

Transporte

U.G.T.

29 FEB. 1936

Año X. Núm. 110

Madrid, octubre de 1935

Tercera época

Órgano de la Federación Provincial de Obreros del Transporte + Piamonte, 7 + Tel. 47719

París a Madrid



El 12 de agosto, en ausencia de nuestros camaradas Jaccoud, secretario de la Federación Nacional de los Medios del Transporte, y Viteau, secretario general del Sindicato Confederado de los Conductores de Taxi de la región parisina, yo he tenido la ventaja y el gran placer durante un pequeño ágapé fraternal de dar la bienvenida, en nombre de nuestra organización, a los camaradas españoles Modesto Santa Eulalia, de la Federación Nacional del Transporte española, y a Francisco Barranco, presidente de los trabajadores del transporte por automóviles de Madrid, organización que tiene en su seno a nuestros camaradas los conductores de taxi de Madrid.

Desgraciadamente, el poco tiempo de que disponía no me permitió recibir como eran los deseos de nuestros compañeros a los camaradas militantes en la misma industria que la nuestra en la nación hermana, donde con gran coraje y espíritu de aspiración de siempre más libertad han llevado el ideal de mejor estar, dando ejemplo con ello a todo el mundo trabajador.

Respecto a los datos que nos pidieron nuestros camaradas españoles en cuanto a la marcha de la industria del taxi (coches de alquiler) en París y las condiciones de trabajo de los conductores de taxi, yo se los di, y éstos no pueden ser más que para que se den cuenta de que nosotros tenemos aquí mucho que hacer con el fin de llegar a la altura de los camaradas de Madrid.

Tenemos entablada una lucha para la limitación de la jornada de trabajo en nuestra industria; pero esta lucha está en el momento retraída ante la insistencia de reclamaciones repetidas a los Poderes públicos.

Se estas últimas continuaran y no fuesen oídas nuestras reivindicaciones justificadas, no dudéis que la batalla será larga, porque los patronos son en Francia como en todos los sitios, defensores del capitalismo, y como consecuencia, quieren tener al trabajador con las espaldas bajo su yugo y así poder jugar más tranquilamente, alejándole de sus privilegios.

Daré cuenta a los camaradas madrileños de la marcha y del resultado del movimiento de nuestras aspiraciones.

He aquí el primer contacto establecido por los camaradas del taxi de Madrid, y de otra parte, plagiando las palabras de un rey de Francia, que dijo: «Ya no hay Pirineos»; esto para su interés personal, y yo añado que todos los trabajadores de todos los países son hermanos, y esto, que está en el espíritu mío, me indica que la labor de los trabajadores debe tender a suprimir las fronteras.

Mi mano fraternal, en nombre de los camaradas y conductores parisinos de taxis, a los conductores de taxis de Madrid. — IMBERT, secretario adjunto del Sindicato Confederado de Conductores de Taxis.

La jornada de trabajo en el taxi de París

En un diario de la mañana, y sin detalles, se publicó la fotografía de un aparato taxímetro en el cual iba una placa con un número. En el pie se decía que era la controlación de la jornada de ocho horas de los conductores de taxis de París. No es así en todos sus puntos, aunque de controlación de jornada se trata. Los compañeros conductores de taxi de París se hallan en las mismas condiciones que nosotros, debatiéndose constantemente para reorganizar la industria del taxi, cuya propiedad está tan fraccionada como la de Madrid y, por tanto, sufriendo las consecuencias de la individualización y del exceso de máquinas que no tienen trabajo suficiente para su sostenimiento.

Alrededor de veinte mil taxis tiene París, y de ellos, cuatro mil son de autopatronos; el resto, dieciséis mil, son propiedad de infinitas Empresas que se sostienen a fuerza de la esclavitud de los obreros, los cuales son contados los que tienen asignado un jornal, trabajando en su inmensa mayoría a «forfait» y tanto por ciento, novedad esta última conocida recientemente en Madrid y pregonada a son de bombo y platillo.

Los que trabajan estas modalidades son los que han conseguido una jornada y, por tanto, los que llevan en el aparato la placa que indica la hora en que el conductor, no la máquina, ha de dejar de prestar servicio, esto es, a las doce horas de haberle sido entregado el vehículo.

Puestos al habla con los dirigentes de la organización parisina, nos dieron infinidad de detalles sobre el desenvolvimiento de la industria, como asimismo de las penalidades que pasan los obreros dependientes de ella, ya que dicha industria se sostiene a base del exceso de jornada del conductor para hacer frente a la competencia que proviene de parte del artesano (autopatrono).

