FUERZA

Año I — Madrid, 1 de junio de 1932 — Núm. 3

Órgano mensual de la Federación Nacional del Transporte de España

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

UGT ITF

Nuestra fuerza

Noticias recibidas de toda España confirman el cumplimiento más estricto de nuestra organización sobre el paro internacional del Primero de Mayo. La paralización del trabajo, tanto durante este paro como durante otro cualquiera, tiene una matización especial, debida a los obreros del transporte.

Nuestra fuerza se manifiesta así, en decisiones unánimes, evidenciadoras del dominio sindical, de la incorporación de nuestras masas al proletariado, del acatamiento de sus decisiones, en suma, de la identificación más absoluta con el movimiento obrero internacional por el triunfo de la revolución.

La respuesta de los obreros del transporte ha desquiciado a la prensa burguesa, del mismo modo que ha merecido los elogios de la socialista. Ello significa potencia, vigor, certeza en el ataque, repercusiones apreciables en el combate.

Piensen ahora todos los trabajadores de los transportes terrestres y vean si su unión vale para alguna cosa. Por su examen puede deducirse cómo nuestra fortaleza acrecienta su pujanza, y sus decisiones causan mellas notables.

El Primero de Mayo de este año ha sido un tanteo eficaz, demostrativo de nuestra fuerza; un recuento para el porvenir y una amenaza para la burguesía.

Mucho nos queda por conquistar, y para realizarlo se precisa mayor cohesión entre todos los trabajadores. Si, percatados de nuestro alcance, sabemos articularnos perfectamente, no tardaremos mucho tiempo en conseguir la elevación apetecida. Para llegar a ello se precisa redoblar la actividad, intensificando la propaganda donde existan y donde no afiliados; transformando nuestros organismos de lucha en medios poderosos; en una palabra, dotando a nuestros cuadros de los elementos imprescindibles para batir al capitalismo.

Siendo esto un fin, deduzcamos de la táctica las consecuencias inmediatas. Si el Primero de Mayo sirvió para evidenciar una fuerza en crecimiento, nuestra táctica debe servir para que esta fuerza no crezca ficticiamente. Ocasiones tendremos donde las contradicciones burguesas salgan a la superficie de nuestros organismos. Pero no importa. Con principios revolucionarios y con un desenvolvimiento puramente sindical, es inútil todo oportunismo.

Pertenecientes a la Internacional del Transporte, donde se agrupan más de dos millones y medio de federados de todos los países, nuestra Federación puede sentirse orgullosa de haber cumplido con su deber. Hoy, como siempre, seguiremos luchando con decidido empeño.

Que nuestra fuerza poderosa sirva para la emancipación total de los trabajadores.

Camaradas: Vencida otra etapa de la revolución proletaria, sólo un organismo recoge vuestras aspiraciones: la Federación Nacional de los Obreros del Transporte. En ella debéis luchar constantemente los que os cobijáis bajo sus banderas; a ella debéis marchar, sin más demora, los que permanecéis alejados.

¡Por la unión de todos los trabajadores del transporte!

¡Viva nuestra Federación!

Biblioteca Nacional de España

TRANSPORTES ELECTRICOS

Las condiciones de trabajo de los tranviarios de Madrid y Ciudad Lineal han sido modificadas últimamente en virtud de la implantación de las bases de trabajo aprobadas recientemente en el Jurado mixto.

Esta modificación supone una serie de ventajas, tanto económicas como de carácter moral, que garantizan a estos compañeros la permanencia en el cargo y la seguridad de un trato más humano.

Entre las ventajas de carácter material obtenidas figura la fijación del salario mínimo en cada categoría y el aumento a una peseta en el vencimiento de cada quinquenio en los servicios de Movimiento y Talleres.

En los subsidios se ha fijado como compromiso por la Empresa de Madrid—a la de Ciudad Lineal no le alcanza—de garantizar los servicios de la Caja de Socorros con el mismo tipo de subsidio establecido de medio jornal en caso de enfermedad; pudiendo el agente, en caso de necesidad y previa justificación facultativa, cambiar de residencia, conservando el derecho al subsidio durante un período de veinte días. A este cambio de residencia hizo una oposición tenaz la representación patronal, alegando que perdía el control del estado del paciente; pero pudo conseguirse mediante intervenciones razonadas de nuestros compañeros.

Se modifica el cuadro en los de fallecimiento y se establecen escalas en las que se señala la percepción de los subsidios, que oscilan entre una y veinticuatro mensualidades, según el tiempo que el agente haya prestado servicio a la Empresa o los hijos menores que deje a su fallecimiento.

También, en cuanto a subsidios, se ha establecido el de prisión cuando, como consecuencia del servicio que se presta, se causaren daños irreparables; en este caso, las Empresas están obligadas a abonar al agente el jornal íntegro hasta la notificación del auto de apertura de juicio oral y, además, a prestar la fianza necesaria para obtener su libertad y a encargarse de su defensa.

Una de las aspiraciones que los obreros tuvieron necesidad de sostener con mayor firmeza fué la creación de las Comisiones inspectoras, que, a pesar de estar preceptuado en la ley su creación, las Empresas se oponían, sin que aportaran argumentos de fuerza convincentes, y de cuyas Comisiones se espera un resultado halagüeño, ya que la función que tienen encomendada es velar por la intangibilidad de las bases de trabajo.

En cuanto a permisos, licencias y excedencias, se ha convenido que los primeros sean computables por los días de vacación anual; las segundas se limitan a dos en un mismo ejercicio y treinta días como máximo entre las dos, y no se limita el tiempo de las excedencias; éstas sólo se concederán como consecuencia del ejercicio de cargos políticos o sindicales. Al discutir estas bases se llevaba como premisa la aproximación de los jornales en las distintas categorías, evitando, aunque sea pasajeramente, aquellas diferencias entre los conductores o cobradores de nuevo ingreso en relación con los de los mismos cargos que llevan veinticinco o más años en la Empresa.

