

**Εργατική διαχείριση στο Δημόσιο Σύστημα Μεταφορών, 1936-1939
στη Βαρκελώνη
του Tom Wetzel**

[Ανάκτηση από

<http://www.uncanny.net/~wetzel/barcelonatransit1936.htm>]

**Μετάφραση- Επιμέλεια: Θοδωρής Σάρας
autopoiesis.squat.gr**

Η ιστορία της εργατικής διαχείρισης του συστήματος μεταφορών στη Βαρκελώνη, στη δεκαετία του 30, κατά τη διάρκεια της επανάστασης και του ισπανικού εμφύλιου είναι η επιβεβαίωση της ικανότητας του κόσμου της εργασίας να διαχειριστεί άμεσα τις βιομηχανίες στις οποίες εργάζεται.

Στα χρόνια που προηγήθηκαν και οδήγησαν στην επανάσταση του 1936 έγιναν δριμύτατοι αγώνες των εργατών - όπως η μεγάλη αλλά ηττημένη απεργία των τραμ το 1935. Ένας αριθμός των αγωνιστών ηγετών της απεργίας είχε μπει στη φυλακή. Με τη νίκη των ελευθεριακών και σοσιαλδημοκρατών στις εθνικές εκλογές του Φεβρουαρίου του 1936, οι φυλακισμένοι συνδικαλιστές απελευθερώθηκαν, και οι εργάτες του συστήματος μεταφορών της Βαρκελώνης άρχισαν να ξαναχτίζουν το σωματείο τους, το οποίο είχε παίξει σημαντικό ρόλο στην πόλη κατά τη διάρκεια των επαναστατικών γεγονότων του '36.

Το 1936 το κύριο μέρος του μεταφορικού συστήματος της Βαρκελώνης ήταν κομμάτι ενός μεγάλου σιδηρόδρομου τραμ, που λειτουργούσε από την εταιρεία με την επωνυμία "Τραμ Βαρκελώνης" (Tranvias de Barcelona), και ανήκε σε Βέλγους επενδυτές. Η εταιρεία λειτουργούσε 60 γραμμές, που διασταύρωναν διασχίζοντας την πόλη μέχρι και τα κοντινά προάστια. Από τους 7.000 εργάτες της εταιρείας στο '36, οι 6.500 ανήκαν στο Σωματείο Μεταφορών της Εθνικής Ομοσπονδίας Εργασίας, γνωστής από τα ισπανικά αρχικά CNT. Η CNT ήταν μία ελευθεριακή συνδικαλιστική εργατική οργάνωση. Το Σωματείο Μεταφορών ήταν μία υψηλά δημοκρατική οργάνωση, που λειτουργούσε μέσω των συνελεύσεων των εργατών (γενικές συσκέψεις) και των συμβουλίων των εκλεγμένων εκπροσώπων τους (delegados). Για έναν συνδικαλιστή το σωματείο ήταν μέρος ενός επαναστατικού κοινωνικού κινήματος, που σκόπευε οι εργαζόμενοι να πάρουν άμεσα τη συλλογική διαχείριση των εργοστασίων, αντικαθιστώντας τα αφεντικά και τους καπιταλιστές επενδυτές, για να δημιουργήσουν μία οικονομία βασισμένη στην κοινή ιδιοκτησία της βιομηχανίας από όλη την κοινωνία.

Σε απάντηση των μεγάλων κινητοποιήσεων και απεργιών των Ισπανών εργατών, οι κεφαλές του ισπανικού στρατού, με την άμεση υποστήριξη της καπιταλιστικής ελίτ, προσπάθησαν να ρίξουν την ελευθεριακή κυβέρνηση, που ξεκίνησε τις εργασίες της στις 19 Ιουλίου του 36, για να συντρίψουν το ριζοσπαστικό εργατικό κίνημα της χώρας. Συνδικαλιστικές ομάδες άμυνας με την υποστήριξη της βάσης της αστυνομίας ανταπάντησαν, νικώντας αρχικά τον στρατό στα δύο τρίτα της χώρας. Τα εργατικά σωματεία δημιούργησαν στη συνέχεια το "Λαϊκό στρατό" για να πολεμήσουν τον φασιστικό ισπανικό στρατό. Στις μέρες που ακολούθησαν την ήττα του στρατού τις Βαρκελώνης, τα σωματεία κινήθηκαν προς την απαλλοτρίωση των περισσότερων βιομηχανιών και τη δημιουργία νέων οργανώσεων άμεσης εργατικής

διαχείρισης.

