

Tradução do russo e edição por CN, 15.06.2011

(original: [http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KAGANOVICH\\_Lazar'\\_Moiseevich/\\_Kaganovich\\_L.\\_M..html](http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KAGANOVICH_Lazar'_Moiseevich/_Kaganovich_L._M..html))

---

## **Das memórias de Kaganóvitch (V)<sup>1</sup>**

### No Comissariado das Vias de Comunicação

Depois da aprovação do primeiro Plano Quinquenal, o novo período – 1929-1934 – foi marcado por um crescimento quantitativo e qualitativo rápido e impetuoso de toda a economia nacional socialista, em particular da indústria, que colocava grandes exigências aos transportes, sendo que a própria colectivização da agricultura exigia o aumento do transporte de mercadorias para o campo e a partir dele, em particular de maquinaria agrícola, adubos e produtos de consumo geral. Tinha também aumentado a produção de meios de transporte, no entanto, o aumento do número de cargas não satisfazia as necessidades crescentes. Por isso, em Junho de 1930, no XVI Congresso do partido, a questão dos transportes foi colocada de forma séria no relatório do CC e nas resoluções do Congresso.

Após o XVI Congresso, o CC do PCU(b), o *Politburo*, bem como o Conselho de Comissários do Povo ocuparam-se a fundo, em concreto e diariamente dos problemas dos transportes. Depois, à medida em que se desenvolvia o trabalho de direcção dos transportes por parte do CC, foi criada uma comissão especial permanente, na qual tinham assento a maioria dos membros do *Politburo*: Stáline, Mólotov, Kaganóvitch, Ordjonikídze, Vorochílov e Andréiev. No primeiro período, o presidente desta comissão era o camarada Mólotov, presidente do Conselho de Comissários do Povo (CCP),<sup>2</sup> cargo mais tarde exercido pelo secretário do CC, Kaganóvitch. A Comissão dos Transportes reunia regularmente, examinava as questões mais importantes, preparava projectos de resolução do CC e do CCP. Para controlar a execução destas decisões, elaborar os primeiros esboços dos projectos de resolução do CC e do CCP, apresentar algumas questões e propostas importantes e dirigir a selecção de quadros foi criada a Secção dos Transportes do CC. Para dirigir a Secção foi igualmente nomeado o secretário do CC, L.M. Kaganóvitch. Sem se ingerir no trabalho operativo do Comissariado do Povo das Vias de

---

<sup>1</sup> Lazar Kaganóvitch, *Pámiatnie Zapiski* (notas memoriais), ed. Vagrius, Moscovo, 2003, pp. 434-484. (N. Ed.)

<sup>2</sup> O Conselho de Comissários do Povo (CCP na sua sigla em português) também surge aqui designado como *Sovnarkom*, acrónimo russo pelo qual foi conhecido o governo soviético até Março de 1946, altura em que foi renomeado de Conselho de Ministros. (N. Ed.)

Comunicação, a Secção prestava-lhe ajuda, particularmente na organização e funcionamento das secções políticas nos caminhos-de-ferro.

O CC e o CCP também definiam tarefas concretas para a reconstrução e abastecimento do sector dos transportes, melhoramento do parque de locomotivas e das condições de circulação, remuneração das brigadas de locomotiva e dos operários, planeamento e regulamentação do transporte, organização da administração do transporte ferroviário, recursos humanos, disciplina no trabalho e actividade dos sindicatos, e esforçavam-se para colocar as organizações do partido e dos soviets cara a cara com o transporte ferroviário. A tenacidade com que o CC do PCU(b), o *Politburo*, a Comissão dos Transportes e pessoalmente Stáline se empenharam no transporte ferroviário é patente no facto de, em Junho de 1931, o CC ter ouvido o relatório do comissário do povo das Vias de Comunicação, Rukhimóvitch e a intervenção do presidente do CC do Sindicato dos Ferroviários, Andréiev, e, em Outubro, o relatório do comissário do povo, Andréiev, que substituiu Rukhimóvitch.

No decurso de 1933-34, o CC e o CCP aprovaram uma série de resoluções importantes sobre o transporte ferroviário, preparadas principalmente pela Comissão dos Transportes do CC, pelo CCP e pela Secção dos Transportes do CC, naturalmente com a participação da direcção do Commissariado das Vias de Comunicação (CVC) e do próprio comissário Andréiev. Particularmente importante foi, por exemplo, a resolução sobre o «Planeamento do Transporte e melhoramento do trabalho dos órgãos locais do CVC». Se até aqui os planos de transporte eram elaborados localmente pelos chamados órgãos interdepartamentais, desligados do trabalho dos caminhos-de-ferro, o que fazia que cargas prioritárias fossem frequentemente preteridas a favor de outras secundárias, a partir desta resolução a elaboração dos planos foi entregue ao CVC. Definiu-se uma categoria de cargas prioritárias, que incluía carvão, metais, petróleo, cereais, produtos de consumo geral, etc., as quais prevaleciam sobre as cargas de segunda categoria, cujo transporte era planificado pelo chefe de linha. O plano de transporte de mercadorias adquiriu âmbito nacional, o que constituiu um golpe sério contra os defensores da teoria burguesa, na sua essência, dos «limites»<sup>3</sup> e da prática da espontaneidade, de acordo com a conjuntura, no processo de transporte.

A Comissão Permanente dos Transportes do CC e do CCP, apoiando-se na Secção dos Transportes do CC, tomou todas as medidas para a realização das decisões aprovadas. Foi convocada no CC uma conferência de funcionários da exploração, à qual assistiram muitos funcionários das estações e das regiões de exploração. Nesta conferência, cuja abertura coube ao camarada Kaganóvitch, participaram activamente Stáline, Mólotov, Vorochílov, Ordjonikídze, Andréiev e outros. Grande interesse despertaram as perguntas feitas pelo camarada Stáline e outros membros do *Politburo*, assim como as suas réplicas, sobre aspectos fundamentais da organização do trabalho das estações e zonas de exploração, que revelaram debilidades do trabalho e incentivaram as estações e as regiões a melhorarem o seu funcionamento e a superarem os métodos de direcção burocrática de gabinete. As réplicas e observações mostravam que o CC, o Governo e o camarada Stáline

---

<sup>3</sup> Como o autor explica mais à frente, a teoria dos «limites» considerava que a partir de determinado ponto não era possível aumentar o tráfego ferroviário, sendo que esse ponto já tinha sido atingido. (N. Ed.)

tinham penetrado na essência concreta do funcionamento dos transportes ferroviários, não se limitando a uma direcção «geral».

Através das direcções políticas, o CVC, o CC e o CCP realizaram um grande trabalho no domínio da reconstrução técnica do transporte. Uma dessas grandes e importantes questões foi, por exemplo, a introdução da nova potente locomotiva a vapor *FD* (Féliks Dzerjinski), cuja necessidade era aguda e vital para a intensificação do transporte de mercadorias da indústria pesada, e contra a qual se batiam com ardor os «limitistas» do Instituto de Investigação Científica do CVC e o próprio aparelho do CVC. A Comissão dos Transportes do CC e do CCP encarregou uma comissão constituída por Kaganóvitch, Vorochílov, Ordjonikídze e pelo comissário das Vias de Comunicação, Andréiev, de estudar a questão e preparar a decisão. Tivemos de chamar professores, construtores de locomotivas, maquinistas avançados e práticos: mecânicos de locomotivas, engenheiros de ferrovias, de pontes, com a ajuda dos quais os argumentos dos «limitistas», que se manifestavam contra a locomotiva *FD*, foram derrotados, permitindo que o CC e o CCP decidissem firmemente equipar o transporte ferroviário com a nova potente locomotiva *FD*, que a nossa indústria começava a produzir e que desempenhou um grande papel no desenvolvimento do transporte.

Deste modo, a luta contra os «limitistas», na sua essência, começou ainda na Comissão do CC, mas, infelizmente, os «limitistas» ainda davam o tom no próprio CVC. Eis por que a questão dos transportes se colocou de forma mais aguda, no XVII Congresso do partido, em 1934, do que no anterior congresso. No relatório do CC, o camarada Stáline afirmou: «*Os transportes constituem aquele ponto vulnerável no qual toda a nossa economia, e, antes de tudo, a nossa circulação de mercadorias pode tropeçar, talvez até já comece a tropeçar*».

O camarada Vorochílov dedicou todo um capítulo do seu discurso aos transportes. Ele próprio explicou por que abordava tão em detalhe, com tanta acutilância e «dor» esta questão: «*Os transportes são o irmão de sangue do Exército Vermelho. A diferença entre eles é que o nosso exército ainda só está a preparar-se para actuar quando chegar o momento de defender as fronteiras – como irá ele actuar, veremos – enquanto os transportes já estão agora em posições de combate, já actuam de forma ininterrupta a cada dia, a cada hora, a cada minuto. Os transportes devem preparar-se para a guerra tal como o próprio exército. Na próxima guerra, os transportes, e não apenas ferroviário mas de todos os tipos, irão desempenhar um enorme papel.*»

O camarada Vorochílov submeteu a uma áspera crítica o funcionamento do transporte ferroviário e também a intervenção no Congresso do comissário do povo das Vias de Comunicação, o camarada Andréiev. «*A intervenção do camarada Andréiev*» – disse Vorochílov – «*produziu em mim literalmente a impressão de uma aula de professor na cátedra. Bela aula... Mas, na minha opinião, seria preciso falar sobre os caminhos-de-ferro de maneira algo diferente. Para além do que disse o camarada Andréiev sobre a confusão e a desorganização, é necessário dizer ainda quais as suas origens e quando é que finalmente serão eliminadas. O Comité Central sempre prestou grande atenção aos transportes e agora ocupa-se deles talvez mais do que de qualquer outra questão. Em dado momento, o camarada Kaganóvitch, por incumbência do CC, dedicou quase 50 por cento do seu tempo aos transportes. Quais são as maiores dificuldades? Objectivas ou subjectivas? Seguramente que as subjectivas são maiores. E em que consistem? Na*

*desorganização e na ausência de disciplina elementar. Por exemplo, nós, membros do Politburo, sabemos que até mesmo o escalão superior da chefia dos transportes não obedece inteiramente ao seu comissário... Seria incorrecto concluir daqui que no transporte ferroviário não existem pessoas excelentes, bem disciplinadas, profundamente conhecedoras do seu ofício e abnegadamente dedicadas ao partido. Não, elas existem e não em pequeno número. Nós conhecemo-los, conhecemos bem esses verdadeiros operários de choque, todos aqueles que vertem lágrimas de sangue olhando para o que está a ser feito nos transportes. Mas na actual desordem em que o transporte ferroviário se encontra, eles são em grande medida impotentes.»*

### **A nomeação para comissário. A luta contra os descarrilamentos**

Depois do XVII Congresso não se verificou uma viragem radical no transporte ferroviário. A crítica no Congresso do partido não sacudiu os militantes, tanto no CVC como nos caminhos-de-ferro. Apesar de o próprio Andréiev, naturalmente, se ter empenhado em cumprir a decisão do Congresso, certos elementos, e sobretudo os senhores «limitistas» que davam o tom, não queriam mudar. Ao discutir a situação, o *Politburo* concluiu que era necessário substituir a direcção do CVC para se produzir uma viragem radical. E, em 8 de Fevereiro de 1935, foi tomada a decisão de nomear L.M. Kaganóvitch para comissário do povo das Vias de Comunicação, mantendo-se como secretário do CC.

Ao propor que eu me mantivesse como secretário do CC, o camarada Stáline disse: *«Isto é necessário no interesse do trabalho do CC, e o camarada Kaganóvitch é capaz de conjugar estes dois trabalhos no CC e no CVC, será útil para ele e para o trabalho no CVC, onde particularmente agora é preciso autoridade. Ao mesmo tempo teremos de libertar o camarada Kaganóvitch de outras funções importantes que tem desempenhado em simultaneidade»*. Stáline apresentou a proposta de me libertar das funções de presidente da Comissão de Controlo Partidário (em meu lugar foi nomeado Éjov), de primeiro secretário do Comité de Moscovo do partido (foi nomeado Khruchov), de responsável pela Secção de Agricultura do CC (em meu lugar foi designado Jdánov), de responsável pela Secção de Transportes do CC e de presidente da Comissão de Transportes do CC, a qual Stáline propôs extinguir: *«É preciso que o camarada Kaganóvitch actue autonomamente como comissário, informando-nos directamente dos seus projectos e iniciativas, e nós ajudá-lo-emos»*. Todas estas propostas foram aprovadas.

Digo com franqueza que não foi fácil adaptar-me a este trabalho para mim novo, uma vez que, durante mais de 20 anos, estive ligado ao trabalho geral do partido, a funções públicas e durante algum tempo ao trabalho nos soviets. Não vou fazer-me de coitado. É claro que tinha alguns conhecimentos e compreendia as questões económicas e administrativas da indústria e do transporte ferroviário, em que trabalhei do ponto de vista da direcção partidária, mas uma coisa é a direcção geral do partido, outra, a administração directa.

Quando a questão da minha nomeação como comissário das Vias de Comunicação foi colocada no *Politburo*, quebrei de algum modo a minha regra partidária: nunca recusar um trabalho que me fosse proposto pelo CC. Desta vez

tentei seriamente objectar, alegando a excepcional especificidade deste ramo, a dificuldade da sua assimilação, etc. Todos os membros do *Politburo*, em primeiro lugar o camarada Stáline, pronunciaram-se pela minha nomeação, baseando-se antes de mais no facto de, durante os vários anos em que trabalhei na Comissão para os Transportes do *Politburo* e como responsável pela Secção de Transportes do CC, ter estudado o transporte ferroviário e, para além disso, como disse o camarada Stáline, ter ganho reputação de entendido no assunto e ser capaz de organizar pessoas, em particular no desenvolvimento da emulação socialista, reforço da disciplina laboral consciente, etc. «*Estamos convictos*» – resumiu Stáline – «*de que dará conta desta tarefa, se for difícil, ajudá-lo-emos*».

E assim, por vontade do partido, tornei-me ferroviário, trabalho pelo qual me apaixonei verdadeiramente e ao qual dediquei mais de 20 anos da minha vida. O principal foi que, do fundo da minha alma de operário-bolchevique, ganhei uma grande admiração pelos valentes ferroviários, aos quais me liguei estreitamente na árdua luta pela superação das dificuldades, pelo desenvolvimento do transporte ferroviário, pelo cumprimento das tarefas históricas, colocadas pelo partido e pelo governo tanto no período de construção do socialismo, como no difícil período da Grande Guerra Patriótica.

Naturalmente que, enquanto quadro activo do partido leninista, tinha ligações com os ferroviários ainda antes da Revolução de Outubro, conhecia a sua vida e em certa medida as particularidades do seu trabalho. No entanto, quando fui incumbido da direcção directa do transporte ferroviário, primeiro como secretário do CC, depois como comissário do povo das Vias de Comunicação, tive de estudar esta actividade mais profundamente e em concreto.

A primeira e principal fonte dos meus conhecimentos foi a prática. Deslocava-me aos depósitos de locomotivas, às estações, às divisões de ferrovia, aos troços em construção, etc. Aí, junto dos operários, dos engenheiros, passei o primeiro grau da aprendizagem, estudando as locomotivas, os vagões, todo o processo da sua reparação e funcionamento. Mas isto não bastava. Precisava de ter conhecimentos científicos, e extraía-os não só na leitura de livros e dos melhores manuais, mas também em conversas com destacados engenheiros e funcionários do próprio aparelho do CVC e, particularmente, dos institutos científicos e de ensino. Habitualmente chegava ao fim da tarde aos institutos (*MIIT*, *MEIIT*<sup>4</sup> e outros), para que os curiosos não incomodassem as minhas aulas nos laboratórios com os professores e assistentes, que eram principalmente os camaradas Obraztsov, Siromiátnikov, Nikoláiev, Durnov e outros que, de bom grado, com benevolência e empenho me impregnaram de conhecimentos sobre o ofício de ferroviário.

Seguindo o método marxista-leninista e a minha paixão pela história, a qual constitui a base de todos os conhecimentos em geral, também aqui me dediquei intensamente ao estudo da história do transporte ferroviário, da sua técnica, economia, organização do trabalho e construção. Isto conjugado com a ciência marxista-leninista, obrigatória para cada bolchevique, que havia assimilado anteriormente, ajudou-me de modo decisivo a dominar o mínimo de conhecimentos necessários ao trabalho e à luta pelo cumprimento das decisões do partido sobre os transportes.

---

<sup>4</sup>*MIIT*, sigla russa de Instituto de Engenharia do Transporte Ferroviário de Moscovo; *MEIIT*, Instituto de Engenharia de Exploração do Transporte Ferroviário de Moscovo. (*N. Ed.*)

O período de 1935 a 1941 foi decisivo para o cumprimento do Segundo Plano Quinquenal e para o lançamento de uma ampla frente de luta pelo cumprimento do Terceiro Plano Quinquenal, aprovado pelo XVIII Congresso do partido. Ao mesmo tempo, este foi o período de preparação da defesa da União Soviética em caso de um ataque dos inimigos externos da nossa Pátria.

Depois do XVII Congresso, os melhores elementos do transporte ferroviário esforçaram-se imenso para melhorar o funcionamento dos caminhos-de-ferro. Todavia, é preciso dizê-lo sem rodeios, apesar das boas resoluções e directivas do CC e do CCP, e da ajuda real que estes prestavam no interior do próprio organismo dos transportes, a sua execução foi mal organizada. Para além disso, não eram só burocratas de gabinete que agiam contra as decisões do CC, mas também sabotadores, parasitas e grupos trotskistas de direita, e a direcção do CVC não revelou a necessária firmeza bolchevique capaz de lhes fazer frente.

