

FUERZA

Año I

Madrid, 1 de mayo de 1932

Núm. 2

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

Redacción
Plamonte, 2
Madrid
(Casa del Pueblo)
Teléfono 19279



En este Primero de Mayo...

la organización obrera española debe lanzar una mirada retrospectiva al camino recorrido desde aquellos años en que muchos puntos de los programas socialistas del mundo entero se consideraban como meras utopías: sufragio universal, separación de la Iglesia del Estado y separación de la escuela de la Iglesia, instrucción obligatoria, creación de Jurados profesionales, introducción de la jornada de ocho horas, etc., etc., que son principios fundamentales de la revolución política para realizar a fondo la transformación económica.

A pesar de ello, la clase trabajadora española, *prácticamente*, no lo ha puesto en vigor. Primero, por falta de decisión en los organismos sindicales; segundo, por el quebranto financiero del pequeño capitalismo español.

¿Quiere esto decir que es imposible la realización de nuestros programas por la debilidad económica de la clase patronal? Ni mucho menos.

Si fuera así, sería tanto como sentar la afirmación de que necesitábamos *reconstruir* en España el capitalismo moderno para poder pasar al Socialismo, y no es eso. Porque lo más notable en la situación actual es que el país no puede *reconstruirse* bajo una directriz capitalista, sino que antes de llegar a este proceso habrá introducido un fundamento colectivo con orientación socialista.

Si examinamos detenidamente las características substanciales del desenvolvimiento político y económico del país, observaremos la diferencia tan profunda que nos separa de un país de tipo capitalista: la falta de Empresas de gran envergadura, la ausencia de capital agrícola, la falta de producción industrial; en suma, la ausencia de España en el balance internacional como Estado capitalista.

¿Cómo extrañarnos, pues, de la resistencia patronal ante el avance obrero, o de la rotura económica de las *grandes* Empresas ante la nueva legislación social?

En este Primero de Mayo, en que la organización proletaria afianza sus postulados como plataforma de la lucha, queda planteado el programa de mayor trascendencia. A la legalización de las reivindicaciones obreras en la situación actual no queda más que un corolario: la preparación de los Sindicatos, la superación de sus militantes para aprestarse a poner en marcha en una fecha próxima nuestra sociedad, la sociedad socialista, ya levantada en una parte de Europa.

Primero de Mayo, fecha internacional para las clases laboriosas, en un período dramático de lucha de clases. En unos países, el proletariado oprimido por el imperialismo reaccionario, temeroso de su derrota; en otros, el proletariado triunfante poniendo en acción la emancipación de la clase obrera.

En este Primero de Mayo, en que las dificultades se mezclan con el triunfo, nuestro grito tiene que ser más vigoroso que nunca:

¡De frente contra la reacción!

¡Adelante por el triunfo del Socialismo!

Lucha de clases

Tranviarios de Avilés

Después de siete semanas de huelga, los agentes del tranvía de Avilés han conseguido un rotundo éxito, si se tiene en cuenta que la Compañía, más que conceder el aumento de salarios solicitado, trataba de aplastar la organización, por ser la primera vez que media las fuerzas con sus obreros.

En un acto de solidaridad todos los oficios de Avilés declararon la huelga general de veinticuatro horas, como protesta de la pasividad de las autoridades.

Por fin, la Compañía hubo de someterse a las peticiones populares, aumentando cincuenta céntimos diarios a todo el personal, que en su totalidad volvió al trabajo.

La cláusula más interesante determina que si «al realizar el balance de la Compañía en 1932 ésta pudiera llevar a cabo una amortización de 7.500 pesetas, a costa del exceso de ganancia, sobre esta amortización se abonará a los obreros una indemnización de jornal que tenga como tope máximo lo que hubiera representado el aumento de cincuenta céntimos más.»

El interés de esta cláusula consiste en que al finalizar el ejercicio señalado, mediante el control de organismos oficiales, se decidirá de una vez si la Empresa está en condiciones de seguir o no manteniendo el negocio, poniendo fin terminantemente a estas operaciones financieras que permiten el juego oculto de la Empresa, según convenga a sus intereses.

A continuación damos la relación de las organizaciones federadas que han prestado solidaridad a estos compañeros:

	Pesetas.
Tranviarios de Madrid.....	200
Transporte Mecánico de ídem	100
Tranviarios de Oviedo.....	312
Choferes de San Sebastián.....	25
Tranvías de Gijón.....	25
Choferes de Hellín.....	25
Choferes de Oviedo.....	50
Choferes de Novelda.....	25
Carreros de Granada.....	50
Tranviarios de Andoaín (Tolosa).....	80,50
Choferes de Alcantarilla.....	25
Choferes de Avila.....	50
Tranviarios de San Sebastián.....	100
Choferes de Santander.....	25
Choferes de Santa María.....	25
Choferes de Cádiz.....	50
Choferes de Toledo.....	100
Choferes de Cuenca.....	25
Choferes de San Sebastián (segunda vez)...	25
Cocheros de Madrid.....	25
Choferes de Avilés.....	15
Mozos de Almacén de Avilés.....	20
Ídem íd. (segunda vez).....	25
Choferes de Avilés (segunda vez).....	23,90
Ídem íd. (tercera vez).....	15
Mozos de Almacén de Avilés (tercera vez)...	26
Total	1.567,40

Caneros de Valladolid

A consecuencia de la implantación de las nuevas bases de trabajo, la clase patronal de carreros de Valladolid ha comenzado su ofensiva despidiendo a los compañeros que más se han distinguido en mejorar las condiciones de salario y jornada. Ha cabido el honor al reaccionario D. Juan Posadas, joven jesuita, cuya distinción queda tomada en cuenta para el momento conveniente.

El asunto está en el Jurado mixto, donde se dirá la penúltima palabra.

Mozos de Ciudad Real

En el Jurado mixto de Madrid se tramita actualmente una reclamación por diferencia de salarios, a instancias de los mozos de los depósitos de máquinas de Ciudad Real, contra D. Pedro Lor-

ca, conocido patrono de las contratas ferroviarias, por su descarada soberbia hacia los trabajadores.

La cantidad reclamada asciende a 51.431,50 pesetas, y representan a los mozos dos miembros del Comité ejecutivo nacional.

