



Año I

Madrid 1 de noviembre de 1932

Núm. 8

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

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



Contra las horas extraordinarias

Cuando la clase trabajadora adopta como consigna el establecimiento de la semana de cuarenta y cuatro o cuarenta horas semanales es porque se ha demostrado suficientemente que ni con la semana de cuarenta y ocho horas puede resolverse la profunda crisis de trabajo que existe actualmente. Hasta la Oficina Internacional del Trabajo ha comprendido este argumento, y sus actividades comprenden asimismo la reducción constante de la jornada, con el convencimiento, casi unánime, de que hasta los mayores capitalistas, desde los de Norteamérica hasta los de Italia, comprenden económicamente su necesidad.

No hay, pues, duda de que la decisión de establecer la reducción horaria en la tarea cotidiana obedece no solamente a una aspiración de clase, sino también a una necesidad de equilibrio económico. Síntomas de estas conclusiones son los nuevos contratos de trabajo que algunas organizaciones de nuestra Central sindical llevan a efecto, tomando como base la jornada semanal de cuarenta y cuatro horas.

Mientras tanto, nosotros, los obreros del transporte, afectados por la ley sobre la duración de la jornada, estamos exceptuados de la jornada máxima de cuarenta y ocho horas, ya que por disposición de la misma puede trabajarse hasta setenta y dos horas semanales. Aparte los perjuicios que industrialmente irroga esta excepción, en su aspecto de competencia, no es lícito ni lógico que mientras que para unos obreros queda en la lejanía, como conquista anticuada, las cuarenta y ocho horas semanales, para otros siga siendo una utopía, muy lejos de poner en vigor.

Es impensable alcanzar la conquista de la jornada máxima, al igual que el resto de la clase trabajadora, y para realizarlo hemos de desplegar todas las actividades. Comprendiendo así el Comité nacional, acordó señalar la segunda quincena del presente mes para verificar una extensa campaña de agitación sindical, con el fin de alcanzar nuestra reivindicación, llamando la atención de todos los compañeros por medio de mítines, conferencias, hojas volantes, pasquines, manifestos y todos cuantos medios estén al alcance de las Secciones.

Cada militante debe trabajar con decisión y entusiasmo, aprovechando el momento para atraer a nuestros organismos a los elementos remisos y hacer comprender a los de las organizaciones adversarias que su puesto de lucha está en la única organización que, interpretando su papel, sabe defender con entereza los principios fundamentales que tiene como bandera.

No se olvide que el establecimiento de la jornada máxima de ocho horas, con la prohibición absoluta de trabajar horas extraordinarias, cambiará por completo las circunstancias de la explotación del transporte. La concurrencia a base de la jornada con los demás vehículos del transporte, la crisis de trabajo durante el período de jornadas largas y salarios cortos, el agotamiento físico por exceso de jornada, los accidentes urbanos y de carretera, etc., etc., se reducirán tan considerablemente que causarán sorpresa. Si hay alguna conquista de consideración para los obreros del transporte, ninguna de tanta importancia como la reducción de la jornada. La ley actual tiene abierto un portillo que es menester cubrir prohibiendo la facultad de poder trabajar horas extraordinarias hasta doce horas semanales.

Queremos ocho horas como máximo, para poder incorporar a los esfuerzos de la clase trabajadora internacional, que aspira a reducir constantemente la jornada de trabajo, hasta dar ocupación a todos los productores en un régimen social donde no existe la explotación del hombre por el hombre.

Nuevos rumbos

Es constante preocupación para los compañeros dirigentes de las organizaciones federadas la labor de propaganda en sus respectivas localidades, propaganda que nosotros no regateamos, en la medida de nuestras posibilidades económicas. Pero será preciso examinar la situación de las Secciones para determinar hasta qué punto es fructífero el esfuerzo que la Federación realiza en sus campañas en pro de su engrandecimiento.

El sistema de trabajo de los componentes de nuestro organismo se presta mejor que en ninguna otra profesión a la continuidad del esfuerzo por parte de sus adheridos para que la labor de la Federación nacional no se esfume después de los actos organizados por las respectivas Sociedades federadas, en los que se les señalan orientaciones y rutas a seguir para el más rápido y fácil logro de sus aspiraciones. Es preciso que los compañeros que forman los Comités de las Secciones federadas se dispongan a entrar en una mayor actividad, haciendo llegar a los trabajadores de las localidades colindantes con las Sociedades constituidas la conveniencia de la organización, y hacer una constante labor de captación de voluntades hasta conseguir que en todos los pueblos de la península tenga la Federación del transporte una falange dispuesta a la propaganda diaria de nuestros principios federativos.

¿Qué medios deben emplearse para conseguirlo? Si nos atenemos a la realidad presente tendríamos que declarar que tal y como funcionan las Secciones poco se podría esperar de ellas en relación con el problema planteado; pero esto no puede ser un obstáculo para que nosotros insistamos cuanto sea preciso hasta conseguir que los camaradas del transporte nos secunden con su trabajo, aportando sus iniciativas para la mayor eficacia de nuestras tareas.

Nos presenta la realidad el hecho incuestionable de Secciones cuya constitución responde a los primeros albores de la organización española, estableciendo métodos de lucha que ya no responden a las necesidades planteadas por el avance que en materia social se está desarrollando en nuestro país; avance éste que crea dentro de las organizaciones obreras la necesidad de redoblar el esfuerzo para obtener el fruto adecuado al momento histórico en que vivimos.

Otra de las causas de nuestro estancamiento sindical es el interés que sienten los obreros del transporte por asociarse en organismos mal llamados de socorros mutuos, cuando en realidad son la rémora para el progreso sindical.

Nuestros compañeros deben darse cuenta de que el problema ya no es de socorros, sino de lucha diaria frente al capital, que por todos los medios trata de sumir a los obreros en una explotación permanente, consiguiendo con eso el desaliento para la lucha y la sumisión para el negocio.

Hace falta que las Secciones federadas sientan el afán de extensión y abandonen el criterio localista que las anima en el momento actual, decidiéndose, si para ello es preciso, a la transformación de su estructura sindical, creando los órganos de lucha adecuados para hacer frente a las necesidades que el momento impone a todos, o a cada uno, dentro de la esfera correspondiente.

En los presentes momentos la lucha se plantea de manera distinta a épocas anteriores. Hoy es la inteligencia de los afiliados la que puede lograr grandes triunfos para nuestra organización, y se necesita que a los que están al frente de las organizaciones no se les regateen medios para conseguir su capacitación, para ponerlos en disposición de enfrentarse con los problemas que se planteen con posibilidad de éxito.

Tenemos señalado el problema de nuestro cambio estructural, y los compañeros dispuestos a ello deben emprender la labor y contraer el compromiso con ellos mismos de encaminar nuestros pasos a la creación de organismos que hagan más fructífera nuestra labor.

FRANCISCO FERNANDEZ

VACACIONES RETRIBUIDAS

El día 21 del actual mes de noviembre se cumple el año de la promulgación de la ley relativa al contrato de trabajo.

En el capítulo III, artículo 56, dice:

«El trabajador tendrá derecho a un permiso ininterrumpido

de siete días, al menos, si su contrato de trabajo ha durado un año. El patrono, de acuerdo con el obrero, determinará la fecha en que haya de comenzar la vacación. El disfrute de ésta no supone descuento alguno del salario que gane el trabajador. La parte del salario en especie será pagada como de ordinario, o debidamente compensada.

