

GUERRA



Año I

Madrid, 1 de agosto de 1932

Núm. 5

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

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



Contra la guerra

Vuelve a plantearse la posición del proletariado contra la guerra. El capitalismo, en negociaciones permanentes, no llega a otra conclusión que a la de acortar la longitud de las bocas de sus cañones. Mientras tanto las armas guerreras se multiplican, los presupuestos de guerra se aumentan y el peligro de una nueva conflagración internacional se acentúa.

La clase trabajadora organizada viene sufriendo las consecuencias de las últimas luchas armadas: encarecimiento de la vida, paro obrero, recrudecimiento de la explotación, fascismo, etc., etc.

Los liberales burgueses y sus retóricos se aprestan a maniobrar contra la guerra, más que como principio, con ese snobismo propio de la intelectualidad vanguardista, siempre dispuesta a realizar su propaganda. Se olvida, sin duda, que las fuerzas de choque en los campos de batalla son los obreros; que los primeros en sufrir las crisis económicas que nos legan las guerras son los obreros; que la depauperación y la miseria se ceban primero en los obreros. Y ni el capitalismo ni la burguesía, ni los románticos ni los retóricos saben de las vicisitudes de nuestros Sindicatos ni de las penalidades de sus militantes. Para ellos, la guerra es un caso circunstancial, con el que hay que concluir. Para nosotros, es el capitalismo a quien hay que derribar, para liquidar las guerras. Atacar la guerra sin herir al capitalismo es perder el tiempo miserablemente.

La Federación Sindical Internacional y la Internacional del Transporte han lanzado su grito de ataque contra la guerra, advirtiéndole a la clase trabajadora mundial la necesidad de asfixiar todo intento guerrero. Pero como no basta la consigna, sino que hay que llevarla a efecto, se precisa la propaganda contra la guerra, y mucho más cuando un sector proletario corresponde a los obreros del transporte.

Ya en una ocasión los ferroviarios belgas impidieron el curso de municiones, y en otras camaradas de diferentes países yugularon movimientos políticos de la reacción capitalista. Lo que quiere decir que, ante la presunta proximidad de un nuevo combate, nuestras organizaciones deben vigilar estrechamente el contenido de sus transportes. Y del mismo modo que el resto del movimiento obrero se dispone a fracasar la lucha, nuestras Secciones, con un sentimiento verdaderamente pacifista, impidan la declaración de guerra o la imposibiliten.

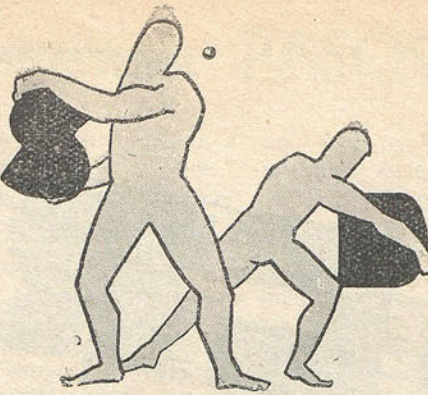
Las últimas reuniones de nuestros organismos internacionales fueron para conocer el desenvolvimiento preparativo de la próxima guerra. Y sus conclusiones, únicas y concretas: «En pie contra la guerra imperialista.»

Pues bien: en esta próxima contienda, que, de llegar a producirse, acabará de hundir el régimen de propiedad privada, el proletariado del transporte tiene mucho que realizar.

No en vano la I. T. F. desempeña una formidable actividad contra todo el sistema imperialista. Y siendo la I. T. F. el continente de las Federaciones del transporte de numerosos países, se obligan éstas a redoblar su actuación contra la guerra.

Quede, pues, advertida la franca posición de los obreros del transporte. Luchemos contra la guerra, y para acabar con ella gitemos con todas nuestras fuerzas: ¡Proletarios de todos los países: En pie contra el capitalismo!

MOZOS DE CARGA



Ateniéndose a los acuerdos del Congreso celebrado en octubre último, el Comité de la Federación ha continuado gestionando la conveniencia de celebrar con la representación patronal de contratas ferroviarias una Conferencia de carácter nacional, en la cual se podría en principio resolver la situación que los compañeros de estas contratas atraviesan, por entender que, dada la forma de trabajo que realizan y las condiciones de vida en muchas de las localidades, no podrían continuar más tiempo con los míseros salarios que los contratistas les pagan.

A este efecto, el Comité de la Federación, después de poner en práctica los acuerdos de las reuniones celebradas en mayo próximo pasado por las representaciones de las Secciones que tienen en su seno obreros que trabajan en las contratas de ferrocarriles, se puso en comunicación con el Comité de la Federación Patronal de Contratas Ferroviarias, conviniendo en celebrar una Conferencia, para en ella convenir en un contrato de trabajo, en el cual, si no como desearíamos los obreros, se llegara a establecer unos salarios y condiciones de trabajo que en parte respondieran a las necesidades que estos compañeros tienen que cubrir.

No hubiera podido nuestra Federación realizar con la clase patronal la Conferencia a que se hace referencia a no ser que los patronos se pusieran de común acuerdo, y como éstos, con un buen sentido de la realidad, se han constituido en Federación, ha dado como resultado el poder llegar en principio a gestionar lo que de no haberse constituido la mencionada Federación patronal le hubiera sido muy difícil a nuestra Federación: ponerse de acuerdo con todos los patronos para llegar a obtener las aspiraciones de los compañeros de contratas ferroviarias.

Es un hecho reconocido por todos que los obreros de estos servicios no gozan de los beneficios que tienen los demás obreros similares que las Compañías tienen a su servicio, como también lo es que el penoso trabajo que realizan tiene que ser recompensado con un salario más alto, ateniéndose a la vez al encarecimiento de la vida en cada una de las localidades, y teniendo esto en cuenta, el Comité de la Federación ha hecho todos los posibles para mejorar la situación de estos compañeros.

Y nuestra Federación, que en todo momento para gestionar mejoras para sus asociados se atiene a los procedimientos legales, ha demostrado en este caso tener sentido de lo que la realidad demuestra y ha procurado, de acuerdo con las representaciones de las Secciones que han asistido a la Conferencia, con un gran convencimiento, dar todas las facilidades necesarias, sin el menor menoscabo para nuestra Federación, manteniendo el derecho que en todo momento debe tener la representación obrera.

Teniendo en cuenta los acuerdos recaídos en las reuniones celebradas en mayo último por los delegados de las diferentes Secciones que tienen compañeros de las contratas ferroviarias, se procedió al estudio de las reclamaciones que habían de hacerse a la clase patronal, y después de exponer sus acuerdos los delegados de las Secciones, se concretó en hacerle a la Patronal las siguientes reclamaciones:

Que, debido a no poder armonizar las aspiraciones de todos los obreros de las contratas en una reclamación única, por las causas que de todos son conocidas, dadas las diferencias de vida en cada una de las localidades y al mismo tiempo la diferencia del precio de la tonelada de carga y descarga, no se puede hacer una clasificación, como desearíamos, para todos los compañeros, por lo cual es necesario hacer algunas clasificaciones, y que éstas pueden dividirse en dos categorías, en lo que respecta a la escala de salarios que han de regir en lo sucesivo.