Era empeño de los obreros, y lo han conseguido, interesar a los inspectores, vigilantes y personal técnico y administrativo de la Empresa en el contrato de trabajo, para quienes también se han señalado normas por las cuales se les asignan condiciones de trabajo muy superiores a las que antes tenían.

También se ha convenido que la distribución de los servicios en el de Movimiento se haga de forma que todos los agentes puedan comer a una hora prudente, tendiendo a evitar el gran porcentaje de afecciones digestivas que padecen los agentes de este servicio.

Si tenemos en cuenta que es la primera vez que se ha conseguido elaborar un convenio de normas de trabajo con las Compañías de Tranvías, que se negaron siempre a parlamentar con representaciones obreras; si observamos, además, que los antiguos procedimientos de castigos, suspensiones, etc., que se imponían al personal quedan garantizados por medio de pliegos de cargos, en los que los interesados podrán justificarse, nos daremos cuenta del gran paso dado por la organización de tranviarios de Madrid, venciendo cuantos obstáculos se han cruzado en el camino de sus reivindicaciones.

MODESTO SANTAEULALIA

Influencia sindical

La influencia sindical del transporte abarca a casi toda España. Las únicas provincias donde no existen organizaciones adheridas a la Federación Nacional del Transporte y, por consiguiente, a la I. T. F. son León, Lugo, Orense, Lérida, Barcelona, Marruecos, Gerona, Huesca, Sevilla, Huelva, Soria, Burgos, Logroño y Canarias. Es posible que al próximo número reduzcamos la cifra de estas poblaciones. Pero hoy, al señalarlas como tierras vírgenes a nuestra organización, lo hacemos con el fin de señalar a nuestros compañeros el campo propicio para extender esta influencia tan necesaria a nuestros principios proletarios.

Todos los obreros del transporte, en sus excursiones de trabajo, deben dejar sentado el principio de organización. Allí donde estén y se encuentre un trabajador de la industria, sus primeras palabras deben ser una interrogante: Camarada, ¿estás federado?

La I. T. F. tiene su contraseña internacional, la que distingue a todos sus miembros como compañeros de una gran familia. Este sello tanto vale para requerir ayuda en el país como en el extranjero. Todo federado conductor de automóviles debe portar en su carnet sindical el emblema rojo de la I. T. F., que le acredita como trabajador organizado y que le sirve para ser atendido inmediatamente por las organizaciones adheridas a la Federación Nacional del Transporte.

¡Camarada del transporte! Tu profesión no se caracteriza solamente por la insuficiencia del salario y por la disminución de la jornada. Además de tu exigua condición económica, la circulación te acecha con sus trágicas consecuencias. En la ciudad y en el campo tu trabajo te depara consecuencias imprevistas, muchas veces dramáticas.

Organízate, por mejorar tus condiciones de vida, por racionalizar el trabajo, por superar tus condiciones técnicas, por transformar en absoluto el régimen social, conquistando el mundo no como esclavo, sino como creador de la civilización.

Salud, camarada. ¿Estás organizado?

Conferencia Nacional de Obreros de Contratas Ferroviarias

Habiéndose convocado para el 15 y 16 del pasado mes de mayo una Conferencia nacional de obreros al servicio de las contratas ferroviarias, y siendo de gran interés las resoluciones adoptadas, hemos preferido darlas en el próximo número con toda extensión a restringirlas en éste.

Biblioteca Nacional de España

Lucha de clases

Carreros de Valladolid

Vistos los juicios en el Jurado mixto de Valladolid por el despido de cinco compañeros, entre ellos el presidente de la organización, se ha dictado el siguiente fallo contra el patrono señor Posadas: Condenándole a la readmisión de dos camaradas o al pago de un año y nueve meses de jornal, como indemnización, y absolviéndole de los otros tres.

En el primer caso, la readmisión no se ha hecho esperar, previo abono de veinticuatro días de jornal a cada uno por el tiempo transcurrido en paro forzoso.

En el segundo, se ha recurrido la sentencia, de tal manera, que esperamos se resuelva con arreglo a nuestros propósitos.

Tranviarios de Avilés

En la nota del número anterior se habrá podido observar que la suma de las cantidades entregadas por distintas Secciones a los compañeros de Avilés arroja cien pesetas de más.

El error no es de suma, sino de imprenta, por cuanto debieran figurar en la cifra correspondiente al Transporte Mecánico de Madrid 200 pesetas, que fueron donadas.

Carreros de Madrid

La Sociedad de Carreros de Madrid ha concluído un contrato colectivo, por el cual se establecen fuertes mejoras para estos camaradas.

Entre ellas se destacan las siguientes:

Salarios mínimos de 8, 9, 10 y 11 pesetas diarias; reglamentación de admisión y despido; descanso semanal y demás condiciones de carácter general establecidas en la nueva legislación.

Choferes de Vigo

Continúa en el mismo estado la situación de los choferes de Vigo, en la línea Vigo-Túy-La Guardia. A pesar de nuestras gestiones, sigue vegetando en el ministerio de Trabajo el expediente de este conflicto. Desde marzo, que se promulgó el Jurado mixto circunstancial, hasta la fecha no ha sucedido nada. Ignoramos quién es el responsable; pero podemos afirmar rotundamente que los cargos auxiliares de Caballero no se han enterado aún de cómo está el conflicto.

Es verdaderamente vergonzosa la tramitación de esta huelga, de la que se desprenden cargos para bastantes funcionarios, hasta el punto de que tenemos motivos para suponer que alguna correspondencia enviada al ministro ha sido escamoteada.

Sin perjuicio de llegar hasta donde se nos invite, volvemos hoy a requerir a las Secciones para que envíen cantidades a nuestros compañeros, a la siguiente dirección: Avenida de García Barbón, 59, Casa del Pueblo. Vigo (Pontevedra).

Mozos de Ciudad Real

Ya se han visto las demandas de los mozos de Ciudad Real por diferencias de jornales, en el Jurado mixto de Transportes de Madrid.

Fué condenado el contratista Sr. Lorca, después de haber retirado los demandantes las reclamaciones de Almorchón, por no llegar a esta localidad la jurisdicción del Jurado mixto.