Οι εργάτες του Σωματείου Μεταφορών συμμετείχαν στον αγώνα. Κατέλαβαν ένα θωρακισμένο αυτοκίνητο, που χρησιμοποιούσε η εταιρεία για τη μεταφορά των ναύλων των τραμ και το μετέτρεψαν σε θωρακισμένο αυτοκίνητο για τις συγκρούσεις με τον στρατό.

Στις 20 Ιουλίου μία οπλισμένη ομάδα της CNT ανακάλυψε ότι η διοίκηση στην κορυφή της Tranvías de Barcelona το είχε σκάσει. Την επόμενη μέρα έγινε μία μαζική σύσκεψη των εργατών μεταφοράς. Η συνέλευση ψήφισε κατά συντριπτική πλειοψηφία την απαλλοτρίωση των μεταφορικών εταιρειών στο όνομα του λαού. Τρεις ιδιωτικές εταιρείες λεωφορείων, δύο τελεφερίκ, και ο Μητροπολιτικός Σιδηρόδρομος (υπόγειος) μαζί με την εταιρεία του τραμ καταλήφθηκαν.

Στις οδομοχαχίες που έγιναν, το σύστημα του τραμ κακοποιήθηκε άσχημα - σιδηροδρομικές γραμμές καταστράφηκαν, εναέρια καλώδια γκρεμίστηκαν κατά τόπους, κουτιά εξοπλισμού πυροβολήθηκαν, και οι γραμμές των τραμ χρησιμοποιήθηκαν στα οδοφράγματα. Οι εργαζόμενοι στις μεταφορές δουλεύοντας μέρα-νύχτα, επανέφεραν σε λειτουργία το δίκτυο του τραμ μέσα σε πέντε μέρες. Σε υπερωρίες τους τα τραμ ξανα βάφτηκαν σε διαγώνια κοκκινόμαυρα σχέδια του αναρχοσυνδικαλιστικού κινήματος (βλέπε την φωτο παρακάτω) Πριν την 19η Ιουλίου, τα κουτιά εξοπλισμού και ενέργειας της ηλεκτρικής εταιρείας στη μέση των δρόμων ανάγκαζαν τα τραμ να κάνουν κλειστές στροφές γύρω τους, προκειμένου να ξεπεράσουν το εμπόδιο τους. Το γεγονός αυτό ήταν πηγή εκτροχιασμών. Μετά την ανάληψη της διαχείρισης από το σωματείο, οι εργαζόμενοι συμφώνησαν με τους συναδέλφους τους στη ομοσπονδία της δημόσιας ωφέλειας, να εγκαταστήσουν τον εξοπλισμό της ηλεκτρικής ενέργειας αλλού, ώστε τα οχήματα να κινούνται ανεμπόδιστα. Ένας αριθμός κολώνων των τηλεφωνικών γραμμών, που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάρτηση των εναέριων καλωδίων του τραμ, αντικαταστάθηκαν με σταυρωτά δοχεία από στύλους στο πεζοδρόμιο, καθώς αυτό ήταν ασφαλέστερο.

(φώτο τραμ)

Τα διάφορα μέσα μεταφοράς και οι σταθμοί επιδιόρθωσης - λεωφορεία, υπόγειος, τραμ - χωρίστηκαν σε τομείς του σωματείου. Όλοι οι τομείς διευθυνόταν από εκλεγμένες επιτροπές, υπόλογες στις συνελεύσεις των εργαζόμενων. Σε κάθε επιτροπή διαχείρισης εκλεγόταν ένας μηχανικός, για να διευκολύνει τη διαβούλευση ανάμεσα σε χειρωνακτες εργαζόμενους και μηχανικούς. Δεν υπήρχε γενικός ή εκτελεστικός διευθυντής. Μία επταμελής εκλεγμένη εργατική επιτροπή ήταν υπεύθυνη για όλο τον συντονισμό.