Sem exagero pode-se dizer, como referi no meu relatório ao XVII Congresso do partido, que apesar de noutros comissariados haver bastantes métodos burocráticos de gabinete e funcionários burocratas, em nenhum sítio a influência dos antigos funcionários nos assuntos do comissariado era tão grande como no Comissariado das Vias de Comunicação, no qual permaneciam muitos quadros influentes do antigo Ministério das Vias de Comunicação e Administração das Estradas, existente antes da Revolução de Outubro.

Mas, mais do que eles, a principal desgraça era o número de correias de transmissão que tinham, no qual se contavam até comunistas, que contagiavam uma parte significativa dos activistas, militantes do partido e sem partido, com o sentimento de descrença nas capacidades e possibilidades técnico-materiais e organizacionais do transporte. Esta descrença e mesmo «convicção» de que o transporte ferroviário tinha chegado aos seus «limites» – de que não era possível aumentar as cargas nem os transportes – constituía o principal escolho no caminho para melhorar o funcionamento e continuar o desenvolvimento. Este escolho tinha de ser removido, tinha de ser refutado.

E foi por aqui que tive de começar mal tomei posse como comissário do povo das Vias de Comunicação. Para o remover e refutar, era preciso ultrapassar a resistência das pessoas, que se agarravam firmemente a este escolho. E sobretudo – atrair novas pessoas avançadas que estavam nos caminhos-de-ferro.

No CVC encontrei uma situação contraditória. Eu não era uma pessoa inteiramente nova, desconhecida para os ferroviários, incluindo para os funcionários do CVC. Conheciam-me como secretário do CC responsável durante uma série de anos pelo transporte ferroviário, circunstância que em parte me facilitou o trabalho logo no início, em particular junto da massa de ferroviários e nos elos de base e intermédios do aparelho do CVC. Mas isso também colocou de sobreaviso os opositores à linha do partido, que se prepararam para o combate e a resistência. No que respeita às cúpulas, a par de pessoas leais ao partido, parte delas defendia as posições dos «limitistas», procurando demonstrar-me por todos os meios que no essencial tinham razão, ou seja, continuavam a luta contra a linha e as tarefas do CC, as quais eu tinha sido encarregado de levar à prática nos caminhos-de-ferro.

Para maior clareza refiro aqui um facto importante ocorrido nos primeiros dias do meu trabalho. Ainda mal tinha tido tempo de olhar em redor, logo os meus adjuntos e seus subordinados das direcções (não comecei com exonerações e

mantive-os nos seus postos), obsequiaram-me com a proposta de declarar a «convenção» nas linhas de Moscovo-Donbass, Moscovo-Kursk, isto é, precisamente nas linhas de transporte do carvão, metais, petróleo, etc. Eles bem sabiam que eu no CC sempre me manifestei contra o sistema de «convenções» nas ferrovias soviéticas. Por mais de uma vez indiquei que a «convenção» – a suspensão do transporte de mercadorias em caso de complicações em determinadas direcções – tinha-nos chegado da prática dos caminhos-de-ferro privados capitalistas. E mesmo aí era menos utilizada do que pelos nossos zelosos funcionários do tráfego, que trabalhavam mal e à menor dificuldade recorriam à «convenção»: «*Assim ficamos mais tranquilos, e se as fábricas pararem, isso não nos diz respeito*». Na sua essência, isto era o mesmo que Trótski propunha no seu tempo: encerrar as empresas não rentáveis e deficitárias – ignorando a diferença da natureza da economia socialista em relação à capitalista, a qual não tem em conta os interesses da classe operária e do Estado. Os ferroviários sabiam que o CC do nosso partido e o governo eram contra a prática da «convenção», mas faziam ouvidos moucos, e aplicavam-na com frequência.

Assim, logo nas primeiras horas no Comissariado, a pretexto de informações sobre a queda de grandes nevões nas referidas linhas, vieram ter comigo e comunicaram-me com um sorriso malicioso velado: ao que parece as linhas ficaram obstruídas, não temos alternativa, isto não depende de nós, é preciso declarar a «convenção» (apesar de estes serem os últimos nevões de Fevereiro-Março). É possível que alguns estivessem de certo modo convencidos de que não havia alternativa, mas o «subproduto» do seu pensamento «limitista» era o desejo de demonstrar que mesmo o novo comissário, que se manifestava contra a «convenção» no CC, agora, confrontado com a realidade, era obrigado a fazer aquilo que eles faziam: declarar a «convenção» ainda por cima logo nas linhas principais Moscovo-Donbass-Baku.

Nem é preciso dizer que recusei com firmeza a sua proposta. Estes comunistas lastimosos (Postnilov, Arnoldov e outros), que tinham fama de serem árbitros inapeláveis dos destinos do tráfego na rede, declararam: «*Nesse caso não podemos responder pelo tráfego na rede*». Isto era uma espécie de ultimato, ao qual respondi: «*Podem apresentar a vossa demissão*», acrescentando com uma ponta de malícia as palavras de uma canção popular revolucionária: «*Os bolcheviques passarão sem ti*».<sup>5</sup> Eles não apresentaram a demissão e nós não declaramos nenhuma «convenção», e assim demos a primeira lição de acção bolchevique aos funcionários do CVC e dos caminhos-de-ferro.

Em vez de declararmos a «convenção», enviámos nessa noite os chefes das direcções do CVC, os chefes de linha e outros aos troços obstruídos pelo nevão. Com eles foram encaminhados meios suplementares de limpeza das vias, materiais e guarda-vias qualificados das linhas mais próximas. Todavia, como muitos limpaneves estavam fora de serviço, tivemos de recorrer à mobilização de força viva de trabalho munida de pás.

---

<sup>5</sup> Trata-se de uma canção revolucionária da guerra civil russa, com letra de Demiáne Bédni (1883-1945), que aproveitou uma conhecida melodia do folclore ucraniano, também utilizada pelos ciganos russos. Embora o poema tenha sido escrito em 1918, a canção só foi de facto composta em 1922. (N. Ed.)

Nessa mesma noite, como secretário do CC, falei pessoalmente com os secretários dos comitês de *oblast* e das regiões do partido e com os presidentes dos comitês executivos de *oblast*. Pedi-lhes ajuda na limpeza das vias, víveres para as pessoas, pás, organizadores do partido, a colocação sob vigilância do partido dos entroncamentos ferroviários onde se tinha acumulado grande número de vagões.

Esta primeira batalha (assim se pode chamar com toda a legitimidade) saldou-se por uma vitória, não só por se ter superado a situação naquele troço concreto da rede, mas também porque teve uma assinalável influência e efeito em muitos ferroviários, incluindo no aparelho do CVC. As pessoas viram que o nosso caminho para garantir a vitória no transporte ferroviário não era recuar perante as dificuldades, não era utilizar a famigerada «convenção» para esconder a nossa impotência, falta de mão ou prevaricação consciente, mas sim o ataque bolchevique organizado às dificuldades e a sua superação.

Comuniquei o ocorrido a Stáline e ao *Politburo*, que aprovou as minhas acções. Stáline acrescentou: «*Desenvolva a ofensiva!*». E nesse momento solicitei que me autorizassem a não cumprir a habitual regra observada na substituição de comissários: a elaboração da acta de entrega e tomada dos assuntos, uma vez que isso exigia muito tempo, desviando-me a mim e ao aparelho das questões urgentes. O camarada Stáline, meio a brincar meio a sério, perguntou: «*Não será, camarada Kaganóvitch, que você não quer simplesmente estragar as relações com o seu amigo Andréiev?*» Respondi: «*Não se trata disso, mas sim que tal afastar-me-á do trabalho, a mim e ao aparelho, durante quase um mês, e isso, no actual estado de coisas, não é tolerável.*» – «*Nesse caso concordamos, mas que isso não leve ao escamoteamento das insuficiências*». Os membros do *Politburo* concordaram. Assim, não fizemos a acta, mas não abafámos a crítica às insuficiências, pelo contrário, fizemo-la amplamente, à maneira bolchevique.

Tínhamos perante nós a tarefa geral de cumprir o plano estatal de cargas e transportes, e primeiro que tudo, garantir o transporte das mercadorias de primeira categoria; lançar tais alicerces no funcionamento do transporte do Estado Soviético que pudessem assegurar o avanço ofensivo da economia socialista. Para a resolução desta tarefa era necessário agarrar o elo principal para arrastar toda a cadeia, e esse elo era, na época, a disciplina laboral, a disciplina do processo tecnológico, a disciplina que permitiria harmonizar todo o trabalho complexo do sistema ferroviário.

Era preciso desenvolver a ofensiva não com base de conversas gerais sobre a disciplina, mas a partir dos problemas mais agudos, que tal como um foco reflectem todos os processos enfermos no organismo do transporte ferroviário. Em primeiro lugar, essas questões nodais eram a luta contra os descarrilamentos e acidentes; contra a linha e prática anti-estatal do Instituto de Investigação Científica para a Exploração do CVC; e a aceleração da rotação dos vagões.

Começámos a trabalhar na elaboração de resoluções sobre estas questões logo nos primeiros dias de Março. Convocámos reuniões de trabalho, conversámos com muitas organizações e funcionários, com professores e quadros científicos. A renúncia à elaboração da acta de entrega e tomada dos assuntos foi proveitosa porque havia funcionários que esperavam que o novo comissário se afogasse em papéis e números, enquanto eles continuariam a administrar a rede à moda antiga. Até manifestaram um zelo hipócrita pelos «interesses do novo comissário», de



modo a que tudo o que de mau eu descobrisse ficasse registado em documentos, mas eu recusei esse falso zelo.

No trabalho de preparação de medidas de luta contra os descarrilamentos e acidentes foram envolvidos muitos ferroviários, desde maquinistas, condutores, chefes de vagão, agulheiros até chefes de depósito de locomotivas, de estação e de linha. A tarefa consistia não tanto em emitir mais uma ordem, mas sobretudo permitir que nós próprios conhecêssemos a raiz do problema e conseguíssemos encontrar as principais alavancas para alterar a situação. Por isso, quando a ordem sobre a luta contra os descarrilamentos foi emitida, os maquinistas, chefes de vagão e de estação disseram: *«Esta ordem foi escrita pelas nossas mãos, com o sangue do nosso coração, e vamos bater-nos pelo seu cumprimento»*.

Logo de início elaborámos um projecto de resolução do CC e do Conselho de Comissários do Povo [Sovnarkom]. O Politburo aprovou o seu conteúdo, mas o camarada Stáline, que era contra os clichés no trabalho, apresentou a seguinte proposta: *«Nestes últimos anos»* – disse – *«fizemos mais resoluções do CC e do Sovnarkom sobre o transporte ferroviário do que sobre qualquer outro ramo. Pelos vistos isto foi necessário, mas agora a situação alterou-se. Agora é preciso quebrar ou conter essa inércia. É preciso que todas as medidas, e agora elas serão muitas, sejam elaboradas e tomadas corajosamente pelo camarada Kaganóvitch, enquanto novo comissário das Vias de Comunicação, sem que esteja sempre atido a nós. Nas resoluções já adoptadas há uma grande reserva de directivas não cumpridas, pelas quais o camarada Kaganóvitch irá orientar-se. Agora ele tem de estudar mais profundamente a vida e o assunto, e deixemo-lo tomar as medidas necessárias através de ordens do comissário do povo das Vias de Comunicação. As mais importantes ser-nos-ão comunicadas; depois do nosso acordo no “fundamental”, poderá publicá-las, ou, se encontrarmos inconvenientes, levará em conta as nossas observações, fará as alterações necessárias e mandá-las-á publicar»*. Os membros do Politburo, com grande assentimento, aprovaram esta proposta de Stáline.

É certo que isto significava que me tinham sido atribuídos grandes poderes, mas eu entendi-o como a atribuição de uma grande responsabilidade.

Assim, a informação da ordem do comissário do povo das Vias de Comunicação sobre «A Luta Contra os Descarrilamentos e os Acidentes» N.º 83/Ts (Ts significava comissário) foi aprovada pelo CC e publicada em 19 de Março de 1935. Nela atrevemo-nos a publicar números, que até aí não se publicavam, mas isso era necessário para que todos os ferroviários sentissem a agudeza, a desonra e a gravidade da situação, para que isso entrasse na consciência e no espírito de cada ferroviário. A ordem começava directamente com as palavras: *«O número de descarrilamentos e acidentes nos caminhos-de-ferro é ainda elevado e nos últimos tempos tem aumentado. Só em 1934 ocorreram 62 mil acidentes e descarrilamentos. O aumento do número de descarrilamentos e acidentes têm-se mantido em 1935: em Janeiro registaram-se sete mil, em Fevereiro, mais de cinco mil descarrilamentos e acidentes»*. Seguiam-se os dados relativos às mercadorias danificadas, prejuízos, situações de incumprimento de ordens, etc. O fogo da crítica era dirigido ao pessoal de comando de modo a que não se voltasse a ouvir a frase proverbial: *A culpa é do agulheiro*. *«A responsabilidade por tal vergonhoso trabalho»* – dizia-se na ordem – *«recai em primeiro lugar nos chefes directos do*

*transporte: chefes de linha, chefes de secção política, chefes de secção de exploração, de depósito de locomotivas, de divisões de ferrovia, de ligações».*

Condenava-se a prática imprestável dos chefes de linha e do aparelho do CVC, que, ao receberem informações sobre os descarrilamentos e acidentes, as arrumavam com a nota *«para conhecimento»*. Em resultado habituavam-se aos descarrilamentos, consideravam-nos uma coisa normal, e viam a luta contra eles como uma tarefa secundária, sendo-lhes estranha a angústia bolchevique pelo vergonhoso trabalho dos caminhos-de-ferro. Mesmo o CVC nem sempre era informado dos descarrilamentos. Na ordem condenava-se igualmente a prática que via a entrega dos processos aos tribunais como a medida mais eficaz: *«Os procuradores acusam, os tribunais julgam, mas o número de descarrilamentos aumenta»*. Tal atitude formal, indiferente e burocrática para com a luta contra os descarrilamentos levava a que, numa série de depósitos de locomotivas, quase metade dos maquinistas tinham cumprido penas ou sido julgados. *«As chefias»* – sublinhava-se na ordem – *«não compreendem que os descarrilamentos ou acidentes se assemelham à derrota de um destacamento militar em combate, e como tal devem ser estudados em todos os detalhes pessoalmente pelo comandante, para que se retirem todas as lições da derrota, se corrijam as insuficiências e se melhore todo o trabalho»*. A luta contra os descarrilamentos deveria tornar-se a primeira e principal obrigação das chefias das linhas e de todo o pessoal de comando, uma vez que nos descarrilamentos se concentram todas as insuficiências do funcionamento dos caminhos-de-ferro. Os descarrilamentos, como um espelho, reflectem o estado da disciplina e da direcção técnico-organizacional das linhas.

Com base num profundo estudo das ocorrências apurou-se que mais de um terço dos principais descarrilamentos tinha sido consequência da ruptura das composições, cujo número total, em 1934 e em dois meses de 1935, se cifrava em mais de 26 mil casos. Fez-se uma análise minuciosa das causas das rupturas, designadamente, a formação incorrecta dos comboios, a inspecção negligente dos mecanismos de engate e a fixação deficiente das composições, a atitude desatenta das brigadas de condutores aos sinais dos maquinistas de frenagem e desfrenagem do comboio, condução incorrecta durante os trajectos e no arranque, desconhecimento dos perfis da via por parte dos maquinistas, bem como a desconformidade dos perfis existentes com os projectos. Naturalmente que se os chefes de linha e dos serviços lutassem contra a má qualidade do trabalho, ou seja, pela disciplina dos seus executantes, estas causas poderiam ser eliminadas, senão todas pelo menos uma grande parte, ou fortemente reduzidas.

Foi ordenado aos chefes de linha que tomassem *«pessoalmente em mãos a luta contra os acidentes e descarrilamentos e não se limitarem ao apuramento das causas dos acidentes e descarrilamentos, adoptarem todas as medidas operativas necessárias de natureza económico-organizacional e técnica, tanto no que respeita à eliminação dos acidentes e descarrilamentos como à sua prevenção»*. Foi-lhes ordenado que estudassem pessoalmente cada descarrilamento importante e se deslocassem ao local para investigar os principais aspectos da ocorrência.

Contra isto *«insurgiram-se»* os chefes de linha e os seus *«protectores»* no aparelho do CVC, demonstrando de todas as maneiras que tal era impossível. Em torno deste ponto acendeu-se uma aguda polémica com os chefes de linha. Eu compreendia perfeitamente que com um tal número de descarrilamentos as chefias

não conseguiriam acompanhar sequer os mais importantes, mas retorqui-lhes: *«Em primeiro lugar, empenhem-se em reduzir o número de descarrilamentos; em segundo lugar, de vez em quando podem enviar o vosso adjunto. Em terceiro lugar e último, o principal consiste em que compreendam que percorrer as vias, estar junto das «tropas» durante a batalha, é o vosso dever mais importante. Se não se limitarem a assinar papéis e se deslocarem aos locais dos descarrilamentos, conseguirão conhecer mais profundamente a situação nada invejável, indecente, em que se encontram todos os serviços da vossa linha e, com a severidade e ira bolcheviques, demolirão a bagunça e os bagunceiros que provocam a perda de vidas inocentes e de bens do Estado nos descarrilamentos.»*

O azedume com que os chefes de linha se manifestaram contra o ponto que os obrigava a deslocar-se pessoalmente aos locais do descarrilamento mostrou que o ponto tinha acertado no alvo. Forçava-os a reestruturar os seus métodos de trabalho, e isso era um forte golpe no método burocrático de gabinete de direcção. Mergulhando num poço onde estão reunidos todos os defeitos do mau trabalho, os chefes de linha teriam de abandonar o seu estilo de trabalho de gabinete e dedicar-se à erradicação da desordem que campeava nos caminhos-de-ferro. Eis por que, quanto mais veementes eram as suas objecções, mais eu insistia na defesa deste ponto, que naturalmente foi mantido. Quando transmiti isto a Stáline e a outros membros do *Politburo*, eles apoiaram inteiramente a minha posição.