En sustitución de estas demandas se han presentado otras de los mozos de Alcázar de San Juan, que no tardarán en ser vistas.

Propaganda nacional

En el mes pasado se han visitado en plan de propaganda Toledo y Zaragoza, y corresponde al presente la de Andalucía.

En el número próximo daremos la relación de esta última campaña.

Comunicados de prensa

Propuesta de disminución de sueldos de los tranviarios holandeses.—En una reunión de representantes de la Asociación de Empresas tranviarias de Holanda y de las organizaciones del personal, verificada el 12 de febrero, los primeros propusieron una rebaja de sueldos del 5 por 100, so pretexto de que los subsidios del Gobierno por el año 1932 eran inadecuados. Los representantes obreros señalaron la exigüidad de los sueldos, y sugirieron la conveniencia de buscar en otras direcciones las economías.

Los obreros de Chicago protestan contra el one-man-car.—Enterada de que la Compañía de Transportes en Común de Chicago había solicitado permiso para introducir el *one-man-car* en sus servicios de tranvías, una Conferencia de la Federación Local de Sindicatos, verificada en el mes de septiembre, adoptó una resolución de protesta, en la cual se señala el peligro de emplear los coches en cuestión en una ciudad con una circulación tan intensa, la inconveniencia para el público y la injusticia de los despidos del personal que resultaría de semejante medida. La resolución invita a los demás dirigentes sindicales de la ciudad a unir sus esfuerzos con los de la Sección local de la Asociación de Agentes de Tranvías, para hacer gestiones ante las autoridades y el gobernador del Estado, con el fin de impedir la introducción de los coches en cuestión.

Introducción del one-man-car *en Lieja.*—Mientras que en otras ciudades se suprime el *one-man-car* en vista de sus múltiples desventajas, acaba de introducirse en Lieja (Bélgica) en uno de los servicios, a título de ensayo. La Compañía abona un suplemento del 10 por 100 a los conductores. El Sindicato del personal ha protestado contra la innovación.

Nueva ley de circulación en Dinamarca. — Dentro de breve tiempo votará el Parlamento dinamarqués sobre las propuestas de enmienda de la ley de circulación presentadas por una Comisión nombrada al efecto. Las propuestas comprenden disposiciones rigurosas sobre el abuso del alcohol por los conductores de automóviles. Los propietarios de despachos de bebidas alcohólicas tendrían la obligación de impedir—valiéndose de la policía en caso de necesidad—que cualquier cliente vuelva a conducir un automóvil mientras esté ebrio; y su negligencia en este respecto sería castigada severamente. Otra disposición importantísima prohibiría la conducción de un automóvil a toda persona que, por causa de fatiga excesiva, o por no haber dormido suficientemente, no sea completamente maestra de su vehículo. En ciertos casos, la responsabilidad recaería sobre el propietario del vehículo. En lo que se refiere a las horas de trabajo de los choferes, la Comisión no ha podido todavía ponerse de acuerdo.

Conferencia tranviaria holandesa.—El 7 de marzo se verificó en Utrecht una Conferencia nacional de representantes de los tranviarios organizados en la Unión Holandesa de Ferroviarios y Tranviarios. Las Direcciones de las Empresas tranviarias también procuran rebajar los sueldos y empeorar las condiciones de trabajo en general. La Dirección de los tranvías de Rotterdam ha dado el ejemplo invitando a sus empleados a reclamar la devolución del importe de sus contribuciones al fondo de jubilaciones y pensiones, y abandonar así su derecho a la jubilación. El personal está alerta; pero la situación crítica en que se encuentran muchas Empresas de tranvías, a consecuencia de la competencia de los autobuses, dificulta sobremanera la obra de los Sindicatos. La Conferencia resolvió realizar una gran campaña de propaganda.

Biblioteca Nacional de España

Programa de acción de los obreros del transporte

Tranviarios.

Reglamentos de servicio. — Los reglamentos de régimen interior deberán dictarse por acuerdo entre las Administraciones y los representantes del personal.

Horas normales por día. — Debe mantenerse la jornada máxima que determina la ley. Los cuadros de servicio que no se ajusten a la jornada legal diaria deben ser desechados, aunque en el sistema de rotación esté establecida la compensación.

Horas extraordinarias. — Debe propugnarse su abolición. Las trabajadas en casos de fuerza mayor durante las horas destinadas al descanso, y el trabajo nocturno, serán retribuídos a tasas superiores a la normal.

Descansos. — En cada semana debe haber, al menos, un período de treinta y seis horas consecutivas.

Intervalos de descanso. — El descanso entre dos turnos de servicio — descanso nocturno — debe ser de una duración mínima de diez horas, sin interrupción. Cada turno de servicio debe interrumpirse, cuando la jornada se realiza, dentro de las horas en que es costumbre descansar para las comidas, sin salario y con intervalos de tiempo necesarios para que el agente pueda comer.

Remuneración. — La remuneración de los agentes se efectuará por medio de un salario fijo, decenal o quincenal. Se deben prohibir los sistemas de remuneración que comprendan premios, participación en el producto, etcétera. En los talleres en que exista el trabajo a destajo se debe procurar la introducción de un salario mínimo garantizado. Donde exista la costumbre de dar propinas, se debe, en razón de sus efectos perjudiciales, procurar su abolición.

Suplemento de vacación. — Además del salario correspondiente al período de vacaciones, se deberá reivindicar el pago de un suplemento de vacación, con el fin de asegurar la debida reconstitución de las fuerzas físicas y psíquicas de los agentes.

Seguros contra enfermedad. — Se deben crear instituciones de seguros que proporcionen no solamente socorros pecuniarios, sino también médicos, asistencia y medicamentos. Se debe asegurar también la continuación del salario en caso de ser impedido el agente de asistir al servicio como consecuencia de enfermedad, especialmente cuando sea resultado de algún accidente o por citación de las autoridades.

Pensiones e invalidez. — Se debe jubilar a los agentes tranviarios incapacitados para el servicio como consecuencia de vejez e invalidez, preferiblemente por medio de instituciones creadas por la ley; pero cuando esto no sea posible, por medio de cajas nacionales de pensiones o instituciones especiales para cada Empresa.

