

# LUCHA

Órgano mensual  
de la Federación  
Nacional del  
Transporte  
de España

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



Año I

Madrid, 1 de julio de 1932

Núm. 4

## Emulación sindical

**P**ASADO el momento de efervescencia revolucionaria en que todos los trabajadores se constituían en organizaciones de clase frente al Estado burgués, viene la contracción con la consiguiente disminución de efectivos en algunas Secciones.

No puede extrañarnos a nosotros tal acontecimiento si tenemos en cuenta que la falta de experiencia de nuestras Secciones y su juventud en la lucha han de determinar constantes oscilaciones hasta plasmar en posiciones firmes, lógicas y fundamentales.

Reconozcamos la debilidad teórica y práctica de los obreros del transporte en determinadas localidades; pero reconozcamos también la fortaleza y preparación de nuestros camaradas en otras.

Abstenernos de citar nombres, solamente queremos estampar aquí la impresión recibida hasta la fecha para deducir que allí donde la organización obrera tiene una historia sindical bajo la bandera de la Unión General de Trabajadores, la potencia se acusa con notable rasgo. Y, sin embargo, donde el radicalismo inconsciente domina todavía el cerebro de los trabajadores, el alta o la baja en una Central sindical, más que cuestión de principios, lo es de renovación directiva.

Es preciso insistir para estimular a todos: a unos, bajo la directriz de un programa definido que enrole a las fuerzas obreras por su emancipación económica; a otros, para que pierdan el espanto a la organización y vean en ella la defensa de sus legítimas aspiraciones.

Hay que intensificar la lucha; hay que redoblar el entusiasmo. Cuatro años de federación no son nada ante la historia revolucionaria de la clase trabajadora. Por eso, no nos extrañan las oscilaciones, con sus dudas, con sus incertidumbres. Una organización se forja en la lucha, y jamás estima como desesperanza una posible derrota. Porque si el proletariado no contase en su haber más que triunfos, sería invulnerable, y al serlo, no perdería el tiempo en batallas parciales: se decidiría por una actuación definitiva que le consagrara el triunfo total.

Es inútil, pues, hablar de victorias antes de adiestrar las fuerzas. A la organización se viene a trabajar, a sufrir, a desgastarse, a dar cuanto se tiene por el triunfo de un ideal materialista y económico. Pensar ganar antes de contribuir con el esfuerzo es querer timar a las propias ideas. Primero trabajemos con tesón y entusiasmo, atraigamos nuevos militantes y pensemos que en el trabajo diario tenemos puesta nuestra responsabilidad. La Federación Nacional del Transporte necesita vigorizarse constantemente, extender sus organismos por todo el país, absorber las Secciones dispersas o adheridas a otras Centrales; pero precisa también de espíritu optimista sin temor a la lucha, con decisión para el combate y fortaleza para la crítica.

Si las revoluciones anteriores no se hubiesen producido, no habrían sobrevenido los acontecimientos políticos que tienen al proletariado internacional a las puertas del Poder.

Hay que luchar sin descanso, mirando siempre al futuro, pensando que los obreros del transporte han nacido en un período de revolución técnica y económica; que por su juventud y entusiasmo tienen que avanzar denodadamente; las Secciones cumplidoras de su deber, avanzando más; las inexpertas y retrasadas, redoblando la marcha por su beneficio, por el interés colectivo de todos los demás camaradas trabajadores del transporte.

# TRANSPORTES



# MECÁNICOS

La clase patronal del transporte mecánico se ha lanzado a un movimiento nacional para conseguir una estabilización económica frente a la política financiera del Gobierno. Dando por sentado que los fines propuestos no se consiguieron, puede calificarse la huelga patronal como una formidable derrota del pequeño capitalismo del transporte automóvil.

Los retóricos burgueses tratan de demostrar cómo la economía capitalista puede, consiguiendo su independencia, garantizar un alza económica en los salarios obreros. Afirmación irónica que la patronal española esgrime de la misma manera que el pequeño burgués del siglo XIX durante la revolución industrial de la máquina de vapor.

Hemos negado, y negaremos, nuestro concurso a una Empresa que es puramente «capitalista»; esto es: que persigue un fin privado frente a los intereses colectivos.

La clase patronal alega, como siempre, una afirmación única e invariable: una industria en quiebra no puede mantener una clase obrera bien retribuida. Teorías éstas eminentemente capitalistas, que vienen a demostrar la fortaleza «científica» de la sociedad burguesa: ¡Enriqueced a vuestros patronos y tendréis buenos salarios! Brava consigna que la clase trabajadora no debe olvidar.

Al lado de este capitalismo incipiente se desarrolla una pequeña burguesía semiproletarizada, cuya posición no admite más que uno de estos dos caminos: o proletarizarse del todo o capitalizarse. No admite términos medios.

Y tanto en la industria como en la economía, la clase patronal tiene que sufrir las crisis de toda cristalización. El hecho de que repercuta en la clase trabajadora es lo que permite retardar la desaparición de la clase dominante. Pero poco a poco se forman y cubren las etapas acumulativas del capital, y así vemos que mientras el autopatronaje se ahoga con mayor intensidad, otras Empresas van robusteciéndose.

Frente al vano intento estabilizador de la pequeña burguesía surge la evolución capitalista, arrolladora de la pequeña propiedad, que conduce al capitalismo moderno, concentrador de las fuentes de riqueza y pulverizador de las capas intermedias de la economía social.

España, carente de reservas financieras, no puede hoy en día generar grandes propietarios, y los pequeños llevan la concurren-

cia a un extremo desconocido. Pero no lo hacen por su esfuerzo, puesto que no lo tienen, sino por el impulso del capitalismo internacional que arroja a la impotencia a aquellos incapaces de ponerse en juego con sus mercados.

He aquí por qué las nuevas contribuciones quebrantan a fondo la industria del transporte español; industrias que no tienen nada de común con las grandes Empresas de alcance moderno. Excesivamente subdividida la propiedad, ningún patrono soportará los nuevos impuestos, a menos que surja la transformación o se carguen los tributos a cuenta del usuario.

Ya hemos apuntado algo sobre el «quebranto económico» de los «obreros emancipados», cuya emancipación no pasa de ser una ilusión puramente teórica. Nuestro atraso económico no ha podido crear más que un estado pequeñoburgués, autopatronal, reflejo de la miseria secular en todos sus aspectos.

Desear la transformación de la propiedad desde un punto de vista familiar es vivir de espaldas al avance revolucionario de las fuerzas sociales.

