

Sacado de <https://attaque.noblogs.org/post/2021/12/05/matane-canada-sabotage-ferroviaire-au-port/>

Matane (Canada): sabotaje al puerto ferroviario

extracto de Contrepoints / martes 23 noviembre 2021

Hemos saboteado la línea del ferrocarril del puerto industrial de Matane. El puerto de Matane es uno de los más grandes del llamado Este de Quebec. Hemos fusionado una sección de los rieles con la termita. Para asegurarnos de que ningún tren descarrilara, hemos atado los dos rieles juntos con un alambre de cobre para que la señal de alarma fuera al NC. Hemos tenido mucho cuidado en bloquear los rieles a cada lado a unos cientos de metros de distancia por seguridad. También se agregaron algunas cuerdas fluorescentes. Esta acción es en respuesta al llamamiento de los Wet'suwet'en. Ya que no toleraremos más la violencia de la explotación colonial. Quitar las manos de Yintah y de todos los territorios indígenas y autodeterminados en este momento.

Si esto continua, aumentaremos la presión. Con esta declaración, invitamos a todos a reunirse, discutir y desarrollar planes de lucha: que sean pancartas colgadas por todos los lados, manifestaciones, bloqueos, discusiones públicas, sabotear, conspirar.

Desde Yintah a los Apalaches, apagemos el Canada!



Sacado de <https://attaque.noblogs.org/post/2021/12/05/ontario-canada-sabotages-ferroviaires-en-solidarite-avec-les-wetsuweten/>

Ontario (Canada): Sabotaje ferroviario en solidaridad con los Wet'suwet'en

North-Shore / Sabado 27 novembre2021

No hay nada mas que decir.
Fuera la policia real canadiense.
CoastalGasLink fuera de los Yintah [las tierras del pueblo
Wet'suwet'en].
Defendamos al pueblo Wedzin Kwa.

Este es un acto de genocidio. Un genocidio activo.
Una invasion armada por parte del estado colonial.
No hay nada mas que decir: no escuchan las
palabras. Es necesario entonces actuar y es aquello
que hemos hecho.

No hace mucho tiempo, los/las compañeros/as complices han salido
de noche para reprender desde donde otros podrian en la primavera
del 2020 haberlo dejado: golpear la infraestructura ferroviaria.

Usando diferentes metodos (¡detallados aqui abajo para vuestro conocimiento, educacion y vuestro placer!), durante la noche hemos interrumpido el trafico ferroviario en todo el Sur del Ontario golpeando casi una docena de lugares diferentes en las lineas ferroviarias CN y CP (*Canadian National* y *Canadian Pacific* son las dos mas grandes compañías ferroviarias canadienses).

Hemos hecho esto en solidaridad, con todo el corazon, con los Wet'suwet'en que estan defendiendo su Yintah de la destruccion, y hemos alimentado nuestras acciones con la justa rabia que provamos hacia la Policia real canadiense y el Estado, que una vez mas estan invadiendo su territorio en nombre de una sociedad privada.

La ferrovía ha sido presagio de la colonizacion y del genocidio de los pueblos indigenas en todo el llamado Canada. Se trata de una infraestructura dificil para ellos de defender pero facil para atacar la economia canadiense asi que la encontramos un objetivo ideal para quien no puede estar alli con los defensores de las tierras Wet'suwet'en.

Mientras algunos grupos han optado por el metodo del cable de cobre, otros han usado otros modos para atacar los circuitos ferroviarios – entre los cuales la rotura de los circuitos a baja tension sobre las vias y el incendio de las cabinas de señalizacion ferroviaria.

Cada metodo usado ha hecho saltar el sistema de señalacion automatica, interfiriendo sobre la comunicacion del transito ferroviario, activando la señalacion de la “via ocupada” – lo que significa que todo el trafico ferroviario sobre la via en cuestion se ha parado, hasta cuando no ha sido controlado el daño y, en ciertos casos, reparado. Significa tambien que estas interrupciones eran menos peligrosas de o de las tres incursiones injustificadas de la RCMP (Policia real canadiense) militarizada contra el pueblo Wet'suwet'en.

Damos coraje a otros a unirse a nosotros en la accion. Usar vuestras palabras para inspirar a otros a la accion y no para mendigar un cambio de entes gubernativos complices de un genocidio en acto.

Dejemoslo. Es todo aquello que queda hacer.