La representación de Bilbao dice que, a su juicio, deben hacerse tres categorías, y, por fin, después de intervenir varios delegados, se acuerda que se hagan dos categorías y que se consideren de primera las poblaciones de Barcelona, Madrid, Za-

ragoza, Sevilla y Bilbao, y que las demás localidades se consideren como de segunda categoría.

Que en aquéllas, o sea en las localidades mencionadas, el salario mínimo sea de nueve pesetas, y de ocho en las demás, también como jornal mínimo; que se supriman los llamados destajos allí donde existan, y que se cumpla la jornada de ocho horas, como que el pago se efectúe bien quincenal o semanalmente; que al hacer el contrato de trabajo se tengan en cuenta las condiciones del trabajo, y que éste se adapte a la mejor forma que sea posible para satisfacer las aspiraciones de los obreros de las contratas ferroviarias.

Las reuniones con la representación patronal

En los días 8 y 9 de junio se celebraron éstas, estando representados en ellas los Comités de ambas Federaciones patronal y obrera, además de las respectivas representaciones de provincias de una y otra clase.

Prevía presentación de los reunidos, se dió comienzo a las reuniones, exponiendo el compañero secretario de nuestra Federación a la clase patronal las aspiraciones de los obreros, que más arriba exponemos; aduciendo en cada caso argumentos que demostraban la razón que asistía a los reunidos al tomar en consideración lo que reclamaban los trabajadores.

La representación patronal, sin que dejara de reconocer la razón que asistía a la representación obrera al hacer las reclamaciones antes dichas, entendía que debiera procederse a discutir los jornales por servicios en cada localidad, por entender que podría haber diferencia en cada uno de éstos, si bien reconocía lo que la representación obrera exponía con relación a la carestía de la vida en las diferentes localidades.

Esta mantuvo sus puntos de vista, interviniendo varios compañeros en contra de lo expuesto por la clase patronal, señalando en cada caso las razones por las cuales se podría llegar a un acuerdo, sin gran perjuicio para los señores patronos.

Reconociendo la buena disposición de ambas partes, la clase patronal indicó la conveniencia de llegar a una fórmula que sirviera de base para quedar, si no completas, satisfechas en principio las aspiraciones de los obreros, y que dada a conocer, sin perjuicio de estudiarla y dar su conformidad a ella, de creerla aceptada, la representación obrera la aceptó, conviniendo en reunirse nuevamente para conocer el acuerdo sobre la proposición presentada.

Reunidas las delegaciones de provincias con la representación de la Sección de Madrid y del Comité nacional, y expuesta la proposición de la clase patronal, que consistía en poner un jornal como base a los obreros de las contratas, teniendo en cuenta el que pagan las Compañías ferroviarias al ingreso en las mismas a los agentes que realizan trabajos similares a los de las contratas, que es el de cinco pesetas con noventa y un céntimos, más un tanto por ciento equivalente a los beneficios que disfrutaban los mencionados agentes de las Compañías, como son el mes de paga anual de vacaciones, la enfermedad, los viajes gratis por ferrocarril y demás mejoras que no tienen los obreros de las contratas, teniendo en cuenta la diferencia de los beneficios de unos a otros, se considera remunerado el exceso con un tanto por ciento, que podría oscilar de un 15 a un 20 por 100, comprometiéndose los patronos a respetar los jornales más elevados en las localidades en que el Jurado mixto los hubiere establecido, como también a dar los aumentos que las Compañías den en lo sucesivo a los agentes similares a sus obreros.

Discutida la proposición que se menciona, y hechas las debidas aclaraciones por parte de varias representaciones, se acordó aceptar la propuesta, siempre que el jornal base para el aumento

del tanto por ciento sea el de seis pesetas como mínimo, el respeto de los jornales superiores allí donde los hubiere y el aumento correspondiente que hagan las Compañías a los agentes similares.

Nuevamente reunidas ambas representaciones, y expuesta por el compañero secretario la resolución de la clase obrera de aceptar la propuesta mencionada, se acordó tomarla en consideración por las dos representaciones, quedando convenido que los dos Comités, patronal y obrero, con la representación de la Sección de Madrid, sean los que den por terminado el contrato que ha de regir los salarios de los obreros de las contratas ferroviarias.

La representación obrera hizo a su vez a la clase patronal una proposición en el sentido de reclamar del ministro de Trabajo la constitución de un Jurado mixto central, que podría regular las condiciones de trabajo en todas las contratas ferroviarias de la nación; estando en un todo conforme con esta propuesta la clase patronal, se acordó que por las dos representaciones se eleve un escrito al ministro solicitando el Jurado mixto.

Eduardo PEREZ

Bilbao.

TRANSPORTES ELECTRICOS

En la lucha continua que todos mantenemos, al igual que nuestros camaradas de explotación, debemos mantener como lema, frente a la clase capitalista, el grito proletario de «Siempre adelante!»

Con natural desagrado vemos que no todos cumplen con sus deberes sindicales, ya que éstos no son solamente el abonar las cuotas con puntualidad. Es necesario responder a los nombramientos de cargos y demás comisiones, desempeñando su cometido con celo y puntualidad.

El que alega falta de aptitudes tiene siempre otras funciones que sus facultades le permiten desarrollar, ya que a un buen asociado le sobran trabajos a realizar en beneficio de la Asociación.

Es imprescindible, compañeros tranviarios, la asistencia a las asambleas, pues es lamentable la suspensión de éstas por falta de asistentes, con lo que se grava la disciplina moral de nuestros organismos. No queremos imputar a nadie su falta de cariño a la organización, pues nos consta que en momentos decisivos sabéis responder como un solo hombre. Porque hoy las luchas no se deciden solamente con determinados movimientos, sino que requieren acciones constantes, para las cuales se necesita más preparación, capacitándose cada día más, y sin desdeñar el consejo y colaboración de cualquier compañero.

En esta lucha todo es preciso, pues la clase patronal usa también otra táctica con arreglo a las circunstancias, sin abandonar, como siempre, los mismos sentimientos contra la clase obrera.

Decía Pablo Iglesias que luchar sin descanso y fieramente contra la clase opresora y holgazana es nuestra misión, y debemos cumplirla con absoluta fidelidad.

Vayamos, pues, adelante, camaradas tranviarios, y aprovechemos el consejo del inolvidable maestro. Y si alguna vez en nuestra lucha alcanzamos poco o nada de lo pretendido, procuremos dejar siempre bien sentado el prestigio de la organización.