Tranviarios de Madrid

La organización de tranviarios de Madrid ha concluido unas bases de trabajo que elevan notablemente sus condiciones de clase. Puede afirmarse rotundamente que las bases de nuestros camaradas pasan a ser hoy las primeras de España entre el personal de tranvías, mucho más dignas de tenerse en cuenta ante la derrota permanente de los obreros del tranvía adheridos a la Confederación Nacional del Trabajo. Con esto queremos señalar a los tranviarios sindicalistas de Barcelona, Valencia, Alicante, etc.

Tranviarios de Valencia

El último manifiesto lanzado por los anarcosindicalistas que mangonean a los agentes tranviarios de Valencia debiera ser suficiente para que estos camaradas abandonaran la confusión de una táctica tan imbécil como reaccionaria.

Los seleccionados, que ya no siguen su táctica, según el manifiesto han dejado de ser obreros para ser señores. Seguramente estos trabajadores se han percatado de la idiotez mental de los «únicos» antes de que expusieran en el manifiesto lo que está olvidado:

«Desde el día 7 de julio de 1931, que se firmaron las bases de trabajo, que nos costaron doce días de huelga, la Empresa no ha cumplido dichas bases.»

Como se ve, la táctica sindicalista es todo un programa.

A continuación señalan el ejemplo de la huelga de tranviarios belgas, ignorando que estos camaradas pertenecen a la Internacional sindical donde milita la Unión General de Trabajadores.

Que es lo mismo, para el caso, que nuestra Sociedad de Tranviarios de Valencia en su respectiva Central sindical.

¿Cuándo se convencerán los trabajadores de la confusión sindicalista?

Choferes de Alicante

El último triunfo de estos compañeros ha puesto en evidencia el papel importante de nuestras Secciones frente a la impotencia de las Sociedades mutuales.

Por las gestiones de nuestros camaradas, un socio de La Instructiva, Sociedad benéfica, ha cobrado 1.400 pesetas por horas extraordinarias, allí precisamente donde nunca se reclamó ninguna hora.

Es el mejor momento de unir los intereses de La Instructiva y El Volante, ya que, en caso contrario, nuestra Sección absorberá a la otra. Es el ejemplo a seguir en todas las localidades.

Choferes de Cartagena

La Sociedad La Unión de Conductores de Automóviles de Cartagena ha conseguido el restablecimiento del contrato de trabajo con la Empresa de coches de línea Santiago.

En virtud del acuerdo, se ha reducido a ocho horas la jornada antigua de catorce y dieciséis horas diarias, y se han aumentado los salarios de algunos camaradas en dos pesetas diarias. Además, la Empresa se compromete a tomar personal federado; habiéndose incorporado al trabajo cinco compañeros más, que no lo tenían, y que fueron admitidos a consecuencia de reducir la jornada.

Propaganda nacional

En la pasada ruta de propaganda se ha visitado a las Secciones de Valladolid, Medina del Campo, Salamanca, Béjar, Plasencia, Cáceres, Trujillo, Badajoz, Ciudad Real y Manzanares.

Tenemos el propósito de realizar por completo, dentro de este año, la vuelta a España, y si en algún momento cambiamos la ruta establecida es por exigencias urgentes de las propias Secciones.

Para facilitar el trabajo y desarrollarlo con mayor intensidad es indispensable que las Secciones no entorpezcan nuestra labor, retrasando el pago de sus cuotas.

CONGRESO BIENAL DE LA I. T. F.

(Continuación.)

La sociedad capitalista busca desesperadamente los medios para su propia salvación. Resueltos a mantener su situación de privilegio y completamente indiferentes ante el hecho de que la carga pesará sobre la clase obrera, la clase capitalista cierra sus fábricas, despiden a muchos trabajadores y disminuye los sueldos de los demás.

En el actual período crítico, cuando está en juego la suerte de la clase obrera, es de suma importancia que se busquen los medios de evitar que los trabajadores tengan que hacer más sacrificios con el fin de hacer perdurar el orden social capitalista.

Los trabajadores vuelven cada día más conscientes del camino hacia su emancipación. Ese camino no es el camino de la negociación, ni de una política de transacciones con la burguesía, sino el camino de la conciencia de clase, la unidad y la combatividad. Hechos, y no palabras, nos pueden ayudar.

En consecuencia, el Congreso invita a los obreros del transporte en todo el mundo que se adhieren a la I. T. F. a oponerse resueltamente a toda propuesta que pueda contribuir al salvamento de la sociedad capitalista y prolongar su vida. Nuestro deber es salvar a la clase obrera, preparando un ataque decisivo contra el moribundo orden social capitalista y la edificación de un orden socialista, nuevo y más sano.

Propuesta de la Unión Checa de Choferes.

PREVENCIÓN DEL PARO FORZOSO

Considerando que el progreso técnico y el aumento de la producción son económicamente necesarios y deberían aliviar el trabajo y al mismo tiempo aumentar el bienestar general;

Considerando que los métodos industriales conocidos por el nombre de racionalización significan, bajo el sistema capitalista, el perfeccionamiento máximo de la técnica y de los métodos de trabajo, a la par que el agotamiento de las fuerzas de los trabajadores;

Considerando que la propiedad y uso particular de los medios de producción conducen a conflictos de intereses en la explotación capitalista del mundo, estimulando así el armamento de las naciones y aumentando el peligro de guerra; y

Considerando que la racionalización también resulta en la desocupación, que es consecuencia de los perfeccionamientos técnicos, deprimiendo aún más el nivel de vida de la clase obrera,

El Congreso condena el actual sistema de producción y se declara en favor de un sistema de economía trazada, cuyo único fin sería el bien común y que en los métodos de trabajo empleados fomentaría el bienestar de los trabajadores y procuraría disminuir la desocupación mediante la regulación internacional de las horas de trabajo, sueldos y vacaciones anuales, el aumento de la edad de salida de la escuela y la provisión de una pensión adecuada a la edad de sesenta años.

Resuelve someter a la Oficina Internacional del Trabajo estas propuestas, que son el único medio de evitar las crisis económicas y el peligro de guerra, que es consecuencia de la oposición de intereses económicos.

Se declara en favor de una disminución de las horas de trabajo, sin disminución de los sueldos, con el fin de que la clase obrera pueda disfrutar de una parte del aumento enorme de la productividad que es consecuencia de la racionalización; y

Reivindica la introducción inmediata de una semana de trabajo de cuarenta horas y la constitución de Comisiones paritarias de representantes de los Gobiernos, los patronos y los trabajadores, con el fin de estudiar la disminución sistemática de las horas de trabajo en proporción al aumento de productividad.