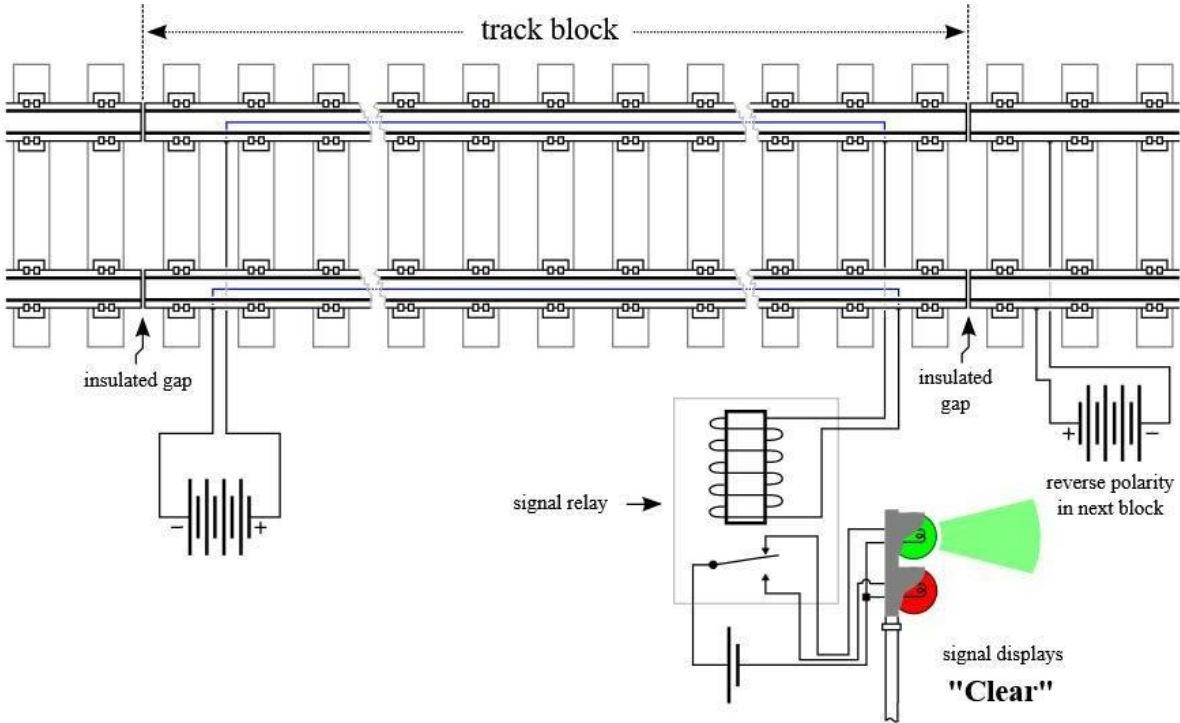
No ceder nunca

Nunca rendirse.

Quememos todo hasta los fundamentos, si es necesario.