No alcanzar lo pretendido no es ninguna derrota, sino una tregua en la lucha por nuestras reivindicaciones para volver luego a la batalla.

No pensemos en retroceder, sino en avanzar; porque haciéndolo así, todos unidos, como un solo hombre, no estará lejano el día en que la clase trabajadora consiga la meta de sus aspiraciones reivindicadoras.

Ramón G. ANIA

Oviedo

Pleno de la Unión General de Trabajadores

El día 18 del corriente se reunió en la Casa del Pueblo de Madrid el Pleno nacional de la Unión General de Trabajadores, asistiendo a esta reunión, en nombre de la Federación, nuestro compañero presidente.

Entre los asuntos tratados en esta reunión destacaron, por su importancia, los siguientes:

Se trató ampliamente de la confección de la candidatura para los delegados obreros del Consejo de Trabajo, habiendo quedado designado para formar parte de la misma, en representación de los obreros del transporte urbano, el compañero Carlos Hernández, lo que ponemos en conocimiento de las Secciones para que lo tengan presente cuando esta Federación les comunique que deben proceder a la elección, para que todas le voten por unanimidad, al ser posible.

También fueron aprobadas en este Pleno las cuentas y la Memoria que la Comisión ejecutiva tiene preparada, convocando al Congreso nacional, y se acordó que éste se celebre en Madrid el día 14 y siguientes del mes de octubre.

En relación con el manifiesto político suscrito por las Ejecutivas de la Unión y del Partido, se acordó, por unanimidad, ver con simpatía la actuación de las Ejecutivas en este asunto y aprobarla en todas sus partes.

Se estudió detenidamente el problema que plantea la crisis de trabajo, y se le encomendó a la Ejecutiva que realice activas gestiones para buscar una solución a este agudo mal.

Se cambiaron impresiones en relación con el funcionamiento de los Jurados mixtos, y la Ejecutiva se encargó de hacer gestiones para que éstos funcionen normalmente, hasta conseguir que cumplan de una manera práctica los fines para que fueron creados.

El I Congreso Nacional de Turismo

Organizado por el Touring Club Español y con el concurso de la Unión de Municipios, se ha celebrado en Madrid el I Congreso nacional de Turismo.

La importancia de este Congreso está más en las diversas ponencias que han sido objeto de sus deliberaciones que en el número de delegados que han concurrido. Un Congreso nacional de turismo, si se quiere que sus acuerdos tengan eco en la opinión, ha de ser precedido de una intensa labor de propaganda y de una convocatoria amplia, que permita la respuesta de todos los intereses afectados por el desarrollo turístico en España.

Sirva la pobreza de medios con que se ha revestido la organización del primer acto de carácter nacional turístico para no caer en lo porvenir en los mismos defectos, que resten eficacia a los propósitos de sus organizadores y al impulso generoso de los que desde distintos puntos del país parten para unir su esfuerzo en una aspiración común. Sin embargo, la Federación Nacional del Transporte ha creído un deber estar representada en este acto,

llevando a él su espíritu y sus deseos, encajándolos en la conveniencia general del desarrollo y perfeccionamiento de los servicios de transportes. Tres ponencias presentó nuestro organismo federativo, conteniendo aspiraciones concretas, que fueron objeto de aprobación unánime.

Ello nos satisface, por lo que destaca que personas ajenas a nuestro movimiento sindical, de distintas clases sociales, estimen que la Federación Nacional del Transporte atalaya los problemas con vista a los intereses generales, sin descuidar la defensa de los profesionales que le están encomendados. Así han podido ser objeto de deliberación aquellos problemas que antes lo habían sido en nuestro III Congreso, como seguro de responsabilidad civil, unificación de las relaciones automovilísticas con otros países, reglamentación de pasos a nivel, etc., sin que nadie pudiera extrañarse de las legítimas aspiraciones de los obreros del transporte.

Celestino GARCIA

Federación Nacional del Transporte

Movimiento sindical y administrativo

Sesiones del Comité ejecutivo

6 de abril

El Comité se da por enterado de una circular de la Unión General de Trabajadores sobre el Primero de Mayo.

Igualmente se conoce una circular editada por la Sociedad de Mozos de Madrid dirigida a las Sociedades del ramo, sobre una presunta reunión para constituir la Federación de Mozos de Carga.

Se acuerda publicar una nota en la prensa, relacionada con este caso, y citar al Comité de la Sociedad de Mozos.

Ante las consultas de varias Secciones sobre la elevación de los impuestos en la industria del automóvil, se acuerda que el secretario visite los ministerios de Hacienda y Obras públicas, para contestar debidamente a las Secciones.

Se aprueba la correspondencia cursada entre este Comité y los de la Federación provincial y Transporte Mecánico de Madrid, en relación con su litigio; acordándose citar a todos los Comités que integran la Federación provincial.

Examinado por el Comité el aumento de trabajo en Secretaría, y dadas las necesidades de intensificar la propaganda, se acuerda designar al vicesecretario, con carácter provisional, para que se dedique diariamente a los trabajos de Secretaría.

Se acuerda contribuir con veinticinco pesetas a la suscripción abierta por la Unión General de Trabajadores para las víctimas de los sucesos públicos.

Se concede el ingreso a las Secciones de Choferes de Puebla Larga (Valencia) y Transporte Mecánico de Medina del Campo (Valladolid). Y son baja, por débito, las de Choferes de Ceuta y Quintanar de la Orden (Toledo).

8 de abril

Convocadas previamente las Secciones que integran la Federación Provincial del Transporte de Madrid, el Comité nacional solicita una amplia información de todas las Secciones y del Comité ejecutivo.

Consumidos los turnos correspondientes, el Comité nacional propone la paralización de toda gestión, tanto por las Secciones como por el Comité provincial, hasta que, recogidas las informaciones de ambas partes, por escrito, el Comité nacional dé su criterio sobre el recurso entablado por la Sección del Transporte Mecánico de Madrid.

Aprobado por unanimidad este criterio, se da por concluida la sesión.

13 de abril

Ante la presencia del Comité nacional acude el Comité de la Sociedad de Mozos de Madrid, previamente convocado.

Explicadas las causas de la citación, por motivos de la circular hecha por esta Sociedad, los compañeros citados dan amplias explicaciones al Comité, manifestando su adhesión a los principios de la Federación.

Oídas las manifestaciones anteriores, el Comité nacional acuerda dirigirse al Comité de la Federación provincial de Madrid para que vigile la actitud de esta Sección en relación con este caso.

Se discute ampliamente el conflicto surgido entre la Sección del Transporte Mecánico y la Federación provincial de Madrid; acordándose requerir a las Secciones interesadas para que remitan la información necesaria

y reunirse después en sesión permanente hasta fallar la cuestión.

Se acuerda dirigirse a los diputados socialistas por Zaragoza para conocer un caso expuesto por los compañeros tranviarios de aquella localidad, y al ministro de Obras públicas relacionado con los tranviarios de la Ciudad Lineal y choferes de Gran Canaria.

