sorprendía deliciosamente la riquísima gama de sonidos que despertaba la pequeña locomotora de color rosado, al cruzar los bosques de eucaliptos).

Cuando llegábamos a la tierra templada y comenzaban a aparecer las primeras matas de plátano y los primeros cafetales, el tren aceleraba su marcha y cruzábamos veloces los vastos potreros donde pacían hermosas reses de largos cuernos. El perfume del pasto “yaraguá” nos perseguía entonces hasta llegar el lugarejo donde terminaba la carrilera.

Constaba el tren de cuatro vagones y un furgón, pintados todos de color amarillo canario. No había diferencia alguna de clases entre un vagón y otro, pero cada uno era invariablemente ocupado por determinadas gentes. En el primero iban los ancianos y los ciegos; en el segundo los gitanos, los jóvenes de dudosas costumbres y, de vez en cuando, una viuda de furiosa y postrera adolescencia; en el tercero viajaban los matrimonios burgueses, los sacerdotes y los tratantes de caballos; el cuarto y último había sido escogido por las parejas de enamorados, ya fueran recién casados o se tratara de alocados muchachos que habían huido de sus hogares. Ya para terminar el viaje, comenzaban a oírse en este último coche los tiernos lloriqueos de más de una criatura y, por la noche, acompañadas por el traqueteo adormecedor de los rieles, las madres arrullaban a sus pequeños mientras los jóvenes padres salían a la plataforma para fumar un cigarrillo y comentar las excelencias de sus respectivas compañeras.

La música del cuarto vagón se confunde en mi recuerdo con el ardiente clima de una tierra sembrada de jugosas guanábanas, en donde hermosas mujeres de mirada fija y lento paso escanciaban el guarapo en las noches de fiesta.

Con frecuencia actuaba el sepulturero. Ya fuera un anciano fallecido en forma repentina o se tratara de un celoso joven del segundo vagón envenenado por sus compañeros, una vez sepultado el cadáver permanecíamos allí tres días vigilando el túmulo y orando ante la imagen de Cristóbal Colón, santo patrono del tren.

Cuando estallaba un violento drama de celos entre los viajeros del segundo coche o entre los enamorados del cuarto, ordenaba detener el tren y dirimía la disputa. Los amantes reconciliados, o separados para siempre, sufrían los amargos y duros reproches de todos los demás viajeros. No es cualquier cosa permanecer en medio de un páramo helado o de una ardiente llanura donde el sol reverbera hasta agotar los ojos, oyendo las peores indecencias, enterándose de las más vulgares intimidades y descubriendo, como en un espejo de dos caras, tragedias que en nosotros transcurrieron soterradas y silenciosas, denunciando apenas su paso con un temblor en las rodillas o una febril ternura en el pecho.

Los viajes nunca fueron anunciados previamente. Quienes conocían la existencia del tren, se pasaban a vivir a los coches uno o dos meses antes de partir, de tal manera que, a finales de febrero, se completaba el pasaje con alguna ruborosa pareja que llegaba acezante o con un gitano de ojos de escupitajo y voz pastosa.

En ocasiones sufríamos, ya en camino, demoras hasta de varias semanas debido a la caída de un viaducto. Días y noches nos atontaba la voz del torrente, en donde se bañaban los viajeros más arriesgados. Una vez reconstruido el paso, continuaba el viaje. Todos dejábamos un ángel feliz de nuestra memoria rondando por la fecunda cascada, cuyo ruido permanecía intacto y, de repente, pasados los años, nos despertaba sobresaltados, en medio de la noche.

Cierto día me enamoré perdidamente de una hermosa muchacha que había quedado viuda durante el viaje. Llegado que hubo el tren a la estación terminal del trayecto me fugué con ella. Después de un penoso viaje nos establecimos a orillas del Gran Río, en donde ejercí por muchos años el oficio de colector de impuesto sobre la pesca del pez púrpura que abunda en esas aguas.

Respecto al tren, supe que había sido abandonado definitivamente y que servía a los ardientes propósitos de los veraneantes. Una tupida maraña de enredaderas y bejucos invade ahora completamente los vagones y los azulejos han fabricado su nido en la locomotora y el furgón.

Álvaro Mutis

HE AQUÍ UN SUCESO

Agustín García Calvo, autor de este relato, viene defendiendo desde siempre el tren de toda la vida y ello por las mismas razones que nos exhorta a no esperar nada del futuro, ni del poder. A pocos pensadores debe más este número Extraordinario de **La Campana** que a Agustín García Calvo, no siendo al pueblo que habla con el sentir común.

He aquí un suceso. No sé si da la talla para ser noticia, una de las “noticias que en el día de hoy se han producido” que os venden por televisión todos los días, para que estéis enterados de lo que ha pasado y, por tanto, seguros de que no ha pasado nada del otro mundo. A lo mejor esto ni siquiera lo ha producido nadie ni sirve para nada. Pero acaso por eso mismo.

El caso es que, al salir de la estación de Vigo, camino de vuelta hacia la Capital, después de que el tren fuera recorriendo la orilla de la larga ría y ofreciéndonos entre llovizna y nieblas a medio desgarrar con el turbio sol de la mañana alta, casitas desperdigadas, talleres ferruginosos, la red de minúsculas plataformas para la pesca de mejillones tendidas sobre las aguas apenas encrispadas, entonces, al volver adentro del vagón, me doy cuenta de que va el último y que no lleva detrás nada y que puede uno, por la puerta de la cola, atrancada con una barra, ir asomándose a lo que va quedando atrás (que tiene su explicación: como esta sección del Talgo está destinada a acoplarse en Orense con la otra que viene de la Coruña, este final del tren o medio-tren lo dejan provisionalmente al aire, hasta que, acoplado con el otro, quede en mitad de la composición), de manera que allá me planto al cristal de la puerta trasera (no es nada fácil que a uno se le brinde una ocasión como ésta) y me pongo a ver, no lo que pasa, sino lo que huye. Ya era un gran regalo, por la ventanilla normal y lateral, ver lo que pasa, que es lo que permanece; pero esto de poder asomarse a lo que huye...