Propuesta de la Unión Belga de Tranviarios.

CONTRA EL FASCISMO, LA GUERRA Y LA REACCIÓN

Considerando que la lucha política antiproletaria mantenida por el capitalismo internacional — que ya ha culminado en la supresión de todas las libertades civiles y políticas de la clase trabajadora en algunos países, y en Alemania, en una ola de reacción que explota la situación económica del país y la desocupación creciente para posesionarse por medios «legales» de los puestos más altos en el Gobierno — tiene el fin de destruir en todas partes las conquistas de los trabajadores y reforzar los privilegios y la señoría absoluta de las clases dominantes;

Considerando que han sufrido una desilusión brutal todas las esperanzas fundadas en la política de paz, desarme y conciliación entre el capital y el trabajo, que fue formulada en el convenio de Washington y luego confirmada por la fundación de la Oficina Internacional del Trabajo, de lo que resulta que a la política reaccionaria capitalista los trabajadores adheridos a la Federación Internacional de los Obreros del Transporte deben contestar organizando su defensa sobre bases más sólidas y más combativas, empleando de una manera disciplinada todas las armas que tienen a su disposición, incluso las de que se sirven las fuerzas reaccionarias,

El Congreso de Praga de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte confirma plenamente la resolución votada por aclamación en el Congreso de París, en la cual se protestó contra toda restricción del derecho de asociación libre; y

Da al nuevo Comité ejecutivo el encargo de determinar, conjuntamente con la Federación Sindical Internacional, la acción que se ha de tomar en defensa del proletariado en todos los países en que el fascismo — forma típica de reacción brutal internacional — ha destruido toda libertad sindical y todas las formas de actividad social, moral y jurídica recomendadas en el convenio de Washington que los trabajadores adheridos a la Federación Sindical Internacional habían aceptado como síntesis de los postulados de la parte XIII del Tratado de Paz de Versalles.

Propuesta del Secretariado Nacional de Trabajadores de Transportes y Comunicaciones de Italia.

HUELGA GENERAL EN CASO DE GUERRA

Jamás ha sido tan inminente como ahora el peligro de una nueva guerra, de una nueva destrucción en masa de vidas humanas. Todos los países del mundo trabajan con creciente energía y velocidad para producir nuevas máquinas y municiones mortíferas, capaces de causar la destrucción completa de la Humanidad y de la civilización. La experiencia de las Conferencias sobre el desarme justifica la conclusión de que ni los hombres de Estado ni los diplomáticos son capaces de poner fin a las guerras futuras y que esto lo podrá hacer solamente un proletariado de tendencias internacionalistas y consciente de clase.

(Continuará.)

La marcha ascendente de la Federación Nacional del Transporte

Secciones federadas

Ávila. — Conductores de Carruajes, Bajada a Santiago, número 4.

Alicante. — Choferes El Volante, Segarra, 3.
Trabajadores de Almacenes La Fraternidad, ídem íd.
Choferes La Constancia, Orihuela.
Choferes La Velocidad, Casa del Pueblo, Torrevieja.
Carreros de Transporte, ídem íd.
Choferes El Relantín, Casa del Pueblo, Novelda.
Carreros, Casa del Pueblo, Callosa del Segura.
Choferes La Libertad, ídem íd.
Cocheros y Carreros, Casa del Pueblo, Elche.
Choferes La Unión, ídem íd.
Choferes El Porvenir, Casto Peláez, 37, Elda.

Albacete. — Mecánicos y Conductores, Mateo Villora, 4.
Choferes, Casa del Pueblo, Hellín.
Carreteros, ídem íd.

Almería. — Choferes La Unión, Blasco Ibáñez, 9.

Asturias. — Tranviarios, Altamira, 4, Oviedo.
Transportes Terrestres, ídem íd.
Choferes de Asturias, ídem íd.
Tranviarios, Casa del Pueblo, Avilés.
Choferes La Moderación, ídem íd.
Mozos La Armonía, ídem íd.
Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Mieres.
Tranviarios, Casa del Pueblo, Gijón.

Badajoz. — Choferes, Casa del Pueblo.

Baleares. — Choferes, Casa del Pueblo, Mallorca.
Unión Tranviaria, ídem íd.

Bilbao. — Tranviarios de Vizcaya, San Francisco, 9 y 11.
Sindicato de Transporte y Carga, ídem.

Castellón. — Carreros La Luz del Día, Casa del Pueblo.
Carreros del Transporte, Centro Obrero, Onda.

Cádiz. — Choferes, Arbolí, 5, Casa del Pueblo.
Tranviarios, Saturnino Montojo, 4, San Fernando.
Transporte Mecánico, Jádenes, 20, Ceuta.
Choferes, Escuelas, 12, Jerez de la Frontera.
Choferes, Casa del Pueblo, Puerto de Santa María.

Cáceres. — Transporte Mecánico, Casa del Pueblo.
Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Trujillo.
Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Plasencia.

Ciudad Real. — Unión de Choferes, Casa del Pueblo.
Carga y Descarga, ídem.
Choferes, Casa del Pueblo, Manzanares.
Unión de Choferes, Casa del Pueblo, Valdepeñas.

Córdoba. — Obreros del Transporte, Casa del Pueblo.
Carreros y Faeneros, ídem.

La Coruña. — Tranviarios, Cordelería, 14.
Tranviarios, Casa del Pueblo, El Ferrol.

Cuenca. — Mecánicos del Transporte, Juan Correcher.

Granada. — Carreros del Transporte, Casa del Pueblo.
Guadalajara. — Choferes La Alcarreña, Casa del Pueblo.

Jaén. — Choferes, Casa del Pueblo.
Tracción Mecánica, Casa del Pueblo, Baeza.
Tracción Mecánica, Casa del Pueblo, Martos.
Choferes, Casa del Pueblo, La Carolina.
Tranviarios, Casa del Pueblo, Linares.
Obreros del Transporte, ídem íd.
Transporte Mecánico, Cádiz, 119, Villacarrillo.

Madrid. — Federación provincial de Madrid, Casa del Pueblo.

Transporte Mecánico, ídem íd.
Tranviarios, ídem íd.
Carreros, ídem íd.
Cocheros, ídem íd.
Mozos, ídem íd.

Málaga. — Tranviarios, Pasillo de Santo Domingo, 2.
Choferes El Progreso, ídem.
Carreteros y Faeneros, Gloria 5, Antequera.

Murcia. — Choferes La Veloz, San Lorenzo, 6, principal.
Choferes La Rápida, Mayor, 89, Alcantarilla.
Tranviarios, Casa del Pueblo, Cartagena.
Choferes La Unión, ídem íd.

Palencia. — Conductores de Carruajes, Casa del Pueblo.
El Volante, Transporte Mecánico, ídem.
Contratas Ferroviarias, ídem.
Contratas Ferroviarias, Casa del Pueblo, Venta de Baños.

Navarra. — Choferes de Navarra, Merced, 5, Casa del Pueblo, Pamplona.
Consejo Obrero de Tudela.

Pontevedra. — Transporte Mecánico La Unión, Casa del Pueblo, Vigo.

Salamanca. — Choferes El Transporte, Casa del Pueblo.
Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Béjar.

San Sebastián. — Federación provincial de Guipúzcoa, paseo de Colón, 8, San Sebastián.
Sindicato de Choferes de San Sebastián, ídem íd.
Choferes de Irún, ídem íd.
Tranviarios de Rentería, ídem íd.
Tranviarios de Tolosa, ídem íd.
Maleteros de San Sebastián, ídem íd.
Cocheros de San Sebastián, ídem íd.

Santander. — Tranviarios, Casa del Pueblo.
Tracción Mecánica, ídem.

Segovia. — Choferes El Automóvil, Infanta Isabel, 12.

Teruel. — Tracción Mecánica, plaza de la Libertad, 3.

Toledo. — Choferes La Velocidad, plaza del Instituto, 7.
Conductores de Carruajes La Rueda, ídem.
Choferes El Avance, Casa del Pueblo, Talavera.
Choferes, Centro Obrero, Quintanar de la Orden.

Valencia. — Choferes La Instructiva, Calatrava, 2.
Carreteros La Justicia, ídem.
Tranviarios, ídem.
Choferes, Centro Obrero, Gandía.
Choferes, Casa del Pueblo, Puebla Larga.

Valladolid. — Choferes La Unión, Casa del Pueblo.
Tranviarios, ídem.
Conductores de Carruajes, ídem.
Contratas Ferroviarias, ídem.
Contratas Ferroviarias, Casa del Pueblo, Medina del Campo.
Transporte Mecánico, ídem íd.

Zamora. — Transporte Mecánico, San Martín, 26, Casa del Pueblo.

Zaragoza. — Federación provincial del Transporte de Zaragoza, Estébanes, 2, Centro Obrero.
Conductores de Automóviles, ídem íd.
Tranviarios, ídem íd.
Conductores de Carruajes, ídem íd.
Carreros de Transporte, ídem íd.
Mozos de Carga y Descarga, ídem íd.

Avance

No del todo satisfechos el optimismo del avance general de la marcha ascendente; pero sus efectivos no muestran signos de debilidad, producidos por la dureza de las dificultades actuales.

Suponer que nuestros jóvenes, van a conseguir una ilusión que debemos descartar. Nuestro movimiento, débil todavía, con cotizaciones bajas y mínúsculo. Es preciso, pues, organizarse a base de determinaciones de gran alcance. Las dificultades económicas determinan más que esfuerzos, y muchas veces nos hacen perder el terreno, no podemos darnos a ningún provecho. Hemos de contar, durante el período orgánico, con exigencias más y derrotismos graves, que no son más que el resultado de la vida espacial y de la vida social, tienen una extensión que llevar a efecto. Para ello necesitamos, en primer lugar, apretar las filas, extendiendo el radio de la acción, para aumentar el número de federados; en segundo lugar, la capacitación de los dirigentes y preparar la acción en los organismos estatales.

La lucha de la clase obrera es circunstancial, sino permanente; porque la lucha sindical tiene comienzo, pero no fin. A ello se debe el sometimiento de los pusilánimes y la denuncia de los oportunistas.

Venceremos los obstáculos superables, impondremos nuestro programa y nuestros principios. Los organismos continuarán su actividad, pero en su actuación, para ellos es necesario, es imprescindible, el mantenimiento de la más férrea disciplina, para cederla a la colectividad, para comprender los problemas desde un conjunto social, el papel sindical ha de encuadrarse en sus propios términos, sin confusión ni desviaciones.

Abstenernos hoy de valorar el avance en su aspecto económico, no queremos que resalte el avance orgánico, señalando la actividad funcional de los Sindicatos conforme a su programa.

Queremos irradiar en las circunstancias políticas, a pesar de las crisis económicas, el optimismo que nos rodea, a pesar de todas las dificultades.

Nuestro avance continúa reflejándose con hechos, manifestados en nuestros actos, en nuestra prensa, en nuestra propaganda, en el triunfo de la Federación Nacional del Transporte.

7 de enero

Se aprueba la correspondencia cursada. Se acuerda dirigirse a las Secciones de Asturias para crear la Federación provincial; a la de Guadalajara interesándose por su desenvolvimiento.

El Comité queda informado del curso de la huelga de Avilés y del anteproyecto del reglamento nacional, para remitirlo a las Secciones.

Se aprueba el balance económico hasta fin de año, y se acuerda adquirir material de Secretaría.

20 de enero

El Comité se da por enterado de las gestiones realizadas, en virtud de las cuales se ha resuelto favorablemente una petición de Mozos de Zaragoza y otras relacionadas con diversas Secciones.

Se da lectura a la correspondencia cursada con las Secciones. Se acusa recibo de varios giros y se conocen los diversos donativos enviados a los Tranviarios de Avilés.

Se recibe información del aumento de efectivos en varias Secciones, y otra, por conducto de la Unión General de Trabajadores, de la Federación Local de Sociedades Obreras de Barcelona, para realizar propaganda en aquella región, dado el ambiente favorable al organismo nacional.

Se da ingreso a las Secciones siguientes: Choferes de Valladolid, Choferes de Valdepeñas, Carreros de Oviedo, Carreros de Córdoba y Federación Provincial de Guipúzcoa, con cinco Secciones.

29 de enero

Leída la correspondencia, se acuerda tramitar al Jurado mixto de Madrid las demandas de Mozos de Depósitos de Ciudad Real, por diferencia de jornales.

Se recibe un informe de los Choferes de Vigo sobre un conflicto seguido por esta Sección contra la Empresa de transportes Vigo-Túy.

Mozos de Valladolid comunican los trabajos realizados para organizar a los obreros de las contratas ferroviarias de Palencia.

El secretario informa de su viaje a Avilés, con motivo de la huelga de tranviarios; siendo aprobada su gestión.

Se acuerda enviar una circular a las Secciones instruyéndolas sobre la constitución de las Federaciones provinciales.

Se conoce el orden del día para el Plenario de la Unión General de Trabajadores, y se acuerda que en esta reunión se pida la incorporación a nuestra Federación de los choferes de obras públicas, y adherirse a las peticiones del Sindicato Nacional Ferroviario.

Se aprueba la correspondencia con la I. T. F. y las gestiones hechas para editar el órgano de la Federación.

Se da ingreso a los Choferes de La Carolina (Jaén).

3 de febrero

Se ve con disgusto la lentitud de las Secciones al contestar a la circular número 2. Se recibe una comunicación de los Tranviarios de Avilés, notificando el triunfo de su movimiento. Igualmente se entera el Comité de la solución de la huelga de Ciudad Lineal, y de la continuación de la de Vigo.

Sesiones del Comité ejecutivo

El secretario informa de las tareas del Plenario de la Unión, aprobándose su gestión.

Se da cuenta de la situación de la Federación con la I. T. F.

10 de febrero

Los Tranviarios de Gijón comunican el propósito de la Empresa de reducir los jornales en una peseta diaria; acordando, como contestación, declarar la huelga. Se acuerda contestarles lo procedente.

El secretario informa de las gestiones realizadas para solucionar la huelga de Vigo.

Sixto Fernández da cuenta de su gestión en Toledo, aprobándose.

Se acuerda sufragar los gastos originados a un compañero tranviario de Linares.

Se acuerda dirigirse a las Secciones notificándoles la aparición del periódico a mediados de marzo, recomendarles se suscriban al boletín de la I. T. F. y avisarles sobre el aumento de la cuota.

Se acuerda emprender una campaña de propaganda por Levante, e interesarse por un recurso de los Tranviarios de Zaragoza.

Realizado el balance de efectivos en primero de año, da el siguiente resultado: 95 Secciones, con 23.102 cotizantes.

Se da ingreso a los Choferes de Béjar y a los Tranviarios de Málaga.

17 de febrero

Se conoce una carta del Transporte Mecánico de Madrid, acordándose trasladarla a la Federación provincial y designar para este caso, como representantes del Comité, a los compañeros Arias y Santa Eulalia.

4 de marzo

Se aprueba la gestión de Santa Eulalia, en Toledo, para constituir la Federación provincial.

El presidente informa de su viaje a Valladolid, por el mismo motivo, resolviendo a la vez el despido de varios compañeros.

Se designa al secretario para formar parte de la Comisión organizadora del Congreso Nacional del Turismo. Se acuerda donar 25 pesetas para reconstruir la Casa del Pueblo de Valladolid.

El vicesecretario informa de las gestiones llevadas a efecto sobre la huelga de Vigo; acordándose visitar al camarada Botana.

Se conoce un informe de la Federación interregional de Zaragoza sobre un posible conflicto de su Sección de Mozos.

Se aprueba la gestión de Arias como delegado a la Federación provincial de Madrid.

Asturias comunica la constitución de la Federación provincial, con la exclusión de los Choferes de Oviedo; acordándose dirigirse a éstos.

Se da ingreso a Mozos de Alicante, Carreros de Toledo, Choferes de Málaga y Tranviarios de Linares.

9 de marzo

Se acuerda escribir al compañero Caballero en relación con la huelga de Vigo. El Comité se da por enterado de la resolución del Pleno de la Federación provincial de Madrid en relación con el periódico nacional.

El secretario informa de su asistencia al Touring Club, y a propuesta del mismo se acuerda retirar la representación.

El secretario informa de su campaña por Levante, siendo aprobada.

Se da ingreso a Oficios Varios del Transporte de Villacarrillo y a los Choferes de Elda.

16 de marzo

El Comité queda informado de los giros recibidos.

Se acuerda realizar otra campaña de propaganda por Valladolid, Medina, Salamanca, Béjar, Plasencia, Cáceres, Trujillo y Badajoz.

Se acuerda requerir a la Sección de Quintanar de la Orden, de quien no se tienen noticias desde su ingreso.

Se da lectura a la Memoria de la I. T. F. para el próximo Congreso.

En vista de los requerimientos del Touring Club, se designa al presidente para asistir a las reuniones.

23 de marzo

Aprobada la correspondencia, Arias informa de su gestión en la Comisión de la Federación provincial de Madrid, siendo aprobada.

Se acuerda comunicar a las Secciones interesadas la constitución de los Jurados mixtos.

Se da ingreso a los Carreros de El Grao (Valencia), y se informa a los Choferes de Vall de Uxó para legalizar su ingreso.

Nuestra ruta

En España, la revolución política no ha sido obra de un solo día, aun cuando haya bastado solamente el depositar la papeleta en la urna, para derribar la monarquía, establecer la República y hacer igualmente posible la desaparición de los privilegios de muchos, por la igualdad de derechos en todos.

Pero a nosotros, trabajadores, no nos basta con esto, pues la revolución política no suprime la explotación económica. Tenemos, pues, que luchar por hacer la revolución social. Mucha gente se imagina que la revolución social puede efectuarse de una manera rápida, brusca. Creen que en ocho días los proletarios pueden hacerse dueños del campo, de las minas, de las fábricas, de los Bancos, etc. ¿Será posible que se pueda efectuar de una manera tan rápida, en nuestro país, la revolución social?

Vamos a suponer que los obreros se apoderan de esa forma de los medios de producción y de cambio, que expulsan de ellos a la burguesía y que se ponen ellos mismos a dirigirlos. Tal consecuencia no será posible sin una revolución sangrienta, que destruiría una cantidad enorme de medios de producción, y nuestro país, ya enormemente falto, llegaría a ser mucho más miserable. La burguesía extranjera nos negaría el crédito y las materias que nos fueran necesarias, quedando nuestra pequeña industria totalmente paralizada. Los intelectuales que dirigen la producción, en su mayor parte de mentalidad burguesa, nos negarían la colaboración. ¿Seríamos capaces nosotros solos, tal y como estamos, de dirigir la producción? El resultado sería una producción más pobre que la actual, y los trabajadores no obtendríamos individualmente más que lo que actualmente obtenemos, aunque fuera más justo. Lo que ocurriría es que el pueblo, desilusionado, caería en brazos del fascismo.