¿Quién puede atreverse a detener la invasión capitalista bajo la contención de una estabilización pequeñoburguesa?

Se dirá que se reduzcan los impuestos y se deje vivir en paz a los modestos propietarios, que no aspiran a acumular capital ni a explotar a nadie. Pero estos que tal dicen ignoran, por supuesto, que ellos mismos son producto del proceso capitalista. Y al igual que la pequeña producción del automóvil precedió a la fabricación en serie, ellos, los autopatronos, preceden, fatalmente, a una acumulación capitalista, que les obliga a sacrificarse, abriendo el mercado a Empresas de mayor capacidad económica. Proceso verdaderamente dramático, cuya realidad no descubre otra cosa que la histórica lucha de clases, que pone en juego todos los factores de la economía, repitiéndose así la lucha por la existencia, donde el más apto subsiste y el que no, perece. Al persistir la accidentalidad del más fuerte bajo el régimen capitalista, no surge otra solución que el Socialismo. Esto es establecer la propiedad social, completamente opuesta a la individual.

Pueden los pequeños burgueses ponerse del lado que quieran. El proceso económico les obligará, fatalmente, a capitalizarse o a proletarizarse. A ellos corresponde escoger a tiempo su destino.

CARLOS HERNANDEZ

## SECRETARIA

Al último cuestionario remitido no han contestado más que la mitad de las Secciones. Rogamos a las que aún no lo hayan hecho que nos lo remitan a la mayor brevedad.

Todos los contratos de trabajo deben realizarse contratando los salarios por semanas, quincenas o meses. Es una medida de positivos resultados dentro de la legislación actual.

En la actualidad, solamente figuran al corriente en el pago de sus cuotas 54 Secciones; 35 deben el primer trimestre, y 17, el primero y el segundo. Rogamos a los compañeros dirigentes que se preocupen de normalizar sus pagos para facilitar la situación administrativa de la Federación.

En la posibilidad de nuestros medios, remitimos a las Secciones información técnica y sindical: folletos, circulares, contratos de trabajo, leyes, Memorias, prensa, etc. A este esfuerzo debe corresponderse conservando la información y difundiéndola entre los federados.

La Internacional del Transporte edita un periódico mensual de verdadero interés para todos los afiliados. Las Secciones están obligadas a suscribirse para conocer el movimiento internacional de los obreros del transporte.

Pueden suscribirse también los afiliados al mismo precio: cinco pesetas al año.

Para intensificar la acción sindical es imprescindible concentrar el trabajo de las Secciones dando cumplimiento a lo preceptuado en los estatutos, creando las Federaciones provinciales en aquellas provincias que tengan tres Secciones federadas constituidas.

### Propaganda nacional

La tercera ruta de propaganda sindical llevada a efecto por Andalucía no ha podido celebrarse totalmente a causa de los sucesos ocurridos y que produjeron la suspensión de los actos públicos.

Sin embargo, hasta que aquellas circunstancias impidieron continuar la campaña se visitaron las siguientes localidades:

Córdoba, Ecija, Sevilla, Nerva, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Villamartín, Puerto de Santa María, San Fernando, Málaga y Granada.

Han quedado sin visitar otras tantas localidades, que en momento oportuno visitaremos, hasta concluir el plan fijado.

Se celebró en Madrid un acto de propaganda para la Sección de Carreros, y se visitaron para otras gestiones Avila y Talavera.

# COMUNICADOS DE PRENSA

*Semana de cuarenta y cinco horas para los tranviarios de Halle.* Como resultado de las negociaciones entre la organización obrera y la Dirección de los tranvías de la ciudad de Halle (Alemania), se ha acordado que serán jubilados veintisiete agentes, de entre sesenta y sesenta y cinco años de edad, y que la cuantía de la jubilación será la que correspondería a los años de servicio que tendrían si permaneciesen en el servicio hasta cumplir los sesenta y cinco años de edad.

Para evitar la necesidad de despedir a otros cincuenta y tres agentes se ha resuelto disminuir las horas de trabajo de cuarenta y ocho a cuarenta y cinco a partir del 1 de abril.

Al establecer los horarios de servicio y la retribución o compensación de las horas extraordinarias, la Dirección consultará con los Consejos de empresa.

*Nueva ley suiza de circulación.* — El Consejo Nacional Suizo aprobó el 11 de marzo, por 106 votos contra 10, la nueva ley federal de circulación en automóvil y bicicleta. Sometida luego al Consejo de los Estados, veinte consejeros votaron en favor y diez se abstuvieron.

Después que haya vencido, el 14 de junio, el período de gracia durante el cual es posible apelar a un referéndum popular, el Consejo federal fijará la fecha en que ha de entrar en vigor la nueva ley. Con la votación de esta ley ha terminado en su favor la lucha que nuestros compañeros suizos han mantenido por veinte años contra los concordatos entre los Estados sobre reglamentos de circulación, que han sido motivo de muchos embrollos policiales y fiscales.

Parece que los partidarios de la circulación completamente libre y sin restricciones no dejarán pasar la oportunidad para apelar al referéndum popular. La Cámara Sindical de la Industria del Automóvil ha resuelto oponerse por todos los medios a su alcance a la limitación de derecho de los transportes por automóvil de competir con los ferrocarriles.

La nueva ley estipula que el Consejo Federal publicará un decreto sobre las horas de trabajo y descanso de los choferes profesionales. El número de abril de *I. T. F.* contiene un resumen de las disposiciones principales de la nueva ley que tienen interés para los choferes.

*El Gobierno holandés y el personal de autobuses.* — Hace algún tiempo la Unión Holandesa de Obreros del Transporte solicitó a los Consejos generales de las once provincias que impusieran como condición para el otorgamiento de concesiones a las Empresas de autobuses la aprobación de los sueldos y condiciones de trabajo del personal, y que dicho personal se colocara en pie de igualdad a los tranviarios en lo que se refiere a sus condiciones de trabajo.

Uno de los Consejos generales provinciales accedió a la solicitud; pero los patronos interesados apelaron a la «corona» (en otras palabras, al ministro del Interior), quien les dió la razón, desilusionando a los trabajadores.

Sin embargo, una esperanza les queda. La Comisión ministerial de Comunicaciones se ha pronunciado en favor de la institución de un Consejo de transportes, cuyo deber sería ocuparse de todos los problemas de los transportes, incluso las condiciones de trabajo. Si se llega a instituir este Consejo, es posible que se cumpla con los deseos de los trabajadores, reglamentando legalmente sus condiciones de trabajo.