Si el trabajador, durante sus vacaciones retribuidas, realiza, para sí o para otros, trabajos que contrariasen la finalidad del permiso, perderá todo su derecho a la remuneración.

Los despidos por motivos imputables al trabajador extinguen el derecho de vacaciones retribuidas. No así los que puedan imputarse al patrono, caso en el cual éste habrá de indemnizar a aquél con los jornales correspondientes a los días de vacación que debiera disfrutar, independientemente de cualesquiera otras indemnizaciones que procedan.»

Este artículo, pues, entra en vigor en el presente mes, dando así cumplimiento a una de las más caras aspiraciones de la clase trabajadora.

Todos los asalariados, sin distinción, trabajen a jornal o a destajo, cobren por días, semanas, quincenas, etc., etc., tienen el derecho a disfrutar, como mínimo, una semana de vacaciones retribuidas, que no debe, en ningún modo, dedicarse a otra cosa que al reposo.

Aun cuando en los contratos de trabajo no se haga constar, no por eso se renuncia al derecho, sino que éste subsiste por ser ley vigente.

Ni que decir tiene que, si se puede, todo pacto debe tender al aumento de los días de vacaciones pagadas.

De aquí a un año, todos los trabajadores que se encuentren dentro de lo que determina el artículo 56, y previo acuerdo con su patrono, bien directamente o por resolución del Jurado mixto, deben haber descansado «siete días» laborables consecutivos en las circunstancias y condiciones que el citado artículo determina.

Lucha de clases

Choferes de Vall de Uxó

A los choferes de Vall de Uxó se les ha ocurrido federarse, y los patronos, esos patronos modernos de la competencia entre el ferrocarril y el automóvil, se oponen a tal empresa. Saben por experiencia lo que supone la organización proletaria y no se avienen a ello. Han comenzado la ofensiva, de acuerdo con los caciques políticos de la localidad, y han conseguido hacer una baja.

Otras fuerzas han entrado en juego. Y la presión de la Federación nacional ha determinado la claudicación del proletariado de la Compañía de Automóviles valdeuxenses. Una indemnización y un compromiso de readmisión.

Los demás camaradas del transporte tienen ocasión de fortalecer la organización para ascender por el camino de la lucha de clases.

Tranviarios de San Fernando

Oportunamente anunciamos la próxima actuación de nuestros camaradas los tranviarios de la línea San Fernando-Cádiz. El resultado no ha podido ser más halagüeño. Se ha conseguido un aumento diario de 0,50 pesetas y una subvención anual de 4.000 pesetas para la Caja de Socorros; ascenso por antigüedad y organización obligatoria del personal de oficinas y celadores. Además, queda mejorado el abono de las horas extraordinarias y se tiene derecho al jornal íntegro en caso de asistencia al Jurado mixto o por defunción de determinados familiares, según determina la ley del Contrato de trabajo.

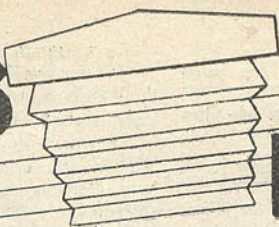
Es la mejor ofrenda hecha a su bandera, inaugurada recientemente.

Choferes de Puerto de Santa María

El dueño de un garaje de Puerto de Santa María (Cádiz) ha querido mantener el predominio caciquil sobre nuestros camaradas. Y éstos, con muy buen acuerdo, se han negado a ello. En la lucha se recurrió al esquirolaje, sirviendo de materia dos miembros de la Junta directiva de una Sección comunista.

Triunfante el movimiento, el patrono ha tenido que abonar los jornales perdidos y reintegrar al trabajo a los despedidos, expulsando a los esquiroles, cuya Sociedad ha desaparecido después de morder el polvo de la derrota y de la traición.

TRANSPORTES



ELECTRICOS

Conocidas son por nosotros las argucias que las Empresas capitalistas del transporte ponen en juego para elevarse sobre las demás; pero ninguna tan repulsiva como establecer la competencia, basada en la inferioridad de los salarios del personal de una de ellas.

Por regla general, en nuestro país la lucha entre las Empresas está siendo y será más dura entre las Compañías de tranvías y autobuses. A las primeras, que hasta hoy han estado campando por sus respetos, poco les ha importado tener un servicio deficiente, con desprecio del interés público, si con él obtenían un mayor dividendo para sus obligaciones. Esta deficiencia ha estado alimentando un malestar entre los usuarios del tranvía, cosa que no ha pasado desapercibida por los llamados hombres de negocios, los que, sin pérdida de momento, han implantado el transporte mecánico en las principales capitales de España, tan necesitadas de este complemento de transporte urbano.

Aquí tenemos en pugna ya dos intereses: tranvías y autobuses. Analicemos cuál es el que cuenta con mayores probabilidades para entablar la competencia.

Las Compañías de Tranvías, según real orden de 1 de abril de 1901, están controladas por los respectivos Ayuntamientos donde sus redes estén tendidas y, por lo tanto, les es más difícil burlar la legislación social, ya que en dichas corporaciones hay camaradas nuestros que velan por el cumplimiento de la misma; tienen cargas importantes, tales como el alumbrado por las calles donde circula el servicio, ocupación de vía pública, conservación del suelo y participación a los Ayuntamientos por la reversión. A pesar de todas estas cargas, los gastos de explotación son inferiores, proporcionalmente, a los de cualquier otra Empresa de transporte mecánico.

Las Empresas de autobuses, no obstante lo manifestado en el párrafo anterior, en la época actual pueden hacer competencia al servicio de tranvías porque se carece de una reglamentación adecuada de este servicio. Viven una existencia caótica; en Madrid se puede comprobar, solamente girando una visita a los pueblos limítrofes, servidos en su mayor parte por un enjambre de uniformes automóviles, donde prestan servicio sus dueños, con personal menor de edad y, por lo tanto, pésimamente retribuido. Sus gastos se limitan a la retribución por la patente, y en esta situación bien fácil se hace una competencia. La Conferencia Nacional de Transportes por Ferrocarriles y Carreteras coordinará estos servicios, terminando con esta situación de anarquía, tan perjudicial para unos como para otros.

En Santander tenemos un caso concreto. Allí están en lucha las dos Empresas del transporte urbano. Esta era una cuestión, hace años, ya prevista por los camaradas tranviarios, los que al ver que por las calles empezaron a rodar los primeros autobuses se entrevistaron con el director de la Compañía, haciéndole ver el peligro que esto suponía. No les hicieron caso, y hoy tocan las consecuencias. Con el transcurso del tiempo, el número de autobuses aumentó; transformáronse los primeros camiones de carga, reformados, en verdaderos vehículos de transporte de viajeros, que prestan un servicio rápido y cómodo, y que por no tener las restricciones y responsabilidad de una Empresa, entablaron una competencia ventajosa sobre el servicio de tranvías. En el año 1930, la competencia adquiere caracteres de verdadera gravedad, y ello obliga a esta Empresa a prescindir de más de un centenar de obreros y empleados de distintos departamentos y solicitar más tarde del Ayuntamiento inhiba a la Compañía de tranvías de las diferentes cargas municipales, o imponer, caso contrario, a la Sociedad de Autobuses estas mismas cargas en proporción equitativa, con objeto de que ambos medios de transporte en competencia puedan desenvolverse en condiciones semejantes.

