

# FUERZA

Órgano mensual  
de la Federación  
Nacional del  
Transporte  
de España

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



Año II

Madrid, 1 de enero<sup>m</sup> de 1933

Núm. 10

## Transformación sindical

Después del último Congreso celebrado por nuestra Central, la Unión General de Trabajadores, viene a ponerse en vigor la resolución recaída sobre la nueva estructura de la organización sindical de los trabajadores de España.

El sistema, sencillo en sí, consiste en establecer la cotización de arriba abajo; esto es: la Comisión ejecutiva de la Unión General de Trabajadores entregará a las Federaciones de industria los sellos de cotización, y éstas a sus Secciones, quienes las expenderán a los afiliados. La sencillez estriba en la forma de establecerse y la dificultad en la manera de cumplirlo. Teniendo en cuenta que cada región tiene condiciones de vida distintas y cada oficio salarios diferentes, en unas Secciones se paga por semanas, en otras por quincenas y en las más por meses. Hay cuotas pequeñas, medianas y elevadas. En unos sitios se usan recibos, en otros cupones y en algunos perdura la estampilla.

El nuevo sistema viene a derrotar esta anarquía de funciones administrativas dentro de la vida orgánica, y conviene, por consiguiente, hacer las oportunas advertencias para preparar la transformación sin cambios bruscos y consecuencias lastimosas.

Teniendo presente que el nuevo sistema entrará en vigor a mediados de año, todas las Secciones vienen obligadas a estudiar los medios para recibir el cambio.

Las normas son fáciles, dedicándose primeramente a dar carácter general al pago por meses; después, a poner las cuotas en condiciones imprescindibles a las exigencias modernas de las luchas. Toda organización que tenga cuotas inferiores a tres pesetas mensuales carecerá de medios económicos para su defensa en su articulación interna y de reservas en sus ataques externos.

Se tiende a la concentración sindical, para derrotar mejor al capitalismo y a su aparato dominador: el Estado; pero si para esta lucha las fuerzas proletarias no cuentan con una organización sólida y bien dotada, con elementos de combate suficientes y modernos, con cajas repletas de reservas económicas, la lucha seguirá siendo infinitamente desigual y la esclavitud del proletariado perdurará durante muchos años.

Nuestros cuadros tienen una táctica y se sustentan sobre una doctrina. Querer luchar al albur contra un enemigo poderoso es suicidarse, y no somos tan ignorantes para cometer semejante disparate.

Piensen las Secciones en la pronta transformación que se avecina, y desde este momento dedíquense a perfeccionar sus organismos administrativos dentro de los Sindicatos y busquen el nivel medio de las cuotas, establecidas por meses. Acostúmbrense a la disciplina orgánica, manteniendo solamente los afiliados cotizantes — salvo los parados, en servicio militar, etc. —, eliminando a cuantos solamente pertenecen a la organización honorariamente, y veremos cómo adiestradas las fuerzas efectivas en una organización seriamente disciplinada, por su prestigio, alcanzará mucho más que las numéricamente infladas y prácticamente escuálidas.

Nuestra organización vive en la realidad y tiene que desechar toda ilusión, por muy halagüeña que sea. Este, pues, es el motivo para concluir con una serie de inconvenientes entorpecedores para la marcha general, y que viene a corregir con oportunidad el Congreso celebrado últimamente por la Unión General de Trabajadores.



## TRANSPORTES



## MECANICOS

Cuando las condiciones económicas de los conductores de automóviles permitían vivir desahogadamente, a causa de los altos salarios que en aquellas épocas se disfrutaban, la imperiosa necesidad de organizarse determinó la forma, pero no el fondo. No se alcanzaba aún la posibilidad de la competencia en el mercado de trabajo, ni la degeneración en el jornal y en la jornada. Cegados por estas condiciones, en todo superiores a las del resto del proletariado, el sistema de organización había de ser distinto, y así vemos que mientras los obreros de las demás industrias se organizan para luchar frente al patronaje, los conductores de automóviles se organizan con el patronaje.

En el primer caso, la organización pide y exige a la burguesía, mientras que en el segundo, los obreros se alían con la burguesía.

Son la agudización de la lucha de clases, la agravación de la crisis económica, el exceso de producción, etc., las causas que determinan un cambio absoluto y total en las condiciones de vida de los conductores de automóviles. Su condición como clase altamente retribuida desaparece, y lo que fué una realidad por circunstancias de transformación industrial, viene a ser una ilusión por fuerza de las propias circunstancias.

¿Qué ha hecho el proletariado del volante frente a este cambio tan brusco como total?

Una parte, la parte más considerable, siguiendo las directrices de nuestra Federación, se enrola en nuestros cuadros, comprende las circunstancias históricas y la crisis fatal que sigue a toda etapa de engrandecimiento capitalista. Reconoce que la industria automovilista no es ninguna excepción en el curso de la sociedad, sino, por el contrario, justifica el origen y desarrollo de la propiedad privada en sus diversas formas; que actualmente, la crisis existente está generando la constitución del gran capitalismo en los medios del transporte. Surgen Empresas que explotan los servicios de comunicaciones interlocalmente e internacionalmente. Las pequeñas Compañías se transforman en *trusts* o consorcios, y, localmente, se adivina la fusión de los primates o la absorción por éstos de los pequeños burgueses.

A circunstancias de esta naturaleza ¿puede oponerse con éxito la fuerza de las Sociedades de socorros mutuos de los conductores de automóviles? Nosotros decimos categóricamente que no. Que una organización confundida con patronos y representantes de garajes o de marcas de automóviles en su propio seno no puede, por ningún concepto, enfocar ni resolver, ni aun objetivamente, ningún problema de carácter social ni económico.

Podrá objetarse que este tipo de organización no es de lucha de clases; pero precisamente por eso interesa la contestación. A unas condiciones anteriores correspondía una clase de organización complementaria; esto es, que facilitara aquello que el patrono no concedía. Si las condiciones señaladas desaparecen, se deduce, por consiguiente, que las funciones de la organización no tienen razón de ser. ¿Qué queda entonces? Las atenciones facultativas que nuestro sistema de organización también establece. Pero teniendo en cuenta que lo fundamental es la condición de trabajo, el obrero debe organizarse allí donde se lo resuelven. Y si prolongamos la deducción observaremos que las transformaciones introducidas en la legislación social promulgada por el Estado se deben a la influencia de nuestra clase de organización.

¿Qué legislación es ésta? Fundamentalmente económica. Desde la constitución de los organismos de arbitraje al establecimiento, a cargo de las Cajas de previsión, de indemnizaciones por accidentes del trabajo, subsidio al paro, socorro de enfermedad, pensiones por invalidez, retiro obrero, etc., etc., cuyo espíritu es el de nuestros organismos frente a los de socorros, a tal punto que el avance legislativo en España viene a hacer inocua la función de esas colectividades, que no han tomado parte en ninguno de los papeles revolucionarios asignados a la clase trabajadora en la época actual.