Η εταιρεία Barcelona Tramways λειτουργούσε με ένα σύστημα ζωνών ναύλων, που σήμαινε ότι το κόστος μετακίνησης των επιβατών στο κέντρο της πόλης από τα εργατικά προάστια ήταν μεγαλύτερο. Η εργατική διαχείριση αντικατέστησε το σύστημα των ζωνών με ένα ενιαίο εισιτήριο σε ολόκληρη τη μητροπολιτική περιοχή, ισοσταθμίζοντας έτσι το κόστος για τους επιβάτες. Παρά τη μείωση του εισιτηρίου, το σύστημα μεταφορών ήταν κερδοφόρο. Ένα αρκετά μεγάλο μέρος του κέρδους χρηματοδοτούσε τον αντιφασιστικό αγώνα. Οι εργαζόμενοι δώριζαν επίσης το χρόνο των Κυριακών για εργασία στα εργαστήρια που στήθηκαν στα εργοστάσια του συστήματος μεταφοράς για

την κατασκευή πυρομαχικών για τον Λαϊκό Στρατό.

Ένας μεγάλο ποσό γαλλικών και αμερικανικών μηχανικών εργαλείων αγοράστηκαν, για να πετύχουν την αυτάρκεια σε ανταλλακτικά για τη μετακίνηση. Αυτό συμπεριλάμβανε ένα μηχανικό εργαλείο αμερικανικής κατασκευής, που μπορούσε να κάνει πολλαπλά πανομοιότυπα αντίγραφα των μηχανικών μερών - η μοναδική μηχανή αυτού του είδους στην Ισπανία. Επίσης χρειαζόταν ένας φούρνος τήξης των χρησιμοποιημένων ρουλεμάν. Ο νέος εξοπλισμός σήμαινε ότι το σύστημα μεταφοράς είχε την ικανότητα αναβάθμισης του, κατασκευάζοντας τα δικά της τραμ. Πριν την επανάσταση, η ιδιωτική εταιρεία έκανε μόνο το 2% των επιδιορθώσεων μέσω των δικών της εργαστηρίων, τα οποία είχε οργανώσει για να υλοποιούν μόνο τις άμεσες επιδιορθώσεις. Μέσα στον έναν χρόνο της εργατικής διαχείρισης, τα εργαστήρια κατασκεύαζαν το 98% των μερών που χρησιμοποιούνταν στην κίνηση. Μάλιστα παρά την αύξηση κατά 150% των τιμών σε πρώτες ύλες, και υποστήριξη της κατασκευής και των επιδιορθώσεων, τα εργαστήρια είχαν ακόμα κέρδος.

Το σωματείο μεταφορών της CNT συμφώνησε με το νέο σωματείο των εργαζόμενων της CNT στην υγεία να εξασφαλίζουν ελεύθερη ιατρική φροντίδα για τους εργαζόμενους των μεταφορών και τις οικογένειες τους. Οι εργαζόμενοι του σωματείου της υγείας οργανώθηκαν για να καταλάβουν τα νοσοκομεία, δημιουργώντας έτσι ένα δίκτυο από ελεύθερες κλινικές ως μέρος ενός νέου κοινωνικοποιημένου συστήματος ιατρικής φροντίδας στην Ισπανία. Η συμφωνία ανάμεσα στη κολλεκτίβα των μεταφορών και την ομοσπονδία της υγείας συμπεριλάμβανε απευθείας πληρωμές για τις υπηρεσίες των εργαζόμενων και των οικογενειών τους. Αυτό περιλάμβανε και την πρόσβαση στην κλινική που πριν ήταν επιτρεπτή μόνο στους πλούσιους.