Los regalos de esto son, desde luego, innumerables: vías que se pierden y se juntan allá derechas brillando apenas entre la niebla, que de vez en vez se curvan con la elegancia de una culebra entre peñas y bosquecillos y matorrales, el desfile de cerros vigilantes que se escurren a mi derecha, y a la izquierda la compañía, a largos trechos, del río Miño que va, unas veces apretado y espumante, otras esplayándose en láminas plateadas, marchando allá a

su destino en sentido inverso al de nuestro tren, y de cuando en cuando los túneles, o derechos, que te dejan ir haciéndosete el redondel del mundo entero más y más pequeño, como si ya lo vieras por microscopio, o enroscándose y alternándote a buen paso descansos de sombras con vueltas, siempre inesperadas, de los pálidos destellos del otoño, y tantas más sorpresas intercalándose serenamente, los oros de los robles por la derecha, por la izquierda los, de muy distinta moneda, de los chopos de los riachuelos, ahora algunas casuchas medio derruidas, pero manteniendo en alto los varales de sus parras de hojas enrojecidas, ahora un blanco balneario palaciego que montaran al pie del agua los ricos de antaño con su embarcadero para sus barquitas blancas de otro tiempo...

Y tantas las variedades y las ocurrencias del mundo que esta visión de atrás del tren me ofrecía, y hasta el comprobar la ley de la relatividad que antaño descubrí, una vez que en los viejos ferrocarriles se habían olvidado de ponerle al tren furgón de cola (a saber, que, si se fija la vista en lo más cercano, el rápido escape de raíles y postes y cunetas, entonces, con el resto de los ojos, te parece que lo lejano, peñas, árboles, nubes, se te acerca, se te quiere venir encima: “la huida real de lo inmediato, señoras y señores, parece ser la condición de la ganancia aparente de la pérdida de las cosas”), que, en fin, no había manera de quitarme de aquel turbio cristal, ni una hora, ni otra hora, hasta llegar a la estación de Orense.

Allí ya, (¡qué remedio!) me metí para el vagón, donde estaban compañeros de viaje en sus asientos acaso disfrutando de la película de Vídeo que les servían, sin enterarse de todo lo que había sucedido, esto que trato de haceros pasar como noticia de actualidad y de recordároslo, de que reviva en vuestro recuerdo: pues ahí debía de haber, sin que lo supiérais, algo de este viaje.

Agustín García Calvo

La Campana

semanario anarcosindicalista - información y debate anarquista

Tercera Época
Dossier nº 1

13 de diciembre de
2004

N-A CHEGADA Á OURENSE D'A PRIMEIRA LOCOMOTORA

I

Vel-ahí ven, vel-ahí ven avantande
Comaros e corgas, e vales, e cerros.
¡Vinde vel-a, mouciños e mozas!
¡Saludaina, rapaces e vellos!

Por onde ela pasa
Fecunda os terreos,
Espértanse os homes,
Frolecen os eidos.

Vel-ahí ven, vel-ahí ven tan houpada,
Tan milagrosiña, con paso tan meigo,
Que parece unha Nosa-Señora,
Unha Nosa-Señora de ferro.

Tras d'ela non veñen
Abades nin cregos;
Mais ven a fartura
¡Y-a luz y-o progreso!

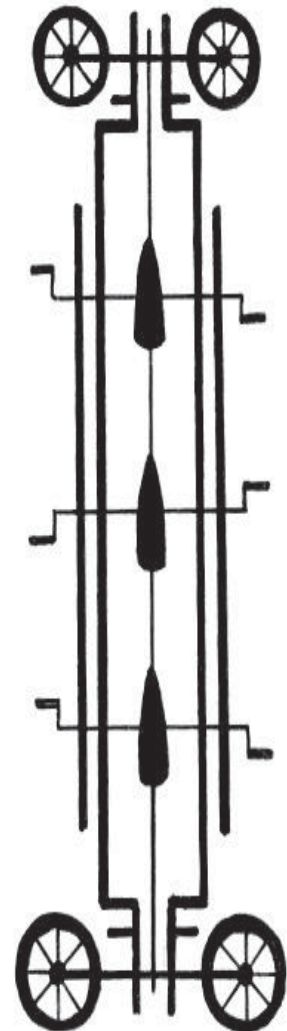
II

Catedral, demagogo de pedra,
D'un povo fanático erguida n-o medio,
Repinica esas chocas campanas
En sinal d'alegría e contento.

Asocia esas voces
O son d'os pandeiros,
¡As santas surrisas
De terras e ceos!

E ti, río d'os grandes destinos,
Qu'os himnos ensayas d'os trunfos ibéricos,
Requeimadal-as faudes de sede
Ven ó monstro a beber n-o teu seo.

Bon samaritano,
Daille auga ó sedento;
Que a máquena é o Cristo
D'os tempos modernos.



*Poema de Manuel Curros Enríquez,
tal e como foi publicado polo seu fillo
Adelardo, en Madrid, en 1929*

