

FUERZA

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

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



Año I

Madrid, 1 de diciembre de 1932

Núm. 9

Balance anual

Corresponde a este mes, como fin de año, enjuiciar la labor realizada durante este período, y nada mejor que hacer un balance general, que ofrece, después de lo realizado, excelentes ventajas para lo sucesivo.

El esfuerzo hecho por la Federación viene dando resultados que se revelan a simple vista. El primero es un crecimiento numérico que llena los cálculos nuestros, toda vez que son contadas ya las provincias donde nuestra organización nacional no cuente con alguna Sección.

Pero el hecho más interesante es el que se refiere a la decisión de las Secciones en su lucha frente al patronaje. No hace falta repetir lo que hemos conquistado, reflejado anteriormente en estas mismas páginas, sino señalar lo más reciente. La huelga de los conductores de taxis de Madrid; la general del transporte de San Sebastián; la nueva victoria de los choferes de Cartagena; los contratos arrancados por los carreros de Córdoba, los tranviarios de Málaga y de Valencia, etc., etc., son síntomas evidenciadores del fin perseguido y conseguido por la Federación Nacional del Transporte.

Corresponde a otro número el examen detenido y por partes de todo lo que supone mejora obtenida por la organización, ya que el señalar aquí de un modo somero y sencillo nuestro avance es para justificar nuestro contento, porque ello responde al esfuerzo continuo que se viene ejerciendo desde el Comité nacional.

Claro está que esto no supone plena satisfacción, sino motivo justo para intensificar más, mucho más, la presión sindical necesaria.

Venimos haciendo todo lo imaginable para que las Secciones aprecien la intensidad orgánica de la Federación, porque queremos que, al apreciar en su valor este trabajo, él arrastre consigo el compromiso de extenderle en su demarcación provincial o local. A este fin, se requiere mayor voluntad para forjar hombres capaces de dirigir la acción y extender la propaganda; de luchar constantemente por el predominio de nuestras Secciones dentro de su órbita; de dotarlas, en suma, de todos cuantos datos necesiten técnica, industrial y sindicalmente hasta conseguir que la Federación Nacional del Transporte adquiera para sí la personalidad imprescindible a todo organismo sindical de servicio público dispuesto a cumplir con su misión clasista.

Después de la huelga

Aunque ya casi todos los compañeros de nuestra Federación nacional son sabedores de la huelga planteada por esta Provincial de Guipúzcoa el día 8 del corriente y las causas que la han originado, no estará de más hacer un pequeño relato de la misma, por si sacan alguna enseñanza que puedan utilizar en las batallas que a diario sostienen con la clase patronal.

Con fecha 12 de septiembre, y a raíz de la huelga de tres meses que sostuvieron con la Empresa, firmaron los obreros del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa, en el Gobierno civil de esta provincia, unas bases en las que, sea por la poca experiencia que de estas cuestiones tenían, sean por creer en la buena fe de la Compañía, a la que le guiaba la mejor intención «al firmarlas», cayeron en el lazo que la misma les tendió: «que si al cumplir los seis meses de firmar las bases la Compañía se creía insuficiente para mantener a su servicio a todo el personal de que disponía, efectuaría despidos, empezando por los más modernos, "dentro de cada categoría o especialidad"». Y ahí está la trampa. La Empresa, mejor dicho, sus representantes, marrulleros como todos ellos, creían que así les era más fácil echar a la mayoría de los que les estorbaban, como efectivamente lo hizo con fecha 12 de marzo de 1932, haciendo cuantas categorías o especialidades creyó conveniente para conseguir el plan premeditado.

El golpe previsto por la Empresa le salió a las mil maravillas, pues los compañeros del Sindicato de Andoain—que sumaban entonces 63—se desmoralizaron de tal manera, que con fecha 16 de junio sólo contaban con el número indispensable para no ser disueltos por la ley. Esto no sólo fué obra del golpe dado por la Empresa; coadyuvaron de una manera eficaz los esbirros de la misma, esos que, cual asquerosos limacos, se arrastran y cometen toda clase de bajezas con tal de que sus inductores les echen una mirada desde el olímpico trono del escritorio; quienes de una forma cobarde hasta más no poder solían ir en las plataformas de los coches durante las horas en que no se les podía volver la espalda, pues estaban en funciones de servicio, amenazando, en nombre de la Empresa, con el despido fulminante si no accedían a ingresar en la vergonzosa—para sus componentes—Asociación de origen patronal denominada de Obreros Vascos. ¡Qué sarcasmo! ¡Asociación vasca una organización dirigida por riojanos, burgaleses, etc.!

Pero prosigamos...

Cuando ocurría que el oyente del sermón les daba la llamada por respuesta, simulando darse por vencidos, se retiraban para volver a insistir al siguiente día con más ahínco, hasta que, como muy bien dice un adagio latino: «Gutta cavat lapidem»; tanto oír y oír siempre las mismas palabras, terminaban por pedir, coaccionados, el ingreso en las filas de los privilegiados.

Una vez que la Empresa logró de esa manera atraer a la mayoría del personal a su servicio, creyóse desligada de todo lo anteriormente pactado, puesto que ya había llevado a cabo su maniobra, y se dedicó a hacer un simulacro de contrato colectivo, que hacía firmar a todos sus incondicionales y lo imponía a quien no estaba conforme con él. Segura ya—así lo creía—, y escudada en dicho escrito, se saltó a la torera desca-radamente la segunda parte de la base aludida, que decía:

«Caso de nuevas admisiones, serán preferidos, por orden de antigüedad en cada categoría, los despedidos con arreglo a esta base.»

Y comenzó a readmitir personal corriendo escalas a su antojo, descuidando producir vacantes, a costa de los pocos organizados que afectos a la Federación Nacional del Transporte quedaban.

Entonces fué cuando la joven Federación Provincial del Transporte de Guipúzcoa—a la sazón contaba seis meses de vida—comenzó a dar señales de existencia. Acudimos a todos los medios legales para conseguir lo que en justicia nos pertenecía, y comenzamos por presentarnos al gobernador de la provincia. De allí nos mandaron a los Jurados mixtos, donde también nos dieron la razón; pero la Dirección de la Empresa, tenaz en su idea de destrucción, todo lo arrollaba con tal de que predominara su soberbia manifiesta.