Muitas iniciativas técnico-económicas de prevenção dos descarrilamentos foram elaboradas e aprovadas pelo CVC e pelos caminhos-de-ferro, com base em recomendações e observações críticas do pessoal das linhas, designadamente dos nossos chefes de linha, bem como de maquinistas, guarda-vias, vagonistas, funcionários da exploração, etc.. Por exemplo, no que respeita à rede de vias foi proposto realizar, pelo menos duas vezes por ano, uma inspecção total dos carris existentes e substituir, no prazo de um mês, todos os que representassem perigo para o tráfego de comboios; estabelecer planos de verificação sistemática das vias com aparelhos de medição, fornecer aos maquinistas perfis longitudinais das vias certificados, reparar todos os sinais de tráfego e colocar novos sinais nos locais desnivelados.

Um dos aspectos centrais era a questão da eliminação das consequências dos descarrilamentos. *«O cúmulo da impotência e da irresponsabilidade dos chefes de linha»* – dizia-se na ordem – *«é a lentidão com que se processa a liquidação das consequências dos descarrilamentos. O tráfego fica interrompido por muitas horas apenas porque os meios técnicos não estão preparados. Na maioria dos sectores, os comboios de socorro são tripulados por pessoas reunidas à pressa, sem um dirigente qualificado e sem o equipamento mais elementar e simples»*. Foram aprovadas medidas técnico-económicas e organizacionais de reforço dos comboios de socorro, com quadros qualificados permanentes, equipamento e gruas, de modo a que rapidamente pudessem desimpedir a via. Todavia, as gruas existentes e as que foram fornecidas não eram capazes de levantar as locomotivas, nem sequer os pesados vagões com carga, e nessa altura a indústria ainda não produzia as potentes gruas de 130 a 150 toneladas. Coloquei então ao *Politburo* a necessidade do fornecimento de gruas potentes ao CVC. O *Politburo* reconheceu a necessidade, mas Stáline perguntou a Ordjonikídze: *«Porque é que a nossa indústria não pode fornecer gruas potentes e temos de as importar do estrangeiro gastando divisas?»* Ordjonikídze respondeu que por enquanto as fábricas não

dominavam a sua produção. Ouvindo isto, Stáline apresentou outra proposta: «*Recusar a importação e incumbir o Commissariado da Indústria Pesada de convocar imediatamente os directores das fábricas correspondentes para organizar a produção de gruas potentes*».

No dia seguinte, quando estive com o camarada Stáline para tratar de outras questões, ele telefonou à minha frente ao camarada Kírov e disse-lhe: «*Dizem que a fábrica Putílov recusou a produção de gruas potentes, toma conta do assunto e organiza a produção, as gruas são muito necessárias a Kaganóvitch*». Depois de ter terminado a conversa com Kírov, Stáline aconselhou-me a que eu próprio fosse a Leningrado para, juntamente com Kírov, acelerar este processo. No dia seguinte já me encontrava em Leningrado. A minha chegada intempestiva alegrou e surpreendeu Kírov, mas de imediato seguimos para a fábrica *Putílov*, e o assunto ficou tratado. O director da fábrica, o camarada Ots, que eu conhecia ainda de Pskov, onde me tinha deslocado para o Congresso dos Sovietes, convocou na nossa presença uma reunião técnica, na qual os trabalhadores decidiram fornecer ao transporte ferroviário gruas potentes, o que foi realizado rapidamente. E assim munimos os comboios de socorro com equipamento potente e moderno.

O cumprimento da ordem teve como principal resultado o facto de que os ferroviários começaram a demonstrar um activismo abnegado e energia na luta contra os descarrilamentos, em particular os novos operários frescos, que se formaram e cresceram nesta luta, a qual, como nós esperávamos, constituiu um poderoso impulso e veículo de compreensão da disciplina geral, para o melhoramento da administração e a alteração do estilo de trabalho burocrático de gabinete.

Porém, os parasitas não só entravaram o cumprimento das ordens, como provocavam conscientemente descarrilamentos de sabotagem. Por isso a luta contra eles em vez de abrandar, intensificou-se. Infelizmente, nesta luta sofreram também inocentes. A este propósito, o CVC e a procuradoria reuniram-se com os funcionários judiciais-procuradores. No discurso que fiz nessa conferência, pedi e exigí que, a par da punição dos que eram verdadeiramente culpados, fosse revelada a máxima prudência de modo a não permitir a condenação de inocentes.

Depois de apresentar o relatório sobre a luta contra os descarrilamentos, informei o *Politburo* da preparação de medidas sobre a rotação dos vagões e a superação do conservadorismo e do «limitismo» no transporte. Apresentei a proposta de que o CC e o *Sovnarkom* convocassem uma conferência de quadros do transporte ferroviário, a exemplo de anos anteriores. O *Politburo* concordou com a ideia, reconhecendo a necessidade de convocar uma tal conferência, mas o camarada Stáline fez uma correcção: diferentemente dos anos anteriores, devia-se encarregar o CVC da convocação da conferência por incumbência do CC e do *Sovnarkom*. «*No momento presente*» – disse – «*isso servirá melhor os interesses do reforço da disciplina no seio do próprio CVC, bem como o prestígio da sua direcção*». E assim foi aprovado. Pedi autorização para convocar a conferência para a sala do Comité Central, o que teria um grande significado. O *Politburo* concordou.

No dia 1 de Abril de 1935, a conferência foi aberta por mim. Nos seus trabalhos participaram os membros do *Politburo* e o camarada Stáline. Na conferência não foi colocada a questão do transporte ferroviário em geral, mas sim três questões nodais: a luta contra os descarrilamentos, o aumento da rotação dos vagões e a construção de infra-estruturas. Estas questões decisivas permitiram-nos ligar as

tarefas da luta em curso com as perspectivas da reconstrução ulterior do transporte ferroviário.

Sobre a questão dos descarrilamentos, tanto eu como os camaradas que intervieram falamos sobretudo da forma como cumprir a ordem sobre a luta contra os descarrilamentos. No meu discurso sublinhei que uma autêntica *«viragem na luta contra os descarrilamentos e acidentes ainda não está consumada. Considerava-se que a luta contra os descarrilamentos e acidentes constituía uma centésima parte do trabalho geral e das medidas promovidas nos caminhos-de-ferro. Não se compreendia em absoluto que os descarrilamentos e os acidentes são o principal indicador da qualidade do trabalho, e que a luta contra eles é a mais importante alavanca para a reestruturação do trabalho do transporte ferroviário. A actual reestruturação decorre numa luta contra a resistência a esta reestruturação. Elementos dessa resistência, falemos abertamente, existem até em pessoas como vós próprios – quadros dirigentes do transporte»*.

Abordando em pormenor as medidas concretas, sobretudo organizacionais, sublinhei em particular a importância da disciplina na luta contra os descarrilamentos. *«A importância da disciplina para si próprio, para a Pátria Socialista, para os milhões de trabalhadores do transporte»* – disse – *«ainda não é compreendida em toda a parte. Eis por que, de cima a baixo, se espezinha a disciplina. Os dirigentes não são capazes de organizar os maquinistas, os agulheiros, os chefes de tráfego, os condutores e outros funcionários de modo a trabalharem competindo entre si com entusiasmo. Esta sua incapacidade, alguns dirigentes tentam compensá-la com castigos a torto e a direito. É certo que existem inimigos de classe, sabotadores conscientes; e se uma pessoa é efectivamente incorrigível, deve ser demitida e castigada. Mas não se pode proceder desse modo com um trabalhador que ocasionalmente cometeu uma falta. Não se pode»* – disse – *«transformar os julgamentos e as sanções disciplinares em medidas massivas, que, em alguns depósitos de locomotivas ou certos troços são aplicadas quase à maioria do pessoal. Desta forma, estas medidas perdem o seu significado. As sanções disciplinares devem impelir a massa restante a melhorar o trabalho. Mas para isso só devem ser aplicadas aos incorrigíveis. A todas as outras pessoas é preciso dar formação técnica e política.*

### **Contra os «limitistas» do transporte**

A questão da luta contra os descarrilamentos estava indissociavelmente ligada à luta teórica e prática contra o «limitismo», uma vez que os «limitistas» não só não lutavam contra os descarrilamentos como os justificavam, alegando hipocritamente que os descarrilamentos eram unicamente um resultado do facto de os caminhos-de-ferro já funcionarem supostamente no limite. Por isso, ocupámo-nos em simultâneo desta questão, uma vez que nenhuma medida de saneamento do transporte poderia ser aplicada sem a superação desta, digamos, barreira ideologicamente perniciosa ou sabotadora.

Até 1935 a teoria do «limite» era pregada por um grupo significativo de figuras, que se auto-intitulavam cientistas e trabalhavam em institutos de investigação científica do CVC, estabelecimentos de ensino superior, revistas, etc. Apresentavam cálculos e indicadores artificialmente rebaixados que lhes permitiam

«fundamentar» pontos de vista contrários aos interesses do Estado e do socialismo. Afirmavam que as possibilidades técnicas e administrativas dos caminhos-de-ferro estavam alegadamente esgotadas, que o transporte funcionava «no limite», que os caminhos-de-ferro da URSS não comportavam mais de 53 a 56 mil vagões por dia, apesar do muito que já tinha sido feito para o seu reforço técnico-administrativo.

Por essa razão tanto no transporte ferroviário como no próprio centro, no CVC, era preciso travar uma luta pela linha do partido e do CC, a qual não era seguida sequer por todos os comunistas. Em suma pode-se dizer que os «senhores do pensamento» no CVC e nas linhas eram os chamados cientistas da doutrina do «limitismo», cujas fórmulas pseudo-científicas serviam de cobertura cómoda às práticas incorrectas e ao mau trabalho de todos os funcionários falhados.

Esta máscara cómoda dos funcionários incompetentes era também utilizada secretamente pelos bandos de sabotadores e grupos de *vikjelevistas*,<sup>6</sup> bukharinistas e trotskistas de direita que trabalhavam no transporte. Consequentemente, os «limitistas» tinham muita força e contrapunham à linha do partido leninista as suas alegadas «doutrinas técnicas». Eis por que o CVC teve necessidade de começar pela luta em defesa da própria linha do partido, derrotando os seus opositores e consolidando o partido como esteio inabalável e orientador da acção para um rápido avanço, ao lado de todos os construtores do socialismo no nosso país.

Os «limitistas» criaram uma atmosfera de total irresponsabilidade, que rompia com o plano estatal de transportes, fornecendo uma justificação pseudo-científica do trabalho medíocre dos ferroviários atrasados. Por isso, entre os «limitistas» dos institutos científicos e os seus adeptos no aparelho do CVC e nas linhas havia uma estreita ligação ideológica e prática – nisto residia a sua força.

Para derrotar estes «senhores do pensamento», era preciso refutá-los no âmago, tanto mais que mesmo entre os quadros científicos havia gente honesta, «limitistas» equivocados. Por isso não bastava publicar a ordem, antes da sua publicação era preciso trabalhar a sério: realizar uma série de conferências científicas e conversas pessoais do comissário com os próprios «limitistas» e, em particular, com os que não eram seus partidários – ouvir uns e outros. Estas conferências mostraram que uma parte significativa do corpo dos mais antigos engenheiros das Vias de Comunicação e mesmo uma certa parte dos jovens cientistas recém-formados tinham contraído esta doença. Os seus mais notáveis intérpretes eram os professores Vassíliev, Kudrevatov e Neichtadt, que trabalhavam no Instituto para a Exploração, e Brátine, chefe da Secção Oriental do CVC. Se o professor Vassíliev era, digamos, o teórico no partido representante dos conservadores, que não compreendia a concepção revolucionária da natureza socialista dos nossos transportes soviéticos e ignorava as vantagens da economia

---

<sup>6</sup> Vikjelevistas (aportuguesamento da palavra russa *vikjelevtsi*), designação atribuída aos membros do Comité Executivo de Toda a Rússia dos Caminhos-de-Ferro (cujo acrónimo russo é *VIKJEL*). Este órgão foi constituído no Congresso Extraordinário dos Ferroviários, realizado em Janeiro de 1918, como órgão soviético máximo de administração dos transportes, ao qual competia, designadamente a nomeação do colégio do Comissariado das Vias de Comunicação. Todavia, logo em Março do mesmo ano, a tutela dos transportes foi entregue na sua plenitude ao CVC. O *VIKJEL* ficou assim reduzido às funções de órgão máximo do sindicato dos ferroviários, perdendo todas as funções na administração. Em Março de 1919 foi finalmente extinto, dando lugar ao Comité Central do Sindicato Unificado de Operários e Empregados dos Caminhos-de-ferro. (*N. Ed.*)

socialista, já o professor Kudrevatov, antigo chefe dos caminhos-de-ferro do Sul e do Cáucaso no período de Deníkine, que trabalhou bem para os brancos (para nós, nem tanto), era adversário contumaz do desenvolvimento dos transportes soviéticos. Todavia, este «professor» denikinista gozava de grande estima no aparelho do CVC, enquanto Brátine, chefe de tão importante Secção da Direcção de Exploração do CVC, dava o tom em todo o serviço. Quando estavam juntos, o vice-comissário Postnikov, um «Golias» alto e forte, e Brátine, um indivíduo baixo e corcovado, pareciam o Bucha e o Estica. Postnikov imaginava que dirigia as Operações, mas na prática quem dirigia era Brátine, e dirigia no sentido «limitista», boicotando o plano de cargas e transportes. Foram os cientistas, que convocámos para as conferências com o comissário, velhos e jovens, que nos ajudaram a entender os cálculos errados e os indicadores distorcidos dos «limitistas», contra os quais se manifestaram, apresentando os seus próprios cálculos. Uma ajuda decisiva foi-nos prestada igualmente pelos maquinistas avançados, operadores de manobras<sup>7</sup> e chefes de tráfego, aos quais nos dirigimos, e cuja prática no dia-a-dia refutava os indicadores técnicos pseudo-científicos dos «limitistas». Adiante referir-me-ei mais em pormenor a estes trabalhadores avançados, em particular aos maquinistas krivonossistas,<sup>8</sup> mas primeiro quero nomear aqueles cientistas avançados que prestaram ao transporte e a mim pessoalmente, como novo comissário, uma grande e inestimável ajuda, sem a qual teria sido difícil refutar cientificamente a teoria do «limite». Trata-se antes de mais de professores como Obraztsov, cientista soviético e patriota revolucionário, Siromiátikov e Nikoláiev, especialistas em locomotivas, Zemblinov, especialista em operações, Perederi, construtor, Sokovitch, especialista em tráfego, que inicialmente hesitou mas depois interveio contra os «limitistas» no decurso da polémica; e além destes, Khatchaturov, jovem cientista economista talentoso, que propusemos para membro correspondente da Academia, Motchíline e outros. Nos caminhos-de-ferro surgiram muitos jovens engenheiros recém-licenciados que intervieram na rixa por novos indicadores, tais como Platonov e Bechev (futuro ministro) e outros. E no próprio CVC, Vichnevetski, Baev, Podchivalov, Dubróvnine e outros revelaram-se engenheiros avançados.

Em resultado deste combate sério de denúncia científico-técnica concluímos que estes «senhores limitistas», bradando sobre a ciência, na prática, como demonstrei no Plenário do CC do PCU(b), manipulavam a ciência, os cálculos científicos, justificavam demagogicamente os elementos mais atrasados e os métodos retrógrados de trabalho apenas para impedir o desenvolvimento iniciado do transporte ferroviário. Mas o seu domínio tinha chegado ao fim. A ordem do comissário do povo das Vias de Comunicação que elaborámos, foi examinada no *Politburo* do CC do PCU(b) e aprovada com as alterações correspondentes. Era um

---

<sup>7</sup> Funcionário ferroviário com a missão de separar e juntar vagões ou carruagens e orientar as manobras.

<sup>8</sup> Trata-se dos maquinistas inovadores que seguiram o exemplo e experiência de Piótr Fiódorevitch Krivonoss (1910-1980), que iniciou o movimento stakhanovista no sector ferroviário em 1935, ao decidir aumentar a pressão da caldeira da sua locomotiva, conseguindo duplicar a velocidade do comboio de mercadorias para 46-47 quilómetros por hora. Depois de terminar o Instituto de Electromecânica (1953), tornou-se chefe da linha Sudoeste. Foi por várias vezes eleito deputado do Soviete Supremo da URSS e integrou o CC do PC da Ucrânia. (*N. Ed.*)

texto longo em que se expunha detalhadamente o conteúdo do «limitismo». Por isso o camarada Stáline propôs a sua redução de modo a que fosse lido pelo máximo número de trabalhadores. Por fim, em 14 de Abril de 1935, foi publicada a ordem n.º 99/Ts sobre «A Linha e a Prática Anti-Estatais do Instituto de Investigação Científica para a Exploração e da Secção das Linhas Orientais da Direcção de Exploração do CVC».

Atribuo a esta ordem uma tal importância que me permito transcrever aqui a parte em que, de forma resumida mas expressiva, se explica a essência do «limitismo».

*«A investigação realizada ao trabalho do Instituto de Investigação Científica para a Exploração» – afirma-se na ordem – «mostrou que toda a linha e actividade prática do Instituto e da Secção são contrárias às decisões do partido, do governo e do CVC sobre o cumprimento do plano estatal de transportes, em particular no que toca à aceleração da rotação dos vagões. Em vez de uma efectiva ajuda empenhada aos operacionais ferroviários, com vista à execução das decisões do CC do PCU(b) e do Sovnarkom da URSS sobre o cumprimento do plano estatal de fretes e melhoramento do funcionamento dos caminhos-de-ferro, os quadros dirigentes do Instituto e da Secção das Linhas do Oriente – S.I. Neichtadt, S.K. Kudrevatov, N.A. Morchíkhine, C. V. Guriev, I.C. Berichvili, V.C. Brátine, chefe da Secção das Linhas Orientais, em conjunto com o professor M.I. Vassíliev, consultor no CVC – formaram um grupo com o objectivo de fundamentar a impossibilidade da aceleração da rotação dos vagões e, por essa via, do cumprimento do plano estatal de transportes.*

*Na sua actividade prática, o Instituto para a Exploração, apesar de ter gasto vários milhões de rublos, não realizou qualquer trabalho sério de investigação científica, e os operacionais ferroviários, no seu difícil trabalho, não só não receberam nenhuma ajuda científico-técnica do Instituto, como nem sequer lhes foi fornecido um livro decente, que auxiliasse os chefes de estação e outros funcionários operacionais a assimilar os últimos progressos técnicos no domínio da exploração ferroviária. Em vez disso desmobilizaram e confundiram até alguns quadros dirigentes do CVC com hipócritas considerações pseudo-científicas, segundo as quais, alegadamente, os nossos transportes apresentavam indicadores de funcionamento superiores aos norte-americanos.*

*Na sua actividade prática de organização do tráfego, a Secção das Linhas Orientais seguia, não a linha do CVC, mas a do atrás referido grupo de mandriões do Instituto para a Exploração. Em resultado, a Secção das Linhas Orientais trabalhou pior que as outras secções.*

*Considerando o atrás referido, ordeno:*

*1. Destituir de funções no Instituto para a Exploração o seu chefe, S.I. Neichtadt, os colaboradores N.A. Morchíkhine, C.V. Guriev, S.K. Kudrevatov e I.C. Berichvili, e das funções de consultor M.I. Vassíliev.*

*2. Demitir de funções o chefe da Secção das Linhas Orientais, V.C. Brátine.*

*3. Nomear com despromoção de funções:*

*V.C. Brátine – chefe-adjunto da Secção de Exploração da Linha do Cáucaso do Norte em Groznenski;*

*S.I. Neichtadt – engenheiro para tarefas técnicas na Estação de Bratak da Linha de Samara-Zlatoúst;*



*N.A. Morchíkhine – engenheiro para tarefas técnicas na Estação de Iudino na Linha de Moscovo-Kazan;*

*C.V. Guriev – engenheiro para tarefas técnicas na Estação de Topki na Linha de Tomsk;*

*I.C. Berichvili – engenheiro para tarefas técnicas na Estação de Rtichevo na Linha de Riazan-Uralsk*

*4. Nomear para chefe do Instituto de Investigação Científica para a Exploração o camarada A. C. Motchíline.*

*O comissário do povo para as Vias de Comunicação, L. Kaganóvitch*

Ulteriormente foram dadas instruções sobre questões de fundo da investigação científica.

Na sua intervenção na I Conferência de Stakhanovistas de Toda a União, o camarada Stáline referiu-se às medidas adoptadas do seguinte modo: «Tomemos, por exemplo, o Comissariado das Vias de Comunicação. No aparelho central deste comissariado existia até há pouco um grupo de professores, engenheiros e outros “peritos do ofício” – entre eles estavam também comunistas – que garantia a toda a gente que 13-14 quilómetros por hora de velocidade comercial constituíam o limite, para além do qual não se podia ir, impossível mover-se, caso não se quisesse entrar em contradição com «a ciência da exploração». Este era um grupo bastante prestigiado, que propagava os seus pontos de vista oralmente e na imprensa, dava instruções aos correspondentes órgãos do CVC e, em geral, eram «senhores do pensamento» entre os funcionários da exploração. Nós não somos peritos do ofício, com base nas propostas de toda uma série de práticos dos caminhos-de-ferro, garantimos, por sua vez, a estes prestigiados professores que 13-14 quilómetros não podem ser o limite e que, com uma determinada organização do trabalho, é possível alargar este limite. Em resposta a isto, este grupo, em vez de escutar a voz da experiência e da prática e rever a sua atitude para com o assunto, lançou-se numa luta contra os elementos progressistas dos caminhos-de-ferro e intensificou ainda mais a propaganda dos seus pontos de vista conservadores. Como se compreende, tivemos de limar os dentes desta respeitada gente e, delicadamente, pô-los fora do aparelho central do CVC. Que aconteceu? Agora temos uma velocidade comercial de 18-19 quilómetros por hora. Penso, camaradas, que em última análise temos de utilizar este método também noutros domínios da nossa economia nacional, se, naturalmente, os conservadores que se opõem não cessarem de estorvar e meter paus nas rodas do movimento stakhanovista».

Deste modo, a luta contra o «limitismo» no transporte era uma condição para o desenvolvimento do movimento stakhanovista-krivossonovista nos caminhos-de-ferro e do alcance de novos padrões elevados no trabalho. Esta luta e a vitória sobre os «limitistas» não foram fáceis porque a sua pseudo-teoria nutria os trabalhadores atrasados e o mau trabalho de muitos. Não foi por acaso que a ordem sobre os «limitistas» foi publicada em 14 de Abril, enquanto no dia 15 foi publicada a ordem sobre a «Aceleração da Rotação dos Vagões». No decurso do trabalho de preparação das medidas desta última, os «limitistas» desenvolveram uma furiosa actividade, impedindo por todos os meios o aprofundamento do problema. Trabalhavam tanto clandestinamente como por meios legais, intervindo na

imprensa para demonstrar a impossibilidade da aceleração da rotação dos vagões. E dessa forma anteciparam a sua derrota. Assim que se tornou claro que os «limitistas» estavam derrotados, os funcionários do CVC mudaram de atitude em relação à tarefa da aceleração da rotação dos vagões. E isto não aconteceu simplesmente por medo, mas porque a adopção de uma linha política firme também determina a prática.

A aceleração da rotação dos vagões foi por nós definida como prioritária, a tarefa mais importante, da qual dependia directamente o cumprimento do plano estatal de cargas e transportes. A rotação de vagões consiste na quantidade de tempo – vagão/dia – gasto na carga, transporte, descarga e entrega dos vagões para nova carga.

Se a rotação for deficiente, podemos ter um grande parque de vagões e não ter unidades disponíveis para carga. Inversamente, com uma quantidade mínima de vagões, é possível ter unidades livres para carga se houver uma rotação acelerada. Quanto menor for a quantidade de vagões existentes, mais acuidade ganha a questão da aceleração dos vagões e do melhoramento do trabalho de todos os serviços que garantem a sua rotação.

Mas era precisamente contra isto que os «limitistas» se manifestavam, transformando a ciência do tráfego de comboios em «ciência dos comboios parados», vagões na via e nas estações. Como haviam rebaixado as normas técnicas e a velocidade comercial e aumentado as normas das paragens nas estações, os operacionais, trabalhando com estas normas, transformaram as estações, de unidades de produção na formação e passagem de comboios, em zonas de retenção em cemitérios de locomotivas e vagões avariados. Deste modo, a luta travava-se não em nome de fórmulas científico-técnicas abstractas, mas pelo saneamento de todo o trabalho e pelo reforço da disciplina na organização do tráfego. Foi uma luta tensa e penosa.

Entre os ferroviários, em particular na base, amadureceu a determinação de lutar contra o atraso e a podridão dos gabinetes, que impedia o transporte de dar passos em frente. O facto de nós termos envolvido, no estudo deste problema e na luta pela aceleração da rotação dos vagões, maquinistas, condutores, jovens engenheiros, operadores de manobras, chefes de tráfego, funcionários dos depósitos de locomotivas, das estações e das vias, assegurou o posterior êxito da luta pela aceleração da rotação dos vagões. Pessoalmente, assim que cheguei ao CVC, escolhi dois pontos de apoio para estudar o ofício na prática – a estação de triagem<sup>9</sup> e depósito de locomotivas de Moscovo e a Estação de Liublinó – o que muito me ajudou a compreender mais profunda e concretamente esta questão. Já conhecia estes lugares do tempo em que trabalhara no Comité de Moscovo do partido, e isso ajudou-me a criar um ambiente informal e favorável quando ali apareci na qualidade de comissário do povo das Vias de Comunicação. As minhas conversas e reuniões de trabalho com os funcionários do depósito e da estação, com os maquinistas, condutores, operadores de manobras e outros, incluindo quadros dirigentes, as discussões que presenciei entre os próprios trabalhadores, a observação directa das operações técnicas – tudo isto se revelou uma ajuda inestimável nos meus primeiros passos como dirigente do transporte ferroviário.

---

<sup>9</sup> A estação de triagem é o local de uma estação ou terminal onde os vagões de mercadorias são separados para formar novos comboios (*N. Ed.*)

Foi graças a pessoas avançadas – operários, empregados dos serviços, engenheiros e personalidades dos meios científico-técnicos, atrás já referidas – que conseguimos superar a resistência dos conservadores-«limitistas» e pudemos elaborar num curto prazo um importante documento histórico para os caminhos-de-ferro: em 15 de Abril de 1935 saiu a ordem do comissário do povo das Vias de Comunicação n.º 100/Ts «Sobre a Aceleração da Rotação dos Vagões».

Na ordem e em medidas complementares foram tidas em conta todas as propostas de trabalho dos participantes na conferência dos funcionários do transporte ferroviário, realizada de 1 a 4 de Abril de 1935. Na conferência apresentei os dados da rotação de vagões por etapas, e estes dados foram registados na ordem: *«A rotação média dos vagões no conjunto da rede, em 1934, foi de 211 horas, isto é, 8,78 dias. Destas 211 horas, o vagão esteve imobilizado para carga ou descarga 47 horas (22%), nas estações de triagem e zonas adjacentes das estações, 91,5 horas (43%), nas estações entroncamento, 27 horas (13%), e esteve em movimento apenas 45 horas (21,6%). Além disso, a velocidade técnica e comercial<sup>10</sup> dos comboios foi extremamente baixa. Em média, o vagão percorreu 117 quilómetros por dia. Muitos funcionários da exploração ainda hoje consideram normal este facto escandaloso, e pensam que os comboios de mercadorias são tartarugas que, pela sua natureza, não podem e não devem mover-se mais depressa».*

Penso que os nossos filósofos nos perdoarão esta comparação com um organismo biológico – a tartaruga, mas nós nem sequer imaginávamos o enorme efeito moral que a expressão teve na consciência dos ferroviários. Alguns deles até pediram que se eliminasse da ordem a palavra «tartaruga», mas nós não concordámos, e devemos dizê-lo, esta tartaruga teve grande popularidade nas vias, nas discussões com os conservadores. A gente avançada acusava-os permanentemente: *«Vocês são tartarugas, e nós não queremos nem vamos ser tartarugas».*

Apesar das enormes potencialidades de aceleração da rotação dos vagões, uma série de dirigentes das linhas, secções e estações gastava a sua energia em demonstrações anti-estatais sobre a impossibilidade de uma melhoria significativa do funcionamento. Não se cumpriam os horários dos comboios, não havia planos de itinerários, o que obrigava à frequente modificação dos comboios, a reparação dos vagões era deficiente. Em vez de repararem os vagões lá onde surgia a avaria, os responsáveis procuravam empurrar o vagão «doente» para outra linha, criando assim engarrafamentos nas estações de entroncamento.

Foi elaborado um grande programa de medidas, entre as quais se incluíram a recuperação e o melhoramento das mais importantes estações de triagem (sendo que foram identificados 76 destes nós ferroviários mais importantes), a elaboração de horários de circulação dos comboios de mercadorias e a revisão de horários anteriores incorrectos com a eliminação de paragens inúteis, aumento da velocidade técnica durante os trajectos, redução do tempo de espera no cruzamento de comboios e luta efectiva e prática contra o incumprimento de horários. Os chefes de linha foram incumbidos, em conjunto com os expedidores, de eliminar as intoleráveis demoras durante as cargas e descargas, definindo-se em concreto o objectivo de reduzir em 15 por cento o tempo de carga e descarga nas vias de junção

---

<sup>10</sup> Ao contrário da velocidade comercial ou de exploração, a velocidade técnica não inclui o tempo de carga e descarga, para manutenção, avarias, etc. (N. Ed.)

dos clientes, e em 25 por cento nos transportes do próprio CVC. Foram estabelecidas metas concretas para a definição dos itinerários de expedição de cargas massivas (carvão, ferro, metais, petróleo, madeiras, sal, materiais de construção e cereais), não admitindo a alteração dos itinerários de expedição e técnicos nas estações de entroncamento, de distribuição e de triagem.

Perante os chefes de linha, as secções de exploração e secções políticas, chefes de estação e organizações do partido foram colocadas as seguintes tarefas: disciplinar o trabalho das estações, eliminar o trabalho à pressa, organizar e realizar sistematicamente reuniões para instruções e verificação do conhecimento de cada ferroviário dos seus deveres profissionais, disponibilizar quartos de repouso para as brigadas de locomotiva e de condutores, garantindo-lhes assistência doméstica e política (comida, água fervente, roupa de cama, jornais, etc.).

Em simultâneo foram dadas instruções aos chefes das secções políticas para abandonarem a prática de reuniões de várias horas, que sobrecarregava os ferroviários. Em muitos casos, quando os maquinistas, condutores, agulheiros, engatadores e outros pegavam ao trabalho, incluindo nos turnos nocturnos, estavam cansados depois de dez horas de sessões e reuniões nas diferentes organizações sociais.

Foi decidido premiar os funcionários das estações e as brigadas de condutores pela ultrapassagem do plano de rotação dos vagões e pela redução nas normas de imobilização, bem como se tomou uma série de medidas para a elevação do papel dos condutores.

Importância particularmente grande teve a introdução nas linhas de inspectores-controladores de tráfego permanentes do CVC, que trabalhavam segundo o método de Kutáfine (acompanhamento directo do percurso dos comboios de mercadorias), integrados no quadro de pessoal do CVC e subordinados durante a execução das missões ao chefe da linha. Aos inspectores-controladores foi dado o direito de transmitir directamente todas as anomalias graves na circulação dos comboios ao comissário do povo das Vias de Comunicação, o qual promovia a análise rápida e a intervenção para cada caso. Os inspectores-controladores desempenharam um importante papel como fiscais da circulação dos comboios de mercadorias; só o facto em si de os agentes dos caminhos-de-ferro saberem que todas as poucas-vergonhas seriam comunicadas ao comissário pelos inspectores-controladores é suficiente para os estimular e reforçar a disciplina. O inspector-controlador era uma espécie de controlador ou de receptor estatal na produção dos caminhos-de-ferro, controlando a qualidade da produção: o transporte.

Os chefes de linha e das secções políticas foram prevenidos de que o cumprimento das ordens do CVC deveria ser verificado de forma rigorosa e constante. Para além disso, o CC conferiu-me o direito, como secretário do CC e comissário das Vias de Comunicação, de solicitar directamente ajuda aos comités de *oblast* e de *krai*, bem como aos comités centrais dos partidos das repúblicas, designadamente no controlo da execução das decisões do CC, do Governo e das principais ordens do CVC, aprovadas pelo CC. Naturalmente que isto produziu o devido efeito.

Nestes primeiros meses de combate reunimos os militantes ferroviários de Moscovo, aos quais tive oportunidade de comunicar as decisões adoptadas, bem como os militantes do *komsomol* ferroviários e ainda os comunistas do CVC. Comecei o meu discurso na assembleia do partido com as seguintes palavras: «*Peço*

*que ninguém se ofenda, mas digo-vos francamente: vós saudais-me, mas agora eu não posso saudar-vos, embora esteja convencido de que esse momento chegará. Estou longe de pensar que uma reunião geral, e mesmo a vontade de todos os comunistas, é suficiente para resolver esta grande e séria questão. Pelo contrário, penso que teremos de trabalhar muito e não apenas trabalhar, mas batermo-nos para alcançar resultados importantes. Mas estou convicto de que o núcleo de comunistas no CVC e nas linhas será capaz de, num curto prazo, cumprir a complexa e difícil tarefa que o partido e o CC nos colocaram».*

Expondo o programa prático de trabalho, disse: *«Alguns falam muito do comissário. Naturalmente que da direcção depende muito, mas se os comunistas não formarem em torno dela um anel estreito e combativo e se não se baterem ao lado dela, então também o comissário, para usar a terminologia que vos é familiar, sofrerá um descarrilamento».*

Na reunião geral dos colaboradores do CVC, realizada dois dias mais tarde, afirmei que não pretendíamos «transtornar» as pessoas, mas sim mudá-las e reeducá-las, e apenas aqueles que não desejassem corrigir o seu trabalho, e em particular os que se entrincheirassem no seu «limitismo», seriam transferidos para outros postos de trabalho. No final afirmei: *«Camaradas funcionários e funcionárias do CVC, não pode haver demoras, cada dia é precioso. A partir de amanhã, precisais de começar a trabalhar de uma maneira nova, sem ficardes à espera de novas ordens. À chegada ao comissariado, antes de mais, tratem de arrumar as gavetas das vossas secretárias, têm lá uma quantidade considerável de lixo, deem fora esse lixo. Comecem uma vida nova – uma vida de luta, uma vida empreendedora, uma vida de conhecimento do ofício, uma vida de revolucionários, para os quais todo o país está a olhar, nos quais o partido e o governo soviético depositam as suas esperanças, de cujo trabalho depende não só grande parte da economia, mas também a Defesa da nossa grandiosa, amada Pátria Socialista Soviética. Avaliaremos cada funcionário individualmente, não haverá despersonalização, não haverá um aparelho policéfalo, atrás do qual não se vêem pessoas reais, aqui os papéis não cobrirão o rosto vivo das pessoas. Exigirei de cada chefe de Direcção, Secção, Sector que conheça cada um dos seus funcionários, que trabalhe com cada uma das pessoas, que as valorize – tanto moral como materialmente – pelo seu trabalho, pela sua experiência, pelo seu conhecimento».*

Atribuindo um grande significado à importante arma de combate que é a imprensa, convocámos uma conferência de quadros da imprensa das secções políticas. Em rigor tratou-se de uma conversa, na qual ocupou um lugar de destaque a questão de como apresentar hábil e profundamente a crítica e a autocrítica. A nossa imprensa ferroviária, encabeçada pelo jornal central, *Gudok*, desempenhou um papel importante no desenvolvimento do transporte ferroviário.