*Consejo de empresa de los choferes vieneses.* — Los días 5 y 6 de marzo se eligió el Consejo de empresa de la W. A. T., una de las principales Empresas de autotaxis de Viena.

La lista de la Unión de Obreros del Transporte, adherida a la I. T. F., obtuvo 221 de los 314 votos emitidos, lo que le valió cinco representaciones.

El Sindicato cristiano presentó una lista «apolítica», que no obtuvo más que 87 sufragios, lo que le dió un solo mandato, en lugar de los dos que tenía antes.

Las representaciones de la Unión de Obreros del Transporte han disminuído de siete a cinco, por el motivo de que el número total del personal, que era de 614 el año pasado, ha bajado a 332.

*Competencia de autobuses con los tranvías.* — Las organiza-

ciones sindicales de los ferroviarios y tranviarios holandeses han llamado la atención del Gobierno a los perjuicios que sufren las Empresas tranviarias en consecuencia de las concesiones que se otorgan para Empresas de autobuses. Proponen que el otorgamiento de dichas concesiones sea incumbencia exclusiva del Gobierno, ayudado con carácter consultivo por un Consejo de transportes.

Citan dos casos de concesiones otorgadas para líneas de autobuses paralelas a las líneas de tranvías a vapor, con el resultado de que éstas trabajan ahora con déficit; circunstancia que ha tenido repercusiones sobre las condiciones de trabajo del personal.

*Contrato colectivo de los tranviarios de Alemania.* — El 30 de abril vence el contrato colectivo que determina las condiciones de trabajo (excluidos los sueldos) de los empleados de las Empresas municipales de tranvías en Alemania.

A mediados de abril debían empezar las negociaciones sobre el nuevo contrato. En la mayoría de los distritos han sido denunciados para el 30 de abril también los contratos que determinan los sueldos; en estos casos habrá negociaciones locales. Ya se ha hecho evidente que las organizaciones obreras tendrán que luchar fuertemente para resistir las intenciones patronales.

*Condena del one-man-car.* — Un Jurado norteamericano que tuvo recientemente que determinar las responsabilidades en un caso de una mujer que había sido muerta por un *one-man-car*, declaró culpable al conductor del vehículo, pero agregó: «Recomendamos que se invite al Consejo general de Ferrocarriles a estudiar la conveniencia de prohibir el uso del *one-man-car*, que constituye una amenaza grave a la seguridad pública, visto que un conductor no puede hacer satisfactoriamente dos cosas a la vez.»

*Los tranviarios británicos.* — En su reunión del 18 de febrero, el Consejo nacional paritario de la industria tranviaria de Gran Bretaña resolvió aceptar las propuestas sometidas por el Comité nombrado para proponer nuevas condiciones de trabajo, y como la Unión Británica de Obreros del Transporte ya había autorizado a sus representantes a aceptarlas también, se ha firmado un nuevo contrato colectivo que entra en vigor a principios de abril, y corre hasta que una de las partes lo determine, después de dar tres meses de aviso.

Como medida temporal, y por el término de un año, los agentes que ganan semanalmente entre 47,6 y 54 chelines sufrirán una rebaja de tres octavos de penique por hora, y los que ganan menos de 47,6 por semana no sufrirán rebaja alguna.

Los agentes menores de veintinueve años sufrirán una rebaja de un chelín por semana solamente. Las horas de trabajo serán, como antes, cuarenta y ocho, término medio, por semana de seis días; pero en algunos casos podrá fijarse un término medio de cincuenta y una horas, por acuerdo entre la dirección y la organización obrera. La vacación anual será como antes, ocho días para los que tengan un año de servicio o más.

Este contrato no se aplicará en la región de Londres, para la cual se han verificado negociaciones especiales que todavía no han dado resultado.

*Jubilación de empleados extranjeros.* — Gracias a las gestiones de la Federación Francesa de Obreros del Transporte, se ha presentado en la Cámara de diputados un proyecto de ley para extender a los extranjeros los beneficios de la ley de jubilaciones de los empleados de los tranvías y ferrocarriles vecinales.

Con el fin de acelerar el voto del proyecto de ley, la Federación se ha dirigido a la Comisión de Obras públicas de la Cámara; la que contestó que la cuestión estaba subordinada a la firma de tratados de reciprocidad entre Francia y las naciones interesadas.

*Contrato colectivo de transportes.* — Las Empresas londinenses de acarreo y transporte de mercancías han denunciado el contrato colectivo con su personal, y han propuesto rebajas importantes de sueldos y una nueva clasificación de los vehículos automóviles.

La Unión Británica de Obreros del Transporte se ha manifestado dispuesta a transigir sobre la cuestión de la clasificación, pero estima injustificada la rebaja de los sueldos. Siguen las negociaciones.

# Conferencia de obreros de contratas ferroviarias

## Impresiones

La situación creada a los obreros de las contratas ferroviarias es el signo de la transformación económica y social iniciada en el país. Las Compañías ferroviarias vienen otorgando las contratas a aquellos intermediarios que ofrecen peores condiciones de trabajo.

Y lógicamente, si la fuerza sindical consigue un aumento en los salarios y una disminución en la jornada, a los contratistas no se les ofrece más que dos soluciones: o aumentar el tipo de la contrata para hacer frente a las peticiones, o pagarlo de sus cajas.

En el primer caso, las Compañías de ferrocarriles han contestado elocuentemente, negándose a la revisión; en el segundo, con idéntica elocuencia, los contratistas han rescindido sus negocios. En ambos casos igual consecuencia: eliminación del personal obrero con más de diez años de trabajo y sustitución del mismo por los agentes ferroviarios al servicio de las Compañías.

Para los contratistas no hay más que un buen acuerdo para poder vivir todos. Ya sabemos en qué consiste: en reducir los salarios prudencialmente y evitar los despidos en masa.

La resolución adoptada por la Conferencia tiene dos conclusiones: una, la incorporación del personal de las contratas al servicio de las Compañías de ferrocarriles, aceptando como tiempo de trabajo el llevado en las contratas; otra, la explotación de las mismas por las organizaciones sindicales.

En cuanto a la primera, la consideramos de difícil solución, dado el reglamento de ferrocarriles y, mucho más, dado el plan económico de las Compañías.

La segunda sería la única solución, ya que los servicios estarían mejor atendidos, se respetarían todas las condiciones legislativas del trabajo y marcarían una etapa en la futura nacionalización de los ferrocarriles de España. A las Compañías no les costaría, seguramente, mucho más de lo que actualmente vienen pagando por el arriendo, y se extirparía así una especie de traficantes cuyo todo trabajo queda reducido al abono de la fianza y al percibo del superávit.