Como prometido, una nota explicativa

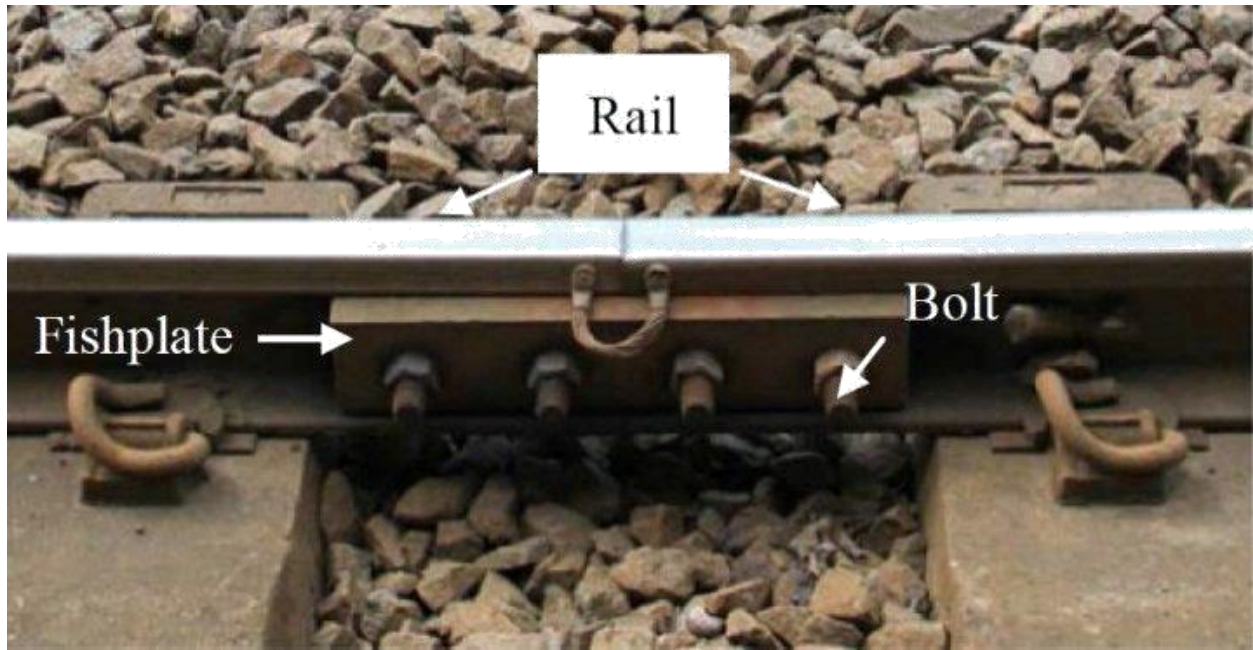
Por mucho tiempo, los rebeldes han tomado de mira la infraestructura ferroviaria con el metodo del cable de cobre. Esto consiste en el colegar solidamente dos vias paralelas con un cable de cobre electricamente conductivo. Este metodo deberia simular el corto circuito que se verifica cuando los ases de un tren entran en un tramo de via. El cable puede ser atado a los cabezales de los rieles o a las barras de conexión, despues de haberlas limpiado del óxido, pero mejor aún a los cables que conectan los rieles. Este último método requiere un cable de cobre de pequeño calibre y ofrece la conexión más segura.



Pero hay muchas partes de las vías y del sistema ferroviario a las que se puede atacar.

Barras de unión

En los ferrocarriles modernos, los rieles se sueldan entre sí en sus extremos y se fijan entre sí con placas y pernos, para formar los bloques. Estos bloques son monitoreados por varios sensores para detectar las interrupciones en las frecuencias eléctricas, que en algunos casos desencadenan señales. La soldadura de los extremos a veces interfiere con su conductividad eléctrica, por eso se agregan cables para mejorar el flujo de corriente. Si la corriente viene interrumpida por una mala conductividad, el bloque pasa a la posición "ocupado".



Los cables se pueden encontrar en muchas uniones de rieles, tanto como un solo cable que conecta los rieles a la parte superior de la barra de empalme, tanto como dos cables que salen de cada lado de la barra de empalme. Cortar uno o más de estos cables en los distintos empalmes interfiere con el circuito y pone el bloque del señal en el estado "ocupado". No hay necesidad de comprar un cable de cobre para esto, todo lo que se necesita es un buen par de tijeras o un pequeño cortador de pernos.

Cabinas de señalización

Las cabinas de señales transmiten informaciones desde varias partes del circuito ferroviario a los maquinistas y los centros de control del tráfico. A menudo se encuentran en el cruce de las vías y, a veces, entre las secciones, dependiendo del equipo de detección instalado en esa particular sección. Suelen ser grises o de color acero y se asemejan a pequeñas cabinas [...] de las cuales salen cables eléctricos con cubiertas de plástico o metálicas.



La interferencia en estos relés de señal se detecta y dispara inmediatamente el arresto de las vías.

[El texto continúa describiendo las cabinas canadienses, que aparentemente son más seguras que las de la SNCF, y cómo acceder a ella - las imágenes utilizadas son de las cabinas de la SNCF]



Gestión del sistema ferroviario

[sin saber si el protocolo SNCF es similar a aquello de los ferrocarriles canadienses, preferimos no traducir este párrafo; agregamos que hay otros elementos de los ferrocarriles que pueden ser atacados sin poner en peligro a los pasajeros del tren y al personal de SNCF, como los cables de señalacion que recorren las vías, varios armarios electricos , las subestaciones eléctricas que alimentan los trenes, etc. - para más ideas ver también este otro texto que ponemos a continuación titulado "Interrupciones ferroviarias nocturnas"]. NDT

Si bien estas interrupciones no son permanentes, frenan, paran y perturban el tráfico ferroviario y son un medio adicional para realizar interrupciones ferroviarias.