Por consiguiente, sólo nos queda estampar nuestra convicción absoluta de que, descartada la personalidad de los organismos que combatimos, se apresten a transformarse, fundiéndose, donde sea posible, con nuestras Secciones, adaptándose a nuestro programa, para luchar conjuntamente con nosotros por la conquista de nuestras aspiraciones.

## A los conductores de automóviles de La Línea

El Sindicato de Transportes (Sección de Descargadores) de La Línea se congratula en dedicar un saludo fraternal a todos los obreros de dicho ramo, y pone en su conocimiento que esta pequeña entidad, creada con el esfuerzo de un exiguo número de trabajadores, fué constituida con fecha 5 de septiembre de 1931, y, procurando estrechar los lazos de solidaridad proletaria, única arma para defenderse de la explotación capitalista, con fecha 1 de octubre del corriente año ingresamos en la Federación Nacional del Transporte.

La iniciación orgánica de esta entidad partió de la Sección de Descargadores, cuyos componentes son obreros carreros, hoy en paro forzoso a causa de la evolución progresiva de los tiempos, la cual ha venido a sustituir con la tracción motor la tracción de sangre. Estos modestos obreros, antiguos militantes de la Unión General de Trabajadores, recibieron de ésta parte de sus provechosas enseñanzas y sentían grandemente ver deshecha su organización por las causas antes mencionadas.

Y ante la explotación inicua de que son víctimas los obreros del transporte por la falta de organización — momentos aprovechados por la clase capitalista —, se decidieron a fundar este Sindicato, el cual se compone de Secciones autónomas en su administración.

Nuestro principal interés es organizar a los choferes, quienes, por no estar unificados ni disciplinados socialmente, trabajan por un jornal irrisorio, prestándose a un trabajo excesivo de horas que, después de no ser retribuidas, por ley natural, les producen el agotamiento físico, única causa de multitud de accidentes que en la mayoría de los casos producen la muerte a aquellos que, desatendiendo los consejos de la organización, viven distanciados de ella. Si se pudiera hacer una estadística de los sitios donde, por no existir organización, no hay contrato de trabajo, se podría demostrar cómo es donde mayor número de víctimas se producen por accidentes del tráfico.

Es verdaderamente lamentable que esto ocurra, y muy especialmente en el campo de Jibraltar, donde, por su situación geográfica, frecuentemente nos visitan los que del resto de Europa vienen a estudiar la biografía española, y digo esto porque la vecina plaza de Jibraltar es uno de los puertos que facilitan a los que vienen de otro continente el paso a nuestra península.

¿Y no es doloroso que en los momentos actuales, en que España, por el imperativo de la clase trabajadora, ha dado al mundo entero la nota más grande de capacidad, haya obreros, como son los del transporte, que continúan distanciados de la organización, haciendo dejación de sus derechos, tantas veces atropellados por los que viven a costa de nuestra producción?

Nuestra labor sindical va encaminada a prohibir estas anormalidades, y procuramos hacer comprender a estos compañeros que es en la Federación Nacional del Transporte, organismo obrero internacional, donde está la defensa de nuestros derechos.

Aportemos cada cual nuestro esfuerzo para unificar el ramo de transportes, y en día no lejano será una realidad el triunfo de la clase trabajadora, porque, al estar al unísono la justicia de la razón, hará desaparecer nuestras apatías y el triunfo será nuestro.

Por el Sindicato de Transportes de La Línea:

El presidente,  
NICANOR FONSECA.

### Propaganda nacional

Francisco Fernández: Zamora, Benavente, La Bañeza, Orense, Carballino, Pontevedra, Santiago de Compostela, La Coruña, El Ferrol, Lugo, Monforte, Ponferrada, Segovia y Toledo.

Carlos Hernández: Palencia, Venta de Baños, Burgos, Santander, Castro Urdiales, Torrelavega, Oviedo, Mieres, Gijón, Avilés y Toledo.

Modesto Santaaulalia: Almería, Guadix, Baza, Lorca, Alcantarilla, Murcia, Mula, Bullas, Hellín, Albacete, Alcázar y Segovia.

Francisco Garrigós: Salamanca, Béjar, Plasencia, Cáceres, Trujillo, Badajoz, Manzanares y Ciudad Real.

Celestino García: Guadalajara, Zaragoza y Cartagena.



# La huelga en los transportes en común de Berlín

Después que los representantes de la Sociedad Berlinesa de Transportes en Común y del personal se pusieron de acuerdo, el 25 de octubre pasado, sobre una rebaja de dos pfennigs a partir de 1 de noviembre, se iniciaron nuevas negociaciones; pero a falta de acuerdo, la Sociedad de Transportes en Común sometió el asunto al arbitraje. El árbitro dictó su laudo el 3 de noviembre, proponiendo la prolongación del contrato colectivo general hasta el 31 de marzo de 1933, y luego por un año más, a no ser que no fuese notificado con seis semanas de aviso. Por el contrato que determina los sueldos, el aviso sería un mes, y se aplicaría, a partir de 1 de noviembre, una rebaja de dos pfennigs por hora para todas las categorías, menos las vendedoras de billetes.

Los representantes obreros rechazaron el laudo; pero los de la Sociedad lo aceptaron, solicitando que le fuera dado efecto compulsivo, lo que efectivamente se hizo la misma noche. Refirido el asunto al personal, hubo una inmensa mayoría en favor de una huelga; pero no la de tres cuartos del personal que requieren los estatutos. Del personal total de 21.902, votaron 18.507; 14.471 contra el laudo y 3.993 en favor, con 63 votos inválidos.

En consecuencia del resultado de la votación, los dirigentes de la Unión Alemana de Obreros del Transporte, adherente a la I. T. F., declararon que no habría huelga; pero una asamblea convocada por los comunistas el mismo día se pronunció en favor de una huelga al día siguiente. Se anunció en la misma asamblea que la organización nacionalsocialista (hitleriana) había resuelto participar en el movimiento. El 4 de noviembre estaban paralizados los transportes urbanos (tranvías, autobuses y subterráneo) de la ciudad de Berlín; la huelga era, en efecto, general. Algunos tranvías que la Sociedad procuró poner en servicio sufrieron perjuicios de importancia, y hubo incidentes sangrientos, en los que resultaron tres muertos, entre policía y huelguistas.

A la huelga, la Sociedad patronal contestó con un cartel invitando al personal a presentarse al trabajo antes de las catorce horas, so pena de despido, y declarando que desde el momento en que se había dado efecto compulsivo al laudo arbitral había en existencia un contrato colectivo válido, y que todo acto de huelga era una violación del mismo. Al mismo tiempo, el ministro del Interior dió órdenes a la policía de tomar medidas rigurosas para proteger a los que deseaban continuar trabajando. Estos actos de intimidación no dejaron de tener sus efectos. Poco a poco, a partir del 5 de noviembre, se restableció el servicio, hasta que el día 8 estaba casi normal. Sin embargo, varios agentes han quedado sin trabajo. En las negociaciones verificadas el 9 de noviembre no han podido obtener más que una promesa de que los despidos serían reconsiderados, y que se reintegraría a los trabajadores a medida que las condiciones del tráfico lo permitiesen.