Ya la Sección de Valladolid acudió últimamente a la subasta, siendo desplazada precisamente por quien después les redujo el tipo de salarios que nuestros compañeros establecían como tarifas.

Para evitar estas concurrencias, para evitar las oscilaciones consiguientes en el ritmo del trabajo, conviene, de una vez para siempre, acabar con esta situación. Si las condiciones de contrata son inferiores al índice de salarios, anúlense de una vez y entréguese para su explotación a las organizaciones obreras, o de lo contrario conclúyase con este sistema, y haciéndose cargo del personal explótase por administración.

## Conferencia de obreros de contratas ferroviarias

Convocada por el Comité ejecutivo de la Federación, celebró una Conferencia de representantes de las Sociedades federadas de obreros de las contratas ferroviarias, sesiones que tuvieron efecto los días 15 y 16 del pasado mes de mayo del corriente año.

Estuvieron representadas las Secciones: la de Bilbao, por Eduardo Pérez; la de Madrid, por Julio Díaz y Juan Ortega; la de Medina del Campo, por Mariano Casado; las de Palencia y Venta de Baños, por Jesús Rivas; la de Zaragoza, por José Ibáñez y Francisco Pastor, y la de Valladolid, por Emeterio del Val y Priscilo

El Comité nacional estuvo representado por Carlos Hernández, Modesto Santaaulalia, Manuel Arias y Francisco Fernández.

No asiste representación de la Sección de Ciudad Real, ni justifica su ausencia.

El secretario da cuenta del origen de la Conferencia, motivada por una propuesta de la Sección de Zaragoza, a consecuencia del cercenamiento de esta contrata y de la de Casetas, que han originado el despido de treinta y dos obreros y el posible despido de más compañeros, que vienen siendo sustituidos por personal ferroviario con salarios inferiores en un 50 por 100 a los establecidos.

Advierte que aunque los contratistas quieren dejar las contratas es evidente que pretenden conseguir un efecto contrario, pues cada día están más unidos para combatir a los trabajadores de esta industria.

En virtud de estar las contratas a precios fijos, cuando los Jurados mixtos elevan los salarios estos señores no pueden sostener las tarifas con las Compañías de ferrocarriles, lo que determina la necesidad de coordinar una política sindical de salarios en todo el país en esta clase de servicios.

A estos efectos, y como aspiración más inmediata, se propone a los delegados una entrevista con la representación patronal de contratistas y otra con los ministros de Obras públicas y de Trabajo. A este último para que dicte una disposición que prohíba a las Compañías de ferrocarriles sacar a concurso contratas a tipos inferiores a las condiciones establecidas por los Jurados mixtos.

Dice que es necesario conocer la situación de las Secciones, e invita a los delegados a que informen en relación con el trabajo de su localidad y condiciones de la contrata.

Se acuerda resumir la discusión bajo los siguientes puntos:

Condiciones mínimas de trabajo fijadas por los Jurados mixtos; fijación del salario mínimo de diez pesetas para toda España, y explotación de las contratas por las organizaciones obreras.

Los compañeros Ortega y Julio Díaz, de la Sección de Madrid, informan sobre las condiciones locales, y manifiestan:

Que el Jurado mixto de Madrid estableció el salario de diez pesetas diarias, y como se viera la imposibilidad de cumplirlo a este precio, se fijó el de 8,35 pesetas, con quince días de vacaciones y un mes de socorro en caso de enfermedad; pero no habiéndolo cumplido se repusieron las condiciones anteriores.

La Compañía accede a recoger a su servicio a los obreros de la contrata; pero en forma que la organización rechaza.

Por otra parte, han entregado al ministerio de Trabajo el pliego de condiciones en las que la Compañía concedería la contrata a la organización.

Dan lectura a los comunicados de la Compañía e informan de otras gestiones realizadas en diversos ministerios.

Emeterio del Val, por la Sección de Valladolid, dice que en noviembre último la Sociedad que representa concursó a la contrata de la Compañía del Norte, y después, a la vista del pliego de condiciones, vio que era inaceptable, por cuanto habría de comprometerse a facilitar esquirolas en caso de huelga.

Detalla a continuación las formas de trabajo en Valladolid, y cómo los contratistas han metido los pliegos a tarifas más bajas que los salarios, lo que imposibilita cumplir las bases.

Julio Díaz señala la diferencia que existe entre las

contratas de Valladolid y Madrid, por cuanto en ésta algunos obreros realizan trabajo a destajo y ganan dinero.

Se refiere a los tres pu señalados por el secretario y sobre los cuales deberá la discusión.

Eduardo Pérez informa las condiciones de trabajo en Bilbao, donde, a consecuencia de la aprobación de un contratista dejó la contrata, quedándose con ella un compañero del Sindicato, por acuerdo del mismo.

Comenzaron por asignar un salario de diez pesetas diarias, y después, el día distribuyéndose cada ocho meses el beneficio obtenido sobre el jornal.

Propone que por el ministerio de Trabajo se convoque una Conferencia nacional en la que estén representados las Compañías de ferrocarriles, los contratistas y las organizaciones de obreros de las contratas.

Informan igualmente los delegados de Zaragoza, Medina, Palencia y Venta de Baños, y amplían su información los de Valladolid y Bilbao.

Pastor, de Zaragoza, pide dividir la discusión en transbordos y carga y descarga; oponiéndose resueltamente el compañero Díaz de Madrid.

El Comité señala el peligro si las organizaciones toman las contratas por su cuenta, ya que su aceptación entraña una serie de compromisos que en muchos casos serían incumplidos. Pero las Compañías toman a su servicio a los obreros de las contratas, con las limitaciones que imponen sus reglamentos de régimen interior, jamás darán los jornales que figuran en los contratos actuales, y serían tratados con mayor intensidad que acrecentar sus salarios.

Propone que los trabajos encomienden a obligar a las Compañías a fijar en los cursos los salarios establecidos por los Jurados mixtos. Acepta la proposición de Eduardo Pérez sobre la Conferencia nacional, y encamina no la incorporación del personal de las contratas a las Compañías, con las limitaciones impuestas por éstas.

Los delegados de Bilbao, Madrid, Palencia, Valladolid y Zaragoza consumen los jornales correspondientes, y puesto a votación, se aprueba por mayoría solicitar y trabajar por la incorporación del personal al servicio de las Compañías.

Votan en pro Venta de Baños, Palencia, Zaragoza, Medina y Valladolid, y en contra, Bilbao y Madrid.

Se levanta la sesión, para reanudarla por la tarde. A las cuatro y media, y en la presidencia de Francisco Fernández, comienza la sesión.

Asisten todos los delegados referentes a las condiciones de trabajo fijadas por los Jurados mixtos, mostrándose de acuerdo todos los delegados.

El presidente manifiesta sucedido en Zaragoza, donde de la Empresa y los contratistas han comenzado la ofensiva contra el personal asido.

Julio Díaz se inclina por la explotación directa de las contratas por la organización.

Eduardo Pérez enumera los inconvenientes surgidos en Bilbao con este motivo, produciéndose bajas en la organización para evitar un compromiso disciplinario. Para evitar estos casos conviene concertar con la Empresa, ligando la responsabilidad sindical a la del trabajo.

Julio Díaz propone sea la Federación nacional quien contrate con las Compañías mediante el concurso de las Cajas colaboradoras del Instituto Nacional de Previsión.

Emeterio del Val señala el caso de Valladolid cuando concursó. Se dirigieron a la Compañía consignando la fianza necesaria. Por este medio, no creo inconveniente

contratista de esta localidad, D. Pedro Lorca, quien siempre ha rehusado las llamadas del Jurado mixto.

En Bilbao y sus reservas no se cumplen las condiciones generales de las leyes vigentes, salvo en dos estaciones. Pero debe tenerse presente que en esta localidad el trabajo que predomina es el de destajo, llegando en la estación de Dos Caminos a realizar cada obrero un trabajo diario de nueve toneladas y media.

Estas o parecidas condiciones se realizan en los demás depósitos de máquinas de España, pudiéndose citar: Almorchón, Albacete, Salamanca, Santander, Venta de Baños, Palencia, etc., etc.

Por estas condiciones, reunidos los representantes de las Secciones primeramente citadas, acordaron elevar a ese ministerio, y así lo hacen constar en el presente escrito, las siguientes conclusiones:

Primera. Que como aspiración y principios se realicen las gestiones oportunas con el fin de conseguir que los actuales obreros al servicio de los contratistas pasen a ser agentes de las Compañías ferroviarias, reconocido el tiempo de trabajo al servicio de los contratistas.

Segunda. Que mientras se encaminan estas gestiones, el ministerio obligue, tanto a las Compañías como a los contratistas, fijen en los pliegos de condiciones de subasta las adoptadas por los Jurados mixtos de las respectivas provincias; y

Tercera. Que por el ministerio de Trabajo se convoque a la Sociedad de contratistas de los servicios auxiliares de ferrocarriles para regular las condiciones de trabajo, evitar los despidos y reponer a todos los obreros actualmente en la calle en las mismas condiciones y con los mismos derechos que tenían antes de abandonar sus puestos.

Dada la importancia que para nosotros tienen las condiciones denunciadas, por las cuales vienen originándose constantes quebrantos en la situación económica de nuestros afiliados, y dada asimismo la impunidad con que los contratistas realizan la explotación, esperamos de ese ministerio que adopte las resoluciones pertinentes encaminadas a resolver de la mejor manera cuantos hechos exponemos.

Madrid, 16 de mayo de 1932. — Por el Comité: El secretario,

Excelentísimo señor ministro de Trabajo y Previsión.

## Resolución entregada en el ministerio de trabajo

El que suscribe, como secretario de la Federación Nacional del Transporte, en representación de los mozos de las contratas ferroviarias de Bilbao, Ciudad Real, Madrid, Medina del Campo, Palencia, Valladolid, Venta de Baños y Zaragoza, tiene el honor de poner en su conocimiento los siguientes hechos:

Que en virtud de los contratos de trabajo que se vienen elaborando por los Jurados mixtos respectivos de esta profesión, los contratistas de los servicios que denunciamos no solamente se niegan a cumplirlos sino que despiden en masa a los obreros y los sustituyen, unas veces con los hijos del personal ferroviario de las Compañías, y otras con obreros ajenos a las localidades correspondientes.

Como ejemplos pueden citarse los siguientes:

En Zaragoza, a raíz de establecerse el contrato que determina salarios mínimos de 8,35 pesetas diarias por ocho horas de trabajo, se ha procedido a despedir en el depósito de máquinas a quince obreros, siendo sustituidos por hijos de empleados de ferrocarriles, mediante el sueldo de 3,50 y 5,91 pesetas. En La Almozara se ha repetido el mismo caso, donde a diecisiete obreros despedidos se les ha sustituido con personal en idénticas condiciones que en Zaragoza. Además, en esta reserva, como en Casetas, no se respeta el descanso semanal ni el ritmo de trabajo, por cuanto éste se realiza casi siempre a destajo.

Contra estas vulneraciones el Jurado mixto, y en su representación el presidente, no realiza aquellas funciones propias de su cometido, hasta el extremo de ser nula toda investigación y demás funciones legislativas.

En Valladolid se anuncia la rescisión del contrato, avisándose al personal para que se dé por despedido.

En Ciudad Real, Alcázar y Avila no se han cumplido jamás las condiciones del contrato establecidas por ese ministerio el 21 de febrero de 1931, a pesar de las investigaciones efectuadas. Las reclamaciones pendientes por diferencias de jornales, solamente el Ciudad Real alcanzan a cerca de 35.000 mil pesetas, aparte las coacciones constantes del personal director al servicio del

# Congreso Bienal de la I. T. F. (Con- clusión.)

## ESTADO LEGAL DEL FERROVIARIO

El Congreso de la Federación Internacional de los Obreros del Transporte ve con desagrado la práctica común de emplear una parte del personal ferroviario con carácter de precario, con el resultado de que pueden ser despedidos, a veces después de muchos años de servicio, sin indemnización ninguna; y encarga al Comité ejecutivo de la I. T. F. de tomar medidas para conseguir la adopción general e internacional de un período fijo transcurrido el cual no podrán ser despedidos sin indemnización los empleados impermanentes y del principio de que todo empleado tiene derecho a ser incluido en la plantilla de empleados permanentes después de dos años de servicio.

El Congreso estima también que los obreros de talleres y el personal de tráfico y depósitos de locomotoras tienen el mismo derecho que los empleados en otros ramos del servicio a ser incluidos en la plantilla, y encarga al Comité ejecutivo de la I. T. F. de trabajar por el reconocimiento de este derecho.

*Propuesta de la Unión Internacional de Trabajadores de Ferrocarriles, Correos y Telégrafos de Palestina.*

## ENCUESTA SOBRE EL TRABAJO PORTUARIO

El Congreso encarga a la Secretaría de iniciar una encuesta sobre el trabajo portuario.

**EXPOSICIÓN.** — Existe en el trabajo de puerto una gran variedad en las condiciones y métodos de trabajo; en otros gremios e industrias las diferencias son mucho menores. La navegación es esencialmente una industria internacional, y buques de todas las nacionalidades tocan en los puertos. Las condiciones de trabajo rechazadas por los obreros de puerto de un país pueden existir y ser aprobadas en otro. De ahí se originan muchos conflictos. Durante las negociaciones, los patrones frecuentemente hacen referencia a las condiciones de trabajo que existen en otros puertos. Los representantes obreros hacen lo mismo, y, en consecuencia, es menester que tengan conocimientos profundos de las condiciones de trabajo que existen en otros países.

La I. T. F. ya ha efectuado varias encuestas muy útiles en los intereses de otros grupos de trabajadores del transporte. También se han hecho encuestas para los obreros de puerto — últimamente, por ejemplo, sobre la manera de enganchar la mano de obra, horas de trabajo, horas extraordinarias, sueldo mínimo y sueldo garantizado y los seguros contra el paro nacionales o de los Sindicatos —; pero algunas de las contestaciones recibidas necesitan aclaración o ampliación.

Hay también varias otras cuestiones sobre las cuales se necesitan informaciones si se desea tener una idea clara de las condiciones en todos los países; por ejemplo: las horas en que se enganchan obreros; salas de espera; transporte al lugar del trabajo y regreso; la paga cuando se interrumpe el trabajo por intemperie; paga por tiempo de espera; manipulación de los guinchos; vacaciones; pensiones, etc.; la regulación del trabajo a destajo; apertura y cubierta de las escotillas; construcción de entablados; aumento de las cuadrillas; descarga con cuchara, etc., y los sueldos por trabajos de esta especie, y, además, la cuestión del reconocimien-

to legal o contractual del derecho de declarar huelgas solidarias, boicotear buques, etc.

*Propuesta de la Unión Sueca de Obreros del Transporte.*

## AMPLIACION DEL PROGRAMA INTERNACIONAL DE LOS CHOFERES

Que se agreguen los puntos siguientes al programa internacional de la Sección Choferes de la I. T. F.:

- 1.º Fijación internacional de horas máximas de trabajo para choferes que viajen en países extranjeros.
- 2.º Que los camiones automóviles ocupados en tráfico de larga distancia deban llevar, al menos, dos choferes.

**EXPOSICIÓN.** — La frecuencia de accidentes graves que ocurren en el tráfico de larga distancia en Alemania, como consecuencia de la fatiga excesiva de los conductores, hace necesario que se reglamenten internacionalmente las horas de trabajo por intermedio del convenio internacional sobre circulación en automóvil.

No obstante las negociaciones con las autoridades de Dinamarca, con el fin de remediar los abusos graves de que han sido culpables en Alemania los conductores de los camiones pesqueros dinamarqueses, no ha mejorado la situación. Parece, en consecuencia, que no será posible hacer nada por negociación entre los diversos países mientras no se incluyan disposiciones sobre la materia en el convenio internacional.

*Propuesta de la Unión Alemana de Obreros del Transporte.*

## RATIFICACION DEL CONVENIO SOBRE AYUDA A LOS CHOFERES QUE VIAJEN EN EL EXTRANJERO

Que las organizaciones adheridas que no lo hayan hecho todavía deben ratificar a la mayor brevedad posible el convenio sobre ayuda a los choferes miembros de organizaciones adheridas que viajen en el extranjero, que fué adoptado por la reunión del Comité consultivo de la Sección Choferes, que se verificó en febrero de 1931.

*Propuesta de la Unión Alemana de Obreros del Transporte.*

## STANDARDIZACION DEL DESCANSO, SEGUROS SOCIALES Y DOTACIONES DE LAS EMBARCACIONES EN LA NAVEGACION INTERIOR

El Congreso nota la ausencia de disposiciones legales que determinen la duración del trabajo y del descanso nocturno y dominical de los tripulantes de las embarcaciones que navegan los canales y vías fluviales de Europa. Observa también que existe mucha divergencia en la legislación social de los diversos países en lo que se refiere a los trabajadores de la navegación interior. Lo mismo se puede decir de las dotaciones de las embarcaciones de diversas nacionalidades, pero de idénticas clases y dimensiones, no obstante que navegan en los mismos ríos y canales.

Otra circunstancia que perjudica seriamente los intereses de los trabajadores de la navegación interior es el hecho de que cuando transfieren a otra embarcación de distinta nacionalidad generalmente pierden todos sus derechos adquiridos bajo la legislación social del país bajo cuya bandera hayan navegado hasta entonces.

En consecuencia, el Congreso encarga al Comité ejecutivo que emplee todos sus recursos para conseguir la pronta uniformización del descanso nocturno y dominical, legislación social y escalas de dotación en las vías interiores navegables de todos los países, y especialmente en las vías navegables internacionales de Europa.

*Propuesta de la Unión Alemana de Obreros del Transporte.*

## INFORMES PERIODICOS SOBRE LA INDUSTRIA PESQUERA MARITIMA

El Congreso encarga a la Secretaría de la I. T. F. de preparar periódicamente — si es posible trimestralmente — y someter a las organizaciones adheridas un informe sobre las condiciones de trabajo y estado de organización de los pescadores marítimos en los diversos países, la organización y situación de la industria, embarcaciones, material, pesca, precios, etc.

*Propuesta de la Unión Central Holandesa de Obreros del Transporte.*

## Una carta y una contestación

Hemos recibido la siguiente carta:

«Madrid, 2 de junio de 1932.

Señor director de FUERZA.

Muy señor mío: Al leer hoy el número de 1 del actual, en el apartado «Lucha de clases. Mozos de Ciudad Real», me veo sorprendido con la afirmación que se hace de haberme condenado en las demandas seguidas contra mí por los mozos de carga y descarga de dicha ciudad, y como el hecho es *completamente incierto*, y acogiéndome a la ley de Imprenta vigente, ruego a usted muy encarecidamente se sirva dar las órdenes oportunas para que sea rectificado dicho artículo y a su vez puesto en conocimiento de los interesados.

Muy agradecido, como siempre, queda de usted atento seguro servidor, q. e. s. m., PEDRO LORCA MARÍN.»

A la carta que precede hemos contestado con la siguiente:

«9 de junio de 1932.

Sr. D. Pedro Lorca Marín, contratista de los ferrocarriles de España. — Goya, 23. Madrid.

Muy señor nuestro: Acusamos recibo de la suya 2 del actual,

por la que quedamos altamente sorprendidos, ya que usted, todo un señor abogado, invoca la ley después de burlarla con un descaro inusitado.

Nos extraña mucho, respetable señor, que, después de probarse por una inspección del Comité paritario en el mes de diciembre de 1931 la infracción a una ley de Contrato de trabajo, siga usted sustrayendo a nuestros compañeros, los mozos del depósito de máquinas de Ciudad Real, el 50 por 100 de los haberes que está usted obligado a pagar, «según determina la ley», y después de prometer su asistencia al Comité paritario para liquidar esta infracción, no lo cumplió usted, contra toda ley de principio y caballerosidad, que es otra ley poco respetable para usted...

Con fecha 4 de diciembre de 1931 le enviamos a usted una carta, con la misma dirección que la presente, sin que aún hayamos tenido contestación, falta que también constituye una burla a las leyes más principales de ética y buena crianza.

Pues bien; a pesar de todo esto, rectificamos con mucho gusto, manifestando que, si bien es cierto que no se le ha condenado «aún», el veredicto ha sido resuelto favorablemente a las justas pretensiones de nuestros federados, a pesar de los cargos abrumadores que su representante en el juicio de conciliación se reservó para el de prueba, sin que él ni usted asistieran al mismo, faltando a otra ley de cortesía que es ley por ser costumbre.

Usted sabe de sobra que un veredicto favorable es, implícitamente, una condena favorable, y que si no se le ha condenado se le condenará.

Y se le condenará a pesar de las coacciones brutales que se ejercen, contra ley y por medio de sus representantes, contra nuestros compañeros, representantes de usted, cuya degradación moral llega a traicionar sus derechos proletarios para defender los intereses del explotador. Se le condenará a usted, a pesar de esa titulada falsificación de firmas, que no es otra cosa que una maniobra para evitar un fallo que le obligará al pago de derechos *irrenunciables*, según la ley; advirtiéndole que aunque todos los obreros, por miedo a quedar sin trabajo — otra forma de coaccionar contra la ley —, renunciaran a sus derechos, quedamos nosotros para probarle que nuestra ley no es la de usted; pero que por ser la nuestra mejor y más humana, triunfará.

Sin otro particular, quedamos cordialmente suyos.

## Para "Unión Automovilista"

Con motivo de unas manifestaciones nuestras, dice la patronal:

«Primera. No existe ninguna Federación patronal española de transportes mecánicos.»

«Segunda. La Comisión permanente nombrada en la asamblea nacional celebrada el día 15 del pasado mes en el Círculo de la Unión Mercantil es, por hoy, y con carácter provisional, la "única" que representa al transporte general de España.»

«Tercera. Dicha Comisión permanente no ha dirigido a Federación alguna de obreros del transporte ninguna nota, ni súplica de ningún género.»

«Cuarta. El paro anunciado para el día 18 afecta, única y exclusivamente, a los dueños de los vehículos, que se ven obligados a tan lastimosa solución, en la imposibilidad material de soportar los nuevos tributos y gravámenes.»

«Quinta. La Comisión permanente considera no obstante, y por el contrario, que a los propios obreros interesa en igual medida la favorable solución de nuestro forzoso paro, pues de no obtener la derogación total que se pretende serán ellos los primeros perjudicados.»

«Sexta. Esta Comisión ve con sentimiento la actitud que refleja la mencionada nota de la Federación de Obreros del Transporte. Ningún patrono pensó por ahora en despedir a sus obreros, y, muy al contrario, aquéllos precisamente debieran haber advertido este caballeroso proceder.»

## Objeciones refutadas

A lo que contestamos nosotros:

En la asamblea del Transporte Mecánico estuvieron representados: la Federación Nacional de Propietarios de Automóviles de Alquiler, la Federación Oficial de Propietarios de Camiones de España y seis representantes más de otras tantas provincias. Si esto no es una Federación patronal, que venga Ford y lo vea.

Si queremos ajustar exactamente el título al contenido, sepan los señores patronos que nuestra entidad tampoco se llama Federación de Obreros del Transporte.

Un exceso de vanidad hace olvidar a la patronal que la «única» que representa al *transporte general* de España somos nosotros, que tenemos más de 25.000 federados en treinta y siete provincias, representando al transporte automóvil, carrero, cochero y tranviario con carácter definitivo.

La Comisión en sí no lo ha hecho; pero *si lo ha hecho* elemento de provincias representado en la asamblea nacional. Tene-mos documentos para probarlo.

Por interesar «exclusivamente a los dueños» es más censurable la labor coercitiva ejercida por la patronal sobre nuestros compañeros. También podemos probarlo.

Sabemos de memoria lo que entiende la patronal por interés obrero. Este propio punto lo demuestra en su contradicción con el anterior.

Y, sin embargo, los despiden, y de la manera más vil, como ha hecho en Murcia D. Joaquín Miñano con el vicepresidente de nuestra Sección.

# PASOS A NIVEL

Por M. R. RUFFIEUX

(Continuación.)

El sistema Siemens ha sido ensayado en Italia; lleva en un aparato indicador ordinario una lámpara que se enciende y un timbre que suena cuando un tren cierra un circuito eléctrico por medio de pedales de mercurio. Este aparato tiene el grave inconveniente de no funcionar en caso de avería, sin que ninguna indicación revele la falta de funcionamiento.

El aparato Aga, en uso en Suiza, está provisto de una luz oscilante montada sobre el poste avisador ordinario, entre la cruz con las ramas inclinadas y la enseña internacional figurando una bandera; esta luz, producida por una lámpara de acetileno, está roja cuando un tren se aproxima, y verde cuando el paso está libre. Un aparato análogo está en uso en Suecia.

Los avisadores Wig-Wag ofrecen diferentes variantes: tipo de la Compañía Italiana de Señales, tipo de la Magnetic Signal Compagnie, tipo adoptado por la American Railway Association; están caracterizados por un disco rojo oscilante, conteniendo generalmente la palabra «Alto!», con una luz roja y un timbre. Cuando el paso está libre, todo está en reposo y silencioso; cuando se acerca un tren el disco comienza a oscilar, la luz se enciende y el timbre suena. Todo acciona eléctricamente por los trenes que se aproximan.

Los aparatos Wig-Wag están en uso en América, y se ensayan en Italia, en Bélgica, en Suecia y en Suiza. En los tres últimos países es el tipo americano el que se ha instalado.

