

¿Quién está arruinando el transporte? ¿Quién está destruyendo los ferrocarriles? ¿Quién condena a la población al hambre y a cualquier otra forma de penuria?

**León Trotsky
9 de febrero de 1920**

(Versión al castellano de Vicent Blat desde “Who is Ruining Transport? Who is Destroying the Railways? Who is Condemning the Population to Hunger and Every Other Form of Hardship?”, en León Trotsky, *The Military Writings, Volume 3, The Year 1920*, subtitulada *How the Revolution Armed*, en formato pdf sin numeración; también para las notas. [Trotsky Internet Archive](#) (descargado el 1 de abril de 2024). 9 de febrero de 1920, Torbeyevo-Ruzayevka. *En camino*, número 107.

Entre las estaciones de Vijrovo y Torbeyevo, en la línea de Kazán¹, nuestro tren especial quedó sepultado en la nieve la noche del 8 de febrero, mientras uno de los vagones descarrilaba. En las estaciones anteriores, Zubova-Polyana y Vijrovo, nadie había advertido al comandante del tren sobre los ventisqueros. Como consecuencia, el tren especial permaneció detenido durante 19 horas. Con una hora de retraso le seguía un segundo tren con una misión particular. Este tren también perdió 19 horas. ¿Cuál fue el motivo?

La razón fue la negligencia criminal de la administración ferroviaria y de los comités ejecutivos locales de los *volost*. La razón fue la desidia, la holgazanería, el sabotaje y el egoísmo de tipo kulak.

Analicemos el asunto sistemáticamente. Tras una tormenta de nieve a finales de enero, el trabajo en el sector entre Arapovo y Vijrovo se limitó a enviar una máquina quitanieves, cuando lo que hacía falta era ponerse manos a la obra con picos, palas y escobas. Tras el paso de la quitanieves, quedaba una capa de nieve entre los raíles, en algunos lugares de cuatro *archinas* de profundidad.

¿Por qué? Los comités ejecutivos locales no habían solicitado mano de obra. El sóviet del *volost* de Drakino, el sóviet del *volost* del pueblo de Salazgar, el sóviet del *volost* de Sloimsk, el sóviet del *volost* de Torbeyevo y el sóviet del *volost* de Zhukovka mostraron una negligencia absoluta en el cumplimiento de sus responsabilidades por el transporte de obreros y campesinos. Donde se necesitaban 50 hombres, enviaban cinco, o ninguno. ¿Qué les importan a los kulaks de Drakino y Sloinisk los obreros hambrientos de Moscú y Petrogrado, o las necesidades del país obrero y campesino en su conjunto?

Sin embargo, si no tienen conciencia, sí están sujetos a la justicia. El Consejo de Defensa ha puesto bajo ley marcial una zona de 55 verstas a lo largo de la línea ferroviaria. Todos los delitos contra el transporte serán castigados en esta zona de acuerdo con la ley militar. Uno de los crímenes más graves es que los sóviets locales no hayan despejado la vía férrea. El Tribunal Militar demostrará a los hombres de Drakino, Salazgar, Sloimsk, Torbeyevo y Zhukovka que el poder soviético no trata los asuntos como una broma cuando lo que está en juego es una cuestión de vida o muerte para los obreros, para los campesinos hambrientos. El Tribunal Militar Revolucionario comenzará su trabajo con el

¹ La experiencia descrita aquí tuvo lugar en la línea ferroviaria de Moscú, pasando por Riazán y Saransk, hasta Kazán. Ruzayevka es el cruce de esta línea con la de Penza, entre este cruce y los demás lugares mencionados se encuentran Torbeyevo, distante unos 90 kilómetros. Entonces se encontraba en la frontera de las provincias de Penza y Tambov. Algunos de los lugares mencionados se encuentran en la ASSR de Mordovia.

presidente y los miembros de los volost y los sóviets de aldea. Estos criminales serán sometidos al máximo castigo. Pero, ¿qué hacía la administración ferroviaria local? Estaba ociosa o cometiendo sabotajes. Viadislavlev, que estaba a cargo del sector número 6, decidió que el tren especial pasaría “de alguna manera”, por lo que no dio ningún aviso. Cuando Vladislavlev convocó a su ayudante, Stroganov, y al capataz de vías superior del sector, Vlasov, para que acudieran al lugar donde estaba retenido el tren especial, estos dos personajes se negaron a acudir, alegando enfermedad. Se comprobó que no era cierto. Posteriormente, explicaron que no se habían negado categóricamente a acudir, sino que se habían sentido “indispuestos”, y Vladislavlev no había insistido.