Recuerdo a tal extremo que en una de las reuniones que con la Empresa tuvimos en el Gobierno civil dijo un representante de la misma, al enterarse de que intervenía la Federación Provincial del Transporte: «No sé qué pinta aquí tal organización.» A lo que el gobernador contestó con la aclaración de que él nos había convocado. Como el conflicto seguía en pie, y veíamos que

los OCHO compañeros que quedaban ya comenzaban a desfallecer en la titánica lucha que venían sosteniendo, creímos llegado el momento de obrar con energía, y con fecha 28 de octubre presentamos el oficio de huelga, que llevamos a efecto a las doce de la noche del día 7 de noviembre. Y cuáles serían los efectos causados por la misma, que sin la menor coacción y sin que se oyera un grito en el transcurso de la lucha, lo que no habíamos podido conseguir en ocho meses de rondar por todos los centros oficiales se vió solucionado hacia las doce del día.

¡Brava lección la que les ha dado la Federación Provincial del Transporte de Guipúzcoa! Ahora sabrá la Empresa de referencia para qué está esta Federación, y si no lo ha aprendido bien, voy a tener el gusto de exponerlo para que de ello también se den cuenta los compañeros que aún quieren lamer la mano del que los vapulea.

Sirve para prestar apoyo moral, solidarizándose con ellos, a los Sindicatos que por su escaso número no pueden hacer prevalecer sus derechos.

Para enseñar a la clase patronal a respetar estos derechos de nuestros afiliados.

Para no permitir que con una frase hecha con galanura se les pueda echar lejos impunemente, cual si los obreros trabajadores y fieles a su deber fueran gente indeseable indigna de la sociedad por el mero hecho de tener dignidad.

Para unir a todos los trabajadores de profesiones análogas, cual si un solo hombre fueran, y repartir entre todos los sinsabores que el cotidiano ejercicio de su profesión les acarrea.

Y, finalmente, para demostrar a los que nos temen que los componentes no son tan «tontos» como ellos suponen, ni los afiliados tan «borregos» como ellos los juzgan.

Suponemos que alguno de ellos, con la temporada que lleva reponiendo su salud—moral—en el «Balneario», irá, poco a poco, cambiando de modo de pensar a medida que avance la temporada.

Por el Comité de la Federación
Provincial del Transporte
de Guipúzcoa,

ADRIÁN ALVAREZ,
secretario-contador.

Lucha de clases

Choferes de Madrid.

Merced a las continuadas gestiones de la representación sindical de esta Sección, se ha conseguido establecer el descanso semanal en el servicio público del taxi. Para efectuarlo se ha convenido en significar con la inicial de la semana (menos el miércoles, que lleva la X) una cantidad de coches en número correlativo.

El resultado tendrá como consecuencia la explotación más racional de la industria y la efectividad del descanso semanal en este sector del ramo del transporte, que hasta ahora venía siendo un mito.

Tranviarios de Madrid.

Para celebrar el IV aniversario de su constitución, los tranviarios de Madrid celebraron un gran acto de propaganda en el salón teatro de la Casa del Pueblo. Presidió Francisco Garrigós e intervinieron Carlos Hernández, Margarita Nelken y Jerónimo Bugeña. Fué una verdadera conmemoración sindical que ha evidenciado una vez más la potencia sindical de esta Sección.

Choferes de Obras públicas.

Hace algún tiempo denunciábamos la táctica orgánica de la Federación de Choferes del Estado y la Provincia, alegando que su sitio y su programa estaban en nuestra organización, ya que la nueva entidad no perseguía más que un punto accesorio dentro del dilatado programa de la clase trabajadora. Hoy mismo tenemos que una parte de sus aspiraciones se encuentran recogidas dentro del decreto sobre Regulación de despidos, y para celebrarlo la susodicha Federación se ha evadido de la Unión General de Trabajadores. Y decimos que se ha evadido porque la mayoría de los choferes que militan en esa Federación lo ignora.

Por eso escribimos las presentes líneas. Para decir a estos compañeros que su puesto está en las Secciones del Transporte, donde deben ingresar igualmente los conductores de automóviles de la Campsa, y donde deben venir también los que, equivocadamente, militan aún en las Sociedades de socorros mutuos.

Contra el fascismo y la guerra

Obreros de las contratas ferroviarias

De cualquier manera, a pesar de la crisis que ello suponga, la Asociación de Contratistas de los Ferrocarriles de España ha demostrado que todo razonamiento con ella es superfluo. La constitución de los Jurados mixtos en las diferentes provincias planteará la ocasión de una renovación total de las condiciones de trabajo. Con contratas o sin ellas no queda otro camino: reclamar indefinidamente, hasta que desaparezca esta clase de contratistas.

HACIA LA CONSECUION DE NUESTRO PROGRAMA

Cumpliendo el acuerdo recaído en el Pleno nacional último, el Comité ejecutivo inició el pasado mes de noviembre la campaña de propaganda sindical anunciada por todo el país.

Conjuntamente con esta egiación verbal comienza una propaganda escrita, cuyos ejemplares fueron depositados oportunamente en Correos para todas las Secciones federadas. Quiere esto decir que al poner en marcha una resolución adoptada por los genuinos representantes de los obreros del transporte de España para conseguir el cumplimiento de nuestro programa, que lo es a la vez de los obreros del transporte del mundo entero, no se pierde de vista la propaganda de capacitación, cuyos resultados son las numerosas organizaciones adheridas a nuestra organización nacional.

Podemos afirmar rotundamente que en España, a pesar de las tentativas realizadas, a pesar de las que se pretenden realizar, la marcha forzada de nuestra Federación no dará lugar a organismos del mismo tipo y naturaleza.

Los acuerdos de la I. T. F.

Internacionalmente seguimos la ruta trazada por los Congresos de la I. T. F.: Reconocimiento sindical de las organizaciones del transporte; reducción constante de la jornada de trabajo; lucha contra el paro forzoso; coordinación de los transportes; intervención de los representantes sindicales durante el aprendizaje y concesión de los permisos de conducir.

A todo esto únese las condiciones programáticas de la clase trabajadora organizada en su aspiración de socializar los medios de transporte; las resoluciones enaminadas a evitar las guerras de los Estados capitalistas; a penetrar hasta desarticular por completo el sistema burgués.

¿Qué hace en relación con este programa nuestra Federación?