En este lapso de tiempo fué implantada la República, creyendo los obreros tranviarios llegado el momento oportuno para

aumentar sus sueldos en una peseta diaria. Es la circunstancia que la Compañía aprovecha para plantear la cuestión a las autoridades, las cuales nombran una Comisión investigadora, y que da por resultado la consecuencia que de no incrementar el número de viajeros a un tipo fijado, no podía resistir no sólo las peticiones de aumento de salarios del personal, sino que tendría que desaparecer no con motivo de una corriente moderna de transporte, sino por una competencia situada en condiciones de privilegio, libre de cargas contributivas, concesionales, etc., y que hace la explotación con personal de catorce y dieciséis años de edad, que trabajan doce y catorce horas diarias, con sueldos de 1,50 a 2 pesetas, mientras que la Empresa de Tranvías se ve obligada a tener personal mayor de edad, con jornada de ocho horas y varias cargas municipales que importan la cantidad de 126.000 pesetas.

La opinión, en general, cree que estando en lucha ambos servicios, el público sale beneficiado por la guerra de tarifas; en apariencia así parece, y lo sería con carácter permanente, siempre que tal competencia se mantuviese dentro de unos límites que hiciesen posible la supervivencia de los servicios; en casos como el presente, tal beneficio público desaparece, pues al no tener ambas Empresas o servicios no ya los beneficios indispensables, sino diarias pérdidas, resultará que agotadas las reservas económicas, llegarán a una situación desastrosa y terminaría con la eliminación de ambos servicios, o de uno de ellos que, al desaparecer su contrincante, tratará por todos los medios de resarcirse de las pérdidas ocasionadas por la lucha.

El interés público exige la conservación de ambos medios de transporte, perfectamente coordinados, y en este sentido intervino el Ayuntamiento, llegando a la formalización de un reglamento para este servicio, por el cual la Empresa de Autobuses tendría que aumentar su plantilla por desaparecer las jornadas de doce y catorce horas a cambio de ocho; sueldos de 6 a 8 pesetas, y la Empresa de Tranvías acceder al aumento de salarios pedido.

En apariencia, los propietarios de autobuses se sometieron a las bases propuestas, cosa que transcurrido tiempo no han hecho, por cuyo motivo la Alcaldía les impuso 122 denuncias, de las cuales sólo fueron sancionadas 19.

El día 15 del pasado septiembre los propietarios de autobuses retiraron el servicio, viéndose precisado el Ayuntamiento a conminarles a que repusieran el depósito, disminuido por las multas, y caso de que no lo hicieran les sería puesta una sanción diaria.

Y ésta es la situación actual del problema.

La clase patronal en general, por su psicología y manera de enfocar los problemas, todo encauzamiento le parece mal, si éste va en contra de todos los egoísmos por ella sustentados, tal como les ocurre a los propietarios de autobuses de Santander. ¿Qué es lo que creían? Suponerse que el Ayuntamiento les iba a dejar el camino franco para que con su procedimiento acabaran por hundirse las dos Empresas era una cosa necia. Al Ayuntamiento tenía el deber de velar por el interés público, que exige la conservación de ambos medios de transporte, y a nuestro juicio sus esfuerzos deben tender a coordinar éstos de tal forma que tengan vida, a la vez que extirpan la posibilidad de poner en riesgo, por competencia ilegal, un servicio público tan indispensable como el de tranvías, que, aparte de los beneficios municipales, sostiene a un buen número de familias.

Si la Empresa de Autobuses mantiene su actitud actual, negándose a solicitar nuevos permisos — por haber sido retirados los primitivos con motivo del plante —, el Ayuntamiento, que es a quien corresponde, debe inmediatamente buscar los sustitutos, pues, finalmente, ése ha de ser el resultado.

ANTONIO JIMENEZ

Sesiones del Comité ejecutivo

8 de julio

Pleno nacional de las Sociedades de Mozos de las Contratas Ferroviarias.

11 de julio

Se conoce una circular de la Unión General de Trabajadores sobre la designación de los delegados al Consejo de Trabajo, designándose, como efectivo, a Carlos Hernández, y suplente, a Francisco Fernández.

Se acuerda reunirse en sesión extraordinaria para examinar y discutir la Memoria de la Unión General de Trabajadores.

Se aprueba el informe de Secretaría sobre la ponencia de Transportes que ha de enviarse al Consejo Económico de la Unión General de Trabajadores.

27 de julio

Se aprueba la gestión del secretario en su campaña de propaganda por la región vasconavarra y Zaragoza. El Comité queda informado de la solución provisional de la huelga de los mozos de carga y descarga de Zaragoza.

Se acuerda enviar una circular a las Secciones no adheridas invitándolas a federarse.

4 de agosto

Se aprueba el ingreso de la Sociedad de Mozos de Santander y de Choferes de Córdoba.

Se acuerdo conminar a la Asociación de Contratistas para que conteste definitivamente a las mejoras pedidas.

Se aprueba la gestión de los compañeros Francisco Fernández y M. Arias con motivo de su visita a Alicante relacionada con la Federación provincial. Se designa una Ponencia para que redacte un nuevo reglamento provincial para Alicante, acordándose comunicárselo a las Secciones alicantinas.

En vista de la difícil situación de la Sección de Teruel, se encarga a Manuel Arias que asista a esta localidad para ponerse al habla con los compañeros de la Sección.

31 de agosto

Son alta los Mozos de Carga de San Sebastián.

Se designa al secretario y presidente del Comité para que asistan en representación del Transporte a las tareas del Congreso de la Federación de Trabajadores de la Tierra.

El Comité queda enterado de la petición del Jurado mixto de Carreros para la provincia de Alicante.

En relación con una carta de los choferes de Salamanca, se acuerda dirigirse al ministerio de Obras públicas pidiendo intervención sindical en la concesión de carnets para choferes, y volver a insistir en el establecimiento del carnet único para profesionales.

Se acuerda visitar a los representantes de la Asociación de Contratistas de Ferrocarriles.

Es designado delegado regional de Asturias y León al Pleno nacional el compañero Ramón González Anía, y suplente, Vicente Requena.

7 de septiembre

Se aprueba el texto de las circulares enviadas a las Secciones.

Son alta: La Unión General de Tranviarios de Barcelona, Sociedad de Carreros de Badajoz y Obreros del Transporte de Calahorra (Logroño).

Se aprueba la gestión del compañero Garrigós en Alicante.

14 de septiembre

Los Choferes de Medina del Campo comunican haber ingresado en su Sección un grupo de carreros.

Se aprueba la gestión del presidente en la reunión convocada por la Comisión ejecutiva de la Unión General de Trabajadores.

Se designa al compañero Manuel Matéu para que visite las Secciones de Onda y Vall de Uxó (Castellón).

Se acuerda adquirir cincuenta ejemplares de la nueva publicación de la I. T. F. «Las deudas intergubernamentales y la clase obrera».

Se aprueba la gestión del secretario en el Congreso de la Internacional.

21 de septiembre

Se acuerda dirigirse al ministro de Trabajo pidiéndole la derogación del capítulo VIII, artículos 101 y 102, que permiten el trabajo de horas extraordinarias a los conductores de coches, carros y automóviles.

Se aprueba la gestión de Arias en Teruel, y se delega en los compañeros F. Fernández y M. Arias para que representen a las Secciones federadas que no puedan asistir al Congreso de la Unión General de Trabajadores.