Se conoce con satisfacción el triunfo obtenido por los choferes de Cartagena, y se acuerda enviar a distintas Secciones las actas del Congreso internacional celebrado en Londres.

Se designa a tres compañeros para que asistan al Congreso Nacional de Turismo, que se celebrará en Madrid.

Con motivo de una carta de la Sección de Mozos de Carga de Zaragoza, se acuerda convocar a un Pleno nacional de Obreros de Contratas Ferroviarias.

Se acuerda esperar hasta fin de mes para tomar resoluciones con las Sociedades de Choferes de Quintanar, Palma de Mallorca y Ceuta.

Ante la proximidad del Primero de Mayo, se acuerda dirigir una circular a las Secciones dándoles normas sobre la fiesta internacional.

Se designa al secretario para visitar Ciudad Real y ver de constituir la Federación provincial del Transporte de esta provincia.

20 de abril

Se da lectura a la correspondencia, entre la que figura la aprobación por las autoridades del reglamento de la Federación.

Se aprueba la gestión del secretario en su viaje a Ciudad Real, y se acuerda visite Toledo con los mismos fines.

Se aprueban las Ponencias que se enviarán al primer Congreso de Turismo.

Conocido el informe de las Secciones de la Federación provincial de Madrid, se acuerda, después de amplia discusión, pedir a la Federación provincial los libros de caja y actas, y mediante la presentación de comprobantes realizar el arqueológico económico.

30 de abril

Se aprueba la correspondencia cursada con las Secciones. A una consulta de los Choferes de Medina del Campo, se acuerda contestar como procede.

El compañero presidente lee varias propuestas para llevar al Congreso de la Unión General de Trabajadores; acordándose redactarlas nuevamente para su aprobación y curso.

El secretario da cuenta de su gestión en Toledo y Zaragoza, siendo aprobada.

Se encarga al secretario de realizar el itinerario para la próxima ruta de propaganda por Andalucía y remitirlo a las Secciones para su aprobación o modificación.

Se acuerda reunirse el próximo lunes para redactar el dictamen sobre el recurso de Transporte Mecánico y la Federación provincial de Madrid.

Ingresa la Sociedad de Capataces de Vigo, y son baja, por débito, las Sociedades de Choferes de Ceuta, Palma de Mallorca y Quintanar de la Orden y Sindicato de Maleteros de San Sebastián.

4 de mayo

Se aprueba la ruta trazada para la propaganda por Andalucía, a cargo del secretario.

Se conoce, siendo aprobada, la correspondencia cursada con las Secciones y con el Ejecutivo de la Internacional.

Se designa a Manuel Arias como delegado al Congreso de la Federación.

Leído el informe que el Comité debe dictar a consecuencia del recurso promovido por la Sección del Transporte Mecánico de Madrid, después de intervenir varios compañeros y segregar ciertas consideraciones, se aprueba por unanimidad.

12 de mayo

El Comité se da por enterado de la constitución de la Federación provincial de Transporte de Valladolid y de una circular de la Unión General de Trabajadores en relación con la oposición de ciertas minorías al proyecto de Delegaciones de Trabajo.

Se acuerda editar 50.000 ejemplares de un manifiesto de los tranviarios de España contra la huelga organizada por la Patronal del transporte mecánico.

Se acuerda dirigir una circular al ministerio de Obras públicas sobre la concesión de carnets.

En relación con un planteamiento en Málaga con los choferes federados, se acuerda dirigirse al ministerio de la Gobernación denunciando la confabulación del gobernador de aquella localidad con los sindicalistas.

Se acuerda dirigirse a la minoría socialista pidiendo la retirada de una proposición hecha por el diputado de esta minoría Sr. Algora, en la que se pide la asimilación de funcionarios públicos tranviarios en caso de conflictos públicos.

El presidente informa de la aprobación del contrato de Carreros de Madrid, y propone la organización de la propaganda en las provincias.

El secretario informa de la gestión realizada con el Comité de la Federación provincial de Madrid, solicitando la cancelación de antecedentes penales.

Se acuerda conferir la representación nacional en el Congreso de Turismo a los compañeros Celestino García, Manuel Arias y Francisco Fernández.

Se concede el ingreso a la Sección de Carreros de Tortosa y a los Choferes de Jerez.

En relación con esta Sección, se acuerda prevenir a la Unión sobre determinados hechos que se anuncian por parte de un sector de choferes de Obras públicas de aquella localidad.

15 y 16 de mayo

Conferencia Nacional de Obreros de Contratas Ferroviarias, cuyas reseñas fueron publicadas en el número anterior.

25 de mayo

Se da lectura de la correspondencia cursada, entre la cual se conoce la información del secretario sobre su campaña de propaganda por Andalucía.

Se acuerda designar a un compañero al Congreso de Sindicatos médicos afectos a la Unión General de Trabajadores.

El vicesecretario informa lo sucedido en el escrutinio verificado para constituir el Jurado mixto de Tranvías de Málaga; acordándose gestionar lo que el caso requiere.

Se acuerda contestar a la protesta de la Sección de Plasencia sobre las condiciones de que son objeto sus afiliados.

El presidente propone, y se acuerda, enviar una circular a las Secciones denunciando de las maniobras patronales.

En vista de la enfermedad que aqueja al compañero Sixto Fernández, se acuerda dispensarle de su asistencia a las sesiones del Comité.

Es aprobada la gestión del vicesecretario en Taiavera de la Reina.

Se acuerda llevar a la próxima sesión el balance administrativo del trimestre.

Se acepta el ingreso de la Sociedad de Trabajadores de Carga y Descarga de Alicante.

9 de junio

El Comité se da por enterado de una comunicación recibida de la Federación de Espectáculos invitando a este Comité a la asistencia de su Congreso, designando como delegados a los compañeros Hernández y Santa-eulalia.

Igualmente se conoce una circular de la Unión General de Trabajadores para información de las enfermedades profesionales; acordándose dirigirse a la Federación provincial de Madrid para que sus médicos la faciliten.

Se acuerda una circular sobre los débitos de las Secciones.

El Comité se da por enterado de una carta de la I. T. F. sobre la organización y estructura de los efectivos sindicales del transporte en los distintos países.

Se acuerda contestar lo que procede a una carta de D. Pedro Lorca, contratista de los ferrocarriles de España.

El secretario informa del estado actual de las demandas de la Sección de Mozos de Ciudad Real contra el Sr. Lorca; acordándose dirigir una carta al presidente del Jurado mixto de Transporte con este asunto.

Igualmente se acuerda investigar el porqué de la tardanza en celebrarse los juicios promovidos por los mozos del depósito de máquinas de Alcázar de San Juan, y denunciar las condiciones de trabajo del depósito de Ciudad Real, para que se haga una inspección.