Sin embargo, con una labor metódica y constante podemos ir haciendo la revolución social, deshaciendo la organización capitalista: pero hay que construir al mismo tiempo la organización socialista, que permita una producción superior a la burguesa. La revolución política ha sido hecha: la social lo será por la labor constante y tenaz del proletariado.

Ha de ser el resultado de esta labor, constructiva y reflexiva, llevada con decisión hasta conseguir la conquista del Poder político y económico por el proletario capacitado.

M. ARIAS

La Federación Internacional del Transporte y la guerra en Extremo Oriente

La reunión celebrada los días 15 y 16 de febrero en Amsterdam por el Comité ejecutivo de la Federación Internacional del Transporte se ha ocupado de la guerra que se desarrolla en Extremo Oriente, votando por unanimidad una resolución en la que se manifiesta en el preámbulo: «Que el conflicto existente implica un serio peligro de extenderse a otros países... Que la intervención de la Sociedad de Naciones y de las grandes potencias no ha llegado al final deseado.» La resolución dice además: «La I. T. F. continúa estimando la lucha contra el peligro de guerra como una de las labores más esenciales. El Comité ejecutivo recuerda sobre este particular las decisiones de los Congresos de Oslo (1920), Ginebra (1921), Viena (1922) y particularmente la actividad de la I. T. F. en lo relativo al transporte de armas y municiones.»

El Comité ejecutivo vigila con atención extrema y con preocupación el desarrollo de las hostilidades en China y da mandato al Secretariado para ponerse en relación, sin más tardar, con todos los organismos adherentes, al efecto de reunirse inmediatamente en caso de que se extendiese el conflicto, a fin de tomar las medidas necesarias, según las disposiciones dictadas en las resoluciones de Congresos.»

He aquí los párrafos esenciales de las resoluciones de Oslo, Ginebra y Viena: «... dolorosamente conmovido por el martirio de millones de víctimas caídas en los campos de batalla, todavía entreabiertos, los delegados se comprometen a emplear todos los medios para evitar el retorno de tan horrible calamidad.» (Oslo.) «El Congreso proclama que el arma más eficaz de cada país para luchar contra el militarismo y el imperialismo es la fuerza organizada de los obreros, y recomienda al Secretariado, al Comité ejecutivo y al Consejo general que hagan todo lo posible y con energía y vigilancia destruir, bien sea solo o con el movimiento obrero internacional, todas las iniciativas e intenciones del militarismo y del imperialismo o del capitalismo internacional tendientes a favorecer la reacción, la contrarrevolución o la guerra.» (Ginebra.) «... El Congreso aprueba las medidas adoptadas en vista de la lucha a realizar contra el militarismo y la guerra por el Consejo general de la Federación Internacional de Transportes, invitado a ello por la Federación Sindical Internacional y de acuerdo con ésta, y decide movilizar todo el poder económico de los obreros de transportes, de los ferroviarios y de obreros del mar, a fin de prevenir, por una acción enérgica y eficaz, los peligros inminentes de guerra.» (Viena.)

Comunicados de prensa

Medidas contra el paro forzoso. — La Sociedad de Transportes en Común de París acaba de tomar una feliz medida que permite disminuir los efectos del paro forzoso. La jornada media de los cobradores y motoristas (actualmente ocho horas) será rebajada a siete y media horas entre 1 de febrero y 7 de marzo (fecha en que empiezan los turnos de vacaciones); volverá a ser de ocho horas de 7 de marzo a 1 de mayo; ocho horas y cuarto de 2 de mayo a 10 de julio, y nuevamente ocho horas de 11 de julio a 31 de diciembre; lo que evitará el licenciamiento temporal de una parte del personal, y permitirá que se vuelvan a emplear algunos que ya han sido licenciados. Los obreros que sobren temporalmente en los depósitos serán transferidos a los talleres centrales, o al servicio de movimiento, si lo prefieren. En espera del comienzo del trabajo de fabricación de autobuses, se propone cerrar los talleres centrales los sábados, sin rebajar los sueldos; recuperándose las cuatro horas semanales así perdidas de alguna manera que se determinará más tarde.

Nuevas tarifas de sueldos en los tranvías de Trondjem. — El personal de los tranvías municipales y servicios públicos de la ciudad de Trondjem (Noruega) ha aceptado un laudo arbitral por el cual se rebajan el 5 por 100 los sueldos de los conductores y cobradores de los tranvías. Después de la aplicación de esta rebaja, el sueldo inicial del personal fijo será de 3.330 coronas anuales, con aumentos cada dos años, hasta llegar al máximo de 4.050 coronas después de ocho años. Se paga, además, un suplemento de 300 coronas anuales para el uniforme. La Municipalidad proponía aplicar la rebaja también a este suplemento; pero el personal resistió la propuesta, y el laudo les ha dado la razón.

Los sueldos en la Sociedad Berlinesa de Transportes en Común. El decreto extraordinario alemán de fecha 8 de diciembre dispone que todos los sueldos deben rebajarse del 10 al 15 por 100, con la reserva de que no deben caer por bajo del nivel que regía en enero de 1927. En la Sociedad Berlinesa de Transportes en Común la rebaja debía ser, según la opinión de ambas partes, 10 por 100; pero la Sociedad deseaba al mismo tiempo asimilar los sueldos a los de obreros municipales, a lo que se oponían las organizaciones del personal. Después de negociaciones que resultaron un poco dificultosas, se resolvió que la rebaja sería del 10 por 100; pero que los cobradores sufrirían, además, una disminución de un pfennig (es decir, que recibirían un sueldo de 1,10 marcos por hora, en lugar de 1,11), y las vendedoras de billetes, 3 pfennigs (0,91 a 0,88). La Sociedad retiró su propuesta de suprimir el suplemento familiar por la mujer de los empleados casados.

La jornada de ocho horas en San Antonio (Texas). — En virtud de un nuevo contrato colectivo del personal de la Sociedad de Transportes en Común de San Antonio (Texas, Estados Unidos), la jornada de trabajo será de ocho horas a partir del 1 de enero de 1932, en lugar de las nueve horas que se han trabajado durante muchos años. Esta disminución permitirá retener en el servicio 36 agentes que, a no ser que se disminuyesen las horas, hubieran sido despedidos. El sueldo por hora queda sin cambiar, y la semana de trabajo es de seis días. El nuevo contrato será de una duración de dieciocho meses.

La unidad sindical entre los trabajadores de transportes en común de París. — Como resultado de negociaciones entre el Comité ejecutivo del Sindicato «confederado» de Transportes en Común de París y una Comisión «unitaria» de unidad, se ha llegado a un acuerdo, con el fin de restablecer la unidad sindical. En cada depósito y taller se realizarán asambleas mixtas de unitarios y confederados, en las cuales se elegirán delegados que conjuntamente elegirán los miembros del nuevo Comité ejecutivo. Hasta tanto que se conozcan los resultados de la referencia a los asociados, el Sindicato confederal ofrecerá una representación en la dirección a todos los grupos que se fusionen sobre la base indicada. En el mes de marzo se verificará una asamblea general para confirmar la fusión.

Rebaja de sueldos para los tranviarios británicos. — Los días 22 y 23 de enero se reunió una Subcomisión del Consejo paritario Nacional Tranviario de Gran Bretaña, y acordó someter las propuestas siguientes a una reunión del Consejo paritario que se realizaría en el mes de febrero; rebaja temporal, por un término de un año a partir del mes de abril, de tres octavos de penique por hora para los empleados mayores de edad que tengan sueldos de 47-6 a 54 chelines por semanas; medio penique para los que

tengan más de 54 chelines, y un chelín por semana para los menores de edad. Los empleados que ganen menos de 47-6 chelines por semana no sufrirán rebaja. Estas condiciones no se aplicarán en el distrito de Londres, para el cual habrá negociaciones separadas. Estas propuestas debían examinarse por una asamblea de la Unión Británica de Obreros del Transporte a celebrarse el 11 de febrero.

Huelga de tranviarios de Lodz. — Los tranviarios de Lodz (Polonia) declararon huelga el 17 de enero, en señal de protesta contra el empeoramiento de sus condiciones de trabajo. La Dirección, apoyada por las autoridades, obró con verdadero rigor fascista. Primeramente se invitó a los empleados a volver al trabajo, so pena de despido. Como no hicieron caso, se obtuvieron esquirolles de las corporaciones fascistas, y se pusieron en servicio 40 coches. Para mantener el orden se trajeron agentes de policía y de la gendarmería local de distritos cercanos. El 30 de enero ya estaba perdida la huelga, pues la Dirección pudo mantener un servicio completo por medio de esquirolles; así que nuestros compañeros han tenido que capitular. No dió resultado una corta huelga solidaria de los empleados de los servicios públicos, y los tranviarios han tenido que firmar individualmente un documento, por el cual aceptan las nuevas condiciones. Se ha disminuido de tres a dos semanas la duración de las vacaciones anuales. Han sido despedidos 51 de los huelguistas.

Propuesta de municipalización. — El Ayuntamiento de Norwich (Inglaterra) está negociando por la adquisición de las líneas de la Compañía de tranvías de dicha ciudad, haciendo uso de una opción que tiene cada siete años. El Ayuntamiento piensa suprimir los tranvías y sustituirlos con autobuses, con el fin de facilitar la circulación en el centro de la ciudad. Una condición que exige la Compañía es que el Ayuntamiento tome a su servicio todos los empleados de la Empresa.

Sustitución de tranvías por autobuses en Hull. — Se ha resuelto suprimir cuatro líneas de tranvías en la ciudad de Hull (Inglaterra), y sustituirlas con líneas de autobuses.

Los avisos luminosos y la seguridad de la circulación. — Como resultado de las diligencias de la Unión de Obreros del Transporte, el Ayuntamiento de la ciudad de Viena acaba de publicar una ordenanza que dispone que los avisos luminosos deben ser de un carácter tal que no disminuyan la visibilidad de las señales de la circulación ni causen deslumbramientos peligrosos para los usuarios de las calles. Salvo en circunstancias excepcionales, se prohíben absolutamente los avisos con luz intermitente. La ordenanza comprende especificaciones sobre la colocación, dimensiones e intensidad máxima.

.....

Secretaría

Interesa a todas las Secciones suscribirse al boletín de la I. T. F., donde hallarán amplia información del movimiento internacional de los obreros del transporte.

Un número mensual, cinco pesetas al año.

Admitimos suscripciones particulares.

* * *

Todos los conductores de automóviles federados deben portar en su carnet sindical el sello de la I. T. F. de este año, que sirve de contraseña a los miembros de la Federación para caso de auxilio.

* * *

Iniciado el cambio de estación por el cual comienza el período de veraneo, todos los militantes están obligados a propagar las ventajas de la Federación. Es necesario intensificar la propaganda con tenacidad férrea.

* * *

En este mes lanzamos el primer cuestionario para comenzar la estadística. En consecuencia, todas las Secciones deben enriquecer sus archivos con toda clase de datos, a cuya labor deben coadyuvar los federados.

PASOS A NIVEL

Por M. R. RUFFIEUX

(Continuación.)

C) Condiciones de visibilidad.

A) DISTANCIA DE VISIBILIDAD.

El campo de visibilidad necesaria depende de la velocidad de los trenes y de la naturaleza de la circulación en las rutas terrestres. Se consideran, bien entendido, los trenes más rápidos y los vehículos de las rutas más lentas.

En Bélgica se deja entrever la supresión de la guardería de los pasos a nivel, por la débil circulación en las rutas, cuando el campo de vista sobre las vías circulantes en la ruta, llegado a ocho metros del rail exterior, es de:

- 500 metros en las líneas recorridas a 100 kilómetros hora.
- 300 metros sobre las líneas recorridas a 60 kilómetros hora.
- 200 metros sobre las líneas recorridas a 40 kilómetros hora.

Lo que corresponde a una duración mínima de visibilidad de dieciocho segundos.

En Suecia, un real decreto, recientemente propuesto por la Administración, preve que los dispositivos de seguridad reglamentarios: campanas, señales luminosas, barreras, generalmente no son necesarios en los cruces en que la velocidad de los trenes no pasa de 25 kilómetros hora; o bien, mientras que de un punto situado en la ruta, a 50 metros del ferrocarril, se puede ver llegar los trenes a una distancia del paso a nivel igual a:

- 135 metros cuando la velocidad de los trenes es de 25 kilómetros, pero no pasa de 40 por hora.
- 200 metros para velocidades de 40 a 60 kilómetros hora.
- 300 metros para velocidades superiores a 60 kilómetros hora.

Estas tres cifras corresponden a duraciones mínimas de visibilidad, aproximadamente, de 12 segundos.

En los Países Bajos, los pasos a nivel de las líneas secundarias (es decir, aquellas donde la velocidad no pasa de 60 kilómetros por hora) no están guardados si desde un punto situado en la carretera a nueve metros de la vía férrea se puede ver llegar los trenes a una distancia de 250 metros del paso a nivel. En las líneas principales, el ministro puede también autorizar la supresión de la guardería si juzga que la visibilidad es suficiente.

En Austria se considera que la zona peligrosa de un paso a nivel se extiende hasta dos metros del carril exterior, y se ha adoptado el principio de que los frecuentadores del paso a nivel situado a dos, cuatro o seis metros de la zona peligrosa, según la importancia del camino, deben ver llegar los trenes a una distancia del paso a nivel tal, que tengan tiempo de atravesar la vía antes que el tren pueda alcanzarlos marchando a la velocidad máxima admitida en la línea.

La Asociación de los caminos de hierro alemanes ha adoptado un sistema análogo.

En los ferrocarriles del Norte de España, los pasos a nivel de los caminos de hierro de poca importancia son guardados cuando los trenes no pueden percibirse a más de 200 metros antes de su llegada al paso a nivel.

En las líneas del Estado italiano, para que un paso a nivel pueda quedar abierto permanentemente sin estar guardado, es necesario que la vía férrea sea visible de uno y otro lado del paso sobre una longitud en metros, lo menos, igual a

$$L = 1 \frac{V}{2}$$

L es igual a la longitud del paso a nivel siguiendo el eje de la vía de tierra y cuando más a la longitud de los vehículos, los más pesados de la región, contando con el aumento del atalaje; y V es la velocidad máxima en kilómetros hora de los trenes más ligeros que circulan en la línea.

Esta fórmula expresa la igualdad del tiempo que emplea en franquear la longitud L un vehículo, marchando a 2 kilómetros por hora, con aquel que emplea un tren de velocidad V a franquear la zona de visibilidad.

Si la vía férrea se encuentra de uno a otro lado del paso a nivel en pendiente igual o superior a 5 por 100, la distancia de visibilidad debe ser aumentada en 20 por 100.

Las contestaciones relativas a los otros países no precisan las condiciones de visibilidad que deben llenar los pasos a nivel no guardados.

MEDIDAS TOMADAS PARA MEJORAR Y CONSERVAR LA VISIBILIDAD

Siendo la visibilidad un elemento esencial a la seguridad de los pasos a nivel, es muy interesante poderla mejorar, y en todo caso, asegurar su conservación. La mejora puede ser absoluta en el sentido de desembarazar la vía de los obstáculos que impiden ver la vía y la ruta a larga distancia, y de esta manera aumentará la visibilidad de los trenes que se acercan a los pasos a nivel.

En Bélgica está ordenada la desaparición de todos los árboles, arbustos y vegetaciones altas que se encuentren sobre el camino de hierro en la proximidad de las travessías y que impiden la vista de los trenes. Los setos opacos son reemplazados por tejidos de alambre de hierro; los taludes son desmontados en los sitios donde puedan obstaculizar para ver la llegada de los trenes. Cuando las plantaciones o edificios privados impidan realizar la supresión de la guardería, se trata de llegar a un acuerdo con los propietarios para hacerles desaparecer. Las demandas de autorización de plantar o construir casetas son estudiadas de manera a conservar el campo de visibilidad de los pasos a nivel.

Medidas análogas se han tomado en Dinamarca, donde el ministro de Trabajos públicos, para asegurar la visibilidad recíproca del camino de hierro y de la carretera, está autorizado a adquirir los terrenos sobre los cuales las construcciones eventuales contrariasen la visibilidad.

Reglas del mismo género están establecidas en Italia, Suiza, Checoslovaquia y Holanda. En este último país está prohibido plantar árboles o construir obras a una distancia de ocho metros en las partes derechas, o a 20 metros en el interior de las curvas. La Administración ha propuesto al ministro de Trabajos públicos aumentar esta zona de protección a la proximidad de los pasos a nivel, según las dimensiones de un triángulo rectángulo, del cual el lado a lo largo de la carretera mida 20 metros, y el que costea el camino de hierro, 500 metros.

LIMITACIÓN DE LA VELOCIDAD DE LOS TRENES

En algunos casos, para obtener una duración de visibilidad suficiente de los trenes en ciertos pasos a nivel no guardados, se ha limitado su velocidad en las líneas a que pertenecen estos pasos a nivel.

Así es en Checoslovaquia, donde la ausencia de guardería no puede ser autorizada más que en el caso que la velocidad de los trenes no pase de 40 kilómetros, imponiendo esta limitación en la travesía de algunos pasos a nivel que se quería dejar libre.

Pero las más de las veces se fija un límite de velocidad, por cuya causa no deja ver la supresión de la guardería. Por ejemplo, en Italia, antes de la aplicación de las recientes disposiciones administrativas sobre las líneas desprovistas de barreras y los pasos a nivel libres, la velocidad debía ser limitada a 60 kilómetros para los trenes provistos de frenos; a 45 para los otros, en las líneas principales, y a 40 ó 25 kilómetros en las secundarias.

Actualmente, el decreto-ley de 7 de noviembre de 1920 autoriza a los caminos de hierro del Estado a dejar abiertos y sin vigilancia los pasos a nivel que presentan una visibilidad suficiente en relación con la velocidad de los trenes y la intensidad de su circulación en las carreteras o caminos.

En Alemania, a los ferrocarriles secundarios, si la velocidad no pasa de 40 kilómetros, los pasos a nivel no han de ser guardados, a menos que el tráfico terrestre sea muy intenso o la visibilidad sea insuficiente.

D) DISPOSITIVO DE ADVERTENCIA DE LOS PASOS A NIVEL NO GUARDADOS

A) Señales destinadas a prevenir al público que se acerca a un paso a nivel.

Todas las administraciones que han tratado esta cuestión—con excepción de España y Noruega—prescriben el uso de señales preventivas en los pasos a nivel no guardados, para advertir a los viajeros de la ruta de la proximidad de los pasos a nivel.

(Continuación.)