Em simultâneo foram elaboradas medidas de melhoramento do trabalho científico-técnico do CVC. Transformámos a Conferência Técnica em Conselho Científico-Técnico adstrito ao CVC, melhoramos o trabalho de investigação científico-técnica no domínio do transporte e fundimos os institutos de investigação científica. O Conselho foi incumbido das seguintes tarefas: estudo de questões técnicas, tanto a pedido do comissário como por iniciativa própria, relacionadas com a renovação do transporte ferroviário (introdução de novos tipos de máquinas, mecanismos e equipamentos de transporte, introdução de métodos modernos e

aperfeiçoados nos trabalhos nas vias, na construção de vias e na sua mecanização; estudo das questões técnicas de melhoramento do funcionamento geral do transporte ferroviário (melhoramento da utilização do material circulante, ampliação dos nós ferroviários, etc.); análise e avaliação dos projectos de novas grandes construções ferroviárias, de equipamentos ferroviários complexos e de máquinas.

O Conselho era constituído por I.V. Pudi (presidente), A.V. Sevriúguine (vice-presidente), o académico I.G. Aleksándrov, os professores I.M. Guekel, C.V. Zemblinov, V.N. Obratsov, V.L. Nikolai, P.V. Maichev, K.A. Oppengueim, P.K. Khudiakov, M.A. Chátelene, D.A. Chtangue e uma série de outros destacados engenheiros. O Conselho foi encarregado de recrutar na qualidade de peritos as melhores forças técnicas e práticas.

Foi melhorado o planeamento do transporte de cargas e introduzidas alterações no carácter e conteúdo das instruções do CVC para o cumprimento dos planos estatais mensais de cargas e transportes. No domínio da construção foram elaboradas medidas radicais de regulamentação em matéria de projecto e prospecção. Foi convocada uma conferência especial que definiu as orientações com vista ao melhoramento sensível do transporte de passageiros, designadamente com a eliminação dos atrasos dos comboios de passageiros. Noutra conferência sectorial foram elaboradas medidas para o melhoramento do estado das ferrovias e pontes, tendo em vista, em particular, a urgente recuperação dos equipamentos nas vias.

A decisão técnico-material de construir 200 pontos de reparação de vagões, que na prática eram fábricas, no decurso do segundo semestre de 1935, teve uma enorme importância para o reforço da base técnico-produtiva da reparação de vagões. Esta foi uma resposta empreendedora, administrativa, técnica e criativa à maneira bolchevique aos «limitistas, que temiam a destruição do parque de vagões com aceleração da rotação e aumento da velocidade de circulação. Recordo que quando esta proposta foi apresentada e aprovada pelo CC e pelo Governo, a maioria dos quadros dirigentes do CVC e das linhas não acreditou no realismo do plano. Depois adjectivaram-no de *metrostroista*,<sup>11</sup> devido aos prazos e ritmos. Outros chamaram-lhe a Magnitogorsk ferroviária.<sup>12</sup> Esta difícil obra de construção, na prática de 200 fábricas em apenas um semestre, foi cumprida. Nela foi efectivamente utilizada muita da experiência da *Metrostroï*. O CC, o governo e o Comissariado da Indústria Pesada ajudaram-nos nos fornecimentos, até com máquinas-ferramentas importadas, foram estabelecidos calendários para a sua execução, etc. No Outono estas 200 oficinas de reparação de vagões estavam prontas: os vagões deixaram de ser reparados a céu aberto e deixou de ser preciso percorrer centenas de quilómetros até às oficinas. Os «limitistas», cobertos de vergonha, foram derrotados pela força bolchevique de todos os ferroviários, que contribuíram para esta obra grandiosa para a nossa economia.

---

<sup>11</sup> Neologismo no original que evoca a construção do Metro de Moscovo pela organização *Metrostroï* em tempo recorde. (N. Ed.)

<sup>12</sup> Trata-se de uma alusão à grandiosa obra da construção do complexo siderúrgico de Magnitogorsk e da respectiva cidade. Decidida em Janeiro de 1930, passaram-se pouco mais de dois anos para que a primeira escola, o primeiro instituto, cineteatro e aeródromo fossem abertos. Em Julho de 1933 iniciou-se a produção de aço. Aquela que era uma pequena localidade, rapidamente se transformou numa cidade industrial com 146 mil habitantes em 1939. (N. Ed.)

Num curto prazo foi realizada uma imensa obra de renovação técnica; foi concluída a conversão, já iniciada mas que se arrastava há anos, de todos os comboios de mercadorias para o sistema de frenagem automático total. No final de 1935 este problema estava resolvido. Foram adoptadas medidas de melhoramento da qualidade dos produtos metalúrgicos fornecidos ao transporte ferroviário e de aumento da responsabilização das fábricas do Comissariado da Indústria Pesada pela qualidade. Em 3 de Junho de 1935 foi publicada uma ordem sobre esta questão assinada pelo comissário povo da Indústria Pesada, Ordjonikídze e pelo comissário do povo das Vias de Comunicação, Kaganóvitch.

### **Os primeiros êxitos**

Pode-se dizer sem exagero que Março, Abril, Maio e Junho de 1935 foram quatro meses de impetuosa ebulição da caldeira ferroviária, todo o organismo de cima a baixo trabalhava sob tensão, com criatividade, com combatividade, com sensatez, e a mudança, os primeiros êxitos sérios, foi alcançada.

Agora podíamos dizer sem jactância que tínhamos superado a primeira etapa razoavelmente bem, com a classificação de «satisfatório», e numa série de linhas até com um «bom», como dizem os estudantes. Mas era preciso ter presente que o «bom» obtido na 1.<sup>a</sup> classe não é suficiente para a 2.<sup>a</sup> classe. Se ficarmos no mesmo lugar, o «bom» da 1.<sup>a</sup> classe pode transformar-se num «insuficiente» na 2.<sup>a</sup> classe. Agora tínhamos de passar a um novo nível mais elevado. Na primeira etapa concentrámo-nos principalmente nas medidas organizacionais, na liquidação de deficiências evidentes e inadmissíveis, na coesão do colectivo de ferroviários, em primeiro lugar, do pessoal dirigente e político, no estímulo da emulação e do trabalho de choque, na denúncia do marasmo, das práticas anti-estatais e das invenções pseudo-científicas dos «limitistas». Agora devíamos entrar para a 2.<sup>a</sup> classe, onde nos seriam feitas exigências maiores e dadas tarefas mais complexas e difíceis. Por isso, prosseguindo o trabalho atrás referido, precisávamos de colocar a tónica na realização de uma série de intervenções em todos os ramos do sector ferroviário, em primeiro lugar, concentrar especial atenção e esforços no parque de locomotivas, enquanto elo decisivo no melhoramento da circulação de comboios, que deveria consolidar e prosseguir o desenvolvimento do nosso transporte ferroviário. Nessa altura o parque de locomotivas ainda era utilizado de forma extremamente insuficiente, apesar de ter sido completado com os novos modelos «E» e «FD». Nomeadamente, a velocidade técnica era extremamente baixa, tendo permanecido praticamente no nível anterior: 23 km/hora em 1932, 22,7 km/hora no primeiro semestre de 1935 e apenas 23,7 km/hora em Junho desse ano; as insuportáveis paragens das locomotivas levavam a que, ao longo de um dia (excluindo os dias da lavagem), circulavam apenas 7,9 horas (33,1%), enquanto as restantes 16,1 horas estavam paradas, quer nas estações de entroncamento (3,7 horas), quer nas estações terminais (6,1 horas), quer ainda nas estações de rotação (6,3 horas). A aceleração da rotação e uma utilização mais eficaz das locomotivas era impedida pela manutenção insatisfatória das máquinas, pela má qualidade das reparações, pela ausência de responsabilização pessoal, má organização do trabalho e pelo sistema remuneratório pouco estimulante.

Durante um mês e meio aconselhamo-nos com alguns maquinistas avançados e preparámos a ordem sobre «O melhoramento da Utilização das Locomotivas e a Organização da Circulação dos Comboios». Quando informámos o CC deste projecto, o camarada Stáline, atendendo à importância das questões colocadas, propôs convocar uma segunda conferência de funcionários dos caminhos-de-ferro, à semelhança da realizada em Abril, para aí debater o projecto. A conferência realizou-se em Julho de 1935.

Em resultado, o projecto de ordem do comissário do povo das Vias de Comunicação n.º 183/Ts, de 7 de Agosto, tomou a sua forma final, foi revisto, apresentado e aprovado pelo CC e pelo Governo. Na ordem, para além da parte introdutória de análise da situação existente, eram tratadas as seguintes questões: melhoramento da exploração das locomotivas; redução das paragens com metas concretas, por exemplo, nas estações de entroncamento em 30 por cento, etc.; aumento da velocidade técnica em 15 por cento; organização do trabalho por pequenos troços, com distâncias de 60-70 quilómetros, de modo a que as brigadas possam fazer três viagens completas; introdução de brigadas de locomotiva de três pessoas, mantendo em certos percursos brigadas de duas pessoas; definição de novos indicadores mais avançados do trabalho das locomotivas; novas tabelas e horários de circulação dos comboios de mercadorias com o aumento da velocidade técnica e comercial das locomotivas, redução do número de paragens dos comboios, simultaneidade de operações de verificação dos vagões, de limpeza das fornalhas, abastecimento de água, etc.

Particular destaque foi dado à questão da liquidação da despersonalização nas reparações de rotina das locomotivas. Em vez das brigadas funcionais foram introduzidas as brigadas de reparações integrais (à excepção dos caldeireiros), dirigidas por um brigadeiro principal. Foram igualmente tomadas as seguintes decisões: criação nos depósitos de locomotivas de uma reserva permanente de peças mais utilizadas nas locomotivas; introdução da nova técnica de lavagem das caldeiras a quente, mediante arrefecimento artificial circulatório; criação de secções responsáveis pelo trabalho administrativo de manutenção do parque de locomotivas na respectiva área de circulação, libertando desta tarefa os chefes de depósito, permitindo-lhes que concentrassem os seus esforços nas reparações, organização do trabalho e na formação das brigadas de locomotiva; redefinição das tarefas e funções dos chefes de linha, dos serviços e da Direcção de Locomotivas do CVC, tendo em vista o melhoramento do trabalho administrativo e de formação de quadros.

Na conferência de Julho (1935) foi colocada concretamente a questão da organização da circulação, das tabelas e horários dos comboios. Incutimos na consciência dos ferroviários que o cumprimento rigoroso dos horários de circulação devia tornar-se a lei de ferro de todo o funcionamento do transporte.

A dificuldade no transporte reside no facto de que as nossas deficiências subjectivas – insuficiente coesão, falta de formação dos elos intermédios e de base do colectivo partidário – são agravadas pelas objectivas: distanciamento e dispersão da nossa produção. Efectivamente, o transporte ferroviário é uma frente singular e aquele que pensa entrar para este serviço deve ter presente que se trata de um trabalho mais agitado e difícil do que qualquer outro. O que é que nos ajuda a superar as dificuldades? É a locomotiva, a via, o vagão (mantê-los em perfeitas condições e melhorar a técnica), é a organização das pessoas avançadas, a coesão de



todos os ferroviários, a definição de um sistema de remunerações justo, o incentivo ao bom trabalho e, naturalmente, a organização política das pessoas.

Assim, um horário único para todos os comboios – a tabela da circulação – constitui a alavanca disciplinadora, o princípio organizador e dirigente na rede de caminhos-de-ferro, cujo cumprimento reflectirá como um espelho tanto a harmonia como a desordem na circulação. São precisamente o horário e a tabela que devem unir num só um colectivo de centenas de milhares de pessoas, dispersas por milhares de quilómetros, agindo harmoniosamente. O horário deve impelir cada guarda-via a acordar a tempo para dar passagem ao comboio, o agulheiro a preparar a tempo a agulha e qualquer agente a trabalhar com precisão, escrupulosa e organizadamente. *«É preciso»* – afirmei – *«amar e respeitar o horário como uma bandeira, como a condição fundamental para o desenvolvimento orgânico e saudável do transporte»*.

Quero referir aqui ainda outra passagem do discurso na conferência de Julho: *«A selecção e a formação dos quadros é o primeiro dever das chefias do transporte, das secções políticas e dos sindicatos. Formar os quadros não significa uni-los através de relações pessoais sentimentais e mesquinhas, encobri-los sem lhes apontar a tempo as deficiências por falsa bondade, e depois levá-los à ruptura, ao tribunal. Tal “bondade” sentimental acaba por custar caro. Não, é preciso trabalhar com as pessoas, ajudá-las, estimular a autocritica bolchevique dos defeitos e vícios de modo a elevá-las ao nível das grandes tarefas, elevando ao mesmo tempo o transporte ao nível das tarefas que a todos são colocadas pela economia socialista do nosso país»*.

Após o encerramento da conferência teve lugar um evento de grande importância histórica: a recepção no Krémelin dos participantes bem como de outros ferroviários avançados, convidados por dirigentes do partido e do governo. Nesta recepção interveio o secretário-geral do CC do partido, Iossif Vissáronovitch Stáline. O seu discurso teve grande significado teórico e prático e um efeito inspirador, elevando o papel e a importância do transporte ferroviário ao mais alto nível do Estado. Stáline disse: *«A existência e desenvolvimento do nosso Estado, que supera em dimensão qualquer outro Estado do mundo, incluindo a Inglaterra com as suas colónias (não contando os domínios), é inconcebível sem um transporte ferroviário organizado, que liga as vastas regiões do nosso país num Estado único (...) A Inglaterra enquanto Estado seria inconcebível sem um transporte marítimo de primeira classe, ligando num todo único os seus múltiplos territórios. Exactamente do mesmo modo, a URSS enquanto Estado seria inconcebível sem um transporte ferroviário de primeira classe, ligando os seus múltiplos territórios e regiões num todo único. Nisto reside a grande importância de Estado do transporte ferroviário na URSS»*.

As palavras de Stáline tiveram ainda grande significado para o desenvolvimento do espírito de responsabilidade em todos os ferroviários e aumento da consciência da dignidade pessoal: *«Entre os ferroviários há trabalhadores em altos postos e trabalhadores em pequenos postos, mas no transporte não há pessoas supérfluas e insignificantes. Começando nos mais altos dirigentes e terminando nos “pequenos” funcionários, no agulheiro, nos lubrificadores, nos varredores – todos são grandes, todos são importantes, pois o transporte é uma cadeia, onde é importante o trabalho de cada funcionário, de cada engrenagem. Quando perceberem isto, camaradas ferroviários, quando estabelecerem uma boa*

*coordenação entre todas as partes, entre todos os trabalhadores no mecanismo do transporte – então isso será a verdadeira disciplina bolchevique».*

*O camarada Stáline valorizou os êxitos do transporte pelo seu mérito: «Os êxitos do transporte são inquestionáveis, e nós não pretendemos escondê-los. Não precisamos de falsa modéstia. As vossas realizações são consideráveis. De 56 mil vagões de carga em média por dia, aumentaram para 73 mil vagões. Isto é significativo do ponto de vista do desenvolvimento do transporte. No entanto, camaradas, do ponto de vista das necessidades do país, isto é ainda insuficiente. É preciso alcançar entre 75 mil e 80 mil vagões de carga em média por dia. Permitam-me brindar aos vossos êxitos, que são inquestionáveis e pelos quais merecem um verdadeiro elogio, fraterno e bolchevique. Permitam-me brindar aos êxitos que ainda não alcançaram, mas que seguramente irão alcançar, a que todos vós – do agulheiro ao comissário – façais tudo o que é necessário para que o transporte funcione com rigor, precisão, como o mecanismo de um relógio, uma cadeia de produção! A vós e ao vosso comissário, camaradas!»*

Esta recepção, a primeira na história do transporte ferroviário, e todos os discursos, incluindo o meu e as intervenções dos operários ferroviários, exprimiram o sentimento de todos os ferroviários do país, a sua disposição para o trabalho abnegado com vista ao desenvolvimento do transporte. Esta recepção no Krémelin e em particular o discurso do camarada Stáline, que fez uma avaliação positiva do trabalho dos ferroviários em 1935, tiveram uma grande influência no movimento do trabalho de choque e da emulação socialista que estava a ampliar-se.

O CC e o Governo decidiram satisfazer os pedidos dos operários ferroviários de fixar a data da recepção no Krémelin como Dia do Ferroviário, que passou a comemorar-se a 30 de Julho. A efeméride foi instaurada por um decreto do Comité Executivo Central da URSS assinado por Kalínine. Ficou assim estabelecido o Dia do Transporte Ferroviário da União Soviética. Mais tarde, a exemplo do transporte ferroviário, foram também gradualmente instaurados dias nacionais dedicados a outros ramos da economia socialista, e depois não só na economia, mas também em diferentes domínios da actividade do Estado.

Este foi o fim da primeira etapa de luta pelo desenvolvimento do transporte ferroviário, em 1935, e o início da segunda etapa, mais consistente e profunda, do desenvolvimento da grande potência ferroviária – a União Soviética.

Em todos os ramos da economia nacional – na indústria, nos transportes, na agricultura kolkhoziana e sovkhoziana – desenvolveu-se uma poderosa corrente do movimento stakhanovista de inovadores da produção, que fez avançar a nossa Pátria Socialista para novas fronteiras e reforçou a sua capacidade de defesa.

Pessoalmente conheci bem muitas destas pessoas avançadas; Stakhánov, Krivonoss, Diukanov, Bussíguine, Smetánine, Evdokia e Maria Vinográdovi, Nikita Izotov, Pissarenko, Angelina, Maria Demtchenko e outros. Naturalmente, conheci particularmente bem os trabalhadores avançados do transporte ferroviário, que se tornaram os meus amigos mais próximos, caros e prezados, companheiros de luta pelo desenvolvimento do transporte ferroviário, tais como, antes de mais, Piotr Krivonoss e toda a sua família – que conheci em Slaviansk, numa estadia em sua casa, onde conversei com o seu pai, Fiódor Krivonoss – A.S. Ognev, N.T. Zakorko, F.F. Iablonski, A.I. Omeliánov, V.G. Zaitsev, A.S. Babaítsev (este era um daqueles maquinistas com quem conversava no terminal de triagem), Timerbek Satbaev,

K.A. Boroduline, M.M. Kojukhar, Kasnov, Chakurski, Kirjenko, Makarov, Mejetski, Bogdánovm Blinov, Troitskaia e muitos outros.

O crescimento da economia socialista na base do movimento inovador stakanovista, que se alargou a grande parte dos engenheiros, técnicos e à nossa *intelligentsia*, permitiu o aumento do bem-estar material do povo, da educação e da cultura no país. O exemplo do transporte ferroviário é particularmente expressivo a este respeito. Naquele tempo, todas as escolas básicas e secundárias, onde estudavam os filhos dos ferroviários, estavam nas mãos do CVC e das linhas, que eram ainda responsáveis por estabelecimentos de ensino superior, pela construção e funcionamento de clubes e palácios da cultura, pelos cuidados médicos, hospitais, clínicas, sanatórios, etc.

Uma tarefa importante era a organização do ensino para operacionais, bem como a organização do ensino de massas, com um mínimo de conhecimentos técnicos, para os operários e funcionários de todo o transporte ferroviário, em primeiro lugar para os stakanovistas-krivonossistas, de modo a facilitar aos melhores a promoção para postos de direcção.

Especial atenção foi dada à utilização dos engenheiros e técnicos existentes, em particular jovens, parte significativa dos quais foi transferida dos escritórios onde trabalhavam, para as linhas. Os finalistas das escolas técnicas superiores recebiam um emprego directamente do comissário. Recebi pessoalmente uma grande quantidade de finalistas, em grupo e individualmente. Além disso, organizávamos reuniões nas quais lhes dava instruções de como trabalhar, pedia-lhes que se considerassem como jovens representantes do Comissariado e do comissário pessoalmente e incitava-os a lutar contra o conservadorismo. Isto animava-os e mobilizava-os para a luta e para o trabalho criativo. Muitos destes jovens engenheiros tornaram-se depois bons dirigentes. Como exemplo posso citar o ministro das Vias de Comunicação, Bechev, o alto funcionário do aparelho do Conselho de Ministros, camarada Platónov, o dirigente da gestão das linhas, Gavrílov, e outros.

Quando relatei ao CC a prática adoptada de receber pessoalmente e tratar da colocação dos jovens engenheiros finalistas de cursos técnicos superiores do CVC, o camarada Stáline apresentou a proposta e o CC aprovou a resolução que encarregava todos os comissários do povo a receber e colocar pessoalmente os engenheiros recém-formados, e isto deu naturalmente bons resultados.

Depois de elaboradas as principais medidas de melhoramento da exploração das locomotivas e da organização da circulação dos comboios, foram preparadas medidas de reestruturação do sistema remuneratório e de aumento dos salários no transporte ferroviário.

Além da subida dos salários mensais, foi aumentada em 20 por cento a remuneração suplementar ao quilómetro e estabeleceram-se prémios pela ultrapassagem das normas técnicas; para o pessoal de direcção dos serviços de exploração, gestão de locomotivas e vagões, vias e equipamentos, sinalização e comunicações foi criada um suplemento progressivo pelo cumprimento e ultrapassagem dos objectivos mensais.

Em resultado destas decisões, bem como do melhoramento da organização do trabalho e do desenvolvimento do movimento krivonossista, o salário real aumentou significativamente. Basta referir, por exemplo, que o salário médio

mensal dos maquinistas dos comboios de mercadorias passou de 362 rublos em 1934 para 519 rublos em 1935 e para 600 rublos em Abril de 1936.

A nossa missão seguinte consistia na resolução de uma série de problemas organizacionais-administrativos e técnicos. No que respeita ao parque de locomotivas tratámos de introduzir um novo tipo de máquina com condensador (o aparelho do CVC tinha suspenso há vários anos esta locomotiva, cujo desempenho era excelente). É claro que não substituíamos as locomotivas diesel mas aproximava-se das suas capacidades; o importante era que trabalhava a carvão e tinha uma autonomia de 400 a 500 quilómetros sem precisar de abastecimento de água. Quando informei o CC desta locomotiva, o camarada Stáline revelou particular interesse e o camarada Ordjonikídze tomou medidas efectivas para iniciar a sua produção. Logo em 1936 recebemos cerca de 400 locomotivas deste tipo, que foram enviadas para as linhas com dificuldades no abastecimento de água. Makárov, nosso maquinista do Extremo-Oriente e o seu companheiro de trabalho, Mejetski, efectuaram o percurso de Khabarovsk<sup>13</sup> até Moscovo nesta locomotiva sem precisar de mudança durante a viagem. Esta locomotiva a vapor foi designada com as iniciais de Ordjonikídze – SO. Depois introduzimos uma potente locomotiva a vapor para comboios de passageiros que foi designada com as iniciais de Stáline – IS. Tínhamos muito poucas locomotivas eléctricas, o plano da sua produção não era cumprido e isto, de modo geral, atrasava a electrificação já iniciada nos principais troços. Teve grande importância a introdução da iluminação eléctrica das locomotivas a vapor e a electrificação de mil estações médias, que antes eram iluminadas a petróleo.

Em Outubro de 1935 convocamos uma conferência de funcionários dos departamentos financeiros das linhas e do CVC, na qual se analisaram as questões da luta contra os prejuízos, a necessidade de acumular fundos e de registar com maior rigor as receitas, e, principalmente, a introdução da autogestão financeira, de um novo sistema de cálculo entre as linhas e do auto financiamento, que nós introduzimos em 1936 afrontando uma séria resistência dos funcionários de muitas linhas. A realização destas medidas exigiu o melhoramento do abastecimento técnico e material do CVC e das linhas. Isto era particularmente importante dado o desenvolvimento da actividade de construção do CVC e das linhas, a introdução da autogestão financeira e o aumento significativo de recursos ao dispor do CVC e das linhas. O melhoramento do inventário dos bens materiais conjugava-se com a luta contra os prevaricadores, contra os gastos arbitrários e mesmo roubos e desfalques de recursos estatais. Uma medida importante foi a selecção de quadros honestos, leais ao partido e ao Estado operário, para os departamentos de fornecimento de material técnico.

Só a enumeração dos problemas e medidas que o CVC precisou de tomar e aplicar mostra que o Commissariado não se ocupava apenas da direcção geral e da mobilização política-organizacional das massas para o desenvolvimento do transporte, mas também se convertera num estado-maior técnico-produtivo. Para isso, o CVC teve de reorganizar a sua actividade e a sua estrutura. Seguindo as directivas do Comité Central e do Governo, o CVC reestruturou o trabalho de direcção da rede ferroviária, superando os métodos burocráticos de gabinete, o

---

<sup>13</sup> Khabarovsk é uma cidade do Extremo-Oriente da Rússia, situada junto à fronteira com a China, a mais de 8500 quilómetros de Moscovo. (N. Ed.)

desligamento da vida real e dos trabalhadores avançados do transporte. Basta dizer, por exemplo, que o aparelho central do CVC foi reduzido em mil pessoas, o que permitiu aumentar o salário dos funcionários. Para assegurar a direcção diferenciada das linhas, foram criadas secções territoriais nas direcções centrais e, em simultâneo, secções técnicas para um melhor estudo e resolução dos problemas técnicos e um melhor conhecimento da situação relativa aos equipamentos técnicos nas regiões. Da mesma forma foi corrigida, por exemplo, a intolerável situação existente em 1935, quando o CVC não dispunha de dados elementares, designadamente, sobre a quantidade de estações que eram iluminadas a petróleo e a electricidade, não havia sequer dados sistematizados sobre os percursos e a respectiva velocidade técnica e capacidade de tráfego (em contrapartida havia um mapa elaborado pelos «limitistas» em 1934, concebido com parcialidade para demonstrar que a capacidade de tráfego era insuficiente). Até horários dos comboios de mercadorias não existiam nas secções do CVC.

A reorganização do aparelho, a redução do fluxo de papel e o reforço da ligação viva com as localidades melhoraram o trabalho e eliminaram deficiências atrás referidas. Restaram ainda muitas e parte delas voltaram a ressurgir, mas o combate era mantido de forma sistemática.

Importância nacional teve o encontro dos ferroviários do nó de Moscovo, realizado no Teatro Zelióni do Parque Górkí, para o qual foram convocados trabalhadores avançados de outros nós. A sessão foi transmitida em directo pela rádio para encontros semelhantes que decorriam em numerosos nós, estações e terminais da União Soviética. Na minha intervenção, neste encontro de massas, acentuei o objectivo da luta: 80 mil vagões de carga por dia e a preparação bolchevique para os transportes de Inverno. Posteriormente tive ocasião de intervir várias vezes nesses encontros de massas no Teatro Zelióni, em particular no Dia do Ferroviário, assinalado a 30 de Julho, mas esta foi a minha primeira intervenção perante todos os ferroviários de Moscovo e da União.

O Inverno de 1935-36 veio mostrar o quanto estavam errados, não só os «limitistas», mas todas aquelas ideias arreigadas dos ferroviários de que no Inverno se regista inevitavelmente uma quebra das cargas e transportes. Na realidade verificou-se que se realizaram mais cargas nos meses de Inverno do que nos meses de Verão.

Mas existia um grande perigo de ruptura do funcionamento de toda a rede devido à interrupção da circulação nas linhas da Sibéria e do Extremo-Oriente, em particular na linha de Tomsk, que partia em duas a rede ferroviária unificada da URSS. O encerramento da linha de Tomsk começava a saturar as linhas dos Urais e até a linha de Samara-Zlatoustovsk, e esse problema podia facilmente repercutir-se às linhas do Centro e do Sul, o que significava o fracasso total de todo o trimestre de Inverno.

Expus a situação criada no *Politburo* e coloquei a questão da minha deslocação às linhas siberianas. O *Politburo* prestou grande atenção ao assunto e apesar de alguns camaradas manifestarem dúvidas sobre o abandono da minha parte do aparelho central em Janeiro, depois das considerações feitas pelo camarada Stáline, de que, naquele momento, o perigo para toda a rede vinha precisamente das linhas orientais («*Se resolvermos ali a situação, então por toda a parte será mais fácil*»), o *Politburo* aprovou a minha deslocação. Além disso, o camarada Stáline acrescentou a seguinte sugestão ou conselho: se o camarada Kaganóvitch conseguir

uma alteração substancial na Linha de Tomsk, então seria bom que continuasse até Vladivostok, – isto é importante tanto do ponto de vista da actividade de transporte como do ponto de vista da Defesa, devendo-se verificar em particular o andamento da construção da duplicação da via no troço de Karimskaia-Khabarovsk, que tem uma importância especialmente grande. «É preciso» – disse o camarada Stáline – «dar poderes ao camarada Kaganóvitch para adoptar no local todas as medidas necessárias para a aceleração da construção da duplicação de vias, obrigando os construtores de outras organizações a cumprir todas as suas instruções». O Politburo aprovou esta proposta e, em Janeiro de 1936, parti acompanhado de um pequeno grupo de funcionários.

Não vou contar aqui todo o percurso da viagem e todas as medidas tomadas em Tomsk e noutras linhas siberianas durante a minha estadia, para isso seria necessário um volume inteiro. Transcrevo uma passagem do meu relatório, feito há mais de 50 anos, em Abril de 1936, na sessão do Conselho adstrito ao Comissário das Vias de Comunicação: «A introdução de uma nova tabela, em 1 de Outubro de 1935, foi uma importantíssima medida operacional, mas para assegurarmos o seu êxito, tivemos de dirigir a sua aplicação, lutando contra o esquematismo e formalismo nesta matéria. Permitam-me que me detenha, como exemplo, nas medidas tomadas no Inverno pelo CVC nas linhas orientais. Os caminhos-de-ferro orientais atrasaram-se na aplicação de todas as medidas definidas pelo CVC. E é preciso reconhecer que o aparelho do CVC se atrasou na assistência aos caminhos-de-ferro orientais. O que é que encontramos nas linhas orientais, em primeiro lugar, na de Tomsk? Os funcionários das linhas orientais trabalhavam mal, não tinham mudado a sua atitude, não aplicavam as ordens do CVC, nomeadamente a relativa ao parque de locomotivas. Os stakhanovistas não eram apoiados e o seu trabalho era reduzido a nada pelo mau trabalho dos outros; os comboios não andavam, ficavam parados nas estações e nos troços; não se permitia a entrada de comboios das linhas vizinhas, quer por ordens da direcção da linha quer devido aos critérios e mero arbítrio dos controladores de tráfego, dos chefes das estações, etc.

Em primeiro lugar era preciso acabar com a prática anti-estatal de não autorizar a entrada dos comboios e obrigar as pessoas a mobilizar todas as suas forças para melhorarem o trabalho. Muitos funcionários da exploração, partindo de cálculos esquemáticos, sobretudo aqueles que pensavam como os «limitistas», raciocinavam do seguinte modo: a linha está saturada, não se pode exigir dela mais cargas, não se pode mandar para lá mais vagões. O parque de locomotivas das linhas, de acordo com as normas de rotação estabelecidas, era excedentário, logo não se podia ter mais locomotivas. Era preciso aliviar aos poucos a linha, e por isso decidiram a priori reduzir os transportes para metade. Nós agimos de outra forma. E a experiência que está a ser desenvolvida em Tomsk é extraordinariamente interessante para outras linhas. Foi preciso colocar os funcionários de Tomsk perante a necessidade de dar passagem a um maior número de comboios para que sentissem que não havia outra saída».

Assestámos o primeiro golpe político nos desanimados quadros da Linha de Tomsk quando lhes dissemos: Vós agis como criminosos de Estado; vós despedaçais a rede ferroviária unificada em bocados; vós não transportais cargas para o Oriente, violais conscientemente o horário, não autorizais abusivamente a entrada de comboios. Façam o favor de «abrir os portões». Nós sabíamos que não

bastava uma ordem para pôr os comboios a andar. Se abrissemos simplesmente os «portões» e autorizássemos uma quantidade maior de comboios, sem levar cabo outras medidas, então na Linha de Tomsk podia criar-se efectivamente uma situação sem saída. Mas tomámos também outras medidas. Em primeiro lugar fornecemos mais locomotivas e vagões. Os velhos peritos da exploração (refiro-me aqui também aos membros do conselho do CVC, designadamente a Postnikov) não conseguiam entender e concordar com isto de maneira nenhuma: há tantas locomotivas e vagões em excesso na Linha de Tomsk e você exige ainda mais locomotivas e vagões. Ao que respondemos: não se pode raciocinar esquematicamente; na frente há situações em que, de acordo com todos os cálculos do comando, uma divisão é suficiente para aniquilar o inimigo, mas nem todas as divisões são da mesma cepa e, por vezes, além de melhorar a qualidade, é preciso compensar uma qualidade inferior com uma quantidade maior. Era preciso antes de mais convencer os funcionários honestos da Linha de Tomsk de que podiam carregar e transportar muito mais. E fornecemos-lhes mais locomotivas e vagões apesar de haver um parque excedentário.

Apoiámos as linhas orientais com melhores fornecimentos de peças sobressalentes e materiais, enviámos para os depósitos de locomotivas caducos comboios de reparações das linhas centrais e operários qualificados de outras linhas, e distribuímos vestuário de trabalho quente aos principais quadros.

A segunda medida que levámos a cabo foi unir as melhores pessoas. Se tomássemos apenas medidas técnico-administrativas sem mobilizar política e organizacionalmente as pessoas, então tudo seria deitado a perder. E é nisto que consiste a fraqueza dos velhos cálculos de exploração, ou seja, o facto de não levarem em conta a possibilidade de superar as dificuldades humanas, mediante orientações acertadas e a organização dos funcionários. E o principal foi que substituímos uma série de funcionários incompetentes, começando na direcção da linha (demitimos o chefe da linha, Mironov, que se tomava por um grande senhor), e trouxemos uma série de novos funcionários. Em face de todas as nossas medidas concretas e em face da lógica da necessidade, os trabalhadores de Tomsk e de outras linhas orientais foram obrigados a emendar-se.

A terceira medida foi a denúncia dos canalhas, a utilização da arma da ditadura do proletariado para punir aqueles que impediam o bom funcionamento.

A quarta medida visou tornar mais expeditas as manobras nas linhas orientais, a ponto de obter uma regulação do fluxo de cargas que obriga a um trabalho tenso, com plena utilização das capacidades de tráfego, sem no entanto permitir a «saturação» da linha com parques supérfluos de vagões em determinadas zonas. Neste sentido tem uma importância crucial a elaboração diária da «situação dos comboios», que nos fornece o quadro completo em cada um dos troços da linha e permite realizar as necessárias manobras: a mudança dos comboios de uma secção para outra. Esta experiência de elaboração diária da «situação dos comboios» foi depois por nós introduzida em todas as linhas e no CVC, à escala de toda a rede, o que constituiu uma grande ajuda, em particular durante a Guerra Patriótica.

A quinta medida foi a reorganização da ligação do aparelho do CVC com as linhas orientais. Obrigámos as direcções centrais a voltarem-se para as linhas orientais e a reforçar a satisfação das suas necessidades. (As minhas instruções, dadas a partir das linhas siberianas e do Extremo-Oriente, bem como as minhas conversas por linha directa com o CVC, se se tivessem conservado, seriam

documentos muito interessantes e reveladores da forma como nós, da «linha da frente» e no decurso da batalha, reorganizámos o aparelho do CVC.) Quando chegámos a Moscovo, aumentámos o investimento nas linhas orientais e melhorámos os fornecimentos de peças sobressalentes e materiais.