A la vista de la información enviada por la Asociación de patronos de las contratas ferroviarias, se acuerda romper las relaciones con la Patronal, por no cumplir lo ofrecido.

30 de septiembre

Se aprueba la gestión del compañero Manuel Matéu en los actos celebrados en Onda y Vall de Uxó.

Se acuerda que Carlos Hernández visite Ciudad Real, y Carlos Serrano, a las Secciones de la provincia de Jaén.

Reunión del Pleno nacional

Primera sesión

Asisten los delegados regionales elegidos por mayoría de votos, excepto el de Baleares y Cataluña, y se procede a la proclamación de los siguientes compañeros:

Levante: Pedro López Llopis, efectivo, y Fulgencio Romero, suplente.

Castilla la Vieja: Higinio Andraca Asensio, efectivo, y Agapito Miján, suplente.

Andalucía: Manuel Lapi, efectivo, y Antonio Ruz, suplente.

Vasconavarra: Juan Alvarez, efectivo, y Daniel Martínez, suplente.

Valladolid: Pedro Cabezas, efectivo, y Mauricio Ruiz, suplente.

Aragón: Pascual Lobera, efectivo, y Pedro Portero, suplente.

Cataluña y Baleares: Martín Rotger Cañellas, efectivo, y Eduardo Gómez Benedicto, suplente.

Castilla la Nueva: Celestino García Santos, efectivo, y Manuel García, suplente.

Extremadura: Fernando Amores, efectivo, y Antonio Agudo, suplente.

Asturias: Ramón González Anía, efectivo, y Vicente Requena, suplente.

El secretario informa de que ha sido anulada el acta de Cocheros de Zaragoza por no constar el nombre del delegado, y que no se ha proclamado delegado de Galicia por no haberse recibido la documentación.

Se acuerda dar lectura por epígrafes a los enunciados de la Memoria, y en el punto de conflictos Hernández da cuenta de la huelga sostenida por los choferes de Vigo, en la que después de adoptar la Ejecutiva la resolución de hacerse cargo de ella no pudo conseguirse el triunfo por haber puesto en nuestro conocimiento el acuerdo de huelga un mes después de planteada.

El representante de Valladolid pide aclaraciones sobre la situación de los compañeros carreros en relación con las reclamaciones en el Jurado mixto. Contesta Hernández, quien dice que en una ocasión a la Sociedad de Carreros de Valladolid se le aconsejó que no recurriera contra un fallo del Jurado mixto, por estimar que el presidente había fallado contra el patrono.

Fernández da lectura a algunas bases del contrato de trabajo de Valladolid, y que con arreglo a ellas el presidente ha fallado. Refiere los informes adquiridos de los compañeros de Medina, que al examinar las bases dicen que están totalmente desvirtuadas por acuerdos del Jurado mixto.

Insiste Cabezas, quien dice que la Federación escribió a la Sociedad de Choferes de Valladolid aconsejándole que no recurriera de una sentencia dictada por el presidente del Jurado mixto, y, recurrido, se ha logrado que se indemnice con mayor cantidad.

Pedro López propone que en lo sucesivo no aconseje la Ejecutiva a las Secciones acerca de estos extremos.

Hernández interviene para que sea desechada la propuesta de Pedro López, porque en este caso la Federación no tendrá ninguna facultad para contestar a las consultas. En el mismo sentido se manifiestan los demás delegados, y es desechada la propuesta.

Alvarez pregunta a la Ejecutiva qué trámites puede seguir en relación con un compañero despedido de Andoñ, que fallada su reclamación en el Jurado mixto de Tranvías de San Sebastián a favor del obrero, recurrió

F U E R Z A

Reuniones del Comité nacional

la Compañía, y en Corporación se ha estimado el recurso.

Hernández le contesta: «Estanciado en Corporación no hay ulterior recurso».

Amores se interesa por las acciones de la Federación provincial de Madrid con la Federación nacional. Informa detalladamente de esto Celestino García.

El delegado de Levante pregunta qué inconvenientes hay para que no se constituya un Jurado mixto de Mozos de Alicante. Hernández dice que es criterio del ministerio no crear más Jurados mixtos, pero que dentro de los del Transporte se constituirán Secciones a las que estarán afectos los de cada especialidad de trabajo.

González Anía informa de que en el Jurado mixto del Transporte mecánico de los mozos no se han seguido los procedimientos legales para la elección. El secretario da cuenta de que se ha presentado un escrito impugnando la proclamación, y ahora está en estudio en el ministerio.

A propuesta de Celestino García, se acuerda solicitar los Jurados mixtos de los mozos de nombración de Jurados mixtos de Transportes. En ellos se planteen las reclamaciones de mozos.

En el enunciado de antes penales, el mismo compañero informa de que el complemento a lo que dice la Memoria, se encarga Bugea que presentara en la Comisión de Justicia informe pidiendo la desaparición de las prisiones penales, que ha sido desechado, y que este asunto se lleve al Congreso de la Unión General de Trabajadores. Así se acuerda. También, a propuesta de Hernández, se toma el acuerdo de exponer en el próximo Congreso el disgusto de la Federación por no haber sido convocada la Conferencia de Transportes. Se levanta la sesión, para continuarla a las cuatro de la tarde.

Segunda sesión

A las cuatro de la tarde se abre la sesión el compañero Fernández.

Carlos Hernández da cuenta del acuerdo tomado por la Sociedad de Choferes de Alicante, de separar a los autopatronos de la organización, y de un escrito del compañero Lillo, el cual recurre ante el Pleno del Comité nacional por haber sido dado de baja por considerarse el patrono, y manifiesta que no lo es y pide que se anule el acuerdo. Da lectura al recurso, y seguidamente se lee el informe, no es una cuestión de la organización que se ventila, sino que es una diferencia de opinión entre dos tendencias políticamente opuestas de la misma ideología.

Dice que de esto puede salir más detalladamente los compañeros Amores y Hernández.

Este empieza manifestando que ha estado en Alicante por mandato de la Ejecutiva, y ha querido oír juntos a los compañeros Lillo y Lobo, sin poder lograrlo. Ha hablado con los dos por separado. De esta forma, dice, no ha podido pulsar los motivos. Nuevamente habló con Lillo y Lobo, quien le ratificó las anteriores manifestaciones y recomendó que recurriera ante el Pleno.

Celestino García dice que oído al compañero Lillo y a los que llevaron la propuesta de expulsión; pero recomienda a la Ejecutiva que concrete su criterio en este asunto, pues ha que apreciar que las diferencias que existen entre los compañeros de Alicante tienen su explicación en que los compañeros de la misma provincia que se encargan de encontrar estas diferencias, y como ya se ha manifestado, en distinta manera, procede que el compañero Lillo se ponga a la organización con todos sus derechos, y que la Sociedad El Volante para que vuelva a dar de baja a los autopatronos, por no pertenecer a la organización.

Lapi da cuenta de que se ha dado un caso parecido, donde se pide de baja a los autopatronos porque el compañero Peña, presidente de la Federación provincial de Transportes, y propone que

se obligue a la organización de Alicante a que dé ingreso a los autopatronos que ha dado de baja, siempre que no tengan obreros a sus órdenes.

Carlos Hernández dice que, sin perjuicio de tomar el acuerdo, procede que la Sociedad El Volante justifique los motivos de la baja del compañero Lillo.

Pedro López informa de la situación de Lillo en la provincia, y se muestra de acuerdo con la proposición de la Ejecutiva.