Volvamos a repetirlo una vez más: Trabajar tenazmente por la constitución sólida de organismos obreros para lanzarlos a la lucha en condiciones de arrancar el cumplimiento de nuestros anhelos. De un modo o de otro, la táctica actual demuestra prácticamente que estos hechos se llevan a cabo. Unas veces, por la legislación social establecida en este período revolucionario, de arriba abajo; otras, por la presión sindical de las Secciones, de abajo arriba.

Pero si por esta parte se consigue plasmar en la ley, las aspiraciones mínimas de la Federación, por otra hay que ejercer una fuerza coercitiva para que sean respetadas para que no se burlen por la reacción latente de las clases burguesas, aprovechadoras de toda coyuntura que permite el entorpecimiento de la marcha ascendente de la clase trabajadora.

¿Hasta qué punto se lleva a cabo esta acción general, que comienza a elevar la personalidad social de los trabajadores del transporte?

¿Por qué procedimientos se lleva a efecto?

Un triunfo de los conductores de Automóviles de Badajoz.

Todos los medios son buenos cuando ellos conducen al triunfo. Por esto, nuestra Central sindical, la Unión General de Trabajadores, ha intervenido en todas partes donde intervienen las clases patronales: directamente si no había otro remedio; arbitrariamente si había posibilidad de ganar.

El arbitraje ha figurado en los programas revolucionarios de todos los países, teniendo en cuenta siempre las circunstancias. Creer que fallará mejor una huelga declarada la intervención de un gobernador que la de un profesional del arbitraje, es tanto como creer que nuestros asuntos los resolverá mejor el vecino que el interesado. Por esto y otras razones aceptamos el arbitraje *racionalizado*, en vez del arbitraje efímero de las autoridades gubernativas. La experiencia nos ha enseñado mucho más que la dialéctica pequeñoburguesa de los organismos infantiles.

Un ejemplo: La Sociedad Provincial de Conductores de Automóviles de Badajoz ha firmado en su Jurado mixto un contrato de trabajo a base de las ocho horas,

sin que puedan trabajarse extraordinarias en los transportes de viajeros para estaciones y ómnibus de barriadas; en el servicio de transportes de petróleo de la Campsa; en los transportes al servicio del Estado, Diputación y Municipios; y en aquellos de servicios urbanos y de línea con más de siete asientos tampoco podrá ampliarse la jornada de ocho horas, más que en el caso de encontrarse en ruta.

En cuanto a los demás coches de transporte de mercancías y de viajeros hasta siete plazas, cada propietario se obliga a tener un conductor por coche. Otros acuerdos complementarios redondean este triunfo de los camaradas de Badajoz. Triunfo que denota el primer paso de consideración que, en esta provincia de abolengo caciquil, eleva las condiciones de trabajo y facilita la lucha contra la patronal.

Otra victoria en Guipúzcoa.

Es conocida la lucha entablada entre la organización guipuzcoana del transporte y la despótica Compañía de Tranvías de San Sebastián-Tolosa. Su política de ofensiva clara y descarada, de buena escuela jesuita, tenía como objetivo el aplastamiento total y absoluto del sector tranviario de Andoain. Poco a poco, con el cinismo propio de todo buen reaccionario, se venía despidiendo a los militantes más activos, fomentando por otro lado un Sindicato de tipo manejable que sirviese de juguete a sus deseos. Gestiones constantes, resoluciones arbitrarias, recursos, informes, etc., etc., fueron el resultado de una labor tenaz y perseverante. Cuando el momento aconsejó maniobrar en otro sentido, y bajo la



También las organizaciones sindicales tienen sus objetivos, y por eso se apuran a captar el mayor número de militantes. Como se desarrollan y crecen debe justificarse su poder, es, su fuerza.

Pensar en una organización de trabajadores desde el punto de vista pasivo, como exclusivamente a la acumulación del capital, como contribuyendo al desarrollo de un parasitismo, es una actitud que hoy fuertemente ligada a su Federación, se obligan a un trabajo fuerte para conseguir las reivindicaciones contenidas en su programa mínimo.

Tanto es así, que, como de su misión, han coincidido en la ofensiva, y hemos cómo casi unánimemente se han desarrollado huelgas de San Sebastián contra el poder tiránico de la Compañía de Tranvías; la de taxis de Madrid contra el tradicional forfait, que sirve solamente para empeorar las condiciones de trabajo; el triunfo logrado por los choferes de Cartagena; las bases logradas por otros camaradas de diferentes provincias, en un esfuerzo constantemente superado.

¿Qué significa todo esto? Que conseguida, hasta cierto punto, la organización nacional de los obreros del transporte, comienza a darse en juego el poder de nuestra fuerza frente a la explotación patronal. Que, dejando a un lado el abstracto de la indiferencia, comienzan a luchar por mejores organizaciones del transporte.

¿Qué importa que en medio de la lucha podamos sufrir alguna derrota? Lo esencial es que ha llegado el momento de medir las fuerzas frente a una clase patronal que jamás ha contado con los trabajadores; que, existiendo una legislación que, no la hemos disfrutado porque tanto las grandes como las pequeñas Empresas no han visto frente a un adversario temido; porque los organismos creados han venido legislando en materia de transporte, contando casi nunca con los trabajadores del ramo.

Ha llegado, pues, la hora de cerrar este ciclo de indiferencia. Allí donde no se han reorganizado las condiciones de trabajo debidamente reorganizadas donde se vulneren sin hacer caso de las pretensiones sindicales; allí donde los Ayuntamientos se deciden a legislar en cuanto afecte a nuestra industria sin escuchar el consejo de nuestros representantes; allí donde la concurrencia se mantenga a espaldas de la clase obrera, allí donde la patronal quiere seguir aherrojando a los trabajadores, la organización sindical no tiene otro recurso que hacer uso de su fuerza.

trinchera de una documentación abundante y legal que justifique la determinación de lanzarse a fondo, la Federación Provincial del Transporte de Guipúzcoa se lanza a una huelga general en toda la provincia y consigue quebrar en absoluto el ataque patronal. Huelga bien meditada, bien dirigida, cargada de razón y con todas las simpatías de la opinión pública; simpatías incluso de las autoridades, manifestadas implícitamente al hacer detener a uno de los directores de la Compañía, soberbio jerifalte de la época feudal. Los obreros del transporte han obtenido otro triunfo más. Han enseñado a los timoratos que poniéndose frente a la burguesía es como se consigue su respeto. El hecho de querer flanquear una organización obrera es motivo más que suficiente para luchar en la brecha.