## Confestación dada por la Dirección general de Trabajo a la consulta formulada por el Jurado mixto de Tranvías de Avilés, relativa a clasificación del personal.

«Por conducto del señor delegado de Trabajo ha llegado a este departamento la consulta formulada por usted referente a si todos los obreros pertenecientes a la Empresa de Tranvías han de quedar sujetos, cualquiera que sea la profesión u oficio que dentro de la profesión desempeñen, a la jurisdicción del Jurado mixto de Tranvías de Avilés, y si, por tanto, no habrá de tener en cuenta al fijar sus salarios y demás condiciones de trabajo lo establecido por otros Jurados.

En contestación a lo cual, cúpleme manifestarle que todos los obreros y empleados de las Compañías de Tranvías que figuran en ellas como personal fijo y de plantilla están sometidos a la jurisdicción y competencia del Jurado mixto de Tranvías, siendo el mencionado organismo el que, con respecto a dicho personal, ha de determinar cuanto a normas de trabajo se refiere, si bien teniendo en cuenta, al hacerlo, que no podrán las condiciones que se establezcan ser inferiores a las que figuran en bases de trabajo aprobadas por otros Jurados mixtos en relación con oficios que en las Empresas de Tranvías se ejerzan.»

# TRANSPORTES ELECTRICOS

Desde la implantación del régimen republicano las Empresas de tranvías vienen fomentando la constitución de los Sindicatos titulados extremistas en unos casos y amarillos en otros, al objeto de boicotear las reivindicaciones que nuestras organizaciones adherentes presentan a discusión en los organismos facultados para ello: los Jurados mixtos.

En el primer caso se encuentra la Compañía de Ferrocarriles y Tranvías de Valencia, quien, valiéndose del consabido Sindicato afecto a la C. N. T., pretende obstruir por todos los medios a su alcance — dinero no falta para sobornar a quienes se prestan a ello — la discusión de las bases de trabajo.

A tal extremo llega la actitud de la Compañía, que hasta ofrece premios en metálico a los individuos que más se distingan en la delación de las faltas leves que nuestros compañeros puedan cometer — imaginarias en todos los casos —, buscando motivos para eliminarlos.

Y los titulados extremistas, servidores de la Compañía de Ferrocarriles y Tranvías de Valencia, pertenecientes al Sindicato de la C. N. T., se prestan regocijados a conquistar el premio ofrecido, a cometer la villana acción de delatar casos que en situación normal no merecen sanción, pero que justifican el cobro de los premios establecidos por la Empresa.

No encaja en nuestras normas combatir a los trabajadores que, alucinados por unos títulos de etiqueta revolucionaria, invierten los términos de sus postulados a gusto de quien más pague; empleamos nuestro esfuerzo con más nobleza y con garantía de éxito para nuestras justas reivindicaciones frente a la clase capitalista; pero en esta ocasión, acometidos por la Empresa de Ferrocarriles y Tranvías de Valencia y sus aliados los transportistas afiliados a la C. N. T., tenemos que salirnos del plan que nos hemos trazado.

Se ha editado en Valencia un manifiesto, cuya factura habrá sido presentada al cobro en la Caja de la Compañía, en el cual, con una fraseología grosera, se pretende injuriar a nuestros camaradas. ¿Se logrará el propósito de las partes coaligadas? Aseguramos que no.

La Federación Nacional del Transporte, afecta a la Unión General de Trabajadores, tiene empeño en que la acrisolada honradez de nuestros camaradas quede en el sitio que le corresponde, y sin estridencias ni exabruptos, propios de seres degenerados, conseguirá que las bases de trabajo lleven el contenido de las aspiraciones que propugna la representación legal de la Sociedad de Obreros Tranviarios de Valencia y que sean puestas en vigor en fecha próxima y con todas sus consecuencias.

En el mismo manifiesto a que antes aludimos se cita a los afiliados a una asamblea magna para fijar la distribución de las vacaciones retribuidas, disposición promulgada desde el ministerio de Trabajo por un socialista. ¿A qué, pues, la fobia contra los socialistas?

¿Y por qué la Empresa se aviene de grado a parlamentar con ellos y no acude al organismo constituido para estos fines?

Porque sabe que la representación la ostentan nuestros compañeros; porque sabe también que nuestros compañeros son insobornables, y porque no ignora que en nuestros cuadros sindicales están los hombres que pueden oponerse a todas sus habilidades, a todas sus combinaciones.

¡Tranviarios de Valencia! De la misma forma que conseguimos vencer a la soberbia y despótica Empresa de Tranvías de San Sebastián a Tolosa, fomentadora del Sindicato de solidarios vascos frente al adherido a nuestra Federación, en una jornada gloriosa de lucha; lo mismo que a todas cuantas Empresas, entre las que se encuentra la de Ciudad Lineal, se han opuesto por sistema a conceder las reivindicaciones justas que sus obreros presentaron, la Federación Nacional del Transporte, a la cual pertenece la Sociedad de Obreros Tranviarios de Valencia, someterá a la habilidosa y contumaz Compañía de Tranvías y Ferrocarriles.

Procurad engrosar sus filas, en la seguridad de que tendréis defendidos vuestros derechos y de que vuestras bases de trabajo serán aprobadas, pese a todas las maniobras y contubernios que la Compañía tenga con los elementos que están en contra de vuestros intereses.



# LA FEDERACION DEL TRANSPORTE, EN MARCHA

Relación de localidades visitadas en campaña de propaganda por representantes de nuestra Federación durante el pasado año 1932.

|            |                |                         |                   |
|------------|----------------|-------------------------|-------------------|
| Alicante.  | Andújar.       | Cádiz.                  | Tudela.           |
| Alcoy.     | Linares.       | Jerez de la Frontera.   | Palencia.         |
| Callosa.   | La Carolina.   | San Fernando.           | Venta de Baños.   |
| Elche.     | Martos.        | Puerto de Santa María.  | Pontevedra.       |
| Monóvar.   | Ubeda.         | Sanlúcar de Barrameda.  | Vigo.             |
| Novelda.   | Villacarrillo. | Villa Martín.           | Santander.        |
| Orihuela.  | Villanueva.    | Castellón.              | Torrelavega.      |
| Torreveja. | Lugo.          | Onda.                   | Castro Urdiales.  |
| Vitoria.   | Monforte.      | Vall de Uxó.            | Salamanca.        |
| Albacete.  | Ponferrada.    | Ubeda.                  | Béjar.            |
| Hellín.    | La Bañeza.     | Manzanares.             | Sevilla.          |
| Almería.   | Madrid.        | Alcázar.                | Ecija.            |
| Oviedo.    | Málaga.        | Córdoba.                | Nerva.            |
| Avilés.    | Murcia.        | La Coruña.              | Segovia.          |
| Mieres.    | Alcantarilla.  | El Ferrol.              | Toledo.           |
| Gijón.     | Mula.          | Santiago de Compostela. | Talavera.         |
| Avila.     | Lorca.         | Cuenca.                 | Teruel.           |
| Badajoz.   | Bullas.        | Granada.                | Valencia.         |
| Burgos.    | Cartagena.     | Guadix.                 | Los Valles.       |
| Cáceres.   | Orense.        | Baza.                   | Gandía.           |
| Plasencia. | Carballino.    | Guadalajara.            | Játiba.           |
| Trujillo.  | Pamplona.      | San Sebastián.          | Valladolid.       |
|            |                | Irún.                   | Medina del Campo. |
|            |                | Tolosa.                 | Bilbao.           |
|            |                | Jaén.                   | Zamora.           |
|            |                | Baeza.                  | Benavente.        |
|            |                | Bailén.                 | Zaragoza.         |

## Huelgas registradas.

|                        |                     |
|------------------------|---------------------|
| Avilés .....           | Tranviarios.        |
| Vigo .....             | Choferes.           |
| Zaragoza .....         | Mozos de contratas. |
| Ciudad Lineal.....     | Tranviarios.        |
| Guipúzcoa .....        | Transportes.        |
| Madrid .....           | Taxistas.           |
| Puerto de Santa María. | Choferes.           |
| San Fernando.....      | Tranviarios.        |
| Hellín .....           | Carreros.           |
| Cartagena .....        | Choferes.           |

## Provincias federadas.

|              |              |
|--------------|--------------|
| Alava.       | Madrid.      |
| Alicante.    | Málaga.      |
| Albacete.    | Murcia.      |
| Almería.     | Navarra.     |
| Asturias.    | Palencia.    |
| Avila.       | Pontevedra.  |
| Badajoz.     | Salamanca.   |
| Baleares.    | Santander.   |
| Barcelona.   | Segovia.     |
| Burgos.      | Tarragona.   |
| Cáceres.     | Toledo.      |
| Cádiz.       | Valencia.    |
| Canarias.    | Valladolid.  |
| Castellón.   | Vizcaya.     |
| Ciudad Real. | Zamora.      |
| Córdoba.     | Zaragoza.    |
| Coruña.      | Sin federar: |
| Cuenca.      | Gerona.      |
| Granada.     | Huelva.      |
| Guadalajara. | Huesca.      |
| Guipúzcoa.   | Lérida.      |
| Jaén.        | Sevilla.     |
| León.        | Soria.       |
| Logroño.     | Teruel.      |
| Lugo.        | Orense.      |

## Secretaría

Faltan bastantes Secciones que estar al corriente en sus cuotas, hecho que obstaculiza nuestra gestión administrativa, por tener que conocer la relación exacta de federados al objeto de pagar nuestras cotizaciones a la Internacional.

A la vez que rogamos el rápido pago de los trimestres adeudados, recordamos la doble obligación de adjuntar los estadillos correspondientes y dar la cifra exacta de federados.

No se olvide que estos datos deben servir, igualmente, para fijar la tirada de nuestro periódico y preparar la estadística, que tendrán como base también la transformación en el sistema de cotizaciones que se llevará a efecto según los acuerdos del pasado Congreso de la Unión General de Trabajadores.

Con este motivo, las organizaciones correspondientes deben procurar que sus cuotas se hagan mensualmente, en evitación de que una vez centralizadas desde el Comité ejecutivo las Secciones éstas faciliten a las demás, y se faciliten a sí mismas, el orden consiguiente a un sistema sencillo y uniforme de pago general.

En el próximo número daremos una estadística detallada del movimiento de federados.

## Mientras tanto...

... se agudiza la acción y clava nuevas bases en puntos vírgenes a sus propagandas. Las Secciones, acrecientan su eficacia, apolíticas, neutras, etcétera, lo que impide en la acción constante los triunfos se repiten, también en los organismos de la intervención, cuyos resultados no tardarán en verse reflejados en las posiciones sobre recargos de los transportes llevarán consigo mejoramiento de la industria, mejorando las persecuciones actuales.

Del mismo modo los Ayuntamientos representan a la regulación y coordinación de los complementarios, que dan entrever decisiones que diezmarán el paro, pues, que, percatados de todas, con esta desarrollando, forjen su modernidad, mantengan y empiecen a formarse en condiciones revolucionarias que les permitan controlar los resortes del Estado hasta su dominio.

## Jurados mixtos constituidos en el mismo período.

|                                              |                                |
|----------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>Enero:</b>                                | <b>Mayo:</b>                   |
| Tranviarios de La Coruña.                    | Choferes de Burgos.            |
| Choferes de Jerez de la Frontera.            | Carreros de Burgos.            |
| Cocheros y carreros de Jerez de la Frontera. | Cocheros de Burgos.            |
| Tranviarios de Linares.                      | Choferes de Cáceres.           |
| Choferes de Alicante.                        | Choferes de León.              |
| Choferes de Badajoz.                         | Choferes de Navarra.           |
| Choferes de Córdoba.                         | Choferes de Palma de Mallorca. |
|                                              | Carreros de Zaragoza.          |
|                                              | Carreros de Málaga.            |
|                                              | Tranviarios de Málaga.         |
| <b>Marzo:</b>                                | <b>Junio:</b>                  |
| Choferes de Palma de Mallorca.               | Choferes de Valladolid.        |
|                                              | Mozos de Valladolid.           |
|                                              | Choferes de Vitoria.           |
| <b>Abril:</b>                                | <b>Julio:</b>                  |
| Tranviarios de Barcelona.                    | Choferes de Cuenca.            |
| Carreros de Castellón.                       | Choferes de Logroño.           |
| Carreros de Granada.                         |                                |

Choferes de Segovia.  
Choferes de Zamora.  
Choferes de Guadalajara.

## Agosto:

Carreros de Palencia.  
Carreros de Toledo.  
Choferes de Toledo.  
Choferes de Málaga.

## En tramitación:

Cocheros y carreros de Alicante, cocheros y carreros de Albacete, cocheros y carreros de Guipúzcoa, cocheros de Asturias, cocheros de Lugo, cocheros de Castellón, cocheros y carreros de Palencia, cocheros y carreros de Santander, cocheros y carreros de Linares, cocheros y carreros de Cartagena, contratas ferroviarias de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Santander, Salamanca, Segovia, Tarragona, Alava, Jaca, Albacete, Alicante, León, Burgos, Almería, Avila, Palencia, Castellón, Badajoz, Navarra, La Coruña, Murcia, Cádiz, Ciudad Real, Córdoba, Oviedo, Gerona, Granada, Huelva, Guipúzcoa y Lugo.

## Septiembre:

Choferes de Ciudad Real.  
Tranviarios de Granada.  
Choferes de Avila.

## Noviembre:

Tranviarios de Alicante.  
Choferes de Santander.  
Choferes de Cádiz.

## Contratos de trabajo aprobados en el año 1932.

|                               |                              |
|-------------------------------|------------------------------|
| <b>Enero:</b>                 | <b>Agosto:</b>               |
| Tranviarios de Oviedo.        | Transportes de Alava.        |
| Choferes de Las Palmas.       | Carreros de Hellín.          |
| Carga y descarga de Zaragoza. |                              |
| Tranviarios de Avilés.        | <b>Octubre:</b>              |
| Choferes de Córdoba.          | Tranviarios de San Fernando. |
|                               | Choferes de Almería.         |
| <b>Febrero:</b>               | Choferes de Badajoz.         |
| Choferes de Murcia.           |                              |
| Carreros de Valladolid.       | <b>Noviembre:</b>            |
| Tranviarios de Zaragoza.      | Tranviarios de Santander.    |
|                               | Choferes de Guipúzcoa.       |
| <b>Marzo:</b>                 | <b>Diciembre:</b>            |
| Tranviarios de Madrid.        | Tranviarios de Málaga.       |
|                               | Transportes de Vizcaya.      |
| <b>Abril:</b>                 |                              |
| Carreros de Madrid.           |                              |
| <b>Julio:</b>                 |                              |
| Choferes de Valencia.         |                              |

## En tramitación:

Carreros de Córdoba, tranviarios de Valencia, transportes de Oviedo, garajes de Vitoria, garajes de Madrid y tranviarios de La Coruña.

## Propaganda escrita.

21 paquetes con reglamentos.  
22 ídem con leyes sobre trabajo.  
30 Memorias de la I. T. F.  
30 paquetes con bases de trabajo.  
35 circulares a cada Sección.  
55 suscripciones a la I. T. F.  
57 folletos sobre tranvías.  
65 paquetes con ejemplares de la I. T. F.  
150 circulares a Secciones sin federar.  
10.000 tarjetas de turismo.  
12.000 reglamentos federales.  
50.000 manifiestos.  
60.000 pasquines.  
225.000 ejemplares de FUERZA.

## Secretaría

Oportunamente iremos remitiendo a las Secciones de conductores de automóviles los sellos de la I. T. F., que deberán fijarse en los carnets sindicales de los federados. Estos sellos son la justificación de que el federado está en condiciones de ser atendido en caso de accidente en el extranjero por las organizaciones de la Internacional. Su valor se establece con las cotizaciones al corriente, y pierde toda su fuerza en el momento de la baja en cualquiera de las Secciones de nuestra Federación.

Por consiguiente, nos interesa llamar la atención de todos los militantes para que se percaten de la importancia de nuestro sistema de organización, en todas sus formas superiores a lo previsto.

\*\*\*

Insistimos una vez más en la conveniencia de suscribirse al boletín de la I. T. F., cosa que pueden hacer tanto las Secciones como sus afiliados. La importancia del órgano de la Internacional del Transporte solamente puede apreciarse por su lectura.

Igualmente ofreceremos un resumen de las pesetas conseguidas en los Jurados mixtos por nuestras organizaciones del transporte.



# COMUNICADOS DE PRENSA

**Jubilaciones de tranviarios en Holanda.** — La Dirección de la Sociedad de Tranvías de la Gueldre (provincia holandesa), que tiene su domicilio social en Doetinchem, acaba de introducir un régimen de jubilación que entró en vigor en 1 de octubre, y que prevé, para los 300 agentes a su servicio, el goce, a partir de los sesenta y cinco años de edad, de una renta que alcanzará, incluyendo la pensión de vejez del Estado, un 50 por 100 del salario.

En caso de fallecimiento, una cantidad total que oscila entre 3.000 y 4.000 florines (según el salario del fallecido) será entregada a los herederos, sean los que fueren los años que el finado haya prestado servicio.

Las primas del seguro serán satisfechas por partes iguales por los agentes y la Compañía. Esta reglamentación, que las tres organizaciones interesadas han aceptado como principio, será probablemente ampliada a las otras tres Sociedades que se encuentran bajo el control de la Sociedad de Tranvías de la Gueldre.

Continúan las negociaciones por lo que se refiere a un régimen de seguro de invalidez.

**Delegación de los tranviarios de Lyon en la presidencia del Consejo.** — El mes pasado una delegación del Sindicato de Tranvías de Lyon fué recibida en París por el presidente del Consejo y por el ministro de Trabajo. Abogó en favor del reingreso de los seleccionados a consecuencia de la huelga de diciembre de 1930, e insistió porque los nuevos estatutos de la Caja de jubilaciones del personal sean aprobados lo antes posible. Los ministros prometieron conceder el apoyo solicitado.

**Movimiento del personal de los autobuses londinenses.** — Como se sabe, la Compañía general de autobuses londinenses tenía el propósito de efectuar reducciones de salarios, una comprensión de los efectivos y una aceleración de los servicios. Se entablaron negociaciones entre esta Empresa y la organización de los transportes. Una Conferencia de delegados del personal de los autobuses solicitó del Comité de la organización declarar una huelga, si estas medidas se realizaban, el 23 de septiembre. Esta huelga fué evitada. Las últimas proposiciones de la Compañía fueron sometidas a todas las Secciones el 22 de septiembre, en una nueva Conferencia, y, siguiendo la recomendación del Comité ejecutivo, decidió aceptarla. La reducción de sueldos pudo ser evitada. Se han hecho algunas concesiones de los servicios; pero la organización se ha reservado el derecho de reclamar compensaciones tan pronto como se hayan recogido experiencias sobre los resultados de las nuevas medidas. En vista de que la tasa propuesta para el trabajo del domingo llevaba consigo algunas injusticias, se convino, después de nuevas conversaciones, que los antiguos porcentajes serían mantenidos.

**Reglamentaciones satisfactorias en Irlanda.** — La ley relativa a la circulación por carretera, que ha entrado en vigor el 15 de julio pasado, y que, por otra parte, ya ha sido tratada, prevé, en el artículo 12, parte K, que el ministro de Transportes puede establecer, en el momento de hacer una concesión, las condiciones que le parezcan oportunas en lo que se refiere, entre otras cosas, a los salarios y condiciones de trabajo de los obreros empleados en el transporte de personas, y que puede establecer acuerdos o reglamentaciones. El órgano de la Federación Británica de los Transportes comunica que las concesiones que existen deben ser renovadas en octubre, a más tardar. Toda nueva demanda de concesión debe, desde ahora, ir acompañada de informes relativos a los salarios y condiciones de trabajo de los agentes. Durante el verano se han celebrado una serie de negociaciones que, según el parecer de la organización del personal, se han terminado de una manera altamente satisfactoria. La organización ha recibido un gran número de nuevas adhesiones.

**Nuevo reglamento para los autotaxis de Copenhague.** — Un nuevo reglamento relativo a los autotaxis, y aplicable a todos los tipos de coches, ha entrado en vigor en 1 de septiembre en lo que se refiere al Gran-Copenhague, que comprende tres municipalidades. Dicho reglamento establece que un coche no puede transportar más de cinco personas a la vez; los niños de menos de catorce años acompañados por adultos no son incluidos en esta medida. Cuando estos niños no vayan acompañados por una persona mayor, dos niños serán considerados, a los efectos consiguientes, como un adulto. La tarifa es de 40 ores durante los primeros 300 metros, y de 10 ores por cada 300 ó fracción siguientes.

La espera cuesta 10 ores por minuto. El transporte de bultos cuesta 15 ores por cada uno de ellos, excepto las bicicletas o coches de niño, cuya tarifa es de 35 ores (100 ores = a 4,50 francos franceses).

Por llevar bultos, los choferes tienen también derecho a una retribución. Las tarifas de transportes han sido establecidas de acuerdo con la policía, que tiene derecho de control, y las autoridades municipales.

Los choferes son admitidos por la policía. Deben someterse a un examen relativo a sus conocimientos topográficos. Sólo después de este examen obtienen un permiso especial que autoriza a

una Empresa de taxis a admitirles a su servicio. Un chofer que cometa actos deshonestos o no cumpla con su deber puede ser castigado y eventualmente despedido por la policía. Se establece el uso del uniforme. Hay en Comaye 368 Empresas de autotaxis, que emplean un total de 1.300 choferes. El Sindicato de los choferes estima que el número de permisos concedidos es superior al de los taxímetros, y que, por consecuencia, debía procederse a un nuevo examen.

**Huelga del personal de autobuses de Polonia.** — El 23 de septiembre se declaró una huelga de protesta en la Empresa de los servicios de autobuses polacos y mesianos. El conjunto del personal — personal de tracción, talleres y auxiliar — participó en ella. La huelga terminó el mismo día, después de obtener una promesa de la Dirección de solucionar la discrepancia. El motivo de la huelga era el propósito de la Dirección de reducir los salarios por cuarta vez en poco tiempo. El personal había consentido las reducciones a condición de que las categorías mejor pagadas sufriesen una reducción mayor que las otras, demanda que fué rechazada por la Dirección. Otras circunstancias, como la manera como es tratado el personal por la Dirección, violación reiterada de las disposiciones contractuales, higiene insuficiente en los garajes, contribuyeron a la huelga. El personal insiste en sus derechos, y ha anunciado a la Dirección que no renunciará a ningún medio para obtener satisfacción.

**Velocidad máxima para los camiones.** — Los ministros franceses de Gobernación y Trabajos públicos han decretado, el 17 del pasado agosto, que los vehículos automóviles cuyo peso en carga sea superior a 3.000 kilos están obligados, según su peso total y la naturaleza de sus neumáticos, a no exceder las velocidades máximas siguientes:

Peso total en carga: Primera categoría, 3.001 a 6.500 kilos; segunda categoría, 6.501 a 10.000 kilos y tercera categoría, más de 10.000 kilos.

Velocidad máxima por hora. — Ruedas macizas: Primera categoría, 30 kilómetros; segunda categoría, 25 kilómetros, y tercera categoría, 20 kilómetros.

Ruedas neumáticas: Primera categoría, 65 kilómetros; segunda categoría, 55 kilómetros, y tercera categoría, 45 kilómetros.

Los vehículos automóviles cuya anchura de carrocería o carga sea superior a 2,20 metros no pueden exceder de una velocidad de 50 kilómetros por hora. Independientemente a su derecho de fijar velocidades inferiores a las máximas antes indicadas, las autoridades pueden autorizar velocidades superiores en carreteras especialmente arregladas para la circulación de vehículos pesados, sin exceder, sin embargo, a los límites fijados en más de 10 kilómetros.

**Huelga de los transportes en Hamburgo.** — El sábado 1 de octubre pasado, a las cinco de la mañana, abandonó el trabajo el personal de los ferrocarriles subterráneos y elevados, tranvías, autobuses y líneas de vapores explotados por la Compañía Hamburger Hochbahn. La huelga fué declarada como resultado de un referéndum verificado el viernes por la noche entre los trabajadores interesados, que se pronunciaron por 4.000 votos contra 200 votos contra el laudo arbitral, que proponía rebajar los sueldos el 5 por 100 y disminuir a cuarenta y cinco horas la semana de trabajo a partir de 1 de noviembre. La rebaja de sueldos, juntamente con la disminución de las horas de trabajo, implicaba para el personal una disminución del 11 por 100 de sus retribuciones.

El 3 de octubre, el ministro de Trabajo citó a las dos partes a una reunión en Berlín, y como no se pudo llegar a un acuerdo, el ministro dió efecto compulsivo al laudo arbitral a partir del 4 de octubre. En consecuencia, el personal se vió obligado a volver al trabajo.

**Contrato colectivo.** — Los choferes de las Empresas de expedición de la ciudad de Brunn (Checoslovaquia) acaban de obtener un contrato colectivo que les garantiza la jornada de ocho horas. El sueldo mínimo es de 260 coronas por semana. Además reciben un suplemento para la comida de mediodía, una bonificación de año nuevo, vacaciones pagadas de seis a diez días por año y el sueldo para los tres días de fiesta en que no se trabaja (día de Mayo, día de la República y Navidad). Antes del 15 de octubre debía acordarse sobre la retribución de las horas extraordinarias.

**Aumento de velocidad para los autobuses.** — Ya hemos anunciado los resultados del conflicto con la Empresa de autobuses de Londres. El 5 de octubre la Compañía tomó las medidas anunciadas para aumentar la velocidad de los autobuses en veintiuna líneas. El aumento de velocidad depende del tipo de coche. Para los nuevos autobuses de seis cilindros la aceleración será diez millas (16 kilómetros) por hora; para los de cuatro cilindros, cinco millas por hora, mientras que para los autobuses antiguos de llantas sólidas no habrá aumento de velocidad.

**Modificaciones del código de carretera.** — A partir de 1 de



abril próximo tendrán prioridad de circulación en Francia los vehículos que circulen por las carreteras importantes. En los cruces con estas carreteras se instalarán señales especiales. Ya hemos dado en el número anterior detalles de los límites de velocidad. Será extendida a los conductores de todos los vehículos automóviles pesados la visita médica estipulada por el decreto de 1 de agosto de 1930 para los conductores de vehículos empleados para los transportes en común.

Los vehículos tendrán que llevar en lo futuro dos luces rojas en la parte trasera, y los vehículos cuya anchura exceda de dos metros un dispositivo luminoso para señalar su contorno.

**Los accidentes en Gran Bretaña.** — La Asociación Nacional Británica de la Seguridad (British National Safet First Association) investigó las causas de 444 accidentes de la circulación en el mes julio y 507 en agosto. En los accidentes en cuestión fueron muertas 64 y 529 personas, respectivamente; entre ellas, 86 y 102 niños. La investigación demostró que si hubiesen observado todas las recomendaciones del «Highway Code» (un código voluntario de conducta a observarse por usuarios de la calle, publicado por el ministerio del Transporte de Gran Bretaña) se hubieran evitado las tres cuartas partes de los accidentes en cuestión. Casi todos los accidentes mortales ocurrieron en la vecindad de ciudades grandes y en las carreteras principales. La Asociación anuncia también que las estadísticas indican que durante el segundo trimestre del año pasado hubo, en comparación con el período correspondiente del año anterior, una disminución del 9 y medio por 100 en el número de personas muertas en las calles y el 2 por 100 en el número de heridos. El número total de accidentes causados por vehículos y caballos en las carreteras de Gran Bretaña en el año 1931 fué 165.112. El número de personas muertas en los accidentes en cuestión fué 6.031.

**Resultados de una huelga.** — Como continuación a la noticia aparecida en el número 15, del 22 de julio, podemos anunciar que la huelga con las Empresas de taxis de Zurich (A. Welti-Furrer, S. A.; G. Winterhalder & Rimmle & Preisig) ha finalizado el 26 de agosto, después de una duración de siete semanas. Las Empresas proyectaban una reducción de salarios en gran escala, y la huelga fué declarada por no haberse producido un acuerdo en la Oficina de conciliación. En la séptima semana del movimiento, los patronos se declararon dispuestos a negociar, y después de haber obtenido satisfacción en casi todos los puntos, los choferes decidieron, por gran mayoría, volver al trabajo en las siguientes condiciones:

En tres Empresas, el pago de los días de permiso, a razón de seis francos, queda suprimido; los choferes de Welti-Furrer

y Winterhalder reciben el total de las tarifas percibidas por el transporte de bultos. Cerca de estas dos Empresas, el salario garantizado diario será reducido, a partir de 1 de enero actual, de 11 francos a 10,50. Por el contrario, los días de vacaciones serán retribuidos a razón de 11 francos, y a razón de 10 francos en la Rimmle & Preisig. El permiso anual será, después del primer año, de cuatro días; después del segundo, de seis; después del cuarto año, de nueve, y después del quinto año, de doce días.

Por otra parte, las Empresas se han comprometido a colocar en todos sus coches un cartel uniforme indicando que la propina no está incluida en la tarifa. Al lado de esto, los choferes tienen derecho, conforme a un artículo del contrato en vigor, a reclamar una recompensa por servicios personales. La prólongación del contrato hasta 31 de diciembre de 1933 y el mantenimiento del salario garantizado pueden ser considerados como un éxito particular. Todos los trabajadores serán reintegrados al trabajo.

Este resultado favorable indica, una vez más, que la patronal no ha conseguido romper la fuerza sindical. En consideración a la situación desfavorable de la industria de los autotaxis y de los esfuerzos de las Empresas para reclutar amarillos, esta huelga ha de causar gran satisfacción.

**¿Los taxistas vieneses a un conflicto?** — La Cooperativa de propietarios de autotaxis vieneses ha reclamado hace unos meses de la organización de los trabajadores de los transportes que se inserte una cláusula en el contrato colectivo previniendo que todos los créditos que emanen del contrato de compromiso — a excepción del salario garantizado — expirarán después de un plazo de quince días. Los trabajadores en cuestión han rechazado de plano este deseo de los patronos, habiendo transmitido la organización a éstos el acuerdo de sus afiliados. Se han entablado negociaciones por escrito.

**La huelga de choferes de taxis de La Haya.** — La huelga declarada el 6 de mayo por los choferes de taxis contra una reducción de un 16 a 17 por 100 de sus salarios continúa a causa de la intransigencia de la Patronal. Todavía no se ve el fin.

**Mejoramiento de los transportes automóviles.** — En Alemania se procede cada vez más a la creación de estaciones encargadas de distribuir las mercancías presentadas para ser transportadas por camiones automóviles, de manera que los vehículos hagan lo menos posible carreras de vacío. Estos depósitos de distribución de mercancías han sido creados por la organización de los Expedicionarios por Automóviles y la Asociación Nacional de Empresas de Transportes Automóviles a Grandes Distancias, que han elaborado las normas precisas para su funcionamiento.

## Lucha de clases

### Choferes de Gandía

La implantación del contrato de trabajo en los obreros del transporte mecánico, en la provincia de Valencia, ha sembrado el desconcierto en la clase patronal, especialmente en Gandía, donde nuestros camaradas, con gran serenidad, están mostrándose superiores al ataque patronal que en éste, como en todos los demás casos, no deja de maniobrar cobardemente.

El contrato de trabajo indicado es: por ocho horas de jornada los siguientes salarios:

Conductores de coches particulares, 300 pesetas mensuales.

Conductores de coches de gran turismo, 350 ídem íd.

Conductores de coches de casinos y estaciones, 300 ídem íd.

Conductores de autoómnibus con más de 25 kilómetros de radio de la capital, 12 pesetas diarias.

Conductores de autoómnibus con menos de 25 kilómetros de radio de la capital, 10 ídem íd.

Cobradores de autoómnibus, 7 ídem íd.

Lavacoches, 7,50 ídem íd.

Taxistas, 42 ídem semanales y las propinas.

25 por 100 sobre cada uno de los jornales, en caso de interinidad, y 9,50 pesetas

diarias para los transportistas de mercancía ajena.

Ante esta situación, la clase patronal del transporte, de Gandía, ha decidido el sabotaje, y la Sección está dispuesta a mantener el contrato.

Esto es: la lucha está planteada. Mientras los patronos recurren a los contratos firmados coercitivamente, y a conducir por sí mismos los vehículos durante catorce y dieciséis horas, la organización repele la agresión y persigue implacablemente a la patronal por todos los medios a su alcance. Este es el caso en el despido de dos temporeros antes de cumplir el plazo de contratación, cuya consecuencia fué una condena de 800 pesetas. Rotas las hostilidades, comienzan las reclamaciones, que pondrán a los patronos en la disyuntiva de someterse al contrato o ser aplastados por la firme decisión de nuestros compañeros, que no descansarán en la lucha hasta conseguir las mejoras económicas que comienzan a ser una realidad para los obreros del transporte organizados en nuestra Federación.

### Choferes de Badajoz

Después de concluido su contrato de trabajo, los conductores de automóviles de Badajoz, sabiendo interpretar el artículo correspondiente a las vacaciones pagadas de la ley sobre Contrato de trabajo, han acordado en su Jurado mixto la vigencia de dichas vacaciones retribuidas, conforme de-

termina la ley, cuyo cumplimiento se llevará a efecto, en lo que corresponde al año 1932, dentro del plazo que terminará el 28 de febrero del presente año de 1933.

He aquí una forma clara y rotunda que nuestros camaradas de Badajoz han adoptado para disfrutar un derecho largamente ansiado.

### Choferes de Murcia

Desde un tiempo a esta parte la organización de los choferes de Murcia ha entrado en plena actividad. Bastó su deseo para romper de una vez el caciquismo abusivo del presidente del Jurado mixto, que parece quiere vincularse en su sucesor. Mientras se cursan las gestiones necesarias para abrir paso franco a este Jurado, por intervención de la Sección, el 28 de noviembre se resolvió prohibir «el trabajo en horas extraordinarias, como prolongación de la jornada legal de cuarenta y ocho horas semanales, en virtud de la existencia de numerosos obreros en la actualidad en paro forzoso y mientras no desaparezca la actual situación. Por consiguiente, las autorizaciones para el trabajo en horas extraordinarias, a que hace referencia la ley de la jornada máxima legal de 9 de septiembre de 1931, quedan temporalmente sin efecto, y mientras las circunstancias actuales persistan».

Nos complace transcribir este acuerdo, que viene a aumentar un triunfo más de nuestra organización.



# TRANSPORTES URBANOS Y POR CARRETERA

Ponente: CARLOS HERNÁNDEZ

(Conclusión.)

Si un vehículo necesita una cantidad mínima para entretener y mantener a sí y a una familia, llegado el límite de la explotación no le queda otro camino que transformarse o desaparecer. Y éste es el caso actual. Ante el primero, la propiedad se resiste y busca los ingresos de cualquier manera, aun contra los intereses públicos, y en el segundo, el concepto capitalista impide entregar los coches al servicio de la municipalidad. No queda otro camino que el imperativo: apoderarse de la industria, transformarla y adaptarla a las necesidades colectivas mediante la creación de grandes parques centrales con servicios de abastecimiento y reparación, unificando el tipo del coche más moderno y capaz para el servicio de población. Hecha la selección, el trabajo se realizaría por equipos, por el sistema rotativo, que en todo momento tuviera el servicio necesario a determinadas horas de la población, con reserva para los momentos de gran tráfico o de acontecimientos extraordinarios. Turnos correspondientes permitirían el descanso semanal, cuya séptima parte evitaría un gasto inútil de considerable material que hoy se pierde en busca de presuntos pasajeros.

En tal situación, se desplazarían totalmente la oferta y la demanda de las agencias de venta, interesadas en vender coches como sea, y se conseguiría una estabilización que mantendría permanentemente el Ayuntamiento proporcional a las necesidades urbanas. En este caso, el taxi complementaría los demás transportes y no sería nunca elemento de competencia, cuyo final es el determinado estado de explotación contra los intereses del vecindario.

El ejemplo que nos dan los Municipios con sus servicios de incendios, sanidad, limpieza, abastos, etc., etc., demuestra que existen condiciones para la municipalización de los transportes y posibilidades para triunfar.

## Seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Tanto la falta de seguridad en las carreteras como la falta de responsabilidad subsidiaria determinan sanciones que sufren los conductores de los vehículos, e indirectamente los usuarios del automóvil. La falta de una ley que garantice la indemnización civil en los accidentes ocurridos en la circulación origina constantes perturbaciones en los transportes mecánicos, cosa que debe evitarse legislando una responsabilidad civil paralela a la penal. El riesgo profesional nace con la maquinaria y crece con su desarrollo, constituyendo un peligro y produciendo víctimas con su constante manejo. A pesar del sinnúmero de víctimas ocasionadas desde que la maquinaria tiene su aplicación a diversas industrias, a nadie se le ha ocurrido pensar que los perjudicados lo son por voluntad propia o a voluntad de un tercero. Si el Estado se ve precisado a formular leyes de carácter social, fija indemnizaciones contra el daño, aun no reconociendo culpabilidad alguna. Lo que se llama atropello del automóvil, tranvía u otro vehículo no debe ser otra cosa que el riesgo profesional de la circulación. Si así se admite, por lo que procede regular las indemnizaciones en cada caso que exista evidente perjuicio ocasionado por cualquier vehículo en el riesgo de la circulación. Seguramente se reduciría el número de conductores condenados si se estableciera un paralelismo entre la acción penal y la civil que permita a los que sufrieron daños y perjuicios alejarse del panorama de la miseria, pues, no existiendo reglas que determinen la existencia de culpa por parte de los conductores, queda siempre la apreciación a juicio de los Tribunales, que en algunos casos pueden producirse por un hecho sentimental, al objeto de no privar de aquellas indemnizaciones que les puedan corresponder a los que se consideren perjudicados. Por ello, el Estado debe separar la responsabilidad civil de la penal y obligar a todos los propietarios de vehículos a asegurarlos en una Caja nacional administrada por el Gobierno. Aparte el destino financiero, se evitaría la ductilidad de las Compañías de seguros en el pago de las indemnizaciones, sometidas las más de las veces a interpretaciones dudosas y muy lejos de la legalidad.

## Informe enviado por la Federación Nacional del Transporte al ministerio de Obras públicas sobre las escuelas y permisos para conducir automóviles

Uno de los puntos más interesantes por los que viene trabajando la Federación Nacional del Transporte, y que ha sido estudiado en sus Ponencias durante los Congresos celebrados, es el que se refiere a los permisos de conducir automóviles y manera de concederlos.

La multiplicidad de escuelas privadas impide una formación profesional regular, que origina después conductores mal preparados y cuyas consecuencias sufren el viajero y el peatón.

En todos los países se trata de hacer desaparecer esta clase de enseñanza — en algunos ya ha desaparecido —, sustituyéndola por escuelas de aprendizaje, constituidas por el Municipio o por el Estado, en las cuales habría una representación técnica integrada paritariamente por los elementos de la industria: representación patronal y obrera.

Después de esta formación, las conocidas por Juntas de Obras públicas o sus organismos filiales otorgarían asimismo una representación a obreros y patronos para que ellos controlasen la eficiencia práctica y técnica del candidato a conductor de automóviles. Mediante esta intervención sería difícil escamotear un aprendizaje deficiente, que si dentro de la mecánica actual no es un peripeteo difícil, sí da ocasión a legalizar la formación profesional de conductores inexpertos e insuficientes, cuya preparación se verifica no en el período preparatorio, sino en el de trabajo, con los riesgos consiguientes, que originan constantes accidentes en la urbe y en la carretera.

Pero si, por una parte, el Estado se obliga a exigir garantías técnicas para la preparación y formación del conductor, por otra se precisa que el Estado facilite el libre desenvolvimiento profesional una vez aquél reúna las aptitudes y las garantías suficientes, legalizadas por el organismo oficial. Porque actualmente sucede todo lo contrario: hay facilidad para obtener un permiso de conductor y dificultad para ejercerlo, cuando nosotros entendemos que debe ser: severidad para conceder el permiso y facilidad para usarlo.

Por consiguiente, si el aspirante vence la prueba exigida técnica y prácticamente, el Estado, o sus organismos dependientes, deben procurar que el ejercicio de la profesión tenga idéntica facilidad que para su desenvolvimiento tiene un metalúrgico, un albañil, un carpintero, etc., etc.

Es verdaderamente absurdo que una vez en posesión de un certificado de aptitud, si el interesado quiere pasar a una categoría superior, se le exija un nuevo certificado, y otro más, si por exigencias de trabajo quiere dedicarse a un servicio de taxis, con las consiguientes tributaciones que cada autorización lleva consigo. Esto es: siendo el carnet corriente el conocido por *segunda clase*, éste no le vale al conductor si desea conducir coches de línea, y tiene que obtener otro permiso complementario si quiere conducir un taxi urbano.

(Continuará.)