Al objeto de poder evitar que la competencia de la industria del taxi se sostenga sobre una base tan inhumana, como asimismo para poder encauzar las reivindicaciones de carácter económico de los obreros, han conseguido de la Prefectura de policía la controlación en la vía pública de la duración de la jornada de trabajo de los conductores de coches de plaza, amparándose en la ley del 23 de abril de 1919 sobre la jornada de ocho horas, y al efecto se ha dictado por la Dirección de circulación y transporte de esta Prefectura un decreto que obliga a los coches taxímetros a llevar una placa en la que consta la hora en que cesa en sus servicios el conductor; además, éste obligatoriamente ha de ser portador de un carnet que ha de confeccionar el propietario del vehículo y ha de ser visado por la Prefectura, en el que constan el número del coche y de la licencia, como asimismo todos los días ha de anotar en él el dueño del vehículo el nombre del conductor que lo lleva y la hora en que sale del garaje (esto en letra), por lo cual ningún conductor de taxi puede trabajar más de las doce horas, hallándose esto controlado por todas las autoridades y siendo objeto las infracciones de procesos verbales que se siguen contra el dueño del vehículo, sin perjuicio de la penalidad en que pueda incurrir, y que está especialmente prevenida en la ley mencionada del 23 de abril de 1919.

Creo que los compañeros de París han encauzado bien la cuestión, puesto que la competencia en la industria, de haberla, debe ser a base de tarifa y material, no a base de la jornada del obrero, y limitada ésta de un modo serio y eficaz, será la única manera de poder llegar al jornal mínimo y jornada legal.

Complejo es el movimiento obrero en esta industria, como asimismo los trabajos constantes que estos compañeros llevan a cabo, al objeto de encauzarla, supliendo la incapacidad patronal, y ponerla en condiciones de que los trabajadores que de ella dependan no se hallen en el abandono en que están en la actualidad, y guardando tan gran paridad, tanto el movimiento como los trabajos, en lo que respecta a esta modalidad, con Madrid, es problema que grandemente nos ha de interesar, y personalmente han quedado comprometidos en enviarnos periódicamente nota de los resultados que obtengan.

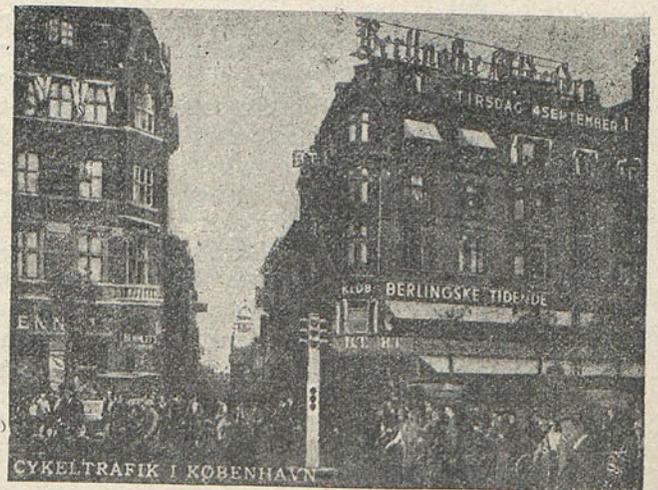
Esto hará que cada día sean más estrechos los lazos que ya nos unen por medio de la Internacional con los compañeros de Francia, y que podamos controlar y prevenir todas esas modalidades de trabajo que nos vienen importadas al mismo tiempo que los coches, creando en el ánimo de los patronos de la industria madrileña la esperanza de que han de ser la panacea que les salve de sus tribulaciones.

Ahora bien: en mi paso fugaz por diferentes capitales importantes, con motivo de asistir al Congreso de la I. T. F., he procurado en todas ellas indagar la situación del taxi, encontrando en todas aquellas donde éste no está limitado a las necesidades de la población que la industria se encuentra en un estado de miseria grande, de cuyos resultados son paganos los obreros que en ella buscan sus medios de vida, sin beneficio para nadie, guardando gran diferencia con la prosperidad de la industria y la situación estable de los conductores de ella en aquellas poblaciones donde las autoridades municipales se han preocupado del asunto y, llevando el control, adaptan su número a la conveniencia de la Municipalidad en la circulación y a las necesidades del usuario.

Procuremos en Madrid laborar por que se interese por este problema quien debe, y los obreros puedan obtener la situación económica de que son merecedores, ya que no son de ninguna manera culpables de la falta de hegemonía en la dirección industrial.

BARRANCO

TELÉFONO 47719



COPENHAGUE (DINAMARCA)

La circulación, regulada por una completa compenetración de peatones y conductores, sin guardias que impongan multas a unos y otros; a lo mejor el secreto está en eso, en la falta de guardias.

Unidad sindical

*Los comunistas españoles,
frente a la Internacional*

Ha publicado la C. G. T. U. un manifiesto en el que nuevamente alude a la realización de la unidad sindical. No lo comentaríamos en la forma que lo hacemos si no se hubieran terminado las deliberaciones del VII Congreso de la III Internacional, en el que este tema ha sido abordado.

Importancia decisiva tiene este problema para la clase trabajadora. Necesidad impuesta por Octubre y consecuencia de las experiencias por él aportadas. Se han confirmado una vez más las predicciones de Marx. Sin unidad obrera—ha dicho Marx—, el triunfo es imposible. Pensando en el triunfo de nuestra clase, la preocupación que sentimos la encaminamos, con hechos—como lo venimos haciendo hasta ahora—, no con palabras, a lograr la unificación de las fuerzas obreras.