Protección de la salud. — El personal de movimiento y de la vía debe tener protección suficiente contra la intemperie.

Deben suprimirse los pasillos laterales, transformando o retirando del servicio los vehículos antiguos que tienen dicho pasillo lateral.

Instalaciones técnicas.

Motores. — La circulación moderna exige velocidades altas, arranques rápidos y mantención de la velocidad normal en las cuestas. Para cumplir con estas condiciones sin peligro para los pasajeros y para otros vehículos es menester tener motores poderosos. Para la instalación de éstos no se debe esperar hasta que se adquieran vehículos nuevos, sino instalar dichos motores en los vehículos antiguos.

Indicadores de dirección. — Los vehículos automotrices deben estar provistos de aparatos para indicar los cambios de dirección.

Frenos. — Para conseguir la máxima seguridad se deberán instalar frenos automáticos que actúen sobre todos los ejes del convoy.

Todo vehículo automotriz debe estar provisto de un arenero utilizable tanto para la marcha atrás como adelante.

Enganche automático. — Para impedir los accidentes. todos los vehículos tranviarios deben tener enganche automático en cada una de las unidades de que se componga el convoy.

Aislamiento del conductor. — El puesto del conductor debe estar debidamte aislado para impedir que los pasajeros le estorben o distraigan.

Agujas de cambio. — Las palancas de cambio deben ser actuadas desde la acera, para evitar los accidentes.

Seguridad en la vía. — En las secciones de campaña se deben instalar señales visibles automáticas, y la vía debe estar suficientemente alumbrada.

Enseñanza del personal. — Debe dedicarse atención muy especial a la enseñanza del personal, que debe efectuarse en escuelas propias de la Empresa, por un período suficiente y con continuación del salario. Los instructores deben ser personas con conocimiento perfecto de la profesión y que hayan acreditado sus conocimientos pedagógicos ante las autoridades competentes. La enseñanza debe comprender los conocimientos técnicos necesarios para que el personal pueda desempeñar su co-

metido en debidas condic
mentos de su actuación.

Las personas menores d
plearse en el servicio de

Condu es de automóviles.

Fijación del salario m
mensual.

Abolición de la propina

Jornada de ocho horas

Máximo de horas supl
mana.

Recompensa de las hor

Vacaciones anuales con

Descanso semanal.

Condiciones determinad

Continuación del sueldo
ción por las autoridades,

Protección contra la int

Creación de institucione
tra inhabilitación profesio

Obligación de todo prop
el conductor a todo riesg

Permiso de circulación
motor a explosión que est
mático.

Construcción de carrete

Sustitución de los table
teras interurbanas por un

Construcción de puente
cruces de las carreteras co

Construcción de puente
peatones en los puntos de

Examen médico de vist
neral para todo aspirante
examen del estado genera
el aspirante sufre alguna
que pudiera constituir un
dujese un vehículo automó

Prohibición, bajo penas
cualidades mencionadas en
sea permiso oficial para e
bajar como instructor en e

Prohibición para conduci
sea su clase, a personas m

Reglamentación uniform
ciones mínimas uniformes
rico y práctico de los co

Limitación a los organis
vincia, municipalidad o in
co — del derecho de esta
para choferes. Todas las
la inspección de las autor
dos de la inspección de
representantes de las aut

desde los primeros mo-

ción años no deben em-
iento de los tranvías.

semanal, quincenal o

internado.

ena de cuarenta y ocho.
erias por día y por se-

lementarias.

dmisión y despido.
so de enfermedad, cita-
te.

factorias de seguros con-
ejez y muerte.
de asegurar el coche y

ido a los vehículos con
ustos de arranque auto-

rales con peralte ade-

nombres en las carre-
ra numérico.
ajes inferiores en los
carriles.
ajes subterráneos para
ción intensa.
corazón y estado ge-
rmiso de conducir. El
servir para indicar si
medad o defecto físico
para el público si con-

, a quien no reúna las
rafo anterior y no po-
dicha profesión, de tra-
para choferes.
móviles, cualquiera que
de veintiún años.
aprendizaje y prescrip-
el examen médico, teó-
es de automóviles.
públicos — Estado, pro-
nes de carácter públi-
y explotar las escuelas
deben estar sujetas a
Los Comités encarga-
elas deben formarse de
es competentes, de las

Asociaciones de propietarios de automóviles, de pequeños patronos que conducen su propio vehículo y de las organizaciones sindicales de los conductores de automóviles.

Las personas encargadas de dar enseñanza práctica en las escuelas para choferes deben tener, cuando menos, cinco años de experiencia como conductores de profesión y rendir examen para probar su capacidad como instructores.

Todo candidato a permiso para conducir automóviles deberá rendir examen teórico y práctico y presentar un certificado de aptitud justificando un curso en una escuela pública de choferes.

Asistencia de los representantes de la organización sindical de los conductores de automóviles, como miembros de la Junta examinadora, a los exámenes teóricos y prácticos.

Una vez rendido con éxito el examen teórico y práctico, debe otorgarse el permiso para conducir vehículos automóviles en dos clases: uno para conductores profesionales, y otro para aficionados.

En todo lugar donde existan autoridades administrativas competentes para otorgar o retirar, a recomendación de las Juntas examinadoras, los permisos de conducir automóviles, deberá constituirse una Comisión que comprenda representantes de la organización sindical, que tendrá el único derecho de pronunciarse sobre la justificación del retiro de un permiso.

Otorgamiento en todos los países a los conductores de profesión de permisos para conducir automóviles válidos para todas las naciones que hayan firmado la convención internacional sobre el tráfico automóvil.

Exención del conductor profesional de toda responsabilidad solidaria que pueda originar, en leyes que establezcan la responsabilidad, en caso de accidente automovilístico.

Constitución en las capitales de los diversos países de Comisiones consultivas del transporte automóvil en las cuales las organizaciones sindicales de los conductores de automóvil profesionales tengan representación adecuada.

Obligación por parte de los Gobiernos de confeccionar una estadística de los accidentes del tráfico y sus causas, clasificada por tráfico automóvil, sangre, bicicletas y otros.

Cocheros y carreros.

Los compañeros que se dedican a estas actividades del transporte deben concentrar su esfuerzo a consignar en los contratos de trabajo las siguientes reivindicaciones:

Jornada de ocho horas.
Prohibición de trabajar horas extraordinarias.
Salario mínimo contratado por semanas.
Condiciones de admisión y despido.
Abolición de las propinas.
Abolición del trabajo a destajo.
Abolición del internado.
Descanso semanal.
Vacaciones retribuídas.
Permisos pagados en casos de enfermedad o citación por las autoridades, etc., etc.

Mozos de carga y descarga.

Salario mínimo contratado por semanas, quincenas o meses.
Jornada de ocho horas.
Supresión de horas extraordinarias.
Condiciones de admisión y despido. .
Descanso semanal.
Retiro obrero obligatorio.
Vacaciones pagadas.
Abolición de las propinas.
Abolición del internado.

Condiciones generales.

Supresión de los transportes con carros de mano.
Limitación del peso de los bultos a 60 kilos.
Limitación del peso de los bultos para portar a largas distancias a 50 kilos.

Obreros de contratas ferroviarias.

Jornada de ocho horas.
Salario mínimo contratado por semanas, quincenas o meses.
Supresión de horas extraordinarias.
Supresión del trabajo a destajo.
Vacaciones pagadas.
Eliminación de los intermediarios en los servicios de las contratas.
Explotación de los servicios por cuenta de las organizaciones obreras.
Aspiración de que los actuales servicios pasen a depender directamente de las Compañías de ferrocarriles, pasando a ser los actuales obreros agentes ferroviarios.
Aplicación del resto de la legislación vigente.

Biblioteca Nacional de España

Congreso Bienal de la I. T. F. (Continuación.)

Los obreros del transporte, firmemente unidos con el resto de la clase obrera, pueden hacer mucho para realizar la idea de la paz universal, y es su deber hacer todo lo que puedan para librar a la civilización y a la Humanidad de los horrores de la guerra.

En consecuencia, el Congreso considera que a toda amenaza a la paz del mundo se debe responder con la declaración de una huelga general.

Propuesta de la Unión Checa de Choferes.

PAZ, DESARME, CANCELACION DE LAS REPARACIONES DE GUERRA Y REBAJA DE LOS ARANCELES ADUANEROS

El Congreso de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte, reunido en Praga, vería con agrado:

Que los Gobiernos del mundo llegasen a un acuerdo tendente a poner fin a las agresiones y hostilidades bélicas entre los pueblos, en bien de la civilización y progreso de los mismos.

Que se proceda al desarme universal.

Que se declaren canceladas todas las deudas por reparaciones derivadas de la guerra mundial, y que su importe sea destinado por los países deudores a solventar la crisis y la desocupación mundiales.

Que se proceda a la rebaja de los aranceles aduaneros que encarecen los artículos de primera necesidad y materiales para la vivienda obrera y útiles de labor; propiciando un intercambio comercial internacional razonable y efectivo.

Propuesta de La Fraternidad, Sociedad argentina de Personal Ferroviario de Locomotoras.

ANULACION DE LAS DEUDAS DE GUERRA Y REPARACIONES

El Congreso reivindica definitivamente la anulación completa de todas las deudas internacionales y obligaciones por reparaciones que tienen su origen en la guerra mundial. Se ha hecho muy aparente que Alemania no es capaz de hacer frente a las obligaciones que le han sido impuestas. Los grandes pagos y las transferencias de capital que originan no han traído ninguna ventaja para el mundo; al contrario, han contribuído grandemente a la desorganización de la vida económica y al aumento de la crisis de trabajo. Además han tenido una influencia muy desfavorable sobre los esfuerzos para mantener y asegurar la paz mundial. Debido a las transferencias de oro, depreciación de la moneda, compras de cambio extranjero y el aumento de los aranceles aduaneros, que son las consecuencias de la economía política basada en las deudas de gurra, y debido también a las deficiencias del sistema internacional de crédito, se ha creado una situación que se parece a un estado de guerra con armamentos económicos. Es imprescindible que se haga algo para disipar la crisis financiera y de crédito y para restablecer el equilibrio económico del mundo.

Numerosos Congresos nacionales e internacionales de los trabajadores organizados han declarado en términos positivos que sin las deudas de guerra y las reparaciones no es posible disipar la crisis económica mundial ni sanear la vida económica del mundo. La Federación Sindical Internacional ha señalado constantemente el hecho de que los países, tanto de los vencedores como de los vencidos, tienen enormes obligaciones internacionales que exceden en mucho la capacidad de sus respectivas poblaciones, y estima que uno de los medios para vencer estas dificultades financieras es la anulación de las deudas internacionales.

El Congreso reconoce que por medio de esfuerzos repetidos la I. T. F. ha logrado mejorar hasta cierto punto la situación jurídica de los ferroviarios alemanes, y que también ha tratado de encontrar una solución aceptable del problema de las reparaciones en los intereses de los ferroviarios de todos los países. El Congreso siempre ha estimado deseable la anulación incondicional de las obligaciones por reparaciones. Ha sido plenamente probado que los efectos perniciosos de estos pagos perjudican seriamente los intereses vitales de la clase obrera entera.

La anulación de las deudas de guerra es condición previa para la pacificación política y económica del mundo, y la mejora del nivel de vida, social y cultural de los pueblos. En consecuencia, el Congreso llama a los Gobiernos y a las autoridades responsables en todos los países para que oigan y obren de acuerdo. Invita también a todas las organizaciones obreras nacionales e internacionales que tienen la misma orientación que la I. T. F. a emplear todas sus fuerzas para asegurar la realización temprana de estas importantísimas reivindicaciones.

Propuesta de la Unión Ferroviaria Alemana.

LA ORGANIZACION INDUSTRIAL Y LOS METODOS DE TRABAJO

El Congreso de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte llama nuevamente la atención de las organizaciones adheridas sobre los cambios radicales en materia de técnica y organización que se han efectuado durante los últimos años en todos los departamentos del servicio ferroviario.

La organización práctica en los grandes ferrocarriles ha sufrido una transformación fundamental. Tráfico y explotación, vía permanente y señales, talleres y administración, todos han sido escudriñados científicamente Como resultado de estas investigaciones han sido reorganizados sistemáticamente los métodos de trabajo y de explotación. Se han introducido varios sistemas modernos de trabajo a destajo y premios que han sido luego desarrollados como resultado de estudios cronométricos y análisis metódicos de las operaciones, hasta que han llegado a ser sistemas de trabajo forzado. La técnica moderna, juntamente con la reorganización de la industria, ha acarreado una subdivisión del trabajo en una medida que apenas es posible exceder.

El éxito de la organización científica del trabajo consiste en un aumento notable del grado de prestación en todos los departamentos del servicio ferroviario, combinado con una disminución de los gastos de explotación; lo que lleva consigo una disminución continua de personal y de los gastos del mismo. Hasta ahora el personal de los ferrocarriles ha disfrutado de una parte mínima de los resultados obtenidos por medio de la racionalización, cuyos efectos desfavorables han caído con una intensidad poco usual en Alemania. Los sueldos reales del personal de la Reichsbahn alemana han quedado muy atrás de los resultados de la racionalización. También han dejado de mantenerse a la altura de estos progresos las demás condiciones de trabajo, especialmente la disminución de las horas de trabajo, de cincuenta y cuatro a cincuenta y siete horas, extendidas sobre un período de hasta dieciséis horas diarias, como se permiten, y en una medida muy considerable se exigen en la Reichsbahn alemana, son intolerables.

En vista, especialmente, de los métodos refinados que se emplean para determinar y calcular las horas de trabajo, a la larga son insostenibles horas tan largas de trabajo y de servicio, y, además, hacen que el sistema actual de organización de la industria sea una vergüenza para la civilización.

En su réplica a las justas y bien fundadas reivindicaciones de condiciones de trabajo dignas de seres humanos hechas por el personal, la Compañía del Reichsbahn hace valer principalmente el argumento de la presión de los gravámenes por reparaciones de guerra, que agravan las dificultades ocasionadas por la competencia del transporte por automóvil. En otros países se buscan otras excusas para empeorar las condiciones de trabajo y, ade-

Biblioteca Nacional de España

más, se señalan las condiciones que existen en la Reichsbahn alemana, indicadas más arriba, como excusa para denegar las mejoras pedidas por el personal.

El Congreso de París de la I. T. F. ya ha reconocido los efectos desfavorables de las condiciones alemanas sobre las condiciones de trabajo de los ferroviarios en otros países, y ha apoyado sin reservas las reivindicaciones de los ferroviarios alemanes. Se reconoce el progreso que ya se ha hecho, gracias al apoyo de la I. T. F.; pero es necesario proseguir resueltamente la lucha, en interés de todos los ferroviarios.

El empleo de maquinaria para ahorrar trabajo, la introducción del sistema de trabajo en banda y en cadena, la fijación de términos perentorios para el trabajo y el agotamiento de las fuerzas de los trabajadores, que va siempre ligado con estos métodos, hacen absolutamente necesario una disminución radical de las horas de trabajo. La continuación de las condiciones actuales tendrá como efecto inevitable una falta permanente de trabajo para un número muy grande de trabajadores, con todas sus consecuencias desastrosas. La introducción de una semana de cuarenta horas y el aumento de los sueldos reales son importantísimas condiciones previas para el progreso económico y cultural. El Congreso de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte impugna los métodos seudocientíficos de administración en los servicios de tráfico y explotación; las semanas de trabajo industrial, cuyo primer objeto es la explotación de los trabajadores hasta el punto de agotamiento, y reivindica medidas decisivas para proteger a los trabajadores.

Es menester que se reprima resueltamente este sistema de explotación inconsiderada de los trabajadores que los reduce al nivel de meras dependencias de las instalaciones mecánicas. Debe hacerse todo lo posible para asegurar el reconocimiento de los principios de la «economía humana» en la organización industrial racional.

El hombre que trabaja es el factor más importante y valioso de la economía moderna. Debe hacerse todo lo posible para conservar por muchos años la capacidad de trabajar del ferroviario. La explotación inconsiderada y pródiga de la capacidad de trabajar tiene como consecuencia la exclusión prematura de grandes masas de seres humanos de la vida productiva y un aumento intolerable de las cargas sociales de la sociedad. La maquinaria y la técnica deberían servir para alzar el nivel cultural de todos los pueblos. Los descubrimientos del espíritu humano deben contribuir al bienestar de todos y no convertirse en un flagelo para la Humanidad.

El Congreso espera que todas las organizaciones adheridas se ocuparán más que nunca de los problemas de la dirección científica de la industria y combatirán con energía redoblada los métodos falsos que han contribuído a la intensificación de la crisis económica y al aumento de la desocupación.

Se encarga a la Secretaría de apoyar los esfuerzos de las organizaciones adheridas mediante la provisión de material documental y de otras maneras adecuadas, y de llamar la atención de la Oficina Internacional del Trabajo hacia estas condiciones intolerables.

Propuesta de la Unión Ferroviaria Alemana.

(*Continuará.*)

Cancelación de notas penales

Un triunfo de nuestra organización

De acuerdo con la Federación provincial de Madrid, se dirigió el 6 del pasado mes de abril al ministro de Justicia, Sr. Albornoz, una solicitud sobre cancelación de notas penales de cuantos antecedentes consten por delitos de imprudencia temeraria con ocasión de accidentes de la circulación.

En contestación a esta solicitud, dirigida y mantenida por el abogado compañero Bugeda, se ha dictado un decreto, en el que se recogen en parte nuestras aspiraciones, y que dice así:

«Artículo 1.º Los sentenciados por los Tribunales de justicia no reincidentes ni reiterantes que habiendo delinquido con más de dieciocho años de edad hubiesen cumplido la pena que les fué impuesta, hubiesen sido indultados de ella o les hubiera sido remitida en virtud de condena condicional, podrán obtener del ministerio de Justicia la cancelación de la inscripción de su condena en los registros de antecedentes penales, siempre que del expediente que se tramite en cada caso se pruebe que el reo ha satisfecho en cuanto le fuera posible las responsabilidades civiles provenientes del delito, que ha observado buena conducta pública y privada durante quince años, cuando la pena que se le impuso fué superior a seis; de diez años, cuando la pena hubiese sido de dos a seis; de cuatro años, si la pena impuesta fué inferior a dos años de duración, y de un año, si se trata de penas de arresto.

Art. 2.º El que hubiese delinquido una sola vez siendo mayor de dieciséis años, sin exceder de dieciocho, podrá obtener el beneficio de la cancelación de la nota derivada de su condena siempre que, además de haber cumplido la pena o beneficiado de remisión o indulto de ella y satisfecho las responsabilidades civiles provenientes del delito, se acredite que ha observado buena conducta durante cinco años, aplicándoles los plazos del artículo anterior cuando les sean más favorables.

Art. 3.º Los que hubiesen cumplido penas leves no superiores a un mes de duración podrán obtener la cancelación de las notas derivadas de ellas simplemente por el transcurso de un año con buena conducta pública y privada; siendo suficiente que lo soliciten del ministro de Justicia, acompañando los documentos que acrediten el cumplimiento de la penalidad y la conducta exigida.

Art. 4.º Los sentenciados a penas de multas podrán obtener la cancelación de la nota respectiva acreditando en el oportuno expediente su buena conducta durante un año, si la cuantía de aquélla no excedió de 125 pesetas; de cuatro años, si, pasando de esa cantidad, no excedió de 2.500, y de diez años, si fué superior a esta última cifra, contados dichos plazos desde el día siguiente al en que se hizo efectivo el pago de la multa.

Art. 5.º El plazo de prueba de la conducta para justificar la cancelación de las notas penales empezará a contarse desde el día siguiente al en que quedara cumplida por el reo la pena impuesta, y de habérsele aplicado la condena condicional, desde el día siguiente al en que la habría dejado de cumplir de no haber obtenido la suspensión de la condena. Para los indultados empezará a contarse dicho plazo desde el día siguiente al en que la habrían dejado cumplida de no haber obtenido la suspensión de la condena. Para los indultados empezará a contarse dicho plazo desde el día siguiente al en que se hizo efectiva la aplicación del indulto. En todos los casos se hará constar fundadamente en el respectivo expediente la fecha desde que el expresado plazo comienza a contarse.

Art. 6.º Los acuerdos de cancelación de notas penales producirán el efecto de anular la inscripción a que se refieren, tanto en el registro central de penados y rebeldes como en los registros parciales de los Tribunales y Juzgados de toda clase, sin que pueda certificarse en lo sucesivo la existencia de tales antecedentes.

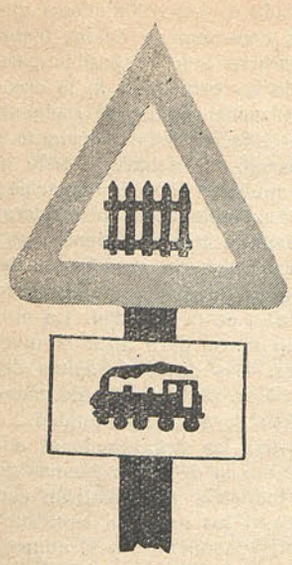
Sin embargo, si dentro del plazo de diez años incurriese el reo en nuevo delito comprendido en el mismo título del Código penal que el que originó la inscripción cancelada, recobrará ésta su valor para los efectos de la reincidencia.

Art. 7.º El procedimiento para el trámite de los expedientes de cancelación de notas penales se ajustará a las reglas contenidas en la orden del ministerio de Justicia de 18 de junio de 1931 («Gaceta» del 19), que se declara subsistente; quedando autorizado dicho ministerio para dictar cuantas disposiciones complementarias requiera el desarrollo de este decreto.»

Biblioteca Nacional de España

PASOS A NIVEL

Por M. R. RUFFIEUX



Estas señales se componen, en casi todos los países, de un poste, provisto de una cruz con ramas inclinadas, con inscripciones diversas. Están emplazadas en la proximidad inmediata a los pasos a nivel; si la visibilidad de los mismos es demasiado corta para el público de la ruta, y sobre todo para los automóviles, se procede de una señal más avanzada: estos casos se dan en los Estados Unidos, Canadá, Italia, Alemania y Austria; señales avanzadas son igualmente previstas por la nueva reglamentación proyectada en Suecia.

Señales emplazadas en las inmediaciones de los pasos a nivel. — Las señales destinadas a las inmediaciones de los pasos a nivel están emplazadas, según los diversos países, en las condiciones siguientes:

En Bélgica, un poste indicador, con la palabra «¡Atención!» sobre una tabla en cruz, con la inscripción «Paso no guardado», se emplaza a 15 metros de cada lado del paso a nivel, o a 10 metros si el camino a cruzar es una senda; además, los llamados «postes barrera», pintados diagonalmente de azul y blanco, están emplazados a 2,50 metros del raíl exterior, a la entrada de los pasos a nivel.

En Dinamarca, un tablero, llevando la inscripción «¡Atención al tren!», se encuentra a una distancia del ferrocarril de manera que un automóvil puede pararse ante el paso a nivel a partir del punto de visibilidad de este tablero.

Señales análogas están en uso en Francia, Checoeslovaquia, Suiza y Suecia.