Por unanimidad se acuerda comunicar a la Sociedad de Choferes de Alicante que revoque el acuerdo por el cual han sido dados de baja los autopatronos, y en el caso de Lillo, por si existen otros motivos, que ratifique o rectifique el acuerdo.

Fernández da cuenta de que, antes de empezar a funcionar la Federación provincial de Alicante, hubo necesidad de disolverla, porque establecía unas cuotas muy elevadas, y en presencia de la representación de la Ejecutiva se tomó el acuerdo de redactar un proyecto de reglamento, cuyas líneas generales presenta al Pleno, y propone, en nombre de la Ejecutiva, la creación de un Secretariado en la provincia, dependiente de la Federación nacional, porque, dice, es evidente que es la provincia donde con más Secciones cuenta la Federación y donde mejores resultados daría la implantación de la Federación provincial.

Pedro López justifica los motivos por los cuales no pudo constituirse la Federación provincial de Alicante, que no discrepan de las manifestaciones de la Ejecutiva.

Carlos Hernández expone el criterio de la Ejecutiva, favorable al establecimiento del Secretariado, y que se quiere hacer el ensayo en Alicante por las razones apuntadas por Fernández y, además, porque con esto puede hacerse desaparecer los inconvenientes que surgen por discrepancias entre los elementos de la provincia. Cita el caso de las organizaciones de Elche, y justifica su acción en relación con la provincial.

Celestino García propone que se faculte a la Ejecutiva para que, a la vista del resultado del Secretariado en Alicante, le extienda a otras localidades.

Después de intervenir algunos delegados, se aprueba la propuesta de la Ejecutiva por unanimidad, con la adición de C. García.

Se da lectura al proyecto de reglamento tipo de Federaciones provinciales, y Francisco Fernández explica ampliamente los motivos que inducen a la Ejecutiva a confeccionarlo.

Celestino solicita una aclaración, que consiste en que si el reglamento es exclusivamente para Alicante o es el tipo para las Federaciones, porque en el segundo caso ha de hacer algunas observaciones relacionadas con el Secretariado.

Carlos Hernández dice que lo que impulsa a la Ejecutiva a redactar el reglamento que somete a la aprobación del Pleno son los deseos de quitar a las organizaciones el carácter marcadamente localista que tienen.

Intervienen Amores y Andraca, quienes abundan en las mismas consideraciones que Celestino.

González Anía dice que para hacer un reglamento tipo hay que tener en cuenta que hay provincias donde, a pesar de estar federadas tres Secciones, no pueden pagar los subsidios que se establecen.

Hernández advierte que el hecho de figurar en el reglamento esos derechos no quiere decir que han de empezar a regir desde el día siguiente, sino que se señalará el tiempo que entrarán en vigor estos derechos, y entre tanto se crea el remanente para hacerles frente, y propone que se nombre una Ponencia que redacte el reglamento si se pretende modificarlo.

Así se acuerda, y son nombrados los compañeros Celestino García, Ramón González Anía y Francisco Fernández. Y se levanta la sesión para continuarla al día siguiente.

Tercera sesión

A las diez de la mañana abre la sesión el compañero Fernández.

Se pone a discusión el reglamento tipo de Federaciones provinciales, aplicable, por vía de ensayo, a la provincia de Alicante.

En el artículo referente a cotización el compañero Lobera propone que la cuota a pagar por los tranviarios sea la de 1,50 pesetas mensuales, en vez de la de dos pesetas que se propone.

Intervienen los delegados de Asturias y Levante; éstos hacen constar que a los mozos no puede asignárseles la misma cotización que a los carreros.

Carlos Hernández se muestra contrario a la diversidad

de cotizaciones, pero que de dividirse, cuando más, se hagan dos cuotas, una para choferes y tranviarios y otra para carreros y demás federados. De esta forma—dice—todos tendrán iguales derechos y deberes.

González Anía empieza diciendo que coincide con el compañero Carlos, pero, por ahora, no conviene unificar las cuotas, porque los salarios y las condiciones de trabajo no son iguales en las distintas modalidades del transporte.

Se acuerda por unanimidad establecer las cuotas directas a la Federación provincial en la siguiente forma: Choferes, dos pesetas; tranviarios, 1,50, y carreros, mozos, etc., una peseta.

Un delegado propone, y así se acuerda, que se faculte a la Federación provincial para reducir los gastos a las Secciones cuando éstos sean excesivos.

A propuesta de Amores se acuerda que los fondos y enseres de las Federaciones provinciales, en caso de disolución, pasen a la Federación nacional; y se faculta a la Ejecutiva para que fije el sueldo del secretario de la Federación provincial.

Contratas ferroviarias: Carlos Hernández da cuenta de una reclamación surgida en Ciudad Real por los compañeros de contrata contra el patrono D. Pedro Lorca, y de que se sucedieron otras reclamaciones semejantes en Zaragoza, Almorchón y Alcázar. A consecuencia de estas reclamaciones se convocó a una Conferencia de mozos de contratas, y se tomó el acuerdo de celebrar una entrevista con los patronos. A consecuencia de estas gestiones se conminó a la Patronal para que fijara un salario tipo para los obreros. Como los patronos no aceptaron esta proposición, rompimos las negociaciones con ellos. Dice que la Federación no puede dejar desaparecer paulatinamente a los obreros de contratas, sino que hemos de lanzarnos contra los contratistas, al objeto de que desaparezcan para siempre, y propone que se plantee la cuestión en el Congreso de la Unión General de Trabajadores.

Pedro López se muestra partidario de que por el ministerio correspondiente se obligue a las Empresas a dar trabajo a los obreros de las contratas, dependiendo directamente de ellas.

En consecuencia, se acuerda:

1.º Solicitar del ministerio de Trabajo la constitución de los Jurados mixtos de Contratas ferroviarias.

2.º Solicitar del ministerio de Obras públicas que, en caso de cese de las contratas, estén exentos de las limitaciones que impone el reglamento de régimen interior de las Compañías los obreros de las contratas; y

3.º Plantear en el Congreso de la Unión General de Trabajadores el pase de estos compañeros al Sindicato Nacional Ferroviario.

Andraca propone que se gestione del ministerio de Obras públicas la condonación de la multa impuesta a los choferes que no cambiaron la documentación en el plazo señalado por un decreto de la dictadura.

Se levanta la sesión, y se dan por terminadas las tareas del Pleno.

Secretaría

«Las deudas políticas intergubernamentales y la clase obrera.»

Próximamente pondremos a la venta el estudio preparado por el Secretariado de la I. T. F., y aprobado por el Congreso de Praga, «Las deudas políticas intergubernamentales y la clase obrera.» Su precio es el de 3 pesetas ejemplar, y no remitiremos ninguno si el pedido no viene acompañado de su importe.

Los giros se remitirán al tesorero, Martín Páramo, Piamonte, 2, Madrid.

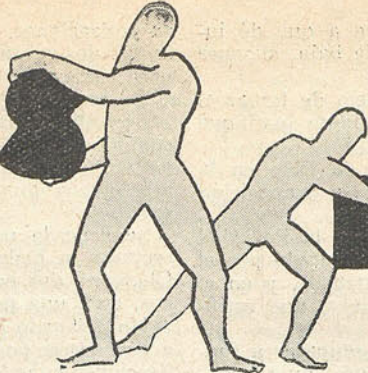
Propaganda nacional.