Contra el "forfait" en los taxis de Madrid.

El sistema de trabajo a *forfait* es uno más de los que emplea la clase patronal para mantener el destajo. Consiste en alquilar el coche al conductor por una cantidad determinada, gane o pierda en el arrendamiento.

Con ocasión del establecimiento en la industria del descanso semanal, las casas más importantes de esta clase de industria trataron de aumentar el precio del arrendamiento, negándose los conductores a sacar los coches y ocasionando un movimiento que la junta general resolvió recoger.

Resueltos a liquidar estas condiciones de trabajo mediante la presión de la colectividad, el Ayuntamiento retiró las licencias del situado de los coches, y la Comisión interina de Corporaciones trató de resolver la cues-

Tranviarios de Tolosa, Centro Obrero, Andoain.
Sindicato de Obreros de Carga, Colón, 8, San Sebastián.
Jaén.—Tracción Mecánica, Casa del Pueblo.
Tracción Mecánica, Casa del Pueblo, Martos.
Tracción Mecánica, Casa del Pueblo, Baeza.
Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo, La Carolina.
Sociedad de Tranviarios, Casa del Pueblo, Linares.
Obreros del Transporte, Casa del Pueblo, Linares.
Logroño.—Obreros del Transporte, Media Villa, 5, Calahorra.
Madrid.—Transporte Mecánico, Casa del Pueblo.
Obreros Tranviarios, Casa del Pueblo.
Mozos de Transporte, Casa del Pueblo.
Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo.
Sociedad de Carreros, Casa del Pueblo.
Málaga.—Sociedad de Tranviarios, Pasillo de Santo Domingo, 2.
Conductores de Automóviles, Pasillo de Santo Domingo, 2.
Carreros Faeneros, Gloria, 5, Antequera.
Murcia.—Conductores de Automóviles, Apóstoles, 11.
Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo, Alcantarilla.
Conductores de Automóviles, Casa del Pueblo, Cartagena.
Obreros del Tranvía, Casa del Pueblo, Cartagena.
Navarra.—Asociación de Choferes, Merced, 5.
Consejo de Choferes, Centro Obrero, Tudela.
Palencia.—Transporte Mecánico, Casa del Pueblo.
Conductores de Carruajes, Casa del Pueblo.
Obreros de Contratas Ferroviarias, Casa del Pueblo.
Obreros de Contratas, Casa del Pueblo, Venta de Baños.
Pontevedra.—Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Vigo.
Sociedad de Capataces, Casa del Pueblo, Vigo.
Salamanca.—Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo.
Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Béjar.
Santander.—Obreros del Volante, Casa del Pueblo.
Sindicato de Tranviarios, Casa del Pueblo.
Sociedad de Mozos de Equipajes, Casa del Pueblo.
Sociedad de Mozos de Carga, Casa del Pueblo.
Sociedad de Carreros, Casa del Pueblo.
Segovia.—Conductores de Automóviles, Casa del Pueblo.
Tarragona.—Conductores de Carros, Despuig, 4, Tortosa.
Teruel.—Tracción Mecánica, Plaza de La Libertad, 3.
Toledo.—Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo.
Conductores de Carros, Casa del Pueblo.
Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo, Talavera.
Valencia.—Obreros Tranviarios, Calatrava, 2.
Sociedad de Choferes, Calatrava, 2.
Carreros y Cargadores, Calatrava, 2.
Conductores de Automóviles, Centro Obrero, Gandía.
Sociedad de Choferes, Casa del Pueblo, Puebla Larga.
Sociedad de Carreros.—Casa del Pueblo, Ayora.
Valladolid.—Conductores de Carruajes, Casa del Pueblo.
Obreros Tranviarios, Casa del Pueblo.
Conductores de Automóviles, Casa del Pueblo.
Obreros de las Contratas, Casa del Pueblo.
Mozos de las Contratas, Casa del Pueblo, Medina.
Transporte Mecánico, Casa del Pueblo, Medina.
Vizcaya.—Sindicato Tranviario, San Francisco, 9, Bilbao.
Sindicato de Transportes, San Francisco, 9, Bilbao.
Zamora.—Obreros del Transporte, Casa del Pueblo.
Zaragoza.—Conductores de Automóviles, Estébanes, 2.
Asociación de Tranviarios, Estébanes, 2.
Conductores de Carruajes, Estébanes, 2.
Mozos de Carga y Descarga, Estébanes, 2.
Carreros del Transporte, Estébanes, 2.

tión, declarada previamente ilegal por el Jurado mixto respectivo. Pero he aquí que, atrincherado en la articulación feudal de las leyes monárquicas, todavía sin renovar, el ministerio declara su incompetencia para fallar esta cuestión.

Aparte la confianza que nos merece la Sección para liquidar este asunto, nos interesa resaltar la decisión de los choferes madrileños, que con este movimiento inician una ofensiva contra la clase patronal de una forma acusada que determinará un profundo cambio en las condiciones de trabajo. El movimiento en sí ha servido para atraer el espíritu de nuestros camaradas, que se aprestan a poner en vigor las nuevas condiciones de trabajo que la nueva legislación impone, y que, siend cualquiera su resultado, es un triunfo moral considerable de la organización que ha sabido conducirse de tal modo, llamando la atención de las autoridades, hasta el punto de detenerse el Ayuntamiento, por primera vez, en el estudio de una posible municipalización del taxi.

Fuerte y no pequeño triunfo que traerá perspectivas más amplias para los obreros del transporte de la capital.

La obra de las Federaciones provinciales.

Es digna de destacarse la obra de penetración que vienen realizando las Federaciones provinciales, cuyos resultados merecen divulgarse. La preponderancia adquirida por ellas en los límites respectivos justifica su personalidad. Ya hemos reflejado anteriormente los resultados del movimiento realizado, con un triunfo rotundo, por la organización de Guipúzcoa en el terreno sindical. Pero aparte figura su predominio en la provincia, cuyo alcance ha llegado a colocar como la primera organización en la Unión General de Trabajadores. Pues del mismo modo vienen desenvolviéndose la de Asturias y la de Cádiz. La primera sigue conquistando adeptos, y sus triunfos, algunos expuestos ya, la conducen por un camino prestigioso, encauzador de nuevos éxitos. La segunda, moviéndose en circunstancias más difíciles, debido a ciertos factores de oposición, va rompiendo con seguridad absoluta aquellos organismos que se oponen a su crecimiento. Hechos tales se demuestran por las nuevas Secciones organizadas y en trance de constituirse. Y es que su solvencia y su acierto justifican mejor que la retórica demagógica una posibilidad táctica que resuelva ante los trabajadores todas las incertidumbres planteadas por los negadores de nuestra fuerza.

A punto de constituirse otras Federaciones provinciales (Santander, Alicante), cabe llamar la atención de todos los federados para que se planteen tácticamente la necesidad de modificar las formas estructurales de la organización, que debe ponerlas en trance de atacar con mayor impulso y brío y en mejores condiciones de triunfo en esta nueva etapa que se manifiesta claramente como comienzo de una campaña continuada de conquistas sucesivas.

En otros puntos del país...

... la lucha se intensifica igualmente, y así vemos cómo se concluyen contratos de trabajo por sectores del transporte que nunca alcanzaron personalidad, que sus remuneraciones eran bajísimas o que la falsedad en la lucha impedía obtener ventajas de la categoría actual.

Pero no es solamente esto, sino que a la par, iniciada la nueva estructuración de los transportes urbanos y por carretera, nuestra organización se hace escuchar y obtiene representaciones, porque su ausencia ha demostrado la falta de un criterio sólido para la reorganización.

La situación anárquica del transporte madrileño exige la intervención sindical que va a concederse, y cuyos resultados serán una mejor coordinación de los transportes y una reducción de la crisis de trabajo.

Si del mismo modo se hubiera enfocado la desdichada competencia entre el autobús y el tranvía en la provincia de Santander, seguramente no hubiera llegado esta competencia a tener la gravedad que actualmente tiene. Provisionalmente, también ha quedado solucionado este conflicto, siendo casi seguro que las nuevas formas adoptadas por nuestras Secciones liquiden favorablemente una concurrencia rodada a costa de los salarios de los obreros.

En Cartagena ha vuelto a ser vencida la soberbia patronal, estableciéndose un nuevo contrato de trabajo en condiciones ventajosas para nuestros compañeros.

En Valencia, Málaga, Bilbao, Córdoba, etc., se han concluido nuevos contratos colectivos; en otras partes se está empezando la discusión para los del año próximo.

COMUNICADOS DE PRENSA

Huelga de choferes suizos. — Los choferes de autotaxis de Zurich declararon la huelga el 8 de julio. Como ya se ha anunciado anteriormente, los patronos habían anulado los contratos colectivos el 1 de julio, proponiendo una rebaja del 20 por 100. Más tarde se declararon dispuestos a rebajarles solamente el 10 por 100, propuesta que también fue rechazada por el personal. Como la Oficina municipal de conciliación no logró solucionar la diferencia, los choferes declararon la huelga, y han resuelto boicotear a las Empresas.

En Basilea los patronos también tenían intención de rebajar los sueldos; pero ante la actitud resuelta de los choferes se han visto obligados a prolongar el contrato colectivo por dos años más en las mismas condiciones que antes.

Huelga de choferes de autotaxis en Amsterdam. — Los choferes de autotaxis organizados de Amsterdam declararon el 11 de julio una huelga de protesta contra la competencia desleal de parte de los pequeños propietarios de autotaxis, que no están organizados. Es verdad que estos últimos no tienen el derecho de estacionarse; pero circulan por las calles en busca de clientes. Los choferes organizados se habían quejado de que la policía no obraba con bastante severidad contra estos pequeños propietarios, y cuando el Ayuntamiento quiso dar a algunos de éstos el derecho de estacionarse, los choferes organizados abandonaron el trabajo en señal de protesta. Cuando el regidor responsable de la materia prometió que se tomarían medidas contra los pequeños propietarios, y que el derecho de estacionarse se daría únicamente a Empresas, y no a individuales, los choferes volvieron al trabajo.

Mejora la reglamentación de los autotaxis de Viena. — El Ayuntamiento de Viena ha sometido a la aprobación de las autoridades una nueva reglamentación de los autotaxis. Esta reglamentación ha sido preparada a iniciativa de la organización de obreros del transporte, y concede muchas de sus reivindicaciones. Han sido suprimidos todos los privilegios en lo que se refiere al estacionamiento de los coches; los choferes deberán tener, al menos, veintidós años de edad; el examen para el permiso tendrá efecto en presencia de una Comisión, de la cual formarán parte representantes de los choferes; la duración del trabajo será fijada definitivamente, y se velará por su observancia. La nueva reglamentación es una indicación del espíritu social que reina en el Ayuntamiento de Viena.

Contrato colectivo para los tranviarios municipales de Alemania. — Como resultado de las negociaciones en Hannover el 27 y 28 de junio, se ha prolongado hasta el 30 de septiembre el contrato colectivo nacional de los agentes de los tranvías municipales de Alemania, que vencía el 30 de junio.

Coordinación de los transportes en común de Londres. — Hasta ahora ha existido mucha incertidumbre acerca de la suerte del proyecto de ley (presentado al Parlamento hace mucho tiempo por el antiguo Gobierno laborista) para la unificación y coordinación de los transportes en común de la ciudad de Londres. Ahora parece que va a ser adoptado, pues la próxima sesión del Parlamento se ocupará de él, y la Compañía explotadora del subterráneo ha retirado su oposición.

Los transportes en común de París. — Después de haber rechazado dos veces el principio de la administración directa, y dos veces también (la última el 12 de julio) el arrendamiento de los transportes superficiales de París a la Sociedad de Transportes en Común de la Región Parisiense (S. T. C. R. P.), la Empresa que los ha explotado hasta ahora, el Consejo general del departamento del Sena ha resuelto, por 54 votos contra 45, en su sesión del 10 de julio, conceder la explotación nuevamente a la misma Sociedad. A pesar de la oposición de los representantes socialistas, la asamblea se ha dejado vencer por el prefecto del Sena, quien señaló que la S. T. C. R. P. había hecho la oferta más ventajosa, pues se comprometía a aceptar la anulación del contrato en el año 1927 si no realizase en los tres años precedentes setenta y cinco millones de francos de economías, y había aceptado también la creación de una Comisión de coordinación. No se ha podido obtener para el personal representación en dicha Comisión.

Nacionalización del transporte automóvil en la Argentina? — A fin de hacer frente a la situación creada por la competencia entre los ferrocarriles y el transporte por automóvil, el Gobierno argentino ha presentado a la Cámara de diputados un proyecto de nacionalización de los transportes por automóvil. La Dirección de Ferrocarriles tendría facultad para fijar la velocidad de los transportes por carretera, y los empleados de las Empresas de transportes automóviles tendrían las mismas condiciones de trabajo que los agentes ferroviarios. Los impuestos sobre los automóviles serían destinados a un fondo que serviría para mantener en buenas

condiciones las carreteras alimentadoras de los puertos y estaciones de ferrocarril.

Rebaja temporal de los sueldos de los tranviarios londinenses. — Cuando hace algún tiempo el Consejo paritario nacional de la industria tranviaria de Gran Bretaña acordó rebajar los sueldos de los tranviarios de dicho país, se convino que habría negociaciones separadas para la región londinense. Ahora se ha acordado que todos los agentes de tráfico y depósitos sufrirán una rebaja temporal de cuarto de penique por hora, o sea un chelín por semana normal, a partir de la primera semana íntegra en el mes de septiembre. El sueldo normal actual de los motoristas y conductores es de 73 chelines por semana.

El personal de autobuses de Londres se opone a las rebajas de sueldos. — El personal de autobuses de Londres, organizado en la Unión Británica de Obreros del Transporte, se ha opuesto enérgicamente a la propuesta de la Compañía de rebajar los sueldos y aumentar la velocidad de los autobuses. La Compañía ha propuesto rebajar a los choferes un chelín seis peniques, y a los conductores un chelín por semana, a partir del 23 de septiembre. Una asamblea de delegados del personal, verificada a fines de agosto, pidió que el Comité ejecutivo de la Unión autorizara la declaración de una huelga el 23 de septiembre si no se llegase antes a un acuerdo.

En negociaciones anteriores se había llegado al acuerdo de disminuir el número de horas de trabajo semanales, con el fin de evitar el despido de algunos centenares de empleados.

El diario *Daily Herald*, de 31 de agosto, contiene algunos detalles interesantes de los efectos de las condiciones actuales de la circulación sobre el trabajo y la salud del personal de autobuses. En una entrevista con un repórter del diario, el camarada Ernesto Bevin, secretario general de la Unión Británica de Obreros del Transporte, explicó que cuando se firmó el último contrato colectivo, en el año 1926, los autobuses tenían un motor de 40 caballos de fuerza, mientras que ahora es de 90 caballos. En el año 1921, los autobuses tenían capacidad para 34 pasajeros; ahora, 60 sentados y cinco de pie. En el año 1926, el piso superior del autobús estaba abierto, así que el conductor podía mirar por los costados antes de dar la señal de partida. Ahora está cerrado, así que tiene que bajar la escalera para sonar el timbre. El aumento de trabajo ha afectado la salud de los empleados. Existen enfermedades causadas por el calor y los gases de combustión, y otras, gástricas.

Un nuevo contrato colectivo. — Se recordará que hace algún tiempo en Inglaterra tuvieron efecto negociaciones en el Consejo nacional paritario para la industria de tranvías, concernientes a la conclusión de un nuevo contrato colectivo nacional previendo una reducción de dos chelines por semana. La Empresa municipal de transportes en común de Liverpool no está representada en el Consejo nacional paritario, y ha negociado con su personal un contrato separado que prevé una reducción de un solo chelín por semana y, además, algunas mejoras relativas al reparto de las horas de trabajo y al permiso anual.

Las seis horas en los tranvías de Portland. — La Sociedad de Transportes en Común de Portland (Oregón), habiendo introducido los «one-man-cars» en casi todas las líneas de su red, el Sindicato del personal ha propuesto y obtenido la aplicación de la jornada de seis horas para la totalidad del personal móvil. Una asamblea del personal se pronunció, por 766 votos contra 110, a favor de la reducción de las horas de trabajo. Debido a esta medida han podido conservar el empleo de 250 agentes.

Una ciudad inglesa vuelve al servicio de tranvías. — Después de haber hecho una experiencia de dos años, sirviendo una ruta tanto por tranvías como por autobuses, la Empresa municipal de los Servicios en Común de Suderland ha acordado seguir con el servicio de tranvías únicamente.

Las enfermedades profesionales de los agentes de tranvías. — La Caja de Seguros de los Tranvías y Ferrocarriles Secundarios Alemanes ha celebrado su asamblea anual el 31 de agosto. El camarada Kemptner, de la Federación alemana de transportes, que asistía a la reunión en calidad de representante de los asegurados, planteó la cuestión de las enfermedades profesionales de los agentes de tranvías, basándose en su informe sobre los resultados de la encuesta entablada por la I. T. F. Todos los representantes del personal se unieron a sus afirmaciones, diciendo que el personal móvil de los tranvías es a su vez sujeto a enfermedades características del ejercicio de su profesión. Se acordó rogar a la Caja de Seguros contra los Accidentes que dé informes detallados de casos de enfermedades profesionales que le sean notificados, lo que permitirá a continuación hacer las gestiones cerca del legislador para conseguir una extensión de la lista de las enfermedades profesionales previstas por la ley.

Las enfermedades profesionales de los agentes tranviarios

(Conclusión.)

GRAN BRETAÑA

En Gran Bretaña no existe legislación sobre las enfermedades profesionales de los agentes tranviarios, ni tampoco estadísticas especiales que indiquen las enfermedades que ocurren con mayor frecuencia entre los agentes en cuestión. Las enfermedades más usuales parecen ser diversas afecciones del estómago y de los órganos digestivos, pulmonía y pleuresía, tuberculosis, afecciones de los riñones, afecciones nerviosas, reumatismo y pies achatados.

HOLANDA

No hay ninguna enfermedad profesional de los tranviarios reconocida como tal por la ley; pero médicos de diversas poblaciones del país estiman que ciertas enfermedades son particularmente frecuentes entre los tranviarios, lo que supone una relación causal. Las enfermedades en cuestión son las afecciones nerviosas y del estómago y los pies achatados.

Según los datos de la Oficina de Estadísticas y el Servicio de Higiene de la Municipalidad de Amsterdam, entre los 3.360 agentes de tranvías y barcas municipales hubo en el año 1929 2.229 casos de enfermedad y accidente, incluidos 921 casos de influenza, 94 de afecciones nerviosas, 50 de las vías respiratorias, 420 del aparato digestivo, 129 de afecciones motoras, oftálmicas y auriculares.

SUIZA

Las opiniones de los médicos consultados difieren mucho. Algunos pretenden que no hay enfermedades características de los agentes tranviarios; mientras que otros señalan como tales el reumatismo, las varices, artritis, pies achatados, enfermedades de las vías respiratorias y neurosis.

El médico de los tranvías de Zurich afirma que los pies achatados y las varices pueden considerarse como enfermedades profesionales de los tranviarios. Las enfermedades del estómago y de los intestinos no pueden considerarse como tales en el sentido verdadero de las palabras. Sin embargo, los médicos reconocen que las irregularidades del servicio y las sacudidas de los vehículos aumentan el riesgo de contraer estas enfermedades cuando existe predisposición.

El personal de los tranvías de Zurich estima que la mayor intensidad de la circulación, la aceleración de la velocidad y la disminución de la duración de los paros y pausas ocasionan un agotamiento nervioso que puede considerarse como enfermedad profesional. En vista de los peligros de infección y de las corrientes de aire, desean ver consideradas como enfermedades profesionales las de las vías respiratorias, y por el último motivo solamente, también las afecciones reumáticas.

La tabla siguiente indica los porcentajes de diversas enfermedades entre el personal de los tranvías de Zurich durante el período 1916 a 1930:

	Tanto por 100.
Influenza	20,57
Afecciones de las vías respiratorias.....	18,01
Catarro gástrico e intestinal.....	16,11
Reumatismo, lumbago y ciática.....	10,75
Forúnculos y abscesos.....	5,61
Neuralgias y estados nerviosos.....	4,53
Inflamación de los músculos, articulaciones y nervios, y varices	3,76
Catarros de nariz, ojos y oídos.....	3,42
Diversas enfermedades e infecciones.....	2,68
Afecciones dentales	2,49
Enfermedades de los pies.....	2,10
Afecciones cardíacas	1,81
Enfermedades del cutis.....	1,73
Afecciones de los riñones, hígado, etc.....	1,70
Hernias	0,91
Apendicitis	0,72
Tuberculosis	0,55
Hemorroides	0,51
Pulmonía	0,29

CHECOESLOVAQUIA

Según una declaración de un médico al servicio de la Empresa de tranvías eléctricos de Praga, las enfermedades de los agentes de tranvías que tienen una relación directa con su trabajo pueden dividirse en dos grupos, a saber:

1.º Las enfermedades cuyo origen está ligado directamente con la profesión, y

2.º Las en que el vínculo con la profesión es indirecto.

Forman parte del primer grupo los casos frecuentes de varices y los tumores en la parte inferior del muslo. Hay que reconocer que la predisposición, y en muchos casos la ocupación anterior del agente, no dejan de jugar un papel; pero no hay duda de que el hecho de estar siempre de pie y tener que actuar constantemente con el pie una campana y un arenero favorece el desenvolvimiento de varices y tumores.

De las afecciones funcionales nerviosas, la más frecuente es la neurastenia con depresión melancólica. Los motoristas que han ocasionado—aun cuando no haya sido por su propia culpa—un accidente con consecuencias graves o fatales se encuentran frecuentemente en un estado nervioso que no les permite seguir trabajando en el tranvía.

Otra enfermedad bastante frecuente es la arterioesclerosis.

De las afecciones del aparato digestivo, las úlceras estomacales son muy frecuentes. Las causas son la irregularidad de las horas de comer y a veces la prisa y falta de higiene, y además las demoras—inevitables en vista de la naturaleza del servicio—en satisfacer las necesidades naturales.

De las afecciones pulmonares, la más frecuente es la tuberculosis.

El peligro indirecto que amenaza a los agentes tranviarios es el de las infecciones. Cuando existen epidemias (de influenza, por ejemplo) suelen caer víctimas una mayoría de los agentes de tranvías.

El médico principal de la Caja de seguros contra la enfermedad de Aussig ha llegado a la conclusión de que el personal de los tranvías eléctricos está expuesto a los peligros siguientes:

1.º Intemperie (afecciones de las vías respiratorias, reumatismo, neuralgia).

2.º Desórdenes digestivos, resultado de la irregularidad y prisa de la comida y la temperatura malsana (caries dental, catarro estomacal, debilitamiento del estómago).

3.º Peligros del viaje (varices, pies achatados, peligros de accidente al subir o bajar del vehículo en movimiento).

4.º Inconvenientes de la responsabilidad y fatiga del servicio (agotamiento, dolor de cabeza, neurosis).

=====

Secretaría

Boletín de la I. T. F.

Comunicamos a todos nuestros suscriptores del boletín de la I. T. F. que ya son renovables las suscripciones para el año 1933.

Como necesitamos saber el número exacto de suscriptores, para hacer nosotros a nuestra vez el pedido a la Internacional, rogamos a los particulares y entidades abonadas nos indiquen si quieren renovar la suscripción, ya que de no hacerlo así dejaremos de enviarles el boletín, una vez enviado el último número del presente año.

El precio de la suscripción sigue siendo el de cinco pesetas al año, y su envío debe hacerse a nombre de Martín Páramo, Piamonte, 2, Madrid.

* * *

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

TRANSPORTES URBANOS Y POR CARRETERA

Ponente: CARLOS HERNÁNDEZ

(Continuación.)

Cualquier servicio sería usado por el viajero con el billete directo, rompiendo definitivamente las barreras industriales que cada medio se señala.

Pero viviendo la realidad del momento actual, no podemos dejar de reconocer la enorme dificultad que esto representaría hoy para el Estado, y por ello, entendemos que, estudiando disposiciones generales que nos acerquen a tal fin, puede y debe continuarse la explotación de este medio de transporte por Empresas particulares, con exigencia por parte del Poder público de las máximas garantías de solvencia de las Empresas concesionarias, con inspecciones más serias y reguladas de los servicios, sin poner trabas a las concesiones de línea afluentes al ferrocarril, a las que se les señalarían únicamente tarifas máximas; con limitaciones bien estudiadas en cada caso particular, incluso con señalamiento de mercancía a transportar, para las paralelas a las líneas de ferrocarril, fijando para éstas tarifas mínimas.

Los plazos de estas concesiones no deberían ser superiores a cinco años, dejando a la concesionaria el derecho de tanteo para nuevos concursos, derecho que, en algunos casos, definidos previos asesoramientos de máxima garantía, podría concederse igualmente a las Empresas ferroviarias para líneas paralelas a las de su explotación.