En Holanda, Alemania y Austria, los pasos a nivel sin guarda están precedidos de postes con brazos transversales, con cruces sencillas o dobles, según se trate de líneas sencillas o varias a la vez; en Holanda, el número de vías a atravesar está inscrito bajo la forma «2 vías», «3 vías», etc., en los brazos inferiores de la cruz; una indicación emplazada por bajo indica la velocidad (10 kilómetros) que los vehículos no deben exceder atravesando las vías. En Austria, estos postes llevan además una tabla con la inscripción «Halte», cuando un tren está a punto de llegar, y al centro de la cruz, el signo internacional, figurando una

En Italia existen dos tipos de postes de aviso, uno para los pasos a nivel de poca importancia y otro para los pasos importantes. El primero consiste en un poste, provisto de un cartel rectangular de una anchura de 1,20 metros, teniendo pintada una calavera con dos tibias y la inscripción: «¡Atención a los trenes!»; el segundo, en un poste, provisto en su mitad de la calavera y las tibias y en lo alto una cruz con las ramas inclinadas, de 2,50 metros de largo, con la inscripción: «¡Atención a los trenes!»; la otra palabra, «Peligro», repetida a cada lado del poste.

En los Estados Unidos y en el Canadá, todos los pasos a nivel—aun estando guardados—son protegidos por signos formados por postes, provistos de una cruz con alas inclinadas, llevando la inscripción: «Paso a nivel», «Atención a la locomotora» o «¡Alto!», «Observad», «Escuchad». Estas señales están emplazadas en los puntos más fácilmente visibles para las personas que se acercan al paso a nivel.

Señales avanzadas. — En Italia, los postes de aviso avanzados están reservados para los pasos a nivel de gran importancia; están situados a 250 metros de los pasos a nivel, y son la repetición de los indicadores emplazados en las proximidades inmediatas de estos últimos.

En Alemania y en Austria se han adoptado avisadores a distancia, consistiendo en un poste remontado por una media cruz (V), con la señal internacional, emplazado en la carretera a 250 metros delante del paso a nivel. En Alemania se sirven de los mismos en las rutas frecuentadas por automóviles, carros pesados o rebaños; en Austria, en circunstancias especiales, por ejemplo: cuando la presencia de casas hace invisible a distancia el poste avisador vecino de un paso a nivel.

En algunos Estados de Norteamérica, en las rutas importantes, los avisadores ordinarios están precedidos de una señal avanzada, un disco de 24 pulgadas (60 centímetros) de diámetro, teniendo una cruz vertical, con las letras R. R. pintadas en negro sobre fondo blanco. Esta señal tiene que estar emplazada a una distancia del paso a nivel que no puede ser inferior a 90 metros; otros Estados americanos invitan a las Administraciones de los ferrocarriles a emplazar en las rutas, a distancias variables de los pasos a nivel, señales de parada, llevando en grandes letras rojas sobre fondo blanco: «Línea importante», «Peligro», «¡Alto!», o bien: «Ley del Estado», etc.

En Suecia, una reciente disposición ministerial, con respecto al servicio de automóviles, recomienda a las autoridades encargadas del entretenimiento de los caminos establecer postes de aviso avanzados en los sitios frecuentados por los automóviles.

b) *Señales destinadas a prevenir al público de la proximidad de los trenes.*

Cuando la visibilidad está bastante extendida, las señales precedentes son suficientes para asegurar la seguridad. En caso negativo, es necesario añadir señales anunciadoras de la llegada de los trenes.

Estas señales pueden ser acústicas u ópticas.

Las señales acústicas pueden consistir en silbidos de sirena que deben lanzar los maquinistas al acercarse a los pasos a nivel.

En algunos países (Argentina, Austria, Dinamarca, Estados Unidos, Noruega, Suiza), los maquinistas son prevenidos por señales especiales de los puntos donde deben tocar la sirena o tocar una campana fijada en la locomotora para anunciar la llegada del tren. Estas señales consisten en tableros indicadores emplazados a una distancia conveniente del paso a nivel, y llevando, generalmente, la inscripción: «¡Silbad!»

En Dinamarca deben estar dispuestos de manera de poder estar alumbrados durante la noche por las luces de la locomotora.

En los Países Bajos y en Alemania se ha juzgado demasiada sujeción para los maquinistas el silbar a cada paso a nivel.

En Austria, este aviso no se debe dar más que en tiempo de niebla.

Otro género de señales acústicas consiste en campanas anunciando al público la llegada de los trenes. Están puestas en movimiento, bien por los agentes empleados en las estaciones, o bien por medio de postes situados a cierta distancia de los pasos a nivel, o ya por los mismos trenes cuando llegan a una distancia del paso a nivel tal, que sería peligroso para el público atravesar la vía.

En Bélgica no se usan estas campanas más que en los pasos a nivel donde la circulación es insignificante.

En Suiza no se usan las campanas más que en los pasos de poca circulación de coches u otros vehículos; en estos dos países las campanas completan los postes avisadores.

Aparatos acústicos están en uso también en Suecia.

En América (Estados Unidos y Canadá) se juzga que las campanas eléctricas no convienen a la circulación de automóviles, de las cuales el ruido del motor impide oír el sonido, a menos que sea excepcionalmente fuerte. Además, presentan el inconveniente, en las aglomeraciones de público, de que resultan molestas a las personas por el ruido que producen; así es que el uso de las mismas está limitado sólo para pequeñas líneas poco frecuentadas, y en las regiones solitarias.

M. Maas Geesteranus asegura que se reprocha a las campanas estos mismos inconvenientes en los países en los cuales ha hecho sus informes; añade que su funcionamiento es menos seguro que el de las señales luminosas, y su observación, menos eficaz, por ejemplo, durante las tormentas o en la vecindad de saltos de agua, así como también por los conductores de carretas que producen mucho ruido, o simplemente por las personas que tengan el oído algo torpe. Así es que se prefieren las señales luminosas.

Estas últimas están, generalmente, emparejadas con los aparatos ópticos corrientes y emplazadas en las cercanías de los pasos a nivel; despiden una o varias luces rojas, fijas o móviles, cuando un tren se aproxima al paso a nivel. Algunas presentan una luz verde cuando el paso está libre. Existen cuatro sistemas principales: Siemens, Aga, Wig-Wag y Carlo-Concato.

(Continuará.)

Gráfica Socialista
San Bernardo, 92

Biblioteca Nacional de España