«Toda palabra que recoja este anhelo—el de la unidad obrera—, noblemente sentido, encuentra calor en las masas», dijimos en otra ocasión. Comprendiéndolo así, los componentes de esa raquílica central sindical—la C. G. T. U.—lanzaron palabras, muchas palabras; pero los hechos se ausentan cada vez más. De nada sirve lo dicho por la Internacional Comunista. Para nada se tiene en cuenta el grito unánime de los obreros. Continúan con el mismo sectarismo que hasta aquí ha guiado todas sus acciones. Como consecuencia de él nació la central sindical a que nos venimos refiriendo, sin tener para nada en cuenta la obligación que todo militante tiene que cumplir. «Trabajar **obligatoriamente** allí donde esté la masa»—ha dicho Lenin—es su deber. En vez de hacer esto, se dedicaron, al igual que los comunistas de izquierda, a crear Sindicatos «nuevecitos». Resultaba, y resulta, mucho más sencillo hacer esto que estar dentro de los Sindicatos trabajando diariamente al lado de las masas. En España los comunistas también padecen la enfermedad infantil, y con hechos, disfrazados de palabras unificadoras, dedicáronse a no «militar»—porque no pueden ni deben—en los Sindicatos reaccionarios—calificativo que ellos señalaron a los adheridos a la U. G. T.—; que es lícito renunciar a semejante acción; que hay que salir de los Sindicatos y organizar sin falta «uniones obreras» nuevecitas, completamente puras, muy simpáticas (casi siempre muy jóvenes) imaginadas por los comunistas». (Lenin.)

La política sindical seguida por la fracción comunista nos pareció, fué y es en la realidad completamente sectaria. Para rectificar tal concepción—nos referimos a la Internacional—ha sido preciso que un sinnúmero de hechos lamentables les hiciera darse cuenta del profundo error que padecían, para así reconocerlo. Pieck, en su informe, lo afirma con palabras muy parecidas:

Pero ha sido — dice el delegado alemán — un error sectario el transformar la O. S. R. en nuevos Sindicatos. Y llega a más, haciendo caer por los suelos los innumerables adjetivos adjudicados a nosotros. A reconocer que los Sindicatos adheridos a la Federación Sindical Internacional son organismos fundamentales de la clase obrera y a cuya consolidación debemos trabajar concretamente.

Planteado así el problema, se va mucho más allá de donde nosotros creíamos. La disolución de la Internacional Sindical Roja es un hecho después del Congreso celebrado por la III Internacional. Es el convencimiento de que no deben subsistir dos Internacionales sindicales de clase. No hay peligro, pues, en llegar a

esta unificación. Si se tiene confianza en la potencia de la organización y en que las masas siguen las orientaciones que se les dé por su parte, no vemos se oponga ningún inconveniente, ni se perjudique ninguna fracción por ingresar en la otra cuando sabe positivamente que se va a controlar un mayor número de trabajadores. Esto representa un aumento considerable de la organización y, por otro lado, una mayor potencia, frente al enemigo, de la clase trabajadora, la que se encontrará en condiciones para poder arrebatar una serie de mejoras a la clase burguesa.

A la unidad sindical se llega en el momento en que se renuncie a querer ser más de lo que en realidad se es. Reconozcamos sinceramente nuestra fortaleza o debilidad, o la igualdad de fuerzas, si en cualquiera de ellas nos encontramos; pero miremos siempre qué es lo que más conviene al proletariado. Esta es la posición que camina hacia la aceptación de las premisas que para unificar sindicalmente al proletariado ha determinado la Internacional.

«En aquellos países—dijo Dimitrov—donde existan pequeños Sindicatos rojos recomendamos su adhesión a las grandes Federaciones reformistas, poniendo como condición la libertad de opinión y la readmisión de los Sindicatos excluidos. Allí donde existan paralelamente grandes Sindicatos rojos y reformistas se propone la convocatoria de un Congreso de unidad sobre la base de plataforma de lucha contra el capital y con la garantía de la democracia sindical.»

Rechazamos resultadamente el calificativo «rojo» o «reformista» en el sentido que indica la resolución. Pero como no queremos que pueda interpretarse en el sentido de oposición a la unidad, de obstáculo, no hacemos hincapié sobre ello. Lo cierto, lo indiscutible es que en nuestro país no hay grandes Sindicatos afectos a la Internacional Sindical Roja; son débiles, raquílicos. Sin embargo, existen fuertes, potentes Sindicatos adheridos a la Unión General de Trabajadores que controlan la mayoría de la clase obrera. Luego, dándose cuenta de lo que uno efectivamente representa, no puede plantearse el problema desde el punto de vista de celebrar Congresos de unificación, cuando lo que les corresponde es ingresar con la poca fuerza que tienen, si no quieren ser arrollados por nosotros.

Frente a la posición de la Internacional se alza la de la C. G. T. U. al afirmar en su manifiesto que hay que determinar a cuál central deben adherirse los Sindicatos unificados, permaneciendo al margen de todas ellas, ya que adquieren el compromiso de «seguir luchando por unificar todas las fuerzas en una central sindical de lucha de clases». Hay que ser serios. El problema está planteado en un plano nacional, y a nadie le está permitido salirse por la tangente.

Creemos haber demostