

FUERZA

Año I

Madrid, 1 de septiembre de 1932

Núm. 9

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

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



La lucha por la jornada

Cuando el día 9 de septiembre del pasado año 1931 se declaró ley de la República el decreto de 1 de julio del mismo año sobre la duración máxima legal de la jornada de trabajo, los obreros de los transportes urbanos consiguieron bien poco en cuanto a la duración diaria de su profesión.

En el artículo 101 de esta ley se dice: «La jornada de trabajo de los conductores de coches, automóviles, carros de plaza y carruajes de alquiler, en general, podrá prolongarse hasta el máximo de setenta y dos horas semanales, pagándose cada hora de exceso sobre las cuarenta y ocho ordinarias con el salario tipo de cada una de éstas, más el recargo que libremente se convenga.

Tratándose de vehículos matriculados para el servicio público, la prolongación de la jornada en los límites indicados habrá de ser acordada por los organismos paritarios correspondientes.»

Esto es, que, si bien se reconoce la jornada de ocho horas, puede muy bien dilatarse, siempre que así se acuerde y previo el pago de las horas extraordinarias.

Si tenemos presente que en sus últimos plenos la Unión General de Trabajadores se declaró por la semana de cuarenta y cuatro horas, sin reducción de salario, y que en su último Congreso la I. T. F. resolvió luchar por la semana de cuarenta horas, también sin reducción de jornal, es innegable que la posición de una parte de los trabajadores del transporte (carreros, cocheros y conductores de automóviles) es muy desventajosa.

No es el caso de las cuarenta ni de las cuarenta y cuatro horas semanales; es que aún sigue siendo un mito para nosotros la semana de cuarenta y ocho horas. Es verdad que los agentes tranviarios, los mozos de las contratas ferroviarias y algunos núcleos de carreros tienen establecida la jornada de ocho horas; pero el resto, donde corresponde la casi totalidad de los conductores de automóviles, que supone un 75 por 100 sobre los demás obreros de los transportes urbanos, las cuarenta y ocho horas semanales, repetimos, es una ilusión muy lejos de la realidad.

Algunas organizaciones pactan sus contratos de trabajo de una manera confusa en cuanto al establecimiento de la jornada. Se han dado casos de querer estipularla por kilometraje en los coches de línea. Nada más opuesto a nuestros principios. En todo contrato de trabajo, colectivo o individual, debe establecerse de manera categórica la jornada máxima de ocho horas, evitando en todo momento el trabajo de las extraordinarias. Cuando las necesidades del servicio lo requieran, en vez de aumentar la jornada debe aumentarse la mano de obra. Para ello los militantes más indicados deben dar soluciones. Es preciso, es necesario que desaparezca, de una vez para siempre, la facultad de ampliar las ocho horas, para que, en primer lugar, nuestra clase se equipare al resto de los trabajadores; en segundo lugar, para reducir el número de los obreros sin trabajo, y en tercer lugar, para que cuando el movimiento nacional o internacional maniobre en el sentido de reducir la jornada semanal a las cuarenta y cuatro o cuarenta horas los obreros del transporte no sigan en el período de retroceso en que aún se encuentran.

He aquí un punto de lucha importante, donde todas las organizaciones tienen algo que realizar. La revisión de las condiciones de trabajo en el caso de la jornada. La acción nacional de nuestra Federación debe ser secundada por todas las Secciones sin temor alguno.

Al frente de toda aspiración, al frente de toda conquista, como base inicial de cualquier negociación con los Poderes públicos o con la clase patronal, debe figurar en cabeza la siguiente propuesta:

JORNADA MAXIMA DE OCHO HORAS O CUARENTA Y OCHO SEMANALES
SUPRESION ABSOLUTA DE LAS HORAS EXTRAORDINARIAS.

COMUNICADOS DE PRENSA

El paro en Canadá.—A fin de evitar el despido de agentes auxiliares, el Sindicato de personal de transportes en común de Toronto (Canadá) ha propuesto la introducción de un día de paro por mes para todos los agentes. La propuesta ha sido aceptada, proporcionando así 1.250 jornales de trabajo por mes para los agentes auxiliares.

Asientos para los agentes de transportes.—La Comisión de Obras públicas y Comunicaciones de la Cámara de Diputados de Francia ha preparado un proyecto de ley para obligar la provisión de asientos para los conductores y cobradores de todo vehículo empleado para el transporte público de pasajeros. La adopción de la ley haría general una medida tomada ya hace tiempo por algunas Empresas.

Disminución del tráfico de pasajeros en Londres.—Los autobuses, tranvías y ferrocarriles subterráneos de Londres transportaron en el año 1931 un total de 3.995.000.000 de pasajeros, o, término medio, 11.000.000 por día. Damos a continuación la distribución entre los tres medios principales de transporte, juntamente con la disminución en comparación con el año 1930:

	1931	Disminución sobre 1930
Subterráneo	994.222.248	— 29.333.832
Tranvías	1.063.390.407	— 23.618.509
Autobuses	1.937.186.479	— 20.943.929
Total.....	3.994.799.194	— 73.896.330

Hasta el año 1931 el número de pasajeros transportados anualmente ha ido siempre en aumento. La disminución que se observa por primera vez se ha hecho notar en todos los ramos del transporte.

El Primero de Mayo.—No obstante los esfuerzos hechos para impedirlo, los tranviarios de Viena abandonaron el trabajo el día 1 de mayo, igual que en años anteriores. Marcharon en gran número a la cabeza de la manifestación.

En Francia también abandonaron el trabajo los tranviarios en varias ciudades, entre ellos los agentes de la Empresa de tranvías de Lille, Roubaix y Tourcoing, no obstante los esfuerzos de la Compañía de encontrar, entre el personal de autobuses, agentes dispuestos a hacer el día 1 de mayo, que era domingo, y a la vez el día de las elecciones parlamentarias, el trabajo de sus camaradas tranviarios. En Calais y Reims el paro fué también general, o casi general. En cuanto a Burdeos, ya hemos mencionado en el número anterior la decisión de todo el personal de los transportes en común de no trabajar el día 1 de mayo.

Los tranviarios municipales de Alemania.—No dieron resultado las negociaciones que tuvieron efecto el día 11 de mayo sobre el establecimiento de directrices generales para los contratos colectivos regionales que determinan los sueldos de los tranviarios municipales de Alemania. En consecuencia, el asunto será resuelto en los diversos distritos.

Huelga de choferes de autotaxis.—El 6 de mayo los choferes de autotaxis de La Haya declararon una huelga de protesta contra la rebaja de 16 a 17 por 100 propuesta por sus patronos. El sueldo actual de un chofer es de 18 florines por semana, y el total que gana, incluso las propinas, llega comúnmente a unos 35 florines. El día 13 de mayo se iniciaron negociaciones entre las dos partes, pero no se pudo llegar a un acuerdo.

Nueva ley suiza sobre circulación.—En el mes de marzo el Parlamento suizo adoptó una nueva ley reglamentaria de la circulación en automóvil, que contiene ciertas disposiciones sobre las condiciones de trabajo de los choferes, que al parecer no son del agrado de ciertas personas. Estas procuran anular la ley, apelándose a la votación popular que prescribe la Constitución suiza en los casos en que 30.000 ciudadanos lo soliciten. No obstante que la

ley no les satisface completamente, las organizaciones de los choferes están haciendo propaganda contra el referéndum.

Huelga de choferes suizos.—Los choferes al servicio de una Empresa en el pueblo de Brunnaderen (Suiza) declararon huelga en el mes de abril, como protesta contra el abuso de las horas de trabajo por parte de la Empresa. Después de haber durado cinco semanas fué levantada la huelga, en consecuencia de un decreto de las autoridades cantonales, que estipula que los choferes deben tener un descanso de al menos nueve horas consecutivas después de una jornada de trabajo.

Los automóviles del mundo.—Según una estadística norteamericana el número total de vehículos automóviles en el mundo en 1 de enero de 1932 fué de 35.700.000, contra 35.800.000 en 1 de enero de 1931, con una disminución de 0,3 por 100. La tabla siguiente da una descomposición de estas cifras:

Millones de vehículos en fecha 1 de enero.

	Automóviles		Camiones automóviles		Autobuses		Motocicletas	
	1932	1931	1932	1931	1932	1931	1932	1931
Europa	3,96	3,77	1,46	1,34	0,135	0,151	2,24	2,43
Estados Unidos	22,67	23,25	3,37	3,41	0,075	0,081	0,10	0,11
Resto del mundo	2,87	3,01	0,74	0,74	0,039	0,057	0,27	0,30

Ha habido, por consiguiente, una pequeña disminución en los Estados Unidos; pero en Europa, aparte de los autobuses y motocicletas, el número va en aumento. La disminución más notable es en todas partes entre las motocicletas, que han bajado de 2.830.000 a 2.610.000.

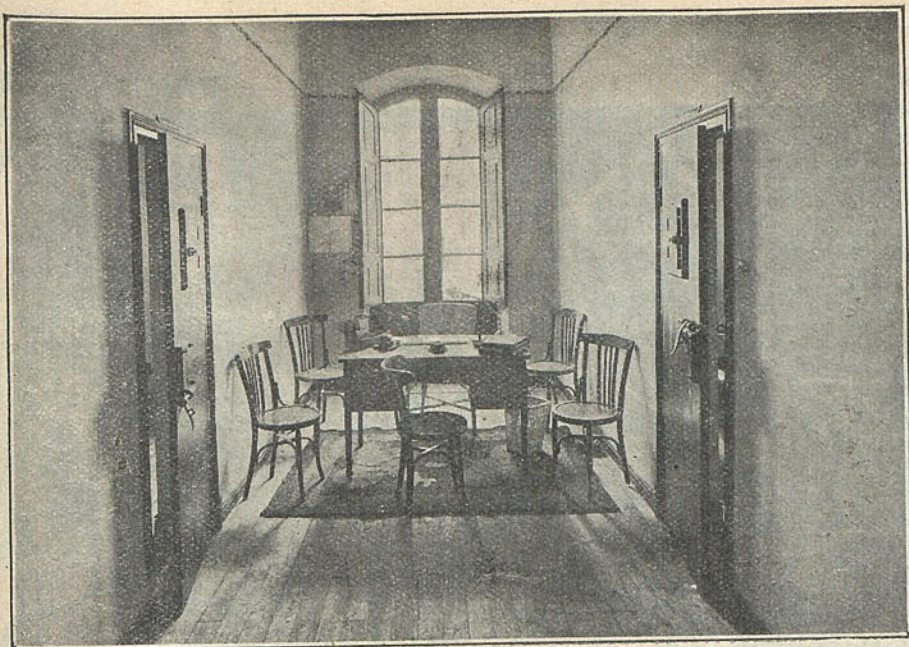
La producción de automóviles ha disminuído de 4.000.000 a 3.000.000. La producción mundial en el año 1929 fué de 6.200.000. De la producción total en el año 1931 corresponde 79 por 100 a los Estados Unidos y Canadá, y 18 por 100 a Europa.

Prolongación de contrato colectivo.—La Sociedad Berlinesa de Transportes en Común notificó para el 31 de diciembre próximo pasado el contrato colectivo que determina las condiciones de sus empleados; pero dicho contrato fué prolongado hasta 30 de abril de 1932, en consecuencia del cuarto decreto excepcional del Gobierno alemán. Mientras tanto, la Empresa había presentado a los Sindicatos del personal sus propuestas, que importaban un empeoramiento grave de las condiciones. Ahora acaba de llegarse a un acuerdo por el cual el contrato antiguo será prolongado hasta 30 de septiembre de 1932, y luego de seis meses a seis meses, hasta que una de las dos partes lo dé por terminado, dando aviso con un mes anticipado.

Los tranviarios de Rotterdam.—A iniciativa de la Unión Holandesa de Ferroviarios y Tranviarios, casi todo el personal de la Empresa tranviaria de Rotterdam ha firmado una petición al ministro de Obras públicas, en la cual solicitan que el ministro intervenga para que la Compañía introduzca el retiro obrero para su personal, de acuerdo con lo dispuesto hace tiempo en virtud de una orden del Gobierno. La organización obrera declara que la Compañía dispone de los recursos necesarios.

La huelga de los choferes de La Haya.—Como han sido inaceptables para los trabajadores las propuestas del árbitro en la huelga de choferes de autotaxis de La Haya, declarada el 6 de mayo como protesta contra rebajas de 16 y 17 por 100 impuestas por los patronos, la huelga sigue todavía.