Οι περιορισμοί στη μετακίνηση με αυτοκίνητο και η αυξανόμενη απασχόληση στις πολεμικές βιομηχανίες, οδήγησαν σε αύξηση κατά 62% των επιβατών στον πρώτο χρόνο της εργασιακής διαχείρισης του συστήματος μεταφορών. Δεν ήταν πιθανό να αποκτήσουν νέα τραμ. Για να εξυπηρετήσουν την αυξανόμενη επιβατική κίνηση, οι εργαζόμενοι επανασχεδίασαν τη λειτουργία, προκειμένου να μειώσουν το χρόνο για πρόσβαση του τραμ στο κέντρο της πόλης, κατά την διάρκεια της καθημερινής λειτουργίας. Ένας αριθμός από παλιά τραμ επιδιορθώθηκαν και ξαναμπήκαν σε υπηρεσία. Νέα ελαφρύτερα οχήματα κατασκευάστηκαν για τα δύο τελεφερίκ.

Τον Σεπτέμβριο-Οκτώβριο του 1936 υπήρξε μία έντονη πολιτική διαμάχη ανάμεσα στους συνδικαλιστές και τους κομμουνιστές για τις βιομηχανίες υπό εργατική διαχείριση. Οι συνδικαλιστές ήθελαν να δημιουργήσουν μία κοινωνικοποιημένη, δημοκρατικά συντονισμένη οικονομία "από τα κάτω", διαχειριζόμενη από τους εργαζόμενους και τις συνελεύσεις γειτονιών, με σχέδια που αναπτύσσονταν για ολόκληρες περιοχές σε συνέδρια εκπροσώπων. Οι κομμουνιστές ενδιαφερόταν να ανοικοδομήσουν την εξουσία του παραδοσιακού γραφειοκρατικού κράτους... με τον σκοπό τελικά το κράτος να αναλάβει την οικονομία. Επομένως οι κομμουνιστές εναντιώνονταν στο σχέδιο των συνδικαλιστών για άμεση διαχείριση της οικονομίας από τους εργαζόμενους, και στόχευαν στο να την μπλοκάρουν. Σε αυτό είχαν τη βοήθεια των επαγγελματιών, και των μικρών αστικών και διευθυντικών τάξεων, που έβλεπαν τα προνόμια τους να χάνονται. Ως αποτέλεσμα της κύριας πολιτικής

πάλης, το Generalitat - η περιφερειακή κυβέρνηση της Καταλωνίας - έκδωσε τον Οκτώβρη του 1936 ένα διάταγμα κολεκτιβοποίησης, που απαιτούσε από τις απαλλοτριωμένες βιομηχανίες να αναδιοργανωθούν σε εργατικές κολλεκτίβες.

Αφού πέρασε το διάταγμα αυτό, το σύστημα μεταφορών που διαχειριζόταν το σωματείο, αναδιοργανώθηκε στην Ενωμένη Κολλεκτίβα των Δημόσιων Υπηρεσιών, διαχωρισμένη τυπικά από το σωματείο της CNT. Σε μερικούς τομείς της κολλεκτίβας όπως στον υπόγειο υπήρχε σωματείο της UGT. Η UGT ήταν η ομοσπονδία των σοσιαλδημοκρατικών σωματείων - περισσότερο γραφειοκρατική από το CNT, που συμμαχούσε με τα σοσιαλιστικά και κομμουνιστικά κόμματα. Σε τομείς της κολλεκτίβας που η UGT είχε παρουσία, η UGT εξέλεγε τους δικούς της εκπροσώπους στις επιτροπές διαχείρισης.

Πριν την 19η Ιουλίου, οι *peones* (εργάτες στις σιδηροτροχιές) ήταν οι χαμηλότερα αμοιβόμενοι εργαζόμενοι και μαζί με τους εξειδικευμένους εργαζόμενους ήταν πάνω από το 50%. Μετά την κατάληψη της βιομηχανίας, όλοι οι εργαζόμενοι εκτός των ειδικευμένων έπαιρναν την ίδια αμοιβή. Οι ειδικευμένοι εργαζόμενοι (όπως οι μηχανικοί) έπαιρναν μία αμοιβή κατά 6% μεγαλύτερη. Οι εργάτες που προσφέρονταν εθελοντικά τις Κυριακές στα εργαστήρια, τοποθετήθηκαν από το σωματείο μεταφορών στην παραγωγή πολεμικών υλικών για τις εργατικές πολιτοφυλακές που πολεμούσαν τον ισπανικό στρατό. Επίσης κατασκευάστηκαν ντουζ και μπάνια σε όλα τα εργαστήρια και τα συνεργεία... κάτι που παλιότερα δεν υπήρχε.

Τα ζητήματα εργατικής πειθαρχίας λύνονταν από τις συνελεύσεις των εργατών. Υπήρχαν μερικές περιπτώσεις εργαζόμενων που παρουσιαζόταν μεθυσμένοι στην εργασία. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο εργαζόμενος έμπαινε σε διαθεσιμότητα για ένα χρονικό διάστημα και η αμοιβή του παραδινόταν στη γυναίκα του (εάν ήταν παντρεμένος)¹

Λόγω της στρατολόγησης των εργατών στον Λαϊκό Στρατό για τον αγώνα ενάντια στους φασίστες, η εργατική διαχείριση του συστήματος μεταφορών έπρεπε επίσης να παλέψει με την έλλειψη χεριών. Αυτό οδήγησε στην απόφαση να προσλάβουν γυναίκες για πρώτη φορά για να δουλέψουν στο σύστημα μεταφορών. Το γεγονός αυτό σύντομα οδήγησε σε ένα άλλο πρόβλημα για το ελευθεριακό συνδικαλιστικό κίνημα, όχι μόνο στη δημόσια μεταφορά αλλά και σε άλλες βιομηχανίες.

Η Αντιφασιστική Ένωση Γυναικών (*Asociación de Mujeres Anti-fascistas* — AMA) οργανώθηκε από γυναίκες που εργαζόταν στη βιομηχανία. Η ΑΕΓ ήταν “ιμάντας μετάδοσης” του κομμουνιστικού κόμματος. Με την ΑΕΓ να κερδίζει επιρροή στις βιομηχανίες, οι συνδικαλιστές της CNT φοβήθηκαν ότι οι γυναίκες θα στρατολογούνταν στα σωματεία της UGT. Αυτό θα στήριζε και την επιρροή των κομμουνιστών στη βιομηχανία. Τα ελευθεριακά σωματεία της CNT μπορούσαν να παραμεριστούν

Προκειμένου να αντιμετωπίσουν το γεγονός, τα τοπικά σωματεία της CNT άνοιξαν τις πόρτες τους στις Ελεύθερες Γυναίκες (*Mujeres Libres*) Κατά τη διάρκεια της επανάστασης και του εμφύλιου πολέμου οι *Mujeres Libres* οργάνωσαν πάνω από 20.000 φτωχές και εργάτριες γυναίκες ενεργοποιώντας τους να συμμετέχουν στις κοινωνικές υποθέσεις και τους αγώνες, στα

σωματεία και τις υπόλοιπες οργανώσεις ως ισότιμες με τους άντρες.

Τα σωματεία παρείχαν χώρο για κέντρα παιδικής μέριμνας, ομάδες μελετών για τις γυναίκες, μόρφωση και προγράμματα μαθητείας για τις γυναίκες. Στα κολλεκτιβοποιημένα εργοστάσια η εργασία θα σταματούσε για να επιτρέψει στους αγωνιστές της *Mujeres Libres* να δώσουν παρουσιάσεις. Και η βιομηχανία στην οποία οι *Mujeres Libres* είχαν μεγάλη παρουσία ήταν οι δημόσιες μεταφορές. Η Pura Perez μέλος των *Mujeres Libres* ήταν μία από τις πρώτες γυναίκες που οδήγησαν τραμ στη Βαρκελώνη. Σύμφωνα με την Perez οι άνδρες σωματείου μεταφορών της CNT αντιμετώπισαν τις γυναίκες “ως μαθητευόμενες, μηχανικούς, και οδηγούς και τις δίδασκαν τι να κάνουν”. Οι σύντροφοι της CNT, θυμάται η Perez, “πετούσαν πραγματικά με τις κλωτσιές έξω” τα κατάπληκτα βλέμματα των προσώπων των επιβατών, που καταλάβαιναν ότι μία γυναίκα ελέγχει το τραμ. Με το τέλος του εμφύλιου πολέμου οι γυναίκες ήταν μεγάλο κομμάτι της εργατικής δύναμης στο σύστημα μεταφορών της Βαρκελώνης.

Πηγές:

Gaston Leval, *Collectives in the Spanish Revolution*

Martha A. Ackelsberg, *Free Women of Spain: Anarchism and the Struggle for the Emancipation of Women*

Μάικλ Σάιντμαν | Η αντίσταση των εργατών στην εργασία στο Παρίσι και τη Βαρκελώνη κατά τη διάρκεια του Γαλλικού Λαϊκού Μετώπου και της Ισπανικής Επανάστασης, 1936-38 στο <http://www.kokkinonima.gr/?p=73> . Μπορείτε να κατεβάσετε ολόκληρη την μπροσούρα κάνοντας κλικ πάνω στο εξώφυλλο αριστερά.

1 Στο σημείο αυτό οφείλουμε να παραθέσουμε την κριτική του Μάικλ Σάιντμαν σε σχέση με την εργοστασιακή πειθαρχία και τις ποινές, που χρησιμοποιούσαν οι εκπρόσωποι της CNT-UGT στους χώρους εργασίας. Λέει ο Σάιντμαν "Το Φλεβάρη του 1938, το συμβούλιο των CNT-UGT στο *Pantaleoni Germans* καθιέρωσε ένα εντατικό πρόγραμμα εργασίας και ποινές για την καθυστέρηση προσέλευσης στο χώρο εργασίας. Ένας σύντροφος ανέλαβε να ελέγχει την είσοδο και την έξοδο. Η ανάθεση των εργασιών και οι οδηγίες έπρεπε να γίνονται δεκτές «χωρίς σχόλια» και να εκτελούνται στην ώρα τους. Για κάθε μετακίνηση μέσα στο εργοστάσιο έπρεπε να υπάρχει άδεια από τον επικεφαλής του τομέα και όσοι μετακινούνταν χωρίς έγκριση θα ετίθεντο προσωρινά σε διαθεσιμότητα και θα παρακρατείτο ο μισθός τους για τρεις έως οκτώ μέρες. Κανένα εργαλείο δεν έφευγε από την κολεκτίβα χωρίς έγκριση και καθιερώθηκε δοκιμαστική περίοδος ενός μήνα για όλους τους εργάτες. Η ελεγκτική επιτροπή των CNT-UGT στην εταιρία Rabat προειδοποίησε ότι όποιος σύντροφος λείπει από τη δουλειά χωρίς να είναι άρρωστος θα χάνει το μεροκάματο. Οι εργαζόμενοι αυτής της εταιρίας, η πλειοψηφία των οποίων ήταν γυναίκες, ενημερώθηκαν ότι η ανυπακοή μπορούσε να οδηγήσει στην απόλυση σε έναν τομέα που, θα πρέπει να το έχουμε υπ' όψιν μας, η ανεργία ήταν υψηλή. Καμία εργάτρια της Rabat δεν έπρεπε να απουσιάζει από τις συνελεύσεις υπό την απειλή προστίμου. Μόνο συζητήσεις σχετικά με την εργασία επιτρέπονταν κατά τη διάρκεια της εργάσιμης μέρας. Κι' άλλες κολεκτίβες, όπως η *Artgust*, η οποία είχε ανεπιτυχώς ζητήσει από τους εργάτες να αυξήσουν την παραγωγή, επέβαλλαν επίσης κανόνες που απαγόρευαν τις συζητήσεις, την καθυστερημένη προσέλευση στο χώρο εργασίας ακόμη και τη λήψη τηλεφωνημάτων." Περισσότερα στο Μάικλ Σάιντμαν | Η αντίσταση των εργατών στην εργασία στο Παρίσι και τη Βαρκελώνη κατά τη διάρκεια του Γαλλικού Λαϊκού Μετώπου και της Ισπανικής Επανάστασης, 1936-38 στο <http://www.kokkinonima.gr/?p=73> . Μπορείτε να κατεβάσετε ολόκληρη την προσούρα κάνοντας κλικ πάνω στο εξώφυλλο αριστερά.