Se aprueba la gestión del secretario en la primera reunión del Consejo Económico de la Unión General de Trabajadores.

A petición propia es baja la Sociedad de Oficios Varios de Villacarrillo. Por declararse autónomas son baja igualmente las Sociedades de Choferes de Asturias y Choferes de Córdoba.

Se concede el ingreso a la Sociedad de Choferes de Vall de Uxó (Castellón).

El Comité se da por enterado de la propaganda realizada por el secretario por Andalucía, siendo aprobada por unanimidad.

15 de junio

Se da lectura a la correspondencia, dándose por enterado el Comité; aprobándose las contestaciones pertinentes, así como las circulares enviadas a las Secciones.

Se lee y es aprobada una instancia dirigida al ministro de Obras públicas denunciando a los menores de edad y conductores sin carnet.

Igualmente se da por enterado este Comité de la Memoria enviada por la I. T. F., en la que se anuncia el próximo Congreso; tomando el acuerdo el Comité de que el compañero secretario sea el que represente a esta Federación en el mismo.

Se acuerda mandar una circular a las Secciones por si quieren mandar representación al Congreso de la I. T. F.

Se acuerda realizar una ruta de propaganda por el norte de España.

22 de junio

A petición propia, se acuerda la baja de la Sección de Jerez de la Frontera.

Se trata la situación del compañero Santa-eulalia en relación con su enfermedad; acordando ponerse en relación con la Sección de Tranvías de Madrid para garantizarle el salario.

Se acuerda mandar una convocatoria a todas las Secciones de Mozos de Contratas Ferroviarias para celebrar una reunión el día 29 con este Comité y ver de elaborar un contrato de trabajo, con carácter nacional, para esa modalidad de carga y descarga.

Movimiento económico

	INGRESOS	GASTOS
	Pesetas.	Pesetas.
Enero:		
Por cuotas.....	1.636,50	327,20
Por carnets.....	114,80	200
Secretaría y propaganda.....	50	7.555,60
Totales.....	1.801,30	8.082,80
Febrero:		
Por cuotas.....	7.386	1.374,20
Por carnets.....	87,20	"
Secretaría y propaganda.....	35	2.968,25
Totales.....	7.508,20	4.342,45
Marzo:		
Por cuotas.....	1.428,50	347,90
Por carnets.....	50,80	200
Secretaría y propaganda.....	815,05	3.451,70
Totales.....	2.294,35	3.999,60
Abril:		
Por cuotas.....	2.365	359
Por carnets.....	152	60
Secretaría y propaganda.....	52,90	4.111,80
Totales.....	2.569,90	4.530,80
Mayo:		
Por cuotas.....	11.373,75	275,70
Por carnets.....	50	"
Secretaría y propaganda.....	30	3.775,80
Totales.....	11.453,75	4.051,50
Junio:		
Por cuotas.....	1.092,25	1.324,80
Por carnets.....	40,80	200
Secretaría y propaganda.....	10	3.494,20
Totales.....	1.143,05	5.019
RESUMEN		
		Pesetas.
Suman los ingresos.....		26.770,55
Idem los gastos.....		30.026,15
Déficit.....		3.255,60
Capital en enero de 1932.....		11.653,40
Déficit del semestre de 1932.....		3.255,60
Capital actual.....		8.397,80
DEMOSTRACION DEL CAPITAL		
En la Cooperativa Socialista.....		6.527,75
En poder del tesorero.....		1.870,05
Total igual.....		8.397,80

Lucha de clases

Carreros de Valladolid

Consecuentes con sus traiciones, los sindicalistas de Valladolid forman las filas del esquirolaje frente al contrato de trabajo de nuestros camaradas de la Sección de Carreros. Una vez más trabajan por bajo salarios, infrigen la jornada y se someten a la servidumbre patronal.

Hay que desenmascarar a los rompehuelgas anarcosindicalistas, para que la clase trabajadora aprecie la histórica degradación de estos elementos.

Choferes de Murcia

Cuando en el número anterior objetábamos a la Patronal sus falsas afirmaciones, destacábamos la represalia ejercida en Murcia contra el vicepresidente de aquella Sección. Hoy vamos a dar algunos detalles para que se aprecie de qué modo favorecen los patronos a sus obreros cuando éstos no se prestan a sus maniobras.

El día 16 de mayo, víspera de la anunciada huelga patronal, D. Joaquín Miñano, jefe del compañero Cánovas, vicepresidente de la Sociedad La Veloz, y vocal del Jurado mixto al mismo tiempo, le llamó a su despacho y le dijo:

«Tú, como miembro del Comité de la Sociedad, dime: ¿Qué pensáis hacer con respecto a la huelga?»

Y nuestro compañero responde que eso es cuestión de la asamblea.

El Sr. Miñano contesta: «Tú tienes que procurar que la Sociedad vaya a la huelga, pues de lo contrario despediremos a todos los que no nos apoyen.»

Celebrada junta general el 17, se acordó, conforme con la circular de la Federación, no secundar la huelga. Esta decisión se adoptó por unanimidad.

El día 21 el célebre Sr. Miñano llamó a nuestro compañero Cánovas para decirle: «¿Qué habéis acordado en La Veloz?»

Y ante la contestación rotunda de que no se iba a la huelga, el Sr. Miñano, con esa soberbia propia de todo buen burgués, dijo:

«Tú tenías una misión que cumplir, y como no lo has hecho no puedes estar un momento más, por haberme traicionado (¿?). Porque en mi casa todos los hombres que yo tengo han de hacer lo que yo les diga.»

Y acto seguido despidió a nuestro compañero.

Nadie dudará ya de las afirmaciones hechas por *Unión Automovilista*: «Ningún patrono pensó, por ahora, despedir a sus obreros.»

Es verdad. Cuando la nota se hacía pública los habían despedido ya.

Ante estos hechos, realizados de la manera más jesuita por el Sr. Miñano, honorable patrono automovilista de Murcia, exigimos de la Patronal una de estas dos cosas:

O que haga rectificar a ese patrono, o que rectifique ella.

Unión Automovilista tiene la palabra.

Gran Canaria

La invasión patronal, en sus aspiraciones ambiciosas, no tiene límites. Lo mismo pretende enrolar en sus huelgas a los trabajadores que representarlos en los Jurados mixtos.

Este caso, producido en Gran Canaria, donde unos cuantos patronitos tratan de ser vocales obreros, ha originado una reacción en nuestros compañeros, que tienen el propósito de desbaratar los principios filantrópicos de sus explotadores.

El Comité ejecutivo de la Federación cree haber cortado la maniobra patronal. Ahora corresponde a la Asociación de Choferes de Gran Canaria centrar sus efectivos bajo nuestros principios sindicales, limitando el campo de acción de cada parte.

Tranviarios de San Fernando

Aprovechando la campaña de propaganda del secretario de la Federación, la Sociedad de Tranviarios de San Fernando inauguró su bandera.