Posso dizer sem exagero que a minha viagem pela Sibéria e Extremo-Oriente me enriqueceu. Foi um grande curso de aprendizagem do ofício de ferroviário, que me permitiu estudar não só a parte material, mas principalmente as pessoas – ferroviários e não ferroviários – com quem tive muitas conversas, e não só sobre trabalho, mas também em ambiente doméstico, no seu círculo familiar, onde me apercebi de muitas necessidades quotidianas, parte das quais foram supridas com a nossa ajuda.

As conclusões desta viagem tiveram grande importância não só para as linhas orientais, mas também para o desenvolvimento posterior dos caminhos-de-ferro da URSS no seu conjunto.

Informei o CC da minha viagem, das medidas aplicadas e em aplicação, que mereceram aprovação geral. O CC prestou uma grande ajuda aos operários das linhas siberianas e do Extremo-Oriente, indo ao ponto, por exemplo, de satisfazer o pedido de espingardas e munições, feito pelo ferroviários do Extremo-Oriente, que queriam desenvolver a caça e assim melhorar o seu auto-abastecimento de carne (o CC deu instruções para serem enviadas pelo menos 25 mil espingardas de caça).

O CC aprovou o balanço do trabalho do CVC relativo a 1935 e ao primeiro trimestre de 1936, segundo o relatório por mim apresentado. Pelos resultados alcançados propôs a condecoração dos ferroviários com ordens e medalhas. Exprimindo gratidão aos ferroviários, no meu discurso no *Presidium* do Comité Executivo Central, após a entrega das ordens por Kalinine, afirmei: *«Para cada um de nós, este ano foi de uma grande tensão para as nossas forças físicas e espirituais. Este foi de facto um ano em que os ferroviários se deitavam e levantavam com a ideia de tudo fazer para não falhar, para não tropeçar e cair no mesmo marasmo no qual estiveram demasiado tempo. Os nossos êxitos e vitórias são assinaláveis, mas ainda temos muitas deficiências no nosso trabalho e muitas dificuldades no nosso caminho. Temos de criar um transporte que materialize no seu trabalho, como já acontece no Metro, o amor, a atenção, o desvelo pelos trabalhadores – pelos construtores do socialismo. Penso que posso dizer aqui, não só em nome dos condecorados, mas também em nome do exército de milhões de ferroviários, que tudo faremos para que o nosso transporte se torne, no sentido mais profundo da palavra, um transporte culto, um transporte socialista».*

Aqui será talvez apropriado transcrever uma carta que recebi nesse período do grande escritor proletário Máximo Górkí:

*«Aproveito a ocasião para lhe manifestar a minha sincera admiração pelo seu trabalho hercúleo de limpeza dos estábulos de Augias do transporte. Não é a primeira vez que a sua energia me deixa pasmado, mas o seu trabalho no transporte é já quase ficção!*

*Felicito-vos de todo o coração, caro camarada.*

*M. Górkí*

*29.X.35. Tesseli»*



Pode-se dizer sem exagero que 1935 e 1936 foram os anos do lançamento dos alicerces sólidos da reestruturação do transporte ferroviário soviético.

Claro que todas estas reuniões não diminuíram nem enfraqueceram o nosso trabalho quotidiano, expedito e empreendedor, e a luta contra as falhas que surgiam nos carregamentos por tipos de mercadorias e no transporte. Essas questões eram tratadas diariamente, a cada hora, por linha directa telefónica, através de ordens frequentes e de conferências telefónicas.

Em Outubro chamámos os chefes de linha e de subdivisão a Moscovo especificamente para os ouvir sobre o cumprimento do plano de transportes, dado que em algumas linhas não estava a ser cumprido, e sobre o controlo da execução da ordem sobre os descarrilamentos e preparação para o Inverno. Estávamos particularmente preocupados com a preparação para o Inverno.

De seguida, uma parte dos quadros dirigentes do CVC foi enviada para as linhas para prestar ajuda operativa aos chefes de linha. Pessoalmente desloquei-me às linhas de Donetsk e de Stáline (Ekaterinosvsk).

Acontece que estas duas importantes linhas, que tinham funcionado bem em 1935 e nos dois primeiros trimestres de 1936, começaram a coxear no terceiro trimestre. Isto preocupou-nos e fui até lá para, em conjunto com os dirigentes locais do partido, tomar medidas operativas para melhorar o funcionamento. Nos meus discursos nas assembleias de militantes analisava detalhadamente o seu trabalho e, naturalmente, submetia-o a uma severa crítica. A terminar o discurso na Linha de Stáline, afirmei: *«Disseram aqui que eu deveria ter cá estado quando se celebrou a mudança de nome da linha (de Linha de Ekaterinosvsk para Linha de Stáline). Não vim porque não tive possibilidade. Mas digo-vos que, pelo meu carácter, experiência e hábitos adquiridos em longos anos de luta, sou mais útil na organização de uma dinâmica empreendedora, na crítica e na correcção construtiva dos erros, do que em festejos. Mas tenho a convicção de que ainda festejaremos juntos a Linha de Stáline»*.

No início de Janeiro de 1937 promovemos uma conferência telefónica de toda a União, com todos os chefes de linha, chefes de subdivisão, de secção e dos maiores nós ferroviários, que teve uma grande importância para a correcção do trabalho no seu conjunto no primeiro trimestre. Nunca ficámos abaixo de 80 mil vagões de carga por dia.

A conferência telefónica não se destinou meramente a fazer apelos e promessas. Pelo contrário, permitiu uma análise séria, profunda e técnica de controlo prático da situação em cada linha e secção, tanto no que respeita ao transporte como à circulação. Algumas linhas tiveram de ser criticadas, com o «povo honrado» de toda a rede a ouvir, outras receberam elogios. Apesar de os nossos elogios serem em geral parcimoniosos, naquele caso apoiámos e incentivámos os melhores, e tive oportunidade de anunciar que as repreensões aplicadas a certos chefes tinham sido retiradas dado que haviam corrigido a situação e que o seu trabalho era agora satisfatório.

Nestes anos, as secções políticas desenvolveram um trabalho interessante, importante e com grande amplitude em ligação com o movimento de mulheres de chefes e trabalhadores avançados do transporte, que se empenhavam no melhoramento das condições materiais e culturais de vida e de trabalho dos ferroviários. Esta actividade foi descrita de forma viva pelas participantes nas conferências promovidas pelo CVC (houve duas conferências destas, uma em Junho

e outra em Dezembro). Nos meus discursos, agradei do fundo do coração a estas mulheres avançadas pela sua ajuda inestimável, não só por pugnarem por hábitos de cultura e higiene nas residências colectivas, nas escolas, nos hospitais, nos jardins de infância e creches, nas próprias empresas, mas também por ajudarem os respectivos maridos a serem trabalhadores avançados e inovadores no transporte ferroviário.

### **1937: As lições da sabotagem**

O plenário do Comité Central do PCU(b), realizado em Fevereiro/Março de 1937 ouviu e debateu o relatório «As Lições da Sabotagem, da Diversão e Espionagem dos Agentes Nipo-Germano-Trotskyistas no Transporte Ferroviário».

O plenário do CC debateu também outras importantes questões: a preparação da campanha eleitoral (relatório do camarada Jdánov), as deficiências do trabalho do partido e as medidas de liquidação dos trotskyistas e outros dúplices (relatório do camarada Stáline) e as lições da sabotagem na indústria e outros ramos da economia (relatório do camarada Mólotov).

Concentrar-me-ei principalmente no meu relatório «As Lições da Sabotagem, da Diversão e Espionagem dos Agentes Nipo-Germano-Trotskyistas no Transporte Ferroviário»

Iniciei o relatório com a seguinte observação geral:

*«Debatemos aqui as lições da sabotagem, da diversão e espionagem dos agentes nipo-germano-trotskyistas. Isto significa que temos de desvendar as características desta sabotagem, os seus métodos de luta, mas o mais importante é desvendar os nossos erros, os erros dos dirigentes económicos, militantes do partido e sem-partido, começando no funcionário administrativo mais pequeno e terminando no comissário do povo, que não denunciaram a tempo as actividades de sabotagem dos inimigos. As raízes e o carácter da sabotagem nipo-germano-trotskyista no transporte ferroviário são os mesmos que na indústria pesada, de que aqui relatou o camarada Mólotov.*

*Estamos confrontados com um bando de agentes-espiões, enfurecidos com o poder crescente do socialismo no nosso país e que, por isso, recorrem a todos os meios que existem no arsenal dos espiões, dos diversionistas e agentes secretos para o seu combate fanático contra o Povo Soviético, contra a União Soviética.*

*Ao transporte ferroviário aplica-se de maneira particular o que é afirmado no primeiro parágrafo do projecto de resolução do Plenário do CC: “Os trotskyistas, que se tornaram num instrumento a soldo do fascismo, assimilaram os métodos de sabotagem de todas as organizações de sabotagem e espionagem anteriormente descobertas na indústria e nos transportes. Em relação ao transporte ferroviário pode-se dizer que não só assimilaram os métodos de sabotagem, mas também assimilaram uma parte significativa dos indivíduos não desmascarados e mesmo os grupos organizados de sabotadores que se mantiveram ocultos durante uma série de anos.”»*

Tal como Mólotov à propósito da economia nacional, também eu transmiti ao Plenário do CC os factos da história da sabotagem no transporte ferroviário,

começando na organização de Von Meck,<sup>14</sup> no período do *Prompartia*,<sup>15</sup> e terminando nos grupos trotskistas, que, em 1930, se aliaram aos espões-sabotadores dos círculos de especialistas burgueses que detinham cargos oficiais no CVC e nas linhas, onde, camuflando-se com fórmulas teóricas e cálculos, socavavam os planos técnicos e faziam fracassar os planos de transportes, de desenvolvimento e renovação do transporte ferroviário. Esta rede, que juntou trotskistas e partidários empedernidos da velha ordem burguesa, prosseguiu a sua actividade e arrastou pessoas que tinham o cartão do partido no bolso, apesar de serem antigos trotskistas ou pelo menos simpatizantes. Ilustrei isto no Plenário com factos, nomeadamente com as declarações de Serebriákov, um dos líderes trotskistas e antigo adjunto-principal de Trótski, quando este era comissário do povo das Vias de Comunicação.

Utilizaram o «limitismo» como cobertura legal do trabalho de sapa dos sabotadores burgueses e trotskistas. Transformaram a teoria do «limite» na plataforma legal dos trotskistas, orientada para o fracasso de todos os planos estatais para o transporte ferroviário, utilizando com esse fim, durante uma série de anos até 1935, revistas, cátedras e mesmo todo o tipo de reuniões e conferências. A Conferência de toda a União sobre Controlo de Tráfego, convocada pelos «limitistas» em Dezembro de 1934, foi utilizada pelos sabotadores burgueses-trotskistas para propaganda, elaboração e adopção de resoluções que lhes facilitavam a actividade de sabotagem e diversão, em particular no que respeita ao não cumprimento das tabelas de circulação dos comboios. Estes projectos foram, infelizmente, validados «por atacado» pela direcção do CVC.

Apurou-se que a maior parte das ordens e instruções eram elaboradas e redigidas pelos «limitistas»-sabotadores, enquanto os comunistas – com maiores ou menores responsabilidades – não se apercebiam do trabalho desavergonhado do inimigo, feito às claras e legalmente.

Em 1935, sob a direcção do CC, conseguimos liquidar o domínio dos limitistas: foi liquidada a sua actividade legal de sabotagem aberta, mas eles passaram à sabotagem clandestina. Eis o que Serebriákov, o referido dirigente trotskista do estado-maior de sabotagem clandestina, declarou:

---

<sup>14</sup> Trata-se do barão Nikolai Karlovitch von Meck (Nikolaus von Meck, 1863-1929), neto de Karl Fiodorovitch von Meck (Karl Otton Georg von Meck, 1821-1876), engenheiro de ferrovias e proprietário de várias linhas ferroviárias na Rússia tsarista. Depois da Revolução de Outubro, Nikolai von Meck permaneceu nos caminhos-de-ferro como membro do Conselho do Comité Técnico e consultor da direcção económico-financeira do Commissariado das Vias de Comunicação (CVC). Foi várias vezes preso por actividades anti-soviéticas entre 1919 e 1922. Finalmente em 1929 é julgado e executado por participação numa organização de sabotagem no interior do CVC e nos caminhos-de-ferro da URSS. (N. Ed.)

<sup>15</sup> O caso *Prompartia* (acrónimo russo de partido industrial) foi um processo judicial com grande impacto público, que decorreu entre 25 de Novembro e 7 de Dezembro de 1930. Na Primavera desse ano, as autoridades soviéticas detiveram um grande grupo de engenheiros e outros quadros técnicos que formavam uma organização clandestina, conhecida como Partido Industrial, e que se dedicou entre 1925 e 1930 à realização de actos de sabotagem em vários ramos da indústria e nos transportes. O seu líder era o professor L. K. Ramzine, director do Instituto Termotécnico, membro do *Gosplan* e do Conselho Superior de Economia Nacional. Durante o processo, os acusados confessaram os seus crimes e os seus intentos de derrubar o poder soviético para constituir um governo contra-revolucionário.

«No início de 1935» – declara Srebriákov – «depois da nomeação de L.M. Kaganóvitch como comissário do povo das Vias de Comunicação, chamei Arnoldov [este era então chefe da Direcção de Exploração e Circulação]. Quando entrou no meu gabinete, Arnoldov disse de imediato o seguinte: “Se no início de 1934 se dizia que o transporte é o ponto estreito pelo qual passa toda a economia, o mesmo se pode dizer agora, passado um ano. Basta dizer que no início de 1935 a carga média diária é ligeiramente superior a 50 mil vagões. Todas as normas foram rebaixadas ao máximo. Com os nossos especialistas fundamentámos isto tão solidamente que é pouco provável que Kaganóvitch consiga fazer avançar o transporte no curto prazo. Além disso: 1) aumentou o parque de vagões e locomotivas «doentes», dado que a reparação é deficiente em resultado do sistema despersonalizado estabelecido nas oficinas; 2) foi travada a transição para as caixas de lubrificação contínua, para a frenagem e engate automáticos; 3) a rede de vias encontra-se num estado lastimoso uma vez que foram enviados meios inadequados de reparação e manutenção corrente; 4) foram fornecidas às linhas jogos incompletos de peças sobressalentes e materiais e não standardizados; 5) foram provocados engarrafamentos nas linhas. Tudo isto” – disse Arnoldov – “conduziu ao aumento do número de descarrilamentos e acidentes nas linhas e ao não cumprimento das tabelas de circulação de comboios”.

«Se em 1935, o transporte» – continuou Serebriákov – «era asfixiado pelos estritos limites das normas rebaixadas, isso deveu-se ao facto de Arnoldov, em conjunto com um grupo de especialistas, ter conseguido fazer destas normas rebaixadas a regra de funcionamento nos caminhos-de-ferro. Tudo isto foi pouco depois denunciado por Kaganóvitch como a teoria do “limite”, com a qual a nossa organização camuflava o seu trabalho de sabotagem».

É claro isto que não foi obra de Kaganóvitch. Foi o partido que o fez, o seu CC e nomeadamente eu próprio. Mas efectivamente a questão consistiu em que a cobertura legal da sabotagem fora liquidada. Os sabotadores ficaram seriamente neutralizados, as pessoas avançadas tiveram a possibilidade de se desenvolver, quebrar as velhas normas, criar com o seu trabalho revolucionário criador novas normas e indicadores que asseguravam o fomento do transporte.

É verdade que quando atacámos o «limitismo», acertámos no coração da plataforma, aberta e legal, do trotskismo no transporte ferroviário. Em 1935 foram seriamente atingidos, empurrados para a clandestinidade e, naturalmente, deixaram de poder agir como antes. Mas em 1936 avivaram a actividade.

Entusiasmados com os êxitos, os ferroviários não demonstraram a devida vigilância. Falei sobre isto no Plenário do CC, e não de uma forma abstracta, mas ilustrando com factos concretos e pessoas. E também falei sobre a vigilância, de cuja necessidade, o CC do partido, Stáline e eu, naturalmente, repetidamente tínhamos falado aos ferroviários, não só em 1935 mas também em 1936. Na ordem sobre os descarrilamentos, escrevi que «uma das principais causas dos descarrilamentos contínuos é o trabalho de sapa e diversão dos inimigos de classe – antigos kulaques, guardas brancos, mencheviques, trotskistas – e o afrouxamento da vigilância bolchevique dos dirigentes e dos funcionários políticos». Não obstante, também eu, enquanto comissário, manifestei credulidade e brandura para com pessoas falsas que me enganaram.

Se é certo que exonerámos Arnoldov do posto de chefe da Direcção de Exploração, já Livchits, antigo trotskista, manteve-se como adjunto do comissário.

Intervinha com tanto ardor contra os «limitistas» e mostrava-se tão enérgico no trabalho que nós acreditámos na sua honestidade. Precisamente o mesmo se pode dizer de Tomlenov, o qual eu próprio propus para chefe da Direcção de Locomotivas. Era um engenheiro altamente qualificado, um comunista. Filho de maquinista, formara-se já no período soviético e tinha sido secretário de um comité distrital do partido. Relacionava-me bem com ele e até esperava fazer dele um grande dirigente, mas aconteceu que, enviado em comissão de serviço ao Japão, cedeu ao seu «jovem temperamento» e apaixonou-se por uma japonesa. Depois apareceu um suposto marido, que na realidade era um agente secreto. Ameaçou-o com prisão, com um escândalo, e quando apareceu um segundo agente secreto propondo-lhe os seus serviços para arranjar as coisas, bastaria que assinasse como informador da secreta japonesa, Tomlenov «atormentou-se», como ele próprio depois confessou, e concordou. E assim tornou-se um agente japonês, e os trotskistas «enalteceram-lhe» a «ideologia». Já não se limitava à informação, também sabotava. E como chefe da Direcção de Locomotivas, não sabotava sozinho, já tinha recrutado muitos ajudantes.

Com base nos dados dos órgãos judiciais de instrução, informei o Plenário do CC sobre a sabotagem no parque de locomotivas e vagões, na rede viária, sobre a sabotagem na construção e reestruturação do transporte ferroviário, sobre as medidas necessárias para a erradicação da sabotagem e eliminação das suas consequências, em particular sobre a garantia da segurança da circulação. Relatei ao Plenário do CC casos concretos de descarrilamentos, em particular de comboios de passageiros, com grande número de vítimas, organizados por sabotadores, espões e trotskistas, falei sobre o melhoramento do trabalho de selecção dos quadros, em particular em funções relacionadas com a circulação de comboios, sobre o trabalho das secções políticas, sobre o reforço da vigilância dos comunistas, e em particular dos quadros dirigentes.

A par da luta contra os verdadeiros sabotadores, foram cometidos erros na instrução judicial, quando os respectivos órgãos deram provimento a calúnias dos espões, feitas conscientemente para implicar pessoas honestas no seu bando. Numa série de casos opusemo-nos e defendemos um grande número de funcionários honestos, que mais tarde ocuparam postos de direcção, noutros casos, perante declarações dos próprios, não pudemos defendê-los, e foram injustamente condenados.

Depois do Plenário do CC, realizámos em Março uma ampla assembleia de trabalhadores do transporte ferroviário.

No discurso que fiz na assembleia, informei sobre todas as questões debatidas no Plenário do CC, sobretudo, é claro, sobre as lições da sabotagem, diversão e espionagem dos agentes nipo-germano-trotskistas no transporte ferroviário.

Em simultâneo alertei para as acusações ligeiras e para a desconfiança excessiva. «*A vigilância política*» – afirmei – «*está longe de significar que devemos “apanhar um qualquer”*. Fulano, por não ter gostado do nariz de sicrano, acha que ele é um sabotador, ou um indivíduo que por ter dito alguma coisa menos correcta é logo acusado de sabotador, outro tinha um amigo trotskista, e eis que o declaram trotskista, apesar de não haver qualquer fundamento».

É preciso, no entanto, dizer que estes e outros avisos não preveniram erros e excessos, e posteriormente deformações grosseiras, que, lamentavelmente, tiveram lugar. Nisto houve culpas não só dos órgãos do NKVD [Comissariado dos Assuntos

Internos] e dos órgãos de instrução judicial, mas também nossas, dos dirigentes mais responsáveis. Insistindo na vigilância, não tomámos a tempo as medidas necessárias contra os excessos, abusos de poder e uso indevido de poder.

Todavia, cometem um grosseiro erro aqueles que, a pretexto de que também sofreram alguns inocentes, tiram a conclusão de que toda a luta contra os sabotadores, espões, nomeadamente do campo trotskista, teria sido alegadamente incorrecta. Trata-se de uma tentativa de denegrir toda a linha leninista revolucionária de classe do partido pela preservação do Poder Soviético e a orientação para a construção e vitória do socialismo no combate contra os seus inimigos. Não foi fácil superar a sabotagem, o diversionismo e a espionagem no transporte, tal como noutros ramos da economia e da actividade do Estado. Ainda em 1927, durante o debate no Plenário do CC sobre as lições da sabotagem de Chákhti,<sup>16</sup> o secretário-geral do partido, I.V. Stáline preveniu que a sabotagem continuaria enquanto existisse o cerco capitalista.

O que havia de novo na sabotagem era que, devido à alteração da situação, tinham também mudado as personagens que a levavam a cabo. Agora os principais quadros e «militantes» da sabotagem eram trotskistas e «direitistas». Mas isso não alterava as coisas. «Lénine e Stáline» – afirmei – «avisaram-nos repetidamente de que as pessoas que enveredaram pela luta contra o partido – trotskistas, “direitistas”, “esquerdistas de direita” e todos os outros elementos oportunistas que se juntaram a eles – teriam, na sua maioria, uma evolução que os faria deslizar para o campo do imperialismo. Vemos agora que eles deslizaram para o campo do fascismo desenfreado, tornaram-se agentes a soldo dos serviços de espionagem fascistas. Eis por que agora o mais importante não é tanto fazer esta constatação, mas sobretudo agir para que não permitamos no futuro esta sabotagem, para que lhe possamos opor a nossa vigilância e firmeza bolcheviques na luta contra o inimigo.

*Devemos eliminar os excessos e erros cometidos, devemos liquidar todas as deficiências que permitiram aos inimigos actuar no nosso seio, em particular no transporte ferroviário. Os inimigos conheciam»* – prossegui – «a importância dos caminhos-de-ferro na guerra. Eis por que recai sobre os ferroviários uma responsabilidade especial perante a Pátria e o País. Nós não podemos permitir atrasos na eliminação das consequências da sabotagem».

Depois do Plenário do CC, convocámos uma reunião de militantes maquinistas e, separadamente, de verificadores das locomotivas pós-reparação e instrutores de maquinistas. Convocámos os militantes funcionários do sector dos vagões, os inspectores-controladores de tráfego, os inspectores de segurança de circulação, os guarda-vias, os funcionários dos serviços de carga, construtores e outros.

Foram reuniões particularmente eficazes, realizadas numa base política, e desempenharam um importante papel imediato na eliminação das consequências da sabotagem e no cumprimento do segundo e terceiro planos quinquenais, o que era particularmente importante na preparação da defesa da nossa Pátria.

---

<sup>16</sup> O processo de Chakhti (Chakhti é uma cidade mineira no Norte do Cáucaso) decorreu em 1928, envolvendo cerca de meia centena de engenheiros e dirigentes da indústria extractiva, acusados de sabotagem na região hulfífera do Donbass. (N. Ed.)

## O transporte ferroviário no segundo e terceiro quinquênios

O transporte ferroviário no segundo quinquênio deixou de ser um «local estreito» na economia nacional e entrou firmemente nas fileiras dos ramos mais avançados da economia socialista.

Pode dizer-se sem exagero que, sem o fomento do transporte ferroviário, o segundo plano quinquenal na indústria e no conjunto da economia nacional não teria sido cumprido. Foi executada a tarefa de dar direitos especiais às cargas da indústria pesada e de aumentar o peso relativo do transporte de carvão, metais, petróleo, madeira, materiais de construção e, naturalmente, de cereais. E isto apesar das grandes alterações geográficas dos fluxos de cargas, e em parte graças a elas: com um crescimento global do transporte de mercadorias de 75 por cento no segundo quinquênio, os transportes nas linhas do Extremo-Oriente, Ásia Central, Sibéria e Urais aumentaram 225 por cento. Mas também na parte europeia ocorreram grandes alterações: o carvão e os metais do Donbass fluíam numa poderosa torrente para o Centro pela linha principal, construída de raiz, que ligava directamente Moscovo ao Donbass. Exactamente da mesma forma, graças à construção da ponte sobre o Volga, na cidade de Górkí, a madeira dos Urais e do *Oblast* de Kírov era expedida por um trajecto mais curto para as regiões centrais do país, etc. Surgiram novos fluxos de petróleo e de produtos derivados devido à descoberta de novas jazidas e à construção de novas refinarias. Isto também se aplica aos metais. Diminuíram os transportes irracionais devido à melhor distribuição das forças produtivas no país. Todavia, o crescimento das necessidades das regiões extremas da URSS fez aumentar os transportes de longa distância. Ainda havia muitos transportes irracionais e em sentidos opostos. As medidas tomadas para os diminuir não os eliminaram.

A indústria iniciou a produção e o fornecimento das modernas e potentes locomotivas *FD*, a tal locomotiva contra a qual lutaram os «limitistas»-sabotadores. Ao longo do segundo quinquênio foram produzidas 1928 locomotivas *FD*.

Particularmente importante foi o desenvolvimento, produção e fornecimento do novo tipo de locomotiva com um tênder-condensador,<sup>17</sup> a qual podia percorrer 500 a 700 e mesmo 900 quilómetros sem abastecimento de água, trabalhando a carvão. Os «limitistas»-sabotadores haviam impedido a sua introdução. Ao longo do segundo quinquênio foram produzidas 730 locomotivas *CO* com *tender*-condensador.

Muito importante foi o desenvolvimento da nova locomotiva de passageiros *IS*. Esta locomotiva tinha uma velocidade de 130 quilómetros por hora sem comboio de passageiros. No segundo quinquênio recebemos 113 locomotivas destas. Hoje, naturalmente, é fácil criticar o passado e perguntar porque é que apostámos em novos tipos de locomotivas a vapor e não em locomotivas eléctricas. Bem, em primeiro lugar, tínhamos de ter em conta a insuficiência de electricidade. As centrais eléctricas estavam a ser construídas, aumentavam, mas não podiam

---

<sup>17</sup> O tênder é um vagão engatado à locomotiva a vapor que transporta combustível e a reserva de água. O tipo de tênder-condensador era sobretudo usado nas regiões onde havia falta de água ou a sua qualidade não era apropriada. O condensador permitia aproveitar o vapor da caldeira, que, em vez de ser libertado na atmosfera, era canalizado e transformado de novo em água, aumentando assim a autonomia da locomotiva. (*N. Ed.*)

responder ao grande crescimento das necessidades, designadamente nos caminhos-de-ferro; em segundo lugar, a produção de locomotivas eléctricas e de outros tipos de equipamentos estava longe de poder satisfazer mesmo as modestas encomendas feitas pelo CVC.

Havia dificuldades na produção de locomotivas eléctricas e diesel. De acordo com o segundo plano quinquenal previa-se o fornecimento de 350 locomotivas eléctricas, mas na realidade só foram entregues 145, isto é, 41,5 por cento; e 248 locomotivas diesel, mas só foram fornecidas 30, ou seja, 12 por cento. A falta de locomotivas eléctricas e sobretudo a crise de energia eléctrica e de material eléctrico não só não nos permitiam ampliar a electrificação, como atrasavam o início da exploração de linhas electrificadas. No segundo plano quinquenal previa-se electrificar 5050 quilómetros, o que estava abaixo das exigências do CVC. Na realidade, foram electrificados 28,9 quilómetros em 1934, 197 quilómetros em 1935, 562 quilómetros em 1936 e 114,8 quilómetros em 1937. Ao todo, neste período, foram electrificados 979 quilómetros. Apesar das enormes dificuldades neste campo, a rede ferroviária já dispunha, em 1937, de 1690 quilómetros de vias electrificadas. Eram os primeiros germens da futura ampla e poderosa rede electrificada de caminhos-de-ferro da União Soviética.

O CVC elaborou um amplo plano de electrificação dos caminhos-de-ferro, constituiu um departamento dedicado à electrificação, desenvolveu novos projectos de locomotivas eléctricas, nomeadamente a locomotiva *PB (Politburo)*.

Quando no início dos anos 50 se alcançou uma alteração radical na balança da energia eléctrica no país e na produção de locomotivas eléctricas, o CC e o Conselho de Ministros, por proposta do camarada Stáline, elaboraram e aprovaram um grande plano de electrificação de 50 mil quilómetros de vias ferroviárias principais, nomeadamente, as vias principais da Sibéria e do Extremo-Oriente. (Deste modo, a «América» da electrificação foi descoberta muito antes de 1956, ao contrário do que se vangloriaram os anti-stalinistas.)

Desenvolveu-se numa ampla frente a substituição de carris ligeiros por carris pesados e dos balastros arenosos por camadas de saibro. Em particular teve grande importância a introdução de novas máquinas pesadas na manutenção das vias, que facilitaram e aceleraram todo o processo de reparação e renovação. Este trabalho extremamente difícil começou a efectuar-se sem longas interrupções da circulação, ou seja, como diziam os ferroviários, tanto nas «abertas» como «debaixo de rodas», em duas a quatro horas que dispunham. Tratava-se de máquinas como a niveladora de vias, estações mecânicas de vias,<sup>18</sup> e sobretudo a máquina de assentar carris Platov,<sup>19</sup> que era utilizada tanto na construção como na renovação de vias. Esta magnífica e potente máquina conquistou amplo reconhecimento e foi largamente utilizada durante muitos anos, sofrendo naturalmente aperfeiçoamentos posteriores. A máquina de assentar carris, em coordenação com bases organizadas, que preparam que as secções para assentamento, desempenha ainda hoje um papel central na construção de novas vias e na sua duplicação.

---

<sup>18</sup> Trata-se de uma autêntica oficina de ferrovias móvel, que permite várias operações mecanizadas de reparação, remoção e substituição de vias.

<sup>19</sup> Esta máquina desenvolvida por Vladímir Ivánovitch Platov coloca directamente nos balastros secções inteiras de carris já montados nas respectivas travessas. (*N. Ed.*)



Apesar de ter havido avanços na construção, no segundo quinquénio, o plano não foi cumprido neste domínio, em especial no que se refere a novas vias. Estavam previstos 9500 quilómetros, na realidade foram colocados em funcionamento cerca de quatro mil quilómetros.

Aconteceu que no primeiro ano do terceiro quinquénio tive oportunidade de trabalhar não só no transporte ferroviários, mas também na área da indústria pesada. Depois da morte do inolvidável Sergo Ordjonikídze, em 1937, fui designado por decisão do CC e do Governo comissário do povo da Indústria Pesada.

Objectei contra a acumulação destes dois cargos, como inicialmente se preconizava, e foi tomada a decisão de ser libertado do CVC. Mas as coisas não se passaram como eu desejava. Bakuline, nomeado comissário das Vias de Comunicação, não se mostrou à altura para dirigir um comissariado como o CVC. O transporte foi mal preparado para o Outono/Inverno. E devido à quebra acentuada dos transportes ferroviários no Outono/Inverno, o CC e o Governo, em Dezembro de 1937, nomearam-me seu representante plenipotenciário no CVC e depois novamente comissário do povo das Vias de Comunicação em acumulação com as funções de comissário da Indústria Pesada. Foi uma pesada acumulação de funções.

Nas conferências telefónicas convocadas em Janeiro de 1938 no CVC, primeiro de um círculo estreito de militantes das linhas e do CVC, depois então uma conferência mais ampla, na qual participaram mais de 40 mil activistas de todas as linhas, intervim como representante plenipotenciário do CC e do Governo. «*O CC do partido e o Governo*» – afirmei – «*estão muito alarmados com o estado dos caminhos-de-ferro*», e fiz a análise das causas e das medidas traçadas, que incidiam em primeiro lugar sobre a rotação dos vagões. No Plenário do CC também apresentei dados sobre as perdas na rotação dos vagões, em particular devido ao mau trabalho das estações técnicas.

Em Abril foi convocada uma grande reunião de militantes do CVC e das linhas, em Moscovo, na qual foi apresentado o relatório do camarada Zemliáki, presidente da Comissão Governamental de Entrega e Tomada dos Assuntos do CVC, e ouvidas intervenções sobre o relatório, incluindo a minha, como comissário das Vias de Comunicação novamente nomeado. Falei como um velho activista do exército de ferroviários e debrucei-me naturalmente sobre muitas questões candentes, que ultrapassavam o quadro da entrega e tomada de posse, mas tiveram uma grande influência em todo o trabalho de 1938.

No segundo trimestre de 1938, a situação nas linhas foi corrigida. Na minha intervenção no Parque de Cultura e Descanso, na terceira comemoração do Dia do Ferroviário, falei sobre os êxitos e deficiências do trabalho no Inverno de 1937-38 e sobre a mobilização das forças para prevenir os mais pequenos percalços no Inverno de 1938-39.

De certo modo, 1939 e 1940 foram anos especiais: realizámos importantes transportes militares, nomeadamente para a parte ocidental, num momento em que os nossos irmãos ucranianos ainda estavam sob o domínio dos *pans* polacos. Do mesmo modo também ajudámos na libertação dos valentes povos da Letónia, Lituânia e Estónia do poder burguês. Na verdade, as forças militares que transportámos não entraram em acção, uma vez que os próprios povos expulsaram os seus governantes, mas o transporte foi efectuado.

Particularmente importantes e, diria, difíceis, sobretudo devido à distância, foram os transportes efectuados para Oriente, para fazer frente aos imperialistas

japoneses que haviam chegado a Khalkhin-Gol e Khassan. Como é sabido as valentes forças do nosso exército que nós transportámos deram uma séria lição aos imperialistas. Especialmente difíceis foram os transportes para a frente da Finlândia, onde tivemos problemas na Linha de Kírov e no nó de Leningrado. Por incumbência do CC, tive ocasião de me deslocar a Leningrado, a Petrozavodsk, aos nós e estações da frente. Nas linhas Kírov e de Outubro retirámos importantes lições e conclusões, que nos deram ensinamentos importantes para os grandes transportes militares que nos esperavam.

Sem dúvida que teve importância militar a organização em 1939 das novas linhas de Bielístok, Brest-Litovsk, Kovelsk e Lvov, e, em 1940, de Kichiniov, da Letónia e Lituânia. Em conformidade, foram introduzidas alterações na estrutura do CVC. Pelo cumprimento das tarefas do governo, pelo trabalho stakhanovista-krivonossista, o governo condecorou mais de três mil ferroviários com ordens e medalhas e mais tarde, pelo cumprimento das tarefas do Governo no transporte especial militar, 540 ferroviários das linhas de Kírov e de Outubro receberam ordens e medalhas. O CVC, por sua vez, condecorou 15 mil stakhanovistas-krivonossistas com os emblemas de «Ferroviário Honorário» e do «Apelo de Stáline ao Trabalho de Choque»