Vodyanov, el jefe del equipo de trabajo, llegó con sus hombres sólo diez horas después de que se detuviera el tren especial. El capataz de vía del segundo sector, Seligin, dijo que estaba enfermo. También esto resultó ser falso.

Gracias a todos estos delincuentes y sabotadores, el tren especial quedó retenido en la nieve a tres verstas de la estación de Torbeyevo. ¿Y qué ocurrió? Durante más de 15 horas ni un solo representante se acercó por la vía desde esa estación para averiguar por qué el tren especial con el encargo concreto llevaba tanto tiempo sin llegar. ¿Qué les importa a los holgazanes y sabotadores de la estación de Torbeyevo lo que les ocurra a los trenes, o el tráfico ferroviario en general?

¿Y qué hace la Cheka de los transportes al respecto? Practica el burocratismo y estropea papel. El presidente de la Cheka de los transportes en Sasovo, Perov, convocó al jefe del sector y al capataz superior de vía para “presentar un informe sobre los ventisqueros”. De este modo, el burócrata de la Cheka apartó a los burócratas del transporte de su trabajo para presentar un inútil informe burocrático. El burócrata de Sasovo no sabía que el sóviet del pueblo de Salazgar, que no está a más de una versta y media del lugar donde se encuentra el ventisquero, mostró su desprecio durante todo enero y febrero hacia todas las autoridades soviéticas, la Cheka incluida: durante esos meses, cuando se les pidió que enviaran 625 hombres, enviaron un total de 77.

Akimov, el agente de la Cheka de los transportes en la estación de Torbeyevo, en lugar de utilizar el poder de la milicia para obligar a los salazgaranos a suministrar los trabajadores necesarios, se ocupó de miserables formalidades, encubriendo en realidad a los sabotadores salazgaranos.

Aquí se abre ante nosotros en toda su dimensión el panorama de la conducta escandalosa en los ferrocarriles. Ciertamente, no es fácil decir quién es mejor y quién es peor en este asunto. Los kulaks de Tambov no envían mano de obra porque ninguno de los muchos sabotadores del ferrocarril y varios burócratas de la Cheka de los transportes se tomaron la molestia de ocuparse a tiempo de que se enviaran las veintenas de obreros necesarias para despejar la vía.

Para apreciar plenamente la falta de disciplina y la insubordinación de las personas e instituciones antes mencionadas, hay que recordar que de lo que se trataba en este caso eran trenes de asignación especial, que gozan de toda una serie de privilegios para facilitar su circulación. Uno puede imaginarse cómo se comportan todos estos vladislavlevs, seligins, stroganovs, vlasovs, perovs y akimovs cuando tratan con trenes de mercancías “ordinarios”, es decir, con trenes que traen sal para los campesinos o grano para los niños hambrientos de Moscú.

Las mejores locomotoras y los mejores vagones no circularán por nuestros raíles mientras los ferroviarios cometan sabotajes, los comités ejecutivos kulak holgazaneen y los chekistas conspiran en todo esto. Tenemos que limpiar nuestras líneas metro a metro, centímetro a centímetro, y no sólo liberarlas de los ventisqueros, sino también de las capas de sabotaje rastrero y de egoísmo podrido. La ley marcial en una zona de 50 millas a lo largo de las vías férreas no es cosa de risa. Todas las personas e instituciones aquí

mencionadas se convencerán de ello en uno o dos días. Todo depende de los transportes. Si los transportes perecen, el país perece. Pero la Rusia obrera y campesina no quiere perecer y no perecerá. Condenará a perecer a todos aquellos que le impidan escapar de las garras de la miseria y el hambre.

Edicions Internacionals Sedov
Serie: Trotsky inédito en internet y en castellano

Edicions internacionals Sedov



germinal_1917@yahoo.es