Conflicto en los autotaxis de Zurich.—Los choferes de autotaxis de Zurich han tenido hasta ahora una retribución garantizada de 10 a 11 francos por día. Las Empresas de autotaxis proponen suprimir esta retribución garantizada y no pagar al chofer más que la mitad de su cobranza. Justifican su propuesta alegando «la falta de interés comercial de parte de los choferes»; pero los choferes saben demasiado bien que la disminución de la cobranza se debe a otros factores y no a falta de interés, y se preparan para resistir los ataques patronales contra su nivel de vida.



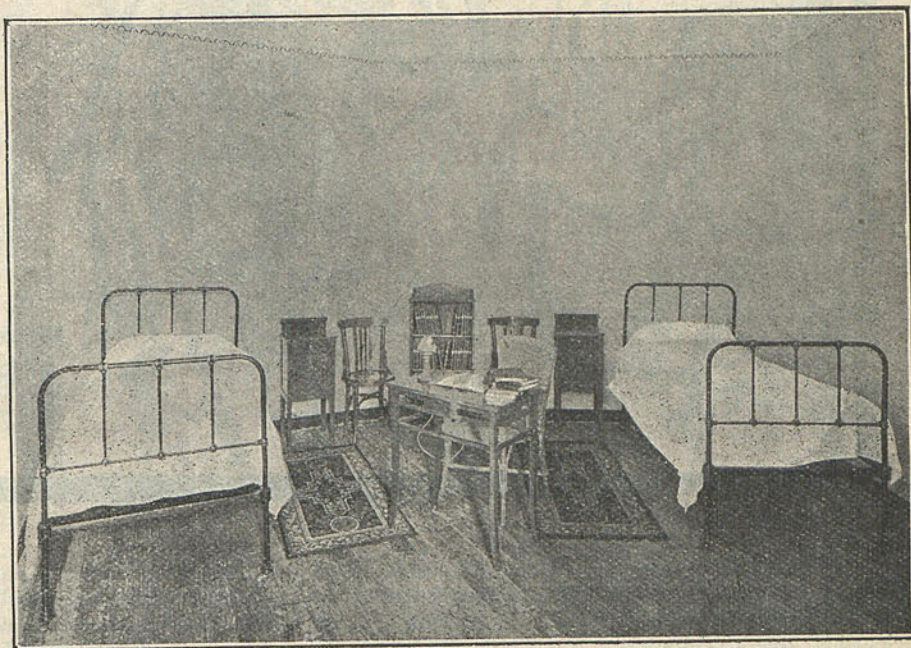
La Sociedad Automovilista Bilbaína nos ha dedicado estas fotografías. Son, respectivamente, un recibidor y un dormitorio para conductores de automóviles presos por accidente en la circulación.

Para tener derecho a estos privilegios penitenciarios que ofrece la cárcel de Larínaga hay que ser, naturalmente, afiliado a la Automovilista Bilbaína. Bien...

Nos parece muy bien. Pero nos parecería mejor si la Dirección general de Prisiones, en los momentos presentes, extendiera esta obra a cuenta del presupuesto del Estado español.

Es necesario que al conductor de vehículos de transporte preso por causas ajenas a todo delito criminal se le rodee de atenciones correspondientes a la época actual, distintas en absoluto a las que hoy son norte del régimen carcelario.

Nuestros grabados dan la norma. El Estado debe seguirla y mejorarla.



LA REVOLUCIÓN EN MARCHA. DESPUÉS DE LA INTENTONA MONÁRQUICA

Después de los últimos acontecimientos se precisa un examen objetivo para deducir las enseñanzas correspondientes y fijar la posición futura del proletariado.

La aristocracia ha querido repetir los hechos históricos, hechos que de haber respondido a los propósitos hubieran desencadenado una dictadura reaccionaria de carácter sangriento. Los casos de Italia, Hungría y Polonia nos lo afirman de una manera rotunda.

La nobleza española, cuya hegemonía se ha venido manteniendo imponiendo al pueblo una explotación feudal, no se aviene a perder sus privilegios de clase. Necesita intentar la conquista del Poder político, olvidando la revolución social del mundo, que ha hundido no ya el predominio aristocrático, sino el capitalista, que es una etapa más avanzada de la lucha de clases.

Importa, pues, a la clase trabajadora no perder de vista el horizonte político, porque en él se ventila algo más que la situación actual de la revolución. Se juega el porvenir del país. Esto es, el porvenir del proletariado.

Las profundas reformas en la estructura estatal, los cambios en la pedagogía, los nuevos derechos de las clases laboriosas, el

control sobre la producción, la elevación jurídica del trabajador y la liquidación absoluta de todas las taras feudales es algo interesante para nosotros. En verdad, la lucha es dura, tanto más dura cuanto cara es la transformación, y con ese claro instinto que los pueblos matizan sus períodos históricos. España unánimemente ha sabido valorar su período revolucionario. Inútil la tentativa restauradora, como inútiles serán las que se anuncian. Pero no en vano hemos de fijar nuestra atención en el movimiento internacional contrarrevolucionario para detener la marcha triunfal del Socialismo. La clase obrera hoy se dispone a triunfar conquistando el Poder político y llevar su triunfo a la realidad realizando la transformación social.

Dispuestos a coronar nuestro esfuerzo, seguiremos vigilantes no sólo contra los restos del feudalismo, sino contra determinadas fuerzas republicanas, cuya responsabilidad en los últimos acontecimientos es demasiado patente. De todo ello se desprende una deducción para los trabajadores. La imprescindible necesidad de atacar en todos sus reductos a las clases burguesas: desde los Sindicatos, para elevar sus condiciones económicas, y desde sus partidos de clase, para conquistar sus libertades políticas.

¡Adelante por el triunfo de la revolución!



En la ciudad de Praga, y en su salón municipal de recepciones, se ha celebrado el VIII Congreso Internacional de los Obreros del Transporte, con la asistencia de 172 delegados, que representaban 2.190.735 afiliados de los 2.351.343 militantes con que cuenta esta Internacional. Destacan entre los delegados los de habla española: por la Argentina asistían José Negri y Luis María Rodríguez, de Unión Ferroviaria; Francisco Agnelli y José Pipino, de Fraternidad Ferroviaria.

Por España: Trifón Gómez, Anibal Sánchez, Eleuterio del Barrio y Salvador Sánchez, del Sindicato Nacional Ferroviario; Carlos Hernández, Luis Menéndez y Silverio Álvarez, de la Federación Nacional del Transporte.

El camarada Cramp, que hace el discurso inaugural, comienza dedicando un recuerdo a los muertos de la I. T. F.; haciendo consideraciones luego de los progresos de la Federación desde el último Congreso. Hace resaltar la situación de los trabajadores del mundo, incluso los del transporte en todas las categorías, que va de mal en peor por preferir los Gobiernos el nacionalismo económico, a lo que la clase trabajadora — dice — debe contestar con una intensificación de la acción internacional de todos los trabajadores. No es suficiente para resolver la crisis de trabajo en el mundo la semana de cuarenta horas; debemos reivindicar la de treinta y seis.

La I. T. F. debe figurar a la cabeza de los esfuerzos para imbuir a las organizaciones un movimiento internacional. La I. T. F. es la más vigorosa e influyente de las Secretarías profesionales internacionales. Han de acercarse tiempos más difíciles que los que nos afligen; pero

si los pueblos inspiran su lucha en el sentimiento internacional saldremos victoriosos del combate.

El capitalismo, como último baluarte, acude desesperadamente al fascismo. Donde impera éste los Sindicatos obreros desaparecen. Es un peligro terrible. Los que con nosotros están, de países donde el fascismo no ha sentado el pie, deben ayudar a nuestros camaradas menos afortunados que sufren sus excesos.

En representación de la F. S. I. interviene el camarada Schevenels, quien después de saludar al Congreso y esperar de éste mayor rendimiento que de los demás Secretariados profesionales internacionales, pone de manifiesto su disconformidad con lo expuesto por Cramp respecto a lo de la jornada de treinta y seis horas; no porque sea imposible, sino porque todavía estamos muy lejos de la realización de la semana de cuarenta y cuatro horas, y mucho más de la de cuarenta.

En la segunda sesión del Congreso, Stal elogia la personalidad de Albert Thomas, a quien sorprendió la muerte trabajando por los ferroviarios.

Al honrar a Albert Thomas, expresa, honramos a la I. T. F., uno de los ejércitos más aguerridos de la clase trabajadora.

La organización polaca, avalando lo dicho en la sesión anterior por Cramp, manifiesta en un escrito la imposibilidad de asistir al Congreso por imposición de la dictadura.

Se pasa a la discusión de la Memoria, y al final Edo Fimmen relata los inconvenientes para realizar la propaganda en el Extremo Oriente; haciendo resaltar que por

no haber podido visitar aquel país no se han adherido a la I. T. F. Luego hace destacar la importancia de la Internacional en su lucha contra el fascismo en Italia y Polonia.

En la tercera sesión, se acuerda celebrar el Congreso cada tres años, para discutir el punto referente al aumento de las cotizaciones, que solamente mantienen las organizaciones escandinavas; haciendo el resumen Fimmen, quien dice la buena voluntad de los proponentes y el mejoramiento que con ello tendría la Caja internacional, pero en cuenta la desocupación, la crisis, la rebaja de salarios, el fascismo y la guerra, son malos momentos para aumentar las cotizaciones. Acordándose estudiar más profundamente, y que los camaradas escandinavos ayuden en la encuesta.

En la cuarta sesión se discute una propuesta suscrita por los ferroviarios ingleses, destinada a invitar a los obreros rusos del transporte a adherirse a la I. T. F. A ésta presentan una enmienda de los ferroviarios belgas, en la que se pone a los rusos en una disyuntiva de ser baja en la I. T. F. La mayoría impugnan la propuesta de la táctica comunista.

El camarada Fimmen manifiesta que se alegraría de ver a los rusos dentro de la I. T. F. Por ello ha venido trabajando durante largo tiempo; pero sería un error aceptar la propuesta británica. Que reconozcan nuestros estatutos y nuestras resoluciones. Después del Congreso de Estocolmo hemos escrito a los rusos y, además de no contestarnos todavía, han

Obreros del Transporte. En estas condiciones sería inútil dirigirnos a ellos, porque es ridículo que después de maltratarnos les digamos: Muchas gracias, camaradas; venid ahora con nosotros.

Puesta a discusión la propuesta, es rechazada por una gran mayoría, ya que no obtiene más que nueve votos en pro.

Pásase después a discutir otra propuesta de los choferes checos, que consiste en visitar y conocer la situación del país de los soviets. Los diferentes puntos de vista que se exponen animan la discusión, interviniendo por último, entre una gran salva de aplausos, el camarada Negri, de los ferroviarios de la Argentina, el que se opone al envío de la delegación.

Se procede a votar nominalmente, dada la división del Congreso, y en pro lo hacen 703.079 votos; en contra, 1.306.581; abstencionados, 71.522. Quedando, por tanto, rechazado el envío de la delegación a Rusia.

Entre la cuarta y quinta sesión se celebró un acto internacional en la Casa del Pueblo. En él la delegación española hubo de aceptar consultas e interrogaciones, ya que las últimas noticias recibidas de España y publicadas en la prensa checa daba a toda plana de la intentona monárquica. El retrato del Borbón aparecía en las primeras páginas, bajo grandes titulares. Nunca mejor que en el acto que había de celebrarse para desvanecer la gran noticia.

Trifón Gómez, que fué recibido entre aplausos atronadores y prolongados, desvirtuó la información tendenciosa de la gran prensa. Hizo presente al pueblo checo su con-

fianza en la política española, cuyos puntales más sólidos los constituyen el Partido Socialista y la Unión General de Trabajadores, que no deja de estar arma al brazo. El optimismo de la representación española se acogió con muestras de gran agrado.

La quinta sesión del Congreso es precedida del reparto del extraordinario de *El Socialista* contra la guerra. Nuestro periódico fué elogiado y admirado, constituyendo un gran éxito para el Partido Socialista Español.

Entre grandes aplausos se aprueba el envío de un telegrama de felicitación a la Unión General de Trabajadores, alentando al proletariado español contra el movimiento contrarrevolucionario.

Al conocerse la contestación de la Unión General de Trabajadores, dando cuenta del fracaso de la intentona militarista, el Congreso, entusiasmado, da grandes vivas a la República española.

Se entra en la discusión de la moción referente a las reparaciones de la guerra y rebaja de aranceles aduaneros. Los varios puntos de vista que se exponen hacen interesante el debate.

No hay que olvidar que detrás de las reparaciones, y a consecuencia de ellas, está la crisis mundial; crisis para todos, para los que intervinieron y para los que fueron neutrales. Hay, pues, que trabajar de común acuerdo. Edo Fimmen termina la discusión de este punto con un discurso de doctrina netamente socialista; acordando el Congreso la anulación de las deudas de guerra y reparaciones.

La resolución contra el paro se resuelve con la jornada

de cuarenta horas, sin disminución de salarios; aumento de edad escolar y pensiones adecuadas a la vejez.

Por unanimidad se acuerda protestar contra la dictadura polaca, que ha impedido asistir a los delegados al Congreso, y contra la dictadura fascista, que aprisiona al proletariado italiano.

En la sexta sesión, por unanimidad, es aprobada una resolución relativa a la proclamación de huelga general en caso de guerra y de lucha contra el militarismo.

En esta sesión es elegido el Comité ejecutivo de la I. T. F., siendo designados los siguientes camaradas: Cramp (inglés), Sindley (escandinavo), Roudolph (alemán), Jarrigion (francés), Malenhau (belga) y Koning (austriaco). Por unanimidad son reelegidos los secretarios Fimmen y Nathans.

Para el Consejo general se designa, por los países de habla española, a Trifón Gómez, efectivo, y a Carlos Hernández, suplente.

Se pasa a designar el país donde ha de celebrarse el próximo Congreso, y a propuesta de Trifón Gómez, y entre grandes aplausos, se acuerda que éste sea en Madrid.

El camarada Cramp hace el discurso de clausura del Congreso. Y finalizan las tareas del VIII Congreso entonando todos los congresistas *La Internacional*.

Resumen: una gran jornada para el porvenir de la Internacional del Transporte.

Actividad

No podemos menos de manifestar nuestra satisfacción por el constante progreso de nuestra Federación.

Algunas de las bajas han sido cubiertas rápidamente, aparte de las nuevas Secciones adheridas. De la lista de provincias ajenas a nuestro movimiento podemos quitar dos más: Burgos y Canarias, en las que ya existen organismos filiales de la Federación Nacional del Transporte. En otras provincias, algunas de las cuales han vivido opuestas a nuestro movimiento, tenemos excelentes relaciones, que nos hacen esperar nuevos federados, aparte el crecimiento general de efectivos en la mayoría de las Secciones.

Pero aun siendo éste un excelente síntoma de vida próspera, no es suficiente. Queremos más; cada día más, hasta conseguirlo todo. Para efectuarlo procuramos intensificar la propaganda oral y escrita, y de sus resultados tenemos gratos recuerdos. Aún nos quedan algunas organizaciones por visitar; pero podemos afirmar rotundamente que la voz de la Federación se oír en ellas dentro de este mismo año. Después volveremos a empezar; pero los métodos deben ser diferentes con el fin de lograr mejores resultados. Necesitamos, entre otras cosas, la asistencia de los núcleos federados. Esto es, de militantes activos y dispuestos a ayudarnos en nuestra labor de agitación sindical. Pero es preciso prepararse, estudiando nuestros problemas sindicales, técnicos y económicos. La organización del transporte debe pasar a otra etapa superior, donde se aumente la potencia creadora y el sentido de la responsabilidad.

¿Existen condiciones para hacerlo? Si no existen hay que crearlas; pero afirmemos que existen condiciones y existen hombres. Volvemos a abstenernos hoy de citarlos, pero tenemos que recordar la fuerza orgánica de numerosas Secciones y el entusiasmo permanente de bastantes camaradas.

¿Por qué no poner en juego estas aptitudes? Ya algunas Secciones realizan propaganda por su cuenta, con buenos frutos, que serían mayores si su timidez fuera sustituida por mayor decisión. A pesar de todo, hacemos público que se siguen por distintas colectividades gestiones afortunadas para constituir Secciones, algunas ya coronadas por el triunfo. Pues bien, esta labor activa de los grupos dirigentes no puede quedar sola. Los militantes se obligan también a trabajar, buscando siempre el sitio donde marcar la enseña de nuestra Federación.

Todos los obreros del transporte—ya lo hemos dicho otra vez—, en el curso de su ruta o en la época de vacaciones están obligados a organizar a los demás trabajadores que aún no lo están, afiliándolos a la Sección más próxima si las dificultades del terreno impiden la constitución de una nueva Sociedad.

He aquí la tarea diaria de todo militante: la de extender constantemente el prestigio y la influencia de nuestra Federación. Si con entusiasmo y firmeza propagamos la bondad de nuestros principios, si cumplimos con nuestros deberes sindicales, si nos decidimos a llevar como escudo los principios de la organización, si

conseguimos organizar en el trabajo y crear en terreno neutro u hostil, tened la plena seguridad de que el balance anual del año en curso será digno de nuestro esfuerzo.

¿Y cómo debemos hacerlo? Del modo como se viene haciendo, pero con más actividad, dentro de nuestro radio de acción; es por lo que insistimos otra vez para que se redoble la propaganda, para que se modernicen nuestras actuaciones; en una palabra, para revolucionar también nuestro movimiento al compás de la transformación mundial.

No hay que detener el ritmo, sino acelerarle, dotándole de esa actividad sindical sólo hallada en nuestras filas. Actividad que deseamos aumentar con todas sus consecuencias, porque la actividad bien entendida es una fuerza poderosa que conduce por buen camino al triunfo de la emancipación.

TRANSPORTES MECANICOS

Constantemente hace falta, y ahora más que nunca, que los obreros del transporte tengamos representación en los Municipios, como en todos los organismos oficiales. Debido a la gran preponderancia adquirida por el transporte mecánico en nuestro país, hay necesidad de orientar para evitar muchos de los accidentes que con frecuencia alarmante se vienen sucediendo, y siempre o casi siempre achacables a la incapacidad o impericia del conductor, cosa que, si en algún caso es cierta, en el noventa y nueve por ciento no lo es. No voy a tratar de demostrar lo contrario; pero en los casos de que esto suceda así, el único responsable será el ingeniero que concede el carnet a candidatos que incluso llegan a mediatizar a algunos ingenieros poco escrupulosos.

Los accidentes que revisten caracteres de verdaderas catástrofes suelen ser aquellos que se producen en los vehículos de servicios públicos, cuyos conductores llevan carnet de primera categoría y para el cual hacen un examen bastante riguroso. ¿Por qué se producen, entonces, accidentes tan constantes en estos sectores profesionales?

Las Empresas explotadoras, más atentas a beneficiarse económicamente que a dar servicios satisfactorios, con seguridades para el viajero, presentan sus unidades en las revistas convocadas en condiciones inmejorables de estética y con asientos, si cabe, de mayor amplitud que los reglamentarios. El ingeniero o ingenieros encargados de la revista examinan minuciosamente el coche, hasta el más insignificante detalle de presentación. Como lo encuentran bien le dan el vistobueno, y a trabajar.

Si se sigue para la estética y comodidad de los vehículos una minuciosa inspección, ¿por qué no se sigue idéntica norma para los órganos de seguridad, tales como dirección, transmisiones y frenos, que en la mayoría de los vehículos están en un estado tan deficiente que ponen al conductor, en el momento de tomar el vehículo, en evidente trance de hacer víctima de su necesidad al transeúnte y al usufructuario del coche? Y en este caso, ¿quién tiene la culpa de lo que pueda ocurrir?

Así son la mayoría de los accidentes. Por eso, si los obreros consiguiéramos representación de nuestros organismos en los departamentos oficiales, podríamos contrarrestar, si no evitar todos, gran número de accidentes, porque pondríamos al servicio del Estado nuestra práctica de profesionales.

En el último Congreso celebrado por los obreros del transporte se aprobó una ponencia en este sentido, para que el Estado interviniese las escuelas particulares y se dirigiese la enseñanza de conductores en escuelas oficiales. Que se sepa, a este respecto no se ha hecho aún nada, y por eso nos permitimos insistir, hasta alcanzarlo con nuestra fuerza sindical.

MARIANO MUÑOZ

Las enfermedades profesionales de los agentes tranviarios

La Conferencia de la Sección Tranviaria de la I. T. F., que se verificó en Berlín en el mes de febrero de 1931, se ocupó, entre otras cosas, de la cuestión de si existían enfermedades propias de la profesión de tranviario. Después de un cambio de ideas, la Conferencia adoptó unánimemente una resolución encargando a la Secretaría la iniciación de una encuesta con el fin de llegar a saber si había algunas enfermedades reconocidas por ley como profesionales de los tranviarios y cuáles debían considerarse como tales en la opinión de las organizaciones sindicales de los tranviarios en los diversos países.

En cumplimiento de este encargo la Secretaría de la I. T. F. remitió un cuestionario a todas las organizaciones interesadas. De las contestaciones recibidas de varios países es evidente que la cuestión es complicadísima, pues parece que no existe ninguna reglamentación legal al respecto, y los médicos tienen opiniones muy divergentes sobre la cuestión de si existen o no enfermedades que pueden considerarse como propias de la profesión del tranviario.

Por enfermedades profesionales puede entenderse, en términos generales, los fenómenos patológicos que son consecuencia de factores perjudiciales que influyen sobre el organismo durante el ejercicio de la profesión.

El movimiento sindical obrero ha luchado por muchos años para obtener reglamentos que diesen a los trabajadores que hubiesen contraído alguna enfermedad en el ejercicio de su profesión la indemnización a que tienen derecho en justicia. Hoy día se reconoce generalmente que el patrono tiene el deber de pagar una indemnización adecuada a todo empleado víctima de un accidente ocurrido en el curso de su trabajo, y el deber debía extenderse también a las víctimas de enfermedades contraídas en las mismas condiciones, y que pueden asemejarse, en consecuencia, a los accidentes del trabajo. Sería necesario también establecer una distinción entre las enfermedades agudas y las afecciones crónicas. Sin embargo, no es siempre fácil determinar hasta qué punto la enfermedad es consecuencia de los factores que entran en juego durante el ejercicio de la profesión; hecho que explica las dificultades y divergencias de opinión que ya hemos señalado. La Organización Internacional del Trabajo se ha ocupado del asunto, y en su sesión del año 1925 ha adoptado un proyecto de convenio internacional sobre reparación de las enfermedades profesionales. Este convenio, que entró en vigor el 1 de abril de 1927, y que hasta el 1 de noviembre de 1928 había sido ratificado por Alemania, Austria, Bélgica, Cuba, Finlandia, Gran Bretaña, Hungría, India, Irlanda, Japón, Luxemburgo, Holanda y Yugoslavia, obliga a todo Estado que lo haya ratificado a proveer «para las víctimas de enfermedades profesionales, o para sus derechohabientes, una reparación basada en los principios generales de la legislación nacional sobre la reparación de accidentes del trabajo». El convenio contenía una lista de enfermedades e intoxicaciones que pueden sobrevenir a los trabajadores industriales, y que deben considerarse como profesionales.

Esta lista contiene únicamente las intoxicaciones de plomo y mercurio y las infecciones carbuncosas; así que es bastante corta; y algunos de los países que han ratificado el convenio han agregado algunas enfermedades más a las leyes respectivas; pero en ninguna parte existen disposiciones legales que reconocen como enfermedades profesionales las que ocurren con frecuencia entre los agentes tranviarios.

En consecuencia, debe ser doble el fin de la acción de la cual forma el prelude esta encuesta. Primeramente es menester tomar medidas encaminadas a que las legislaciones nacionales agreguen, a la lista de enfermedades asemejadas a los accidentes del trabajo, las que pueden considerarse como propias de la profesión de tranviario; y en segundo lugar—y es un punto en que insistimos muy particularmente—, un conocimiento más amplio de estas enfermedades y sus causas hará posible que las organizaciones obreras gestionen ante los Poderes públicos y las Direcciones de las Empresas de tranvías medidas para disminuir la frecuencia de estas enfermedades, e indiquen cuáles son las medidas más apropiadas para este fin.

¿Cuáles son los peligros a que está expuesto el personal de tranvías en el ejercicio de su profesión? El motorista permanece frecuentemente largas horas de pie, sobre una superficie oscilante, la atención siempre concentrada, efectuando constantemente los mismos movimientos y con las manos siempre en la misma posi-

ción. Si la plataforma no está abrigada, está expuesto constantemente a corrientes de aire, y en invierno la inmovilidad a que está obligado agrava los efectos del frío. El polvo y un sol demasiado intenso pueden también constituir elementos de peligro. El cobrador, por lo general, también debe estar constantemente de pie, expuesto a las sacudidas del vehículo; debe hacer su trabajo rápida y minuciosamente en vehículos a veces con exceso de pasajeros, observar la subida y bajada de los pasajeros en todas las paradas y dar señales al motorista. Una gran parte del tiempo se encuentra dentro del vehículo, donde respira un aire viciado, a veces infectado, especialmente en tiempos de epidemia, como, por ejemplo, de influenza.

Todos estos diversos factores, que amenazan la salud de los agentes, pueden ser origen de casos numerosos de neurosis (debidos a la continua tensión nerviosa o a la emoción resultante de accidentes, etc.), reumatismo, afecciones del estómago (causadas por las sacudidas y la irregularidad de las horas de comer), conjuntivitis (causada por polvo y corrientes de aire), pies achatados y varices (resultado de largas horas de pie). Todo esto resulta claramente de las contestaciones recibidas de los diversos países, a las cuales pasamos revista a continuación.

AUSTRIA

Un decreto ministerial señala las enfermedades asimiladas a los accidentes del trabajo y que dan derecho al seguro.

La organización sindical de los tranviarios estima que las enfermedades siguientes deben considerarse como propias de la profesión:

a) Afecciones del estómago y de los intestinos.

En el año 1929 los 6.817 cobradores de los tranvías de Viena sufrieron el total de 30.381 días de enfermedad por las causas señaladas, o sean 4,5 días, término medio, por hombre. Los 3.143 motoristas estuvieron enfermos 13.663 días en total, o, término medio, 4,3 días por hombre. El personal de entretenimiento y vigilancia de la vía también padece de estas enfermedades, causadas por la irregularidad de sus horas de comida.

b) Reumatismo.

En 1929 los cobradores y «wattmen» tuvieron 14.782 y 7.213 días de enfermedad, o, término medio, 2,2 y 2,3 días por hombre.

Los obreros que trabajan en los conductos eléctricos y la vía permanente y en la vigilancia de la vía también sufren frecuentemente del reumatismo.

c) Pies achatados y varices.

Es principalmente el personal de los tranvías el que está sujeto a estas afecciones; pero en cierta medida también los obreros de talleres y de entretenimiento y vigilancia de la vía. Del personal de 15.862 unidades en total (sin contar los inspectores y otro personal superior) de los tranvías de Viena, 2.153 personas recibieron en el año 1929 plantillas de soporte.

d) Enfermedades del sistema nervioso.

Estas enfermedades ocurren frecuentemente entre los trabajadores ocupados en el entretenimiento y colocación de los conductos eléctricos.

e) Enfermedades de los ojos.

La conjuntivitis es muy frecuente entre los obreros que hacen soldaduras en los talleres o en los conductos eléctricos.

ALEMANIA

Un decreto de 11 de febrero de 1929 reconoce una serie de enfermedades como profesionales; pero interesa más bien a los obreros de talleres que al personal de los tranvías. Según el informe de la Caja de socorros de la industria de tranvías y ferrocarriles vecinales, a la cual pertenecen 449 Empresas con un total de 130.000 empleados, los médicos calificaron de profesionales 81 casos de enfermedad en el año 1930; pero 54 de estos casos no fueron reconocidos como tales por la Caja. Las estadísticas de enfermedades en las Empresas de tranvías indican que hay gran número de casos de ciática, reumatismo, debilitamiento cardíaco, bronquitis, afecciones del estómago y de los intestinos, pies achatados, enfermedades de los riñones e inflamación de la garganta. La organización obrera alemana estima que estas enfermedades deben reconocerse como profesionales.

(Continuará.)

TEMAS TRANVIARIOS

(Continuación.)

Por FRANCISCO GARRIGÓS

Que esto es difícilísimo de conseguir y al leerlo arrancará más de una piadosa sonrisa, es algo de lo que estamos convencidos; pero ello no es motivo de renuncia: en empresas más difíciles nos hemos embarcado y hemos sabido triunfar; en ésta estamos seguros de ello, porque es de capital importancia para los intereses que defendemos.

Nadie se asuste del programa. Al principio será amargo el trago; pero, a medida que se vaya transformando la psicología de este público y la nuestra propia, serán mieles lo que hoy acibar sólo es.

II

Sin la pretensión de hacer nada extraordinario, porque la índole de este trabajo y a quien va destinado no lo permiten, creemos, sin embargo, conveniente decir en este librito algo que sea útil, o simplemente informativo, de cuanto al sistema de tracción eléctrica se refiere.

Aunque algo hemos de decir, en conjunto, de los diferentes sistemas de tracción eléctrica, procuraremos, sin embargo, separar aquellos aspectos que a tranvías o ferrocarriles se refieren, si bien, en realidad, lo que los diferencia esencialmente es la potencia empleada, puesto que la energía se aplica igualmente en todos los motores, siempre que, naturalmente, éstos sean adecuados para la clase de corriente empleada, lo cual hace que nazca otra división, variando notablemente las instalaciones según se trate de corriente continua o alterna la que se emplee.

De un modo general puede decirse que cuando para la tracción se requieren esfuerzos relativamente pequeños, cual ocurre en los tranvías, se emplea la corriente continua, y, por el contrario, cuando son necesarios grandes esfuerzos, como ocurre en las locomotoras, la corriente es alternativa. Esto ocurría por la dificultad con que se tropezaba de producir corrientes continuas de elevada tensión; pero ya hoy este inconveniente ha sido vencido, y la tendencia general es a construir los ferrocarriles basándose en el empleo de la corriente continua.

En apoyo de lo antes dicho haremos observar que en las ciudades la tensión de 500 ó 600 voltios se sigue manteniendo, por ser éste el límite prudente en cuanto al peligro se refiere; pero, sin embargo, en los interurbanos se emplean tensiones hasta de 3.000 voltios de corriente continua; teniendo ejemplo de ello España en el ferrocarril de la rampa de Pajares, que trabaja en estas condiciones. En algunos tranvías se ha adoptado el sistema mixto de 600 y 1.200 voltios, cual son el Metropolitano Nord-Sud de París y el ferrocarril de Barcelona a Tarrasa. Este sistema se funda en una línea de alimentación trifilar en la que el hilo neutro o de retorno son los carriles, con tensión entre los hilos extremos de 1.200 voltios, y, por consiguiente, con la posibilidad de trabajar con uno de los puentes en ciudades; esto es, con 600 voltios.

Muchos más datos podríamos aportar a este respecto; pero como este trabajo sólo puede tener un carácter informativo, diremos como resumen: la clase de corriente y la tensión que se adopta dependen de muchos factores; pero de un modo general, y desde un punto de vista técnico, las convenientes son las siguientes:

Para tranvías urbanos: corriente continua hasta 600 voltios.

Para tranvías suburbanos: corriente continua a 600 ó a 1.200 voltios.

Para tráfico interurbano: corriente continua de 1.200 a 1.500 voltios, o monofásica de alta tensión.

Para tráfico de líneas principales: corriente continua de 1.500, 2.400 ó 3.000 voltios, o alterna de 11.000 ó 15.000 y de 15 ó 25 períodos.

Cada día es mayor el número de ferrocarriles eléctricos que se construyen, a pesar de los cuantiosos gastos que se originan; pero éstos quedan compensados por el reducido precio de la unidad de fuerza, puesto que ésta es obtenida por medio de los saltos de agua, y no es aventurado predecir que la electricidad será la que predomine en los transportes, a menos que la rutina y la incapacidad económica de las Empresas se dejen absorber por otros medios de transporte.

Los coches automotores de los tranvías deben reunir las siguientes condiciones — de la caja o carrocería nada hemos de decir, porque es algo que corresponde a las necesidades de la

época y, por tanto, sujeto a variaciones constantes; siendo deber de las Empresas o Ayuntamientos que en este aspecto los coches respondan en todo momento a las necesidades de la población —:

El material eléctrico se compondrá de: dos motores (o cuatro); dos combinadores o reguladores para el funcionamiento de los motores; dos aparatos de maniobra del regulador; resistencias de puesta en marcha, regulación y freno; freno de mano y electromagnético; interruptores, el principal automático y para maniobrar a mano, el de circuito para el alumbrado y el del circuito para el coche remolque; fusibles para impedir un exceso de corriente; una toma de corriente por medio de arco o pértigo.

El motor estará construido de modo que su cubierta no permita la entrada de agua ni de polvo, con tapas y cierres de tal modo dispuestos que permitan la inspección y limpieza del mismo; las ruedas de engranaje deben funcionar sin ruidos que molesten (?), debiendo resistir el piñón un recorrido de 15.000 kilómetros, y 75.000 la corona.

Los motores deben someterse a varias pruebas, debiendo ser señaladas las siguientes:

Determinación del rendimiento y la velocidad, admitiendo una tolerancia de un 2 por 100 para el rendimiento y un 4 por 100 para la velocidad.

El recalentamiento se gradúa tomando la temperatura del medio ambiente a un metro del motor; después de una hora de trabajo con carga, ningún órgano del motor debe tener una temperatura superior a 75 grados centígrados sobre la temperatura ambiente.

Las resistencias deben estar resguardadas de la humedad y montadas de modo que permanezcan invariables por efecto de la trepidación de los vehículos, y todas sus partes deben ser incombustibles.

Consideramos útil decir, aun cuando sea brevemente, algunas palabras acerca del papel importante que en la tracción juega la adherencia. Esta puede definirse diciendo que es el estado en que se encuentran dos cuerpos que, sin penetrarse, quedan unidos y como soldados uno a otro por el simple contacto de sus superficies.

Son muy diversos los coeficientes de adherencia que se admiten con relación a diversos materiales, y aun entre los carriles y las ruedas este coeficiente varía constantemente entre $1/5$ y $1/20$, según el estado de la vía por lluvias, humedad, hojas, grasas, etc., etc.

En los tranvías que circulan por el interior de las poblaciones, este coeficiente es, generalmente, de $1/10$, correspondiente a carriles húmedos o grasientos; la resistencia que podemos considerar aproximada de los carriles con las ruedas es de ocho kilogramos por tonelada. En estas condiciones, si suponemos un tranvía que pesa seis toneladas entre tara y carga y que, por su adherencia de $1/10$ de su peso, podemos disponer de un esfuerzo de 600 kilogramos; si este coche va a circular por una rampa de 40 por 1.000, muy frecuente en las poblaciones, hallaremos una resistencia a la tracción para el peso del coche de $(6 \times 8) 48$ kilogramos, y de $(40 \times 8) 320$ kilogramos por la rampa, o sea un total de 368 kilogramos; como el esfuerzo de que disponemos es de 600 kilogramos, es más que suficiente; si tras de este coche se lleva otro como remolque, entonces el esfuerzo que necesitamos realizar es doble, o sea 776 kilogramos, y como sólo disponemos de 600, se establecerá el retroceso.

Es conveniente citar este ejemplo porque explica por qué a veces, al parar un tranvía en una rampa y tratar de ponerlo nuevamente en marcha, no solamente no se ha podido, sino que ha retrocedido, caso de grave peligro que es muy útil saber a qué obedece.

En cambio, supongamos que el coche pesa 14 toneladas; tendremos que el esfuerzo adherente que puede disponerse es de 1.400 kilogramos, y, además, que tiene que circular en la misma rampa que el anterior; la resistencia a la tracción del coche será de $(14 \times 8) 120$ kilogramos, más 320 correspondientes a la rampa; siendo, por tanto, el total de 432 kilogramos. Si suponemos que se le añaden dos coches más, como remolque, del mismo peso, tendremos una resistencia a la tracción de $(432 \times 3) 1.296$ kilogramos; como el esfuerzo de que disponemos es de 1.400, este coche podrá, evidentemente, circular, con dos de remolque de igual peso, por la rampa de 40 por 1.000.

(Continuará.)

Gráfica Socialista
San Bernardo, 92