Sacado de <https://attaque.noblogs.org/post/2021/12/01/perturbations-ferroviaires-nocturnes/>

Interrupciones ferroviarias nocturnas

Montreal Contre-Information / Martes, 30 de noviembre de 2021

Esta guía es una versión más detallada de la parte práctica del texto “A call rom non-natives to non-natives to disrupt the railways in solidarity with the Wet’suwet’en” (Un llamamiento de los no nativos a los no nativos para destruir las vías del tren en solidaridad con los Wet’suwet’en) que relanzamos recientemente. Gracias a aquellos que la han difundido.

El propósito de la información presentada aquí es detener el flujo de los ferrocarriles, no de causar un descarrilamiento o un accidente que podría herir a más personas o ensuciar el terreno.

Como siempre, os animamos a pensar a vuestros corazones, al apoyo de estas acciones y de la lucha en general, un simple recordatorio para cuidaros a vosotros mismos, a vuestras huellas digitales y a vuestro ADN por la seguridad de todos y que la represión a menudo sigue a las acciones.

Huellas dactilares

Las huellas dactilares se pueden eliminar de las superficies duras con alcohol isopropílico. Limpiar a fondo cualquier objeto en el caso de que algo venga accidentalmente dejado o descubierto, pero tratar de no dejar nada detrás vuestra. Si es posible, puede ayudar que una sola persona encuentre y retire todos los materiales y los restos. Guardar y empaquetar el equipo en una bolsa nueva y limpia y moverla solo si se usan los guantes. Algunas personas usan dos pares de guantes para asegurarse de que el par exterior no tenga la posibilidad de dejar residuos de huellas dactilares, mientras que otras lavan con alcohol isopropílico.

ADN

El ADN se puede transferir de muchas formas. Tener cuidado de no tocaros la cara o toser en las manos mientras estais con guantes. Deberíais usar una máscara de todos modos, pero considerar de llevar una mascarilla médica para reducir la transmisión de las gotas. Cepillaros el pelo (para deshacerse de los cabellos sueltos) y atarlo con fuerza o incluso taparoslos. No fumeis, escupais o tireis basura cerca de la zona de destinacion el día de la acción o durante el avistamiento. no dejeis nada detrás de vosotros. Tener cuidado de no heriros en las vallas o esquinas puntiagudas. Desechar adecuadamente las máscaras, sombreros, equipo o ropa quemándolos lejos del sitio. Los días de lluvia pueden ser dolorosos pero convenientes, la lluvia ayuda a llevar fuera, mover y contaminar todas las pruebas, incluidas las fibras y el ADN. Si luego quemais vuestros vestidos o las pruebas, no conteis con el hecho que los materiales de origen del fuego se quemen tan completamente que será imposible obtener el ADN. En otras palabras, no useis un viejo trapo o una camiseta que encuentra tirada por la casa como un fuego de inición pensando que se quemará y, por lo tanto, no dejará ninguna evidencia de ADN. Nunca se sabe si el fuego terminará de quemar el material. Mucha gente ha sido atrapada por este error. El hidróxido de sodio (soda cáustica), que se encuentra en algunos detergentes para desagües o usado en la fabricación de jabón disuelve las proteínas de las células y destruye la evidencia de ADN. Sin embargo, la mejor defensa es evitar la contaminación preparándose adecuadamente.

Una nota sobre la lejía: la lejía comercial puede destruir el ADN suficientemente para impedir que sea replicado y probado en el laboratorio para su análisis, pero es más confiable en las superficies duras y no siempre es una apuesta segura. No evita la detección de la emoglobina. La lejía oxidada (como aquella al peróxido de hidrógeno) puede evitar que se detecte la emoglobina y, por lo tanto, analizada, pero no destruye de manera confiable el ADN en un arco de tiempo adecuado.

En resumen: en caso de duda estar dos veces atentos.

Método de alambre de cobre

- NO INTENTEIS HACER ESTO EN LAS LÍNEAS DE METRO, están electrificadas. Podedis utilizar este método en una accion de desobediencia civil de grupo para enviar inmediatamente una señal para detener el tráfico ferroviario.

Los rieles de acero de los ferrocarriles forman parte del circuito de un dispositivo llamado "Sistema de bloqueo automático" (ABS). Una baja tensión pasa a través de las vias entre los sensores para crear círculos divididos en bloques geográficos. Cuando pasa un tren a través de un bloque, los ejes del tren interrumpen o acortan el circuito, los sensores notan de que el bloque está ocupado y detienen automáticamente los trenes en aquella zona.

Los sensores se pueden engañar y activar pasando un cable de cobre alrededor y entre los rieles.