El enlace de los servicios, la regulación de los mismos, el abastecimiento de los mercados, la comunicación con los puertos, no puede quedar a la irresponsabilidad eventual de cualquier advenedizo, lanzado a la carretera sin más medio de defensa que el compromiso de unos pagarés y la explotación de sus familiares. El momento es el más oportuno para penetrar en todos los servicios de carácter público, y mucho más en los del transporte, eje económico del país; y las Empresas concesionarias de todas clases de transportes que no sépan o no puedan responder a sus compromisos deben dejar automáticamente en manos del Gobierno la totalidad del servicio.

El movimiento permanente de la civilización impone superaciones constantes. El Estado se obliga a transformar en función social aquellos servicios que la codicia capitalista quiere explotar con fines meramente particulares.

Transportes urbanos. Tranvías

La explotación de las redes tranviarias es un hecho que sólo responde a un interés puramente capitalista. Jamás existió procedimiento racional que atendiera a este medio de comunicación urbana con arreglo a las necesidades de la población, no ya las existentes, sino las que, previsoras y conscientes de la misión que les es dado cumplir, hayan contribuido al desarrollo y expansión de las ciudades. Y es por ello por lo que para el estudio de cualquier sistema de explotación racional de la industria tranviaria creemos imprescindible su municipalización; entendiendo que racionalizar, según el concepto capitalista, no es más que justificar un monopolio con fines de Empresa, sin tener presente el carácter público del servicio, que no lleva otros fines que el de favorecer las relaciones urbanas de las ciudades. Pero si por racionalizar se entiende en su valor intrínseco, la explotación debe efectuarse por medios coordinadores, realizándola por encima de los intereses de Empresas, que el capital no abandona fácilmente; de lo que se deduce que no puede haber explotación racional en tanto que los servicios no estén en manos de los Ayuntamientos. Para mayor apoyo de esta tesis, señalamos el hecho de que no tratándose de Empresas ruinosas, el coeficiente de explotación oscila entre el 40 y el 60 por 100. Una vez obtenido éste, las presuntas ganancias se invertirían en estos tres conceptos fundamentales: renovación y mejoramiento del material, intensificación del servicio y mejoramiento de los salarios de los agentes del tranvía.

Para regular el tráfico se procedería al cambio de las marchas horarias por la racional de distancias uniformes entre los vehículos. No se nos oculta que este sistema nacería muerto sin una previa preparación del personal, para cuyo efecto sería preocupación de los Municipios la creación de escuelas preparatorias, de

formación profesional y controladas por representaciones de los organismos sindicales.

Las tarifas serían adaptadas a un sistema combinado, dentro de cualquier dirección, para que su coste resultara proporcional a determinado recorrido kilométrico. Aceptado el principio, el detalle sería de fácil solución. Bastaría, una vez establecida la tarifa, instalar en todos los coches gráficos indicadores, con billetes controlados por los agentes de las Compañías.

La característica de los ferrocarriles suburbanos es absolutamente distinta a la anterior, por responder unas veces al gusto del viajero y otras a la rapidez del servicio. Por el contrario, es de estudio muy cuidadoso el establecimiento urbano de líneas regulares de tranvías y autobuses, más si se trata de proyectos de mucha afluencia de viajeros, y donde nada influye el paralelismo de las líneas, siempre que sus intervalos sean cuidadosamente atendidos. En las líneas de menos tráfico no sería aceptable este sistema, porque si unos vehículos sirven las arterias principales, los otros deben ser complementarios, sirviendo de enlace dentro y fuera de las poblaciones. El tranvía, mucho más barato en su explotación que el automóvil, debe aprovecharse en zonas interurbanas donde se busca la economía por coche kilómetro de recorrido. El automóvil, por el contrario, queda para el interior, ya que su mayor coeficiente de explotación está compensado por un refinamiento de mayor comodidad y gusto, y lo que es más importante, de una mayor ductilidad para amoldarse al tráfico intenso y complejo de una ciudad moderna. Esta transformación llevaría en sí un cambio en la mecánica de los vehículos motores y remolque, cuya capacidad podría ser aumentada, tanto como la eficacia de los organismos eléctricos y mecánicos.

Autotaxis

La frecuente producción de automóviles, exenta casi en absoluto de legislación y control, ha permitido a las casas productoras y a las agencias de venta una constante colocación en los mercados internacionales. España, donde la producción automovil no ha comenzado todavía su primera etapa, es mercado asequible a la venta y explotación del vehículo de motor mecánico. Por sí solo éste es fenómeno suficiente para justificar la competencia no ya con otros medios de transporte, sino también entre los propios del automóvil. Por tal razón la ciudad fué la primeramente inundada, y lo que pudo ser un medio moderno de transporte urbano adquirió rápidamente una crisis aguda de difícil solución. En general, las poblaciones más importantes de la península se encuentran agobiadas por la invasión de numerosos taxis, cuyos precios de alquiler no dan margen al desarrollo industrial y cuya presentación no está a la altura de los tiempos modernos. La pequeña propiedad ha realizado estragos en la explotación por la guerra de tarifas, perjudicando enormemente a los intereses colectivos y facilitando el trabajo clandestino en proporciones insospechadas. Aparentemente, cualquier ciudad española da la sensación de tener resuelto su problema; pero, examinado objetivamente, se observa una situación anárquica. Pequeños propietarios, vulgarmente conocidos por autopatronos, explotan el vehículo de su propiedad con propósitos meramente particulares y ningún fin social, con la particularidad de que—si bien las grandes Empresas son intervenidas por los organismos públicos, intervención que obliga en cierta parte—a los autopatronos es imposible hacerles cumplir: primero, por su desorganización, y segundo, por su insuficiencia económica.

En los transportes urbanos, el taxi debe ser, como todos los servicios públicos, socializado, en este caso por el Municipio. Situación como la presente, donde la concentración acelera su marcha hasta conducir al monopolio del Estado, no es la mejor para perpetuar la propiedad individual, que alcanza en este caso muy cerca del 80 por 100. Razones económicas evidencian su fracaso; razones prácticas nos demuestran hasta la saciedad la ruina fatal de la explotación personal del taxi.

(Continuará.)

GRÁFICA SOCIALISTA: San Bernardo, 92.