En el acto, que se vió concurridísimo, intervino también el secretario de la Federación provincial del Transporte de Cádiz, compañero Lapí.

Hacemos fervientes votos porque los tranviarios de San Fernando mantengan su bandera con el mismo entusiasmo e igual entereza que hasta el presente.

Tranviarios de Andoaín

Nuestros compañeros los tranviarios de Tolosa atraviesan en estos instantes por una situación difícil, a consecuencia del despotismo de la Empresa explotadora del tranvía San Sebastián-Tolosa, que, empleando procedimientos poco en consonancia con los tiempos modernos, se propone destruir la organización de nuestros compañeros, apelando para ello a la sustitución de nuestros asociados más destacados, entre ellos los directivos del Sindicato, por personal afecto a otras organizaciones.

La prueba de esta afirmación es el hecho de que en muy poco tiempo han sido despedidos el presidente, el vicesecretario, un directivo y un asociado de los más entusiastas de nuestra organización.

Como es natural, estos compañeros plantearon el asunto en el Jurado mixto, y éste condenó a la Empresa a la readmisión de los mismos, o, en su defecto, a la indemnización fijada por la ley para estos casos. Pero como a la Empresa lo que le interesa es que desaparezca el Sindicato, se aviene a indemnizar a los obreros, porque de este modo prescinde de ellos y siembra el temor entre el resto de sus obreros para que éstos se den de baja en el Sindicato, ante la amenaza constante de ser sustituidos si continúan perteneciendo a la organización afecta a nuestra Federación, toda vez que la Empresa, siguiendo los mismos procedimientos, pagándoles las indemnizaciones, conseguiría la destrucción del Sindicato, que es lo que persigue por su modo de proceder.

Otra prueba palmaria de la forma arbitraria de proceder de la Empresa es el hecho de que, con fecha 12 de marzo de 1932, por tener que reducir personal, quedaron cesantes veinte obreros, diez pertenecientes a nuestro Sindicato y otros diez al de Obreros Vascos. Estas cesantías se llevaron a la práctica ajustándose a las bases de trabajo firmadas por la Empresa en septiembre de 1931; pero a la hora de readmitir a este personal, la Empresa coloca de nuevo a los pertenecientes al Sindicato de Obreros Vascos — entre ellos algunos supientes —, y, en cambio, a nuestros compañeros no los readmite, como lo tienen determinado en las bases antes citadas; quedando, por tanto, infringidas éstas por parte de la Empresa.

En otro fallo en contra de la Empresa se determina que ésta viene obligada a readmitir al personal suspendido con arreglo a la categoría de las vacantes que se produzcan, y ésta, para burlar este fallo, cuando ocurre alguna, para no admitir a los despedidos, hace una corrida de escalas a su antojo, y por este procedimiento nunca se producen las vacantes correspondientes a las categorías de los compañeros despedidos.

Con estos antecedentes queda bien probado que la Empresa lo que se propone es la desaparición del Sindicato. Nosotros, ante estos hechos, que indignan al espíritu más ecuaníme, haremos llegar la protesta de esta Federación a donde sea preciso, hasta conseguir que por parte de la misma sea respetada la libertad de asociación.

Por hoy nos limitamos a llamar la atención del señor gobernador de la provincia de Guipúzcoa, para que le advierta a esta Empresa lo impropio de la forma de conducirse con sus obreros, y si éste no se decide a obligarle a cumplir lo legislado, nosotros, por nuestra parte, emplearemos toda la fuerza que nos da la razón de estos hechos y la de nuestra propia organización hasta conseguir que nuestros camaradas sean respetados en sus puestos, e igualmente readmitidos los que están arbitrariamente suspendidos.

Propaganda nacional

Siguiendo la campaña de propaganda iniciada por el Comité nacional en todas las provincias donde existen Secciones federales, se han realizado visitas en viaje de propaganda sindical a las localidades siguientes:

Cuenca, Bilbao, Vitoria, San Sebastián, Irún, Tolosa, Pamplona, Tudela y Zaragoza.

En todos los actos hubo gran concurrencia, destacándose en ellos el creciente entusiasmo por nuestra Federación, a tal extremo que causa sorpresa, en algunos puntos, el considerable avance de nuestras filiales.

Comunicados de prensa

Contrato colectivo de los tranviarios alemanes. — El 14 de abril tuvieron efecto en Berlín las negociaciones sobre la renovación del contrato colectivo nacional de los tranviarios municipales de Alemania, que había sido notificado para el 30 de abril. Se acordó extender su validez hasta 30 de junio. No se pudo llegar a un acuerdo sobre los sueldos, que son motivo de un convenio separado. Siguen las negociaciones.

Rebaja para los tranviarios de Rotterdam. — El ministro de Obras públicas de Holanda ha aprobado la propuesta de la Empresa de tranvías de Rotterdam de rebajar los sueldos de sus agentes en un 5 por 100. La organización del personal había propuesto que de este 5 por 100 de rebaja se emplease el 4 1/2 por 100 como prima para la jubilación, y ha presentado una petición de protesta al ministro. Si no se anula la decisión, la organización obrera tomará otras medidas para hacer valer sus reivindicaciones.

Advertencia a los que no pertenecen al Sindicato. — Un convenio firmado el 11 de abril entre la Empresa de tranvías de Solingen (Alemania), y que se refiere al pago de un suplemento por el uniforme de servicio, en lugar de la provisión de dicho uniforme por la Empresa, contiene una cláusula que es digna de mención. Se estipula que, salvo acuerdo especial ulterior, el convenio se aplicará exclusivamente a los miembros de las organizaciones sindicales contratantes.

Conferencia de choferes holandeses. — Los días 7 y 8 de mayo se verificó en La Haya la Conferencia bienal de la Unión de Choferes, Sección de la Unión Central Holandesa de Obreros del Transporte. La Conferencia resolvió insistir en que sea aplicada a los choferes la ley de 1919 sobre horas de trabajo. El camarada Sormaní, presidente de la Unión, presentó un informe sobre la lucha contra el caos en la circulación de automóviles, denunciando las horas excesivas de trabajo, sueldos insuficientes, material inferior, falta de seguridad, etc. La Conferencia adoptó unánimemente una resolución insistiendo en que el Gobierno y el Parlamento tomen medidas para poner fin a estos abusos.

Cursos profesionales para choferes sin trabajo. — La Sección de Choferes de la Unión Alemana de Obreros del Transporte ha estado agitando hace tiempo por la institución de cursos profesionales para los choferes que se encuentran sin trabajo. En Chemnitz y Hannover han tenido éxito estas gestiones, y las oficinas de colocaciones han instituido dichos cursos. Acaba de terminar uno de los cursos, y del informe dado a la publicidad resultó que se ha encontrado en un 70 por 100 de los participantes una falta seria de seguridad en la dirección de los vehículos, y también una insuficiencia de conocimientos teóricos. Los 32 participantes en el curso habían estado sin trabajo de uno a dos años. La Unión ha solicitado que se suprima el límite máximo de veintitrés años de edad para las personas admitidas a estos cursos; medida que estima es en interés de la comunidad y de la seguridad del tráfico.

Funerales de un compañero asesinado. — Un chofer finlandés de autotaxi fué víctima recientemente de un acto bárbaro y estúpido de bandidismo. Indignados los compañeros, especialmente en vista del gran número de asesinatos que han ocurrido recientemente, organizaron una manifestación curiosa con ocasión de los funerales. Siguieron al féretro 600 de los 800 autotaxis que hay en la ciudad de Helsingfors, y los choferes de los otros 200 se negaron a prestar servicio durante las dos horas que duró el entierro.

Contra la competencia de los automóviles. — Con el fin de hacer frente a la concurrencia de los autobuses, la Compañía de tranvías de Pittsburgh ha aumentado de 37 a 58 caballos la fuerza de los motores de 170 de sus vehículos, lo que le ha permitido aumentar la velocidad de 50 a 65 kilómetros por hora en terreno plano, y de 24 a 38 kilómetros cuesta arriba, o sea, término medio, 21 kilómetros por hora, en lugar de 18. También ha mejorado los vehículos en otros sentidos. Como resultado, han aumentado de 10 a 20 por 100 los ingresos en los trayectos en que se han puesto en servicio los vehículos transformados, aumento que

PASOS A NIVEL

(Conclusión)

Por M. R. RUFFIEUX

7.^a Las señales automáticas anunciadoras de la llegada de los trenes deben, cuando su funcionamiento sufre una interrupción, presentar a los viajeros de la ruta una señal de parada bien visible de día o de noche.

8.^a Los avisadores acústicos prestan un servicio menos intenso que las señales luminosas, y no están justificados más que en los pasos a nivel de poca importancia.

9.^a Sería de desear que las señales anunciadoras de los pasos a nivel y de los trenes fueran de sistema uniforme e internacional, a fin de que sus indicaciones puedan ser comprendidas y respetadas por todos.

Convendría prohibir el empleo general de luces rojas en las calles y como señal trasera de los autos; estas luces no deberían ser empleadas en las carreteras más que en los puntos realmente peligrosos, tal como en los pasos a nivel.

10. El Congreso podría adoptar una moción teniendo por objeto invitar a los países de los cuales las Administraciones de los caminos de hierro están adheridas a la Asociación internacional a establecer una reglamentación que permita, salvo raras excepciones, la supresión de la guardería de los pasos a nivel, cuando las circunstancias locales lo permitan, sin considerar la importancia del paso.

11. Los gastos de instalación y conservación de los aparatos anunciadores en los pasos a nivel, con los cuales la vigilancia sería suprimida, podrían ser repartidos entre las Administraciones de los ferrocarriles y las autoridades interesadas en la circulación de las vías terrestres.

12. Bajo las reservas indicadas, conviene agitar a la opinión para llevar al público mismo su propia seguridad al atravesar los pasos a nivel.

se atribuye al hecho de que han vuelto al tranvía personas que antes viajaban en los autobuses o en automóviles propios.

Comunicaciones aéreas entre Rusia y América del Norte. — El Gobierno soviético tiene en estudio la posibilidad de comunicaciones por aire entre Rusia y América del Norte por la vía de las regiones árticas. Los trabajos preparativos serán efectuados en el verano próximo por el rompehielos *Krassin*, que avanzará hasta el 85° de latitud, con dos aeroplanos a bordo.

Los accidentes de la circulación. — En el primer trimestre de 1932 ocurrieron en la ciudad de Hamburgo 1.519 accidentes de la circulación, contra 1.877 el año pasado; una disminución, poco más o menos, del 20 por 100. Los vehículos automóviles en circulación han aumentado de 26.990, el 1 de enero, a 27.308, el 1 de abril. En los accidentes fueron heridas 954 personas, y muertas, 31, de las cuales eran peatones 386 y 18, respectivamente. Entre los vehículos causantes de los accidentes había 423 automóviles particulares, 146 autotaxis, 18 autobuses, 393 camiones automóviles, 26 tractores, 155 motocicletas, 114 tranvías, 8 trenes de ferrocarril, 32 vehículos de tracción a sangre, 4 carros a mano y 200 bicicletas.

En lo que ha sido posible averiguar, los accidentes fueron causados en 28 casos por omisión, por parte de un chofer, de conceder el derecho de prioridad de otro vehículo; en 34, por haber éste tomado mal una curva; en 33, por velocidad excesiva; en 22, por marchar en sentido contrario a la circulación, y en 9, por estar el conductor en estado de embriaguez. Entre los peatones hubo 71 casos de inatención al cruzar la calle, 30 de embriaguez y varios casos de subir y bajar de vehículos en marcha.

Coordinación de los transportes. — Se ha creado en Gran Bretaña una Comisión, compuesta de representantes de las autoridades responsables de la circulación por carretera y de otros órganos interesados en los transportes de mercancías por carretera y carril, con encargo de someter al ministro de Trabajo, antes de fin de julio, un proyecto de reglamentación práctica y equitativa para la coordinación de los transportes por ferrocarril y carretera. La Comisión estudiará también el coste relativo de los transportes por ferrocarril y por carretera.

TEMAS TRANVIARIOS

Por FRANCISCO GARRIGÓS

Nace este ensayo, cuya misión no puede ser otra que el primer paso hacia la formación lo más perfecta posible del agente tranviario, con una duda de su autor: la de si sabrá abordar problema tan interesante y difícil cual es el cambio profundo con que se sueña de esta profesión injustamente preterida y considerada de categoría secundaria.

Nada podremos adelantar en tal sentido mientras no llevemos a la conciencia del trabajador del tranvía la ineludible cooperación que en este aspecto ha de hacer, pues sin ella nada conseguiríamos. Mientras vosotros, trabajadores del tranvía, no adquiráis el firme convencimiento de que la profesión hay que elevarla con vuestro esfuerzo y sacrificio, nuestra labor será intecunda; de ahí que a nosotros, que jamás rehuimos ningún género de sacrificios si éstos se traducen en una elevación del nivel moral y económico de la clase, no puede hacernos retroceder en nuestro empeño la resistencia que podamos encontrar ni el esfuerzo superior a nuestros medios personales, bastante escasos, por cierto.

Nada, pues, de falsas modestias. Hay que hacer la obra, y ponemos manos en ella. Nuestra insignificancia, con ser mucha, no puede ser pretexto cómodo para rehuir el cumplimiento del deber. Si esta obrita, punto inicial de esta cruzada, despierta en vosotros el ansia desbordante de convertir una profesión hasta hoy humildísima en otra de primer orden, su autor se considerará recompensado con creces de todos los esfuerzos y libre de la tremenda responsabilidad que con vosotros tiene contraída.