Durante el mes pasado se ha hecho la siguiente propaganda:

Por Carlos Hernández, un acto a los tranviarios de Madrid y otro a los choferes de Ciudad Real.

Por Carlos Serrano se han visitado las siguientes localidades: Jaén, Martos, Baeza, Ubeda, Linares, Villacarrillo, Bailén, La Carolina, Andújar y Villanueva del Arzobispo.

MOZOS DE CARGA



De todos los trabajadores que se emplean en los transportes, ninguno tan vejado y maltratado, tanto en lo moral como económicamente, como los obreros de las contratas ferroviarias.

Estos compañeros nuestros, que trabajan todos para las Empresas del carril y que de derecho son agentes ferroviarios, como cualquier trabajador que utilicen las Empresas; que algunos de ellos — muchos — llevan trabajando en estos servicios veinte y más años; que han ido conociendo diferentes patronos, tienen derecho a mejor trato y a que fije en ellos su mirada quien quiera y pueda hacer un poco de justicia con ellos, obligando a darles aquellos derechos que por sus años de servicios a las Compañías les corresponden.

Resulta singular la situación de estos queridos camaradas, contratados sus brazos, pudiéramos decir, «de segunda mano». Porque en esta clase de contratas no ocurre lo que en otras. Podríamos poner un ejemplo; éste: El Ayuntamiento, la Diputación o el Estado contratan la obra que sea: empedrado de una calle, construcción de un edificio, etc.; a cualquier particular le ocurre igual. Para realizar dicha obra, el contratista precisa, por su cuenta, de utillaje, material y cuantos elementos son necesarios al fin que se propone, incluso, claro está, los obreros que han de realizarla, los que se encarga de dirigir y vigilar... Pero en lo que llamamos contratas ferroviarias no ocurre igual que decimos arriba.

En esta clase de tratos, diremos mejor que de contratas, el que contrata al obrero, una vez éste en el trabajo, pierde el dominio sobre él. No es el contratista quien dirige, por medio de su técnico, el trabajo que haya de hacer el obrero. No es el contratista quien le vigila. No es el contratista quien puede despedirle o suspenderle, si no es a petición de la Compañía. No es el contratista quien proporciona la herramienta para el trabajo. No es el contratista, en fin, quien puede inmiscuirse en el trabajo del obrero, por pésimo que sea, si éste está bienquisto del representante de la Compañía, o a la inversa: puede ser un trabajador excelente, y no entrarle, valga la frase, por el ojo derecho al factor, y en este caso el despido o el traslado de tajo no se hace esperar.

Así, pues, estas contratas son de una verdadera originalidad, como decimos más arriba. No debieran llamarse de esta forma. Yo les llamaría buscadores de mercancía barata. Mercancía-trabajo buscada en los medios obreros más necesitados, para que les resulte ultrabarata. De esta forma, las Compañías ferroviarias se eximen del compromiso de conceder a los obreros derechos que el obrero tiene bien adquiridos, dado el tiempo que les lleva prestando servicios. Y, por otra parte, el contratista mete en sus arcas, sin responsabilidad alguna, una cantidad de pesetas diarias no despreciable, que le hace enriquecerse en pocos años. No exageramos en lo que decimos. Los señores que tienen la contrata de Madrid justificarán lo que decimos, aprovechando unas notas que tenemos a mano.

Los compañeros que trabajan en la contrata de Madrid, en las estaciones de Atocha, Villaverde, Imperial y otras, venían cobrando por su trabajo (jornada en muchos casos mayor de la legal de ocho horas) «seis pesetas con veinticinco céntimos». El contrato que la Compañía tiene con el contratista marca para cada obrero de esta clase que le sea prestado 6,25 pesetas. Además de esto, el contratista cobra de la Compañía por cada tonelada de removido un término medio de pesetas 0,65 por tonelada.

En tiempos pasados ha habido temporadas bastante largas de emplearse en estos servicios cuatrocientos hombres, y ocasiones hubo en que pasaron de esta cifra. Pues si estos señores, que recibían de la Compañía, para que fuese entregado a cada obrero, «ocho pesetas con ochenta y cinco céntimos», sólo les entregaban «seis pesetas con veinticinco céntimos», no cabe dudar de que de cada uno se quedaban, de que a cada uno le robaban, ésta es la frase justa, «dos pesetas con sesenta céntimos».

Pues esta cantidad multiplicada por 400, y eso que ya decimos que tuvieron mayor número en algunas épocas, tendremos que: $400 \times 2,60 = 1.040$.

Esa es la cantidad exacta que debieron hacer cobrado de más los obreros, y que bonitamente, sin responsabilidad para los ejecutores del expolio, pasaba derecha, sin torcerse, a las arcas de los señores que disfrutaban esta concesión.

Puede que suframos error al decir que la tal cantidad pasaba «derechita» a las arcas del contratista. Pudiera ocurrir también que de vez en cuando parte de este todo, desviándose del camino, se adentrara por algún recoveco de los grandes edificios que las Empresas ferroviarias poseen, sirviendo de esta forma de lubricante a alguna de las piezas componentes de esta máquina de las contratas.

La verdad es que esa cantidad de pesetas debieron pasar a los hogares obreros, y, cambiando de camino, fueron al bolsillo del contratista, seguramente con el conocimiento de los altos empleados de las Empresas, sin que éstos llamaran la atención de los contratistas, contrayendo por ello una responsabilidad moral, por lo menos.

Nosotros propugnamos porque las contratas en este sentido desaparezcan, evitando con ello estas inmoralidades manifiestas. Los obreros que trabajen en estos servicios deben depender directamente de las Compañías. Deben ser agentes reconocidos por ellas, y asimismo reconocerles el tiempo que lleven trabajando en el ferrocarril. O hacer esto, que, a mi juicio, sería resolver todo el problema, para lo que no hallo obstáculo alguno, o, en su defecto, dar estos servicios, para su realización, directamente a los obreros.

Ya trataremos otro día de este asunto, porque, aunque aparentemente algo simplista, en realidad no lo es tanto, y merece que volvamos sobre él. Desde luego, nuestra aspiración es que desaparezca el contratista.

MARTÍN PARAMO

TEMAS TRANVIARIOS

(Conclusión.)

Por FRANCISCO GARRIGÓS

Cuando la víctima esté en contacto con los cables, lo primero es separarla de ellos lo más rápidamente posible, evitando en absoluto tocarla con las manos sin antes cubrirlas con una materia aislante. Cuando no es fácil disponer de estos medios de aislamiento existe un procedimiento brusco, pero eficaz: el salvador emprende una carrera vertiginosa sobre la víctima, y al encontrón se la separa sin riesgo, si exceptuamos las erosiones que

del choque pueden producirse. Si el alambre está en el suelo y hay que separarlo, se hará con un palo o caña. Si hubiera que hacerlo con las manos, éstas se cubrirán con varios dobleces de un tejido de algodón o lana, preferible este último por ser más aislante. Un buen sistema es atar las mangas de una americana, y con los brazos metidos en ellas efectuar la operación. Al coger a la víctima se procurará no hacerlo por las partes húmedas, como son las botas y los sobacos, y se debe evitar que los cables puedan tocarle la piel.

Una vez separada la víctima del alambre, se procede como ya se ha indicado en el primer caso y nunca una persona ajena al servicio eléctrico debe proceder a cortar ningún cable.

Las enfermedades profesionales de los agentes tranviarios

(Continuación.)

Una estadística del período de 1 de abril de 1930 a 31 de marzo de 1931, y que se refiere a un total de 473 casos de enfermedad, señala entre los cobradores 12 casos de angina, 36 de bronquitis, 18 de catarro intestinal y 35 del estómago, 11 de debilidad nerviosa y 22 de reumatismo; y de 272 casos de enfermedad entre los motoristas, 12 de angina, 16 de bronquitis, 72 de influenza, 15 de catarro intestinal, 17 del estómago y 18 de reumatismo.

DINAMARCA

Por Dinamarca sólo disponemos de algunas cifras de la medida en que ocurren enfermedades de tres grupos entre los cobradores y motoristas de Copenhague. El número de agentes de estas categorías durante los ejercicios de 1925-26 y 1930-31 fué 2.292 y 2.393, respectivamente, y el término medio de días de enfermedad por agente, 16,8 y 21,1, respectivamente. Las siguientes son las cifras de los tres grupos de enfermedades en cuestión:

Enfermedades del sistema nervioso:

	1925-26	1930-31
Días de enfermedad por agente.....	2,4	2,1
Porcentaje del número total.....	13,8	10,0

Enfermedades del estómago y los intestinos:

Días de enfermedad por agente.....	3,0	3,1
Porcentaje del número total.....	17,8	14,5

Varices y afecciones de los pies y rodillas:

Días de enfermedad por agente.....	0,5	1,0
Porcentaje del número total.....	3,0	4,7

FRANCIA

En Francia no se reconoce ninguna enfermedad profesional propia de los agentes tranviarios. La ley de retiro de los agentes de tranvías y ferrocarriles vecinales permite jubilar a los tranviarios cuando contraigan incapacitación para el trabajo, sea dentro o fuera del servicio.

HUNGRÍA

Como los tranvías de Budapest no tienen su propia Caja de seguros contra la enfermedad, no existen estadísticas especiales sobre las enfermedades que ocurren en el servicio. Los tranviarios están asegurados en la Caja nacional de seguros sociales y la Caja de seguros contra enfermedad de los empleados, y ninguna de las dos publica estadísticas clasificadas según la profesión de sus asegurados. Según la experiencia del servicio médico de los tranvías, entre las enfermedades más frecuentes se encuentran anginas, flebitis, hernia, afecciones del estómago y de los intestinos, forunculosis, neurastenia, artritis y ciática.

No se ha dado ninguna indicación acerca de las enfermedades que pueden considerarse como profesionales.

LETONIA

En los tranvías de Riga las enfermedades que ocurren con mayor frecuencia, y que pueden considerarse como profesionales, son artritis y miositis, varices, gastritis, bronquitis aguda y crónica, tuberculosis pulmonar y neurastenia.

NORUEGA

No existen publicaciones ni disposiciones legales sobre enfermedades profesionales. La organización sindical del personal de servicios públicos estima que como enfermedades profesionales de los tranviarios deben considerarse las enfermedades de las vías digestivas, afecciones nerviosas y gota.

SUECIA

Los médicos de las Compañías suecas de tranvías declaran que no han encontrado entre el personal ninguna enfermedad profesional propiamente dicha, o, al menos, no en un grado suficiente para permitir que se calificasen de características de la profesión de tranviario. Declaran, sin embargo, que las enfermedades siguientes ocurren con frecuencia notable entre el personal de los tranvías: Pies achatados y otras afecciones de los pies, gastritis y afecciones intestinales (úlceras del estómago y del duodeno). Con estas últimas afecciones son frecuentes las reincidencias, ocasionadas evidentemente por las sacudidas de los vehículos y las neurosis que son consecuencias de las mismas.

Maquinaciones fascistas en Polonia

Nuestro Congreso de Praga recibió con mucha inquietud la noticia de que el Gobierno polaco había negado pasaportes a los delegados que deseaban enviar al Congreso las organizaciones de ferroviarios y obreros del transporte adheridas a la I. T. F., y adoptó una resolución especial protestando contra el hecho y prometiendo a los trabajadores de Polonia el apoyo de la Internacional del Transporte en su lucha contra la dictadura.

Varios miembros del Ejecutivo de la I. T. F. también han protestado personalmente ante las Embajadas polacas en sus respectivos países. El presidente de la I. T. F. ha recibido del embajador de Polonia en Londres una contestación, en la cual manifiesta que el Gobierno polaco no ha negado los pasaportes, sino que ha pedido de los interesados el derecho de 400 zloty que se cobra a todo ciudadano polaco a quien se le otorga un pasaporte ordinario. Los representantes de los ferroviarios y obreros del transporte no habían querido pagar dicho importe, y habían solicitado que se les concediese un pasaporte pagando el derecho mucho menor que se paga por pasaportes otorgados en ocasiones especiales. El Gobierno de Polonia había negado lo solicitado por no creer que el Congreso de la I. T. F. constituyese una «ocasión especial». Declaró, además, que era menester solicitar con mucha anticipación los pasaportes especiales, lo que las organizaciones obreras en cuestión habían omitido de hacer.

La I. T. F., que conoce la mentalidad de los Gobiernos fascistas, no pudo contentarse con la información de «que no se había negado los pasaportes» ni con el resto de la declaración. Investigó en Polonia la veracidad de lo alegado, y encontró que se trataba de una gran mixtificación. La ley polaca estipula que

las personas que desean ausentarse del país para asistir a Congresos o Conferencias internacionales, etc., pueden obtener un pasaporte pagando un derecho reducido de 80 zloty. Las organizaciones polacas habían solicitado los pasaportes con suficiente anticipación; pero fueron negados, sin indicación de los motivos. Cuando preguntaron dichos motivos se les contestó que los motivos se explicarían si pagasen los derechos que la ley exige por contestaciones a solicitudes. Los derechos fueron pagados, pero no se recibió la contestación.

Este caso es una ilustración excelente del tratamiento a que tienen que someterse los obreros que viven en la Polonia que se emancipó del zarismo ruso y el militarismo prusiano, y de la libertad de que goza el ciudadano polaco en general. La gran mayoría de los ciudadanos están, en efecto, internados en el país, pues son pocos los que disponen de 400 zloty para comprar un pasaporte. La afirmación de que la mala situación financiera del país hace necesario que se cobren derechos tan enormes no es, naturalmente, más que una excusa, y lo mismo se puede decir del resto de la contestación que el representante de Pilsudski en Londres remitió al presidente de la I. T. F.

Los alumnos e imitadores de Mussolini ya empiezan a aventajarse al maestro en todo lo que significa opresión del trabajador.

Los proletarios de todos los países tienen una razón más para emprender en buen tiempo y con todas las fuerzas de que disponen una lucha a muerte contra el fascismo en todas sus formas.

TRANSPORTES URBANOS Y POR CARRETERA

Ponente: CARLOS HERNÁNDEZ

INFORME ENVIADO AL
CONSEJO ECONÓMICO Y
APROBADO POR EL CON-
GRESO DE LA U. G. T.

Trazado de carreteras

El trazado general de las carreteras españolas, regularmente renovadas de un tiempo a esta parte, ha dado lugar a un mejoramiento de la red; pero su costo, excediendo en mucho a los precios «efectivos», ha originado una grave carga para los presupuestos. Conviene, por tanto, rectificar esta renovación, replanteando conjuntamente un trazado nacional bajo las necesidades colectivas, ajustando a las líneas generales que se dicen en la Ponencia de Obras públicas.