El avisador Carlo-Concato consiste en un pórtico formando un marco encima del camino en la proximidad del paso a nivel, en cuyo centro lleva la inscripción: «Atención al tren!», y una cierta cantidad de lámparas que se encienden cuando el tren se acerca; está también provisto de un timbre y una calavera. Este aparato puede presentar las indicaciones siguientes: cuando el paso está libre las lámparas rojas se apagan y el aparato está en silencio; cuando se aproxima un tren las lámparas rojas se encienden y las señales acústicas funcionan; si se presenta un defecto en el funcionamiento, aparece la calavera. Este aparato se está ensayando en Italia.

Existen aún otros sistemas más simplificados.

## RESULTADOS ECONÓMICOS

Las economías en los salarios realizadas por las Administraciones, que han suprimido un número considerable de guarderías, son importantes. Los resultados más interesantes son los del Estado belga, que economiza próximamente cinco millones de francos al año; los Países Bajos, sobre un millar de supresión de guarderías, acusan una economía anual de millón y medio de florines; Suecia, medio millón de coronas, y los ferrocarriles del Estado, en Italia, que por supresión de 6.000 guarderías economizan cada año 48 millones de liras.

Las economías anuales por la supresión de guarderías se evalúan, por término medio, en 1.000 coronas en Suecia, 2.000 a 5.000 francos en Suiza, 1.000 francos en Portugal, 750 a 3.000 dólares en los Estados Unidos.

En relación de los datos precedentes, hay que tener en cuenta los gastos de instalación y entretenimiento de los aparatos avisadores, cuando éstos están por cuenta de las Compañías.

El Estado italiano calcula el gasto de instalación de los postes avisadores de los pasos a nivel a 250 liras cada uno, y los gastos anuales de conservación, a 25 liras, por término medio.

En cuanto a la carga que supone la instalación y conservación de los aparatos, M. Maas Geesteranus comprueba que las Administraciones de ferrocarriles que han respondido a su encuesta se han hecho cargo de los gastos de los aparatos indicadores de las proximidades de los pasos a nivel.

M. Mendizábal estima que el coste de instalación y conservación de las señales indicadoras podría ser repartido equitativamente entre las Administraciones de los ferrocarriles y las entidades propietarias de los caminos.

## RESUMEN Y OBSERVACIONES VARIAS

En resumen, resulta que hay en casi todos los países una preocupación de suprimir la guardería de los pasos a nivel, por lo menos en los caminos de débil o mediano tránsito.

Para permitir o facilitar esta reforma, es necesario algunas veces modificar las prescripciones legales o administrativas con

relación a la reglamentación de los pasos a nivel: esto es lo que se ha hecho en los Países Bajos y en Italia.

En ciertos países se han suprimido ya un gran número de guarderías; entre ellos, Bélgica, Países Bajos, Suecia, Suiza, Italia, Estados Unidos y Canadá.

En general, la supresión se ha hecho en los pasos a nivel de importancia secundaria; estos pasos a nivel están señalados, para los que frecuentan la ruta, por postes indicadores, precedidos, si es necesario, de postes avanzados, y acompañados, cuando la visibilidad del camino de hierro no se juzga suficiente, de señales anunciadoras de la llegada de trenes; existen varios modelos de estas señales en prueba o en servicio, que parecen dar completa satisfacción.

M. Maas Geesteranus recomienda también emplear señales diferentes para anunciar la proximidad de los pasos a nivel con guarda o sin él. Hace observar que sería de mucho interés modificar, para estos últimos, la señal internacional figurando una barrera; es evidente, en efecto, que un chofer que ha visto un dibujo figurando una barrera y no percibe ninguna se figura que el paso a nivel está libre: resulta, pues, un error, que puede ocasionar una desgracia.

Hace remarcar también que sólo los Países Bajos, Austria y Alemania tienen la costumbre de indicar por las señales de aviso que la ruta atraviesa un ferrocarril de una o varias vías; estima que esta indicación es muy útil para la seguridad, y debería generalizarse.

M. Mendizábal estima que las nuevas disposiciones oficiales dadas en Italia son modernas, claras y precisas, y orientadas en el sentido más práctico para consentir en gran escala suprimir la guardería de numerosos pasos a nivel; contribuyen en gran manera a la cultura y la inteligencia de las personas que frecuentan los caminos, lo que representa un signo de progreso.

Hace constar también que las Administraciones españolas y portuguesas, que no han podido entrar aún en las vías de la supresión, se muestran, sin embargo, muy favorables a la misma.

En Norteamérica, en algunos Estados, todo carruaje a motor está obligado a parar antes de atravesar las vías de un camino férreo en un paso a nivel público, lo que contribuye a aumentar la seguridad.

## COMPROBACIONES FINALES

Estas diversas observaciones han llevado a los relatores a comprobaciones que se pueden expresar de la manera siguiente:

1.ª La supresión de la guardería presenta importantes ventajas económicas y no presenta ningún inconveniente en los pasos a nivel de los caminos de tráfico poco intenso, donde la visibilidad de los trenes aproximándose a los pasos a nivel es suficiente sobre el camino en todas las direcciones.

2.ª La proximidad de los pasos a nivel en los que ha sido suprimida la guardería debe ser anunciada a los que frecuentan la ruta por señales visibles día y noche, si es posible, de tal manera, que permitan a los conductores de los vehículos más rápidos parar antes de llegar al paso a nivel; estas señales deben estar precedidas, si su visibilidad es insuficiente, de signos avanzados, emplazados a distancia conveniente.

Se recomienda que estas señales indiquen el número de las vías que atraviesan.

La señal internacional anunciando la proximidad de un paso a nivel no es conveniente para los pasos a nivel sin guarda.

3.ª Aunque la visibilidad de los trenes desde la ruta sea insuficiente, la supresión de la guardería no presenta ningún inconveniente, siempre que se emplace cerca de los pasos a nivel aparatos anunciadores de la llegada de los trenes.

4.ª Los pasos a nivel sin guarda durante una parte del día deben estar provistos de avisadores especiales análogos a aquellos de los pasos a nivel no guardados, pero invisibles al público durante el tiempo de guardería.

5.ª Un buen sistema de avisadores automáticos funcionando a todas las horas del día y de la noche ofrece mucha más garantía de seguridad, en casi todos los pasos a nivel, que la protección durante una parte del día por los guardabarreras.

6.ª Los anunciadores automáticos de la llegada de los trenes provistos de dos luces intermitentes, instaladas de una y otra parte en un poste de soporte central, son los de más eficacia.

(Continuará.)