1) Para la conductividad máxima, usar un alambre de cobre de gran calibre y envolverlo entorno a un carril y luego a la otra. Podedis sujetarlo a los rieles quitando algunas piedras al lado de una durmiente de madera o a los pernos sobre los rieles, si usais un cepillo de alambre para quitar el óxido. Los cables de arranque funcionan para una acción rápida, basta asegurarse de que sean bastante largos, pero esto cuesta más que un rollo de alambre de cobre.

Revestimiento ferroviario (barras de acero de unión)

2) Conectar dos barras opuestas. Las barras de acero son placas atornilladas al lado de los rieles donde cada sección del riel se encuentra con otra. Las barras di union tienen un alambre cubierto de plástico/goma que sale por un lado. Se puede pelar o quitar parte del cable, conectar un cable de cobre directamente a aquello de la barra y luego conectar el otro extremo a la via opuesta, al tornillo de la via o a otro alambre de la barra (para una mejor conexión). La ventaja de este método es que el alambre de cobre de pequeño calibre es suficientemente conductivo para activar la señal y los cables finos cuestan todavia menos. El problema es que a veces las barras no siempre se colocan una frente a la otra, se necesita entonces individuar dónde están para obtener un buen resultado.

CONSEJOS: es necesario practicar para que el cable de cobre esté en contacto con los tramos de los dos raíles

SIN herrumbre ni oxidación y que siempre puedan conducir. Un alambre de cobre de gran calibre es necesario si solo el punto de conexión está ligeramente arruginido o oxidado.

Tener cuidado con los trenes y las patrullas de seguridad. Tener un plan antes empezar a pasar el cable o interrumpir las señales. Tal vez necesites una pequeña herramienta para extraer algunas piedras trituradas debajo de las vías antes de enrollar el cable.

Encuentra un buen lugar, excava debajo de los dos rieles y envuelve primero uno de los rieles. Recuérdala que tan pronto como conectes el cable al segundo riel, el ABS se apaga, indicando que hay algo que no va en la vía. Desaparecer lo antes posible. Si entierras el alambre con las piedras trituradas, nieve o tierra será más difícil de encontrar o ubicar en el bloque.

Destrucción de cabinas de señalización

Las cabinas de señalización forman parte de los circuitos ferroviarios. Si caminas por las vías, probablemente las hayas visto: son grandes estructuras grises que parecen cobertizos, o pequeñas cajas grises adjuntas a los postes. Estas cabinas reciben e interpretan las señales del circuito ABS, interruptores, etc. Las cabinas están hechas de

metal y generalmente están selladas. Las pequeñas cajas en los postes tienen cables que bajan al suelo y llegan a las vías. Dado que estos cables tienen componentes eléctricos, no recomendamos cortarlos a menos que no tengáis un buen conocimiento de electricidad y de la puesta a tierra.

Un fuego caliente también puede dañar el cableado y los circuitos eléctricos. No basta con rociarlos con gasolina y alejarse - enciende un fuego más caliente y haz que dure más tiempo. Una buena técnica para extender el tiempo de combustión de un aglutinante fibroso (a nosotros nos gusta la tela de estofa o la tela de algodón) es añadir vaselina y empapa bien el paño. Puedes simplemente encenderlo, funcionará como una mecha. Para aumentar el calor, puedes agregar la goma de un neumático o la cámara de aire de una bicicleta. Con un pequeño fuego como este, en las cabinas del circuito o por donde entra el cable en el suelo, se debería dañar el circuito y impedir el tráfico ferroviario activando de forma permanente el sistema de bloqueo automático.

Notas: *Practicar a hacer este tipo de fuego para ver qué sucede. La goma ardiente crea humos tóxicos. Recordar que esto es un incendio provocado - las autoridades investigarán más en serio que con el método del alambre de cobre. Hacer atención: encontrar un buen lugar, tener vigías en el lugar y un plan de llegada y escape en el que no se encontrarán personas, tener cuidado con las huellas dactilares y el ADN, desechar correctamente cualquier equipo usado, tener una excelente cultura de la seguridad con vuestro grupo y prácticas coherentes.*

Dstrucción de rieles de acero

¿Cómo se destruyen los rieles de acero que transportan miles de toneladas de tráfico cada día? De la misma forma en la cual se ensamblaron: con la soldadura.

Si no tenéis equipos por valor de cientos de dólares y un soplete de oxiacetileno, podéis aún destruir eficazmente el acero con la termita.

La termita es una mezcla de combustible y oxidante que se puede alterar en las proporciones para producir suficiente calor de quemar el bloque del motor de un automóvil. no es peligroso de producir, pero emite mucho calor y brillo cuando se quema, así que tener cuidado. Este método requiere muy poco tiempo en el sitio, solo un momento para encenderlo y listo. Esto produce el máximo daño a la propiedad, ya que será necesario reemplazar el riel o la cabina de señalización.

El combustible más fácil de usar es el polvo de aluminio. Se puede encontrar en viejos etch-a-sketch (les écran magiques) hecho de (verdadero) papel de aluminio en un molinillo café o en una licuadora que nunca más querráis usar para su propósito. También es un componente de algunos fuegos artificiales (generalmente los argentados) y de la mayoría de los objetivos para armas explosivas (el pequeño paquete de papel de aluminio o la pólvora gris que se debería mezclar). Cuanto más fino sea el combustible, más fácil será encenderlo y más rápida es la combustión. Necesitaréis un polvo bastante fino.

Advertencia: el polvo de aluminio muy fino es explosivo. Sin embargo, es poco probable que lo podáis conseguir con una batidora doméstica normal. Para estar seguros, no abrais la licuadora cerca de una llama abierta. El polvo de aluminio muy fino también es difícil para quitar de la ropa, equipo, encimeras, piel, etc. Prepáros para pasarlo un poco de tiempo a limpiar. Usar una mascarilla para evitar la inhalación.

El oxidante más simple junto con el polvo de aluminio es el óxido ferrico: la rugin roja del hierro. Nuevamente, esto se puede recoger de elementos viejos y molerlo en

un polvo fino, o fácilmente hecho de lana de acero de grana 0000 enbedida en un mezcla 1:1 de lejía y vinagre en un lugar al aire libre. Déjalo reposar por un día para crear una pasta, que se puede secar y utilizar como tal.

Advertencia: mezclar lejía y vinagre produce un gas que no debe inhalarse. También si esta es la forma más rápida de producir óxido, debeis poderlo hacer en un área externa ventilada. De lo contrario, usar solo un líquido y dejarlo más tiempo.

También necesitareis una mecha de encendido. Para encender el combustible metálico es necesario una llama muy caliente, por lo que un encendedor o incluso una mecha para fuegos no funcionara. Usar una chispa o una mecha hecha en casa con cerillas envueltas en papel de aluminio. Hemos tenido más suerte con este último método.

Advertencia: la chispa puede encender la termita con sus chispas si la tocan antes del tiempo justo.

Termita en polvo:

Mezclar tres partes (en peso) de óxido férrico, dos partes (en peso) de polvo de aluminio. Cortar o perforar un pequeño agujero en un recipiente (por ejemplo una caja de hojalata o un frasco). Inserta unos centímetros de tu mecha en el orificio en modo que este en contacto con la mezcla en el frasco, luego llena el recipiente con polvora. Colócarlo y encénderlo en la posición deseada

CONSEJOS: Si la mezcla de polvo no es fina y compacta, la combustión será menor eficiente y producirá menos calor!

Termita dura:

Tres partes (en peso) de óxido férrico, dos partes (en peso) de polvo de aluminio, dos partes (en peso) de yeso de París. Verter la mezcla en un molde (lata, etc.) y insertar algunos centímetros de mecha en una esquina. Deje secar y luego desmolde.

Termita moldeable:

Ocho partes de polvo de aluminio (en peso), tres partes de óxido de hierro (en peso), cuatro partes de arcilla (en peso). Mezclar bien los polvos y agregar la arcilla. Insertar la mecha a unos pocos centímetros de distancia. Poner la mezcla en el lugar deseado y enciéndela.

Una última palabra sobre la seguridad, ya que el método de las termita ataca directamente los rieles, hay un riesgo de descarrilamiento. Para evitar esto, el circuito ABS se puede activar conectando también un cable de cobre a los rieles (método 1). Nuevamente, este es un método que la policía probablemente investigará profundamente. Asegúraos de que todos los objetos que dejais atrás estén libres de huellas dactilares y ADN. Tener personas que vigilan y elija rutas de aproximación seguras y fuera de las telecámaras. Deshacerse o destruir la ropa y las botas. La termita arde a temperaturas muy altas produciendo una luz brillante - no mires la llama después de encenderla. El polvo de aluminio muy fino es reactivo al oxígeno y puede ser fácilmente inflamable. Si el agua (lluvia, nieve, charcas de agua) toca la termita que quema la explosión que resulta lanza el hierro fundido en todas las direcciones. NO intentéis extinguir un fuego de termita con agua.