La carretera necesita una regulación y un cuidado: la regulación de evitar que cualquiera sea su dueño; el cuidado de dotarla de medios de defensa para los usuarios, tanto en material de los elementos más precisos como de las garantías más imprescindibles. Ni autopista condenada al fracaso, ni carretera pedrada y perdida. Con una población tan pobremente densa, la carretera está obligada a facilitar al viajero el medio de conocer las riquezas ignoradas, garantizándole las posibilidades de reparación en los accidentes del camino. Para efectuarlo, el Estado debe intensificar el mejoramiento y trazado de las carreteras generales; las Diputaciones, transformar los caminos en carreteras, y los Ayuntamientos, dando a las suyas el aspecto de grandes avenidas, con todas las mejoras de los trazados urbanos.

Una carretera ideal, cubierta de arbolados y depósitos de agua, grasas y esencia, postes indicadores, postes telefónicos y guías de turismo en las casas de los peones camineros — modernamente transformadas —, haría más grata la travesía, incrementaría el tráfico y pondría en comunicación constante innumerable cantidad de pueblos que todavía en España desconocen el automóvil.

Un trazado de carreteras con pasos a nivel abiertos continuamente a la tragedia encoge un poco el ánimo. No pasa día sin que ocurran catástrofes que tratan de evitarse mediante dispositivos que acaben con tal incertidumbre. En todos ellos, en los más perfectos, queda siempre una falta fácil al choque violento de los dos transportes que se cruzan. Provisionalmente podrá aceptarse el mejor y de mayor seguridad; pero jamás habrá otra garantía más absoluta que el puente o el túnel. Estadísticas internacionales vienen demostrando la poca eficacia de los avisos luminosos en las carreteras sobre pasos a nivel. No hay otra solución que el paso superior o inferior, y aun a pesar de la carestía de tamaño empresa, al Estado no le queda otro recurso.

Alemania dedica el 3,77 por 100 de sus presupuestos a la construcción de pasos subterráneos en los cruces a nivel, que, teniendo presente su situación económica, da un ritmo de bastante celeridad. Sus resultados son que en la actualidad posee 6.000 pasos superiores y 18.000 inferiores. Austria, país más pequeño y con una crisis también bastante aguda, llega a construir un total de 2.657 cruces de ambas clases. Quiere esto decir que si España acometiese tal tarea, a pesar de su excesivo coste, no sería ningún quebranto dedicar de sus presupuestos una cantidad no inferior al 5 por 100 para sustituir paulatinamente los actuales cruces a nivel por pasos superiores o inferiores. Frente a la carestía de esta empresa lograríamos una seguridad en la circulación y una reducción en los gastos de entretenimiento de las barreras de los pasos a nivel. Mientras tanto, podrían dotarse los cruces de señales luminosas, con avisos sonoros intermitentes, con el fin de disminuir el peligro del tránsito; pero siempre con el objetivo fijo de sustituirlos por puentes o túneles, cuya solución es tan definitiva que huelga demostraciones y exime razonamientos.

Transporte mecánico por carretera

El proceso operado en el desenvolvimiento del transporte mecánico por carretera tiene todas las características de un vulgar proceso capitalista. Falta de comunicación, la península española ha sido campo experimental para la explotación del transporte,

hasta que la concurrencia, dando de lado al negocio, ha rebajado la balanza a un extremo desesperante.

Atendiendo a las cifras de las clases poseedoras, vemos que antes del año 1924 no había más de 4.000 kilómetros de línea en explotación, que se han convertido en la actualidad en muy cerca de 35.000 kilómetros. Y las 200 líneas regulares de aquellos tiempos, en más de 900 escrituradas y unas 2.000 solicitadas y en servicio. Total, unos 14.000 coches. Estos vehículos realizan cerca de 35.000 kilómetros de servicio, red superior a la de los ferrocarriles. De lo que se deduce que en ocho años el automóvil se ha multiplicado considerablemente en un país sin producción automóvil.

En el primer momento, el negocio de transporte por carretera fue campo duro para la explotación, y después, cuando el tráfico incrementado en la carretera daba lugar a posibilidades económicas, la multiplicación originó la competencia, cuya guerra de tarifas cristalizó en la desenfrenada lucha entre el automóvil y el ferrocarril y entre los propios vehículos de motor mecánico. Señalemos que toda la competencia ha sido a base de la insolvencia subsidiaria de los dueños de automóviles, los cuales propietarios carecen de autoridad para impugnar la libre concurrencia, porque la inmensa mayoría de ellos son concurrentes de última hora, con objetivos directos a su crecimiento industrial. Una parte considerable empezó con capitales pequeños, y otra, con coches impagados, cuya amortización se ha venido realizando al calor de la libre concurrencia. Agotadas las posibilidades en cuanto a la reducción de tarifas, comenzaron a tocarse los salarios y la jornada, hasta tal extremo que para justificar los patronos la valoración de sus gastos cometen el atrevimiento de evaluar los jornales en la siguiente proporción: tres conductores diarios, a razón de 450 pesetas mensuales; tres cobradores diarios, a razón de 300 pesetas mensuales, y un lavacoches diario, a razón de 10 pesetas diarias. Pues bien, esto no es cierto; pudiendo demostrarse que el salario medio del conductor del coche de línea es de 300 pesetas mensuales en todo el país; siendo uno sólo, por que la jornada no es de ocho horas, sino de doce o dieciséis; que el cobrador, en la inmensa mayoría de los casos, no gana 5 pesetas diarias, ya que las propinas forman el complemento del jornal, y el lavacoches es un servicio de lujo que la mayoría de las Empresas no le usan, y cuando lo hacen no le pagan, ni con mucho, lo que las estadísticas señalan. El interés de estas manifestaciones se alcanza por el cálculo que las Empresas hacen del personal, al que asignan las siguientes cifras anuales: conductores, cinco millones y medio; cobradores, tres millones y medio, y lavacoches, un millón y cuarto. Hay que rechazar, pues, como síntoma de quebrantamiento en las cargas financieras el peso del jornal y la jornada. Es todo lo contrario: la explotación desmedida del personal obrero significa un medio para mantener la concurrencia.

Si cuando más débil es la situación económica de una Empresa más ruinosos son sus precios, no lo son tanto por motivos de economía como por motivos de desesperación. Lo prueban la resistencia a que se someten las pequeñas líneas contra las grandes, aun después de concedidas las exclusivas, subsistiendo la lucha de tarifas dentro de las mismas rutas, a causa de los inconvenientes de la rapidez de los coches correos.

Las últimas resoluciones de los propietarios tienden a solicitar la protección financiera del Estado, al igual que sucede en otros países para estabilizar una zona industrial que ha pasado de la pequeña burguesía al gran capital. Así se cerraría la invasión de nuevos concurrentes, garantizando el servicio con la ayuda y sin el control del Estado. La historia del transporte y su situación actual señalan la ineludible necesidad de concluir con este estado de cosas. Si se quiere que los servicios respondan y estén debidamente atendidos, hay que nacionalizar el transporte. Entonces sería una realidad la coordinación del tráfico entre estos vehículos, del mismo modo que lo sería entre el carril y la carretera, entre el automóvil y el tranvía, etc., etc. La coordinación general en manos de la nación llegaría hasta los aeropuertos y los puertos marítimos.

(Continuará.)

Gráfica Socialista
San Bernardo, 92