Cualquiera que sea un poco observador podrá darse perfecta cuenta de la diferencia que existe en la generalidad de los casos entre lo delicado de la misión del que tiene que realizar su cometido en relación constante con el público que paga y la poca preocupación sentida porque este personal esté lo suficientemente preparado para realizar esta función; tan es así, que aun aquello fundamental, aquello que es principalísimo conocer, cual son los reglamentos de circulación, son desconocidos por la generalidad del personal. ¡Así está la profesión de abandonada! ¡Así podemos ser tan fácilmente atacados y en estas condiciones facilísima la sustitución! ¡No! Hay que terminar con este estado de cosas, y a ello vamos decididamente; hay que darle un valor que hoy no tiene a la profesión, y cuando lo hayamos conseguido será el momento de poder apreciar el error en que hasta hoy se ha vivido.

Aun cuando es una profesión muy distinta, se nos ocurre, como ejemplo, establecer una comparación con los empleados de comercio. Si volvemos la vista atrás en cuanto a esta profesión se refiere, inmediatamente hemos de ver que antiguamente detrás del mostrador siempre veíamos al muchacho zafio, ignorante, un poco ridículo en sus amaneramientos para disfrazar algo su origen aldeano, lo que de ninguna manera podía conseguir. Este era el sistema patronal: servirse y abusar de la ignorancia y la necesidad del que huía del campo para mejor acomodarse en la gran ciudad.

Pero transcurre el tiempo, y la competencia comercial hace que la clase patronal se apreste a la defensa, y no basta el anuncio: tras del mostrador hace falta que se sepa demostrar lo que el anuncio dice, o, cuando menos, hacerle pasar por tal; y esto ya no lo puede hacer aquel lugareño mejor vestido, sino que se precisa ya del hombre que reúna determinada cultura y unas dotes especiales en el trato de gentes para la persuasión. Esto es, se ha elevado el nivel de esta profesión, elevación que trae consigo un mayor respeto, una mayor consideración social y un relativo bienestar económico. La profesión en sí sigue siendo la misma; el mecanismo de la operación que se realiza es el mismo; en su esencia nada ha variado; sólo varía la forma externa de las circunstancias, que ha traído consigo la elevación cultural y económica de quien realizaba esta modalidad de trabajo.

Algo muy parecido es lo que ocurre con el trabajador del tranvía. Claro que en este caso la elevación profesional no puede ser automática, puesto que la clase patronal no siente esta preocupación de la competencia, y por ahí no debemos esperar el fin propuesto. A las Empresas de tranvías no puede preocuparles en este sentido más que la custodia y defensa de unos centenares de

cajas ambulantes que tiene distribuidas por la ciudad, y que los vehículos de su propiedad originen el menor daño posible, cosas que estimamos justas y respetables; pero ¿consiguen este fin por medios razonables y de sentido moderno? No; les basta con infundir el temor de la medida coactiva. ¿Les interesa que las relaciones entre el público y las Empresas sean cordiales? Sólo de un modo relativo; es decir, para conseguir este fin se limitan a la forma, bastando para ello con avisar al público de que tiene recomendado a su personal la corrección en el trato, medio tan cómodo como ineficaz.

Pues bien: todas estas deficiencias que a las Empresas no les interesa subsanar, a nosotros nos interesa profundamente poner remedio, porque ello constituye el nervio principalísimo de esta profesión. Cuando el día de mañana pueda establecerse una comparación, por los progresos realizados en este sentido; cuando, conseguido este fin, se vea de un modo real que no pueden ser reemplazados tan fácilmente los profesionales por los advenedizos; cuando el público, que es a quien nos interesa servir, llegue a estar compenetrado con nosotros, habremos dado un paso de gigante y el empleado de tranvías no podrá ser juguete de su propia indefensión.

Pero todo ello no podrá ser efectivo si no adquirimos la íntima convicción de que cada uno de nosotros ha de ser un educador de sí mismo dispuesto a sacrificar el fuero propio en aras de lo que nos proponemos. Jamás, en ningún momento, podremos olvidar que cuando se depende de un trabajo efectuado en relación constante con el público, hay que asimilarse, si no se tienen, todas las virtudes que son precisas para ello, y el que se considere sin fuerzas para lograrlo sería prudente, por él y por los demás, que cambiase de profesión. Cada profesión requiere una predisposición espiritual para ejercerla. Del error de que todos servimos para todo nace la equivocación de muchos que ven su vida rota por lo desagradable que les es realizar aquello que no sienten, forzando para ello todos sus sentimientos; amarrados a ejecutar violentamente su propia obra, que sería agradable si se hiciese poniendo en ello fe y alma. Se vive una vida triste y de desesperación cuando se trabaja sólo con la vista puesta en una retribución a esta labor; en cambio, si, después de un trabajo en el que concurren nuestra ilusión y nuestro instinto para realizarlo, nos proporciona un relativo bienestar económico, nuestra felicidad no la queremos cambiar por alguna otra. Decimos esto porque ya sabemos de antemano que encontraremos una seria resistencia de los que no saben comprenderlo y se resisten a cambiar de postura. Doloroso es saberlo; pero son éstos precisamente los que retardan la marcha de los más.

No debe ser motivo de disculpa en ningún agente tranviario la falta de corrección del público en sus mutuas relaciones. Para seguir como hasta aquí no valdría la pena de molestarnos. No podemos olvidarnos de que el público, en general, es venal, y si, por añadidura, se trata de Madrid, esto se acrecienta por su psicología especialísima: este pueblo, que es noble y generoso, no puede prescindir de su temperamento frívolo y parlero. Quijote de todas las causas, capaz de una trifulca por un motivo baladí, y a renglón seguido nuestro más altruista defensor. No podemos olvidar tampoco que este pueblo tiene una mala predisposición de ánimo instintiva contra las Empresas de tranvías, que se refleja en el trato de sus empleados, y que nosotros nos debemos imponer la misión dolorosa de que desaparezca.

Para crear nuestra personalidad, para que esta profesión no pueda ser fácilmente improvisada, hay que disponerse al sacrificio, sacrificio cuyo fruto podremos recoger con creces el día que termine el afán insano que se manifiesta en cada ocasión propicia de mortificarnos y humillar nuestra dignidad profesional. En nuestra mente debe quedar grabada de un modo imborrable la decisión firme de que de nuestra profesión se hable con respeto, llegando para ello a todos los límites. A la grosería responderemos con la corrección; con solicitud responderemos a la exigencia, y si ésta es indebida, jamás haremos valer nuestro derecho con altanería ni insolencia; estaremos siempre dispuestos a auxiliar al niño y al anciano o desvalido, y en toda ocasión daremos preferencia a los intereses legítimos del público sobre cualquier otro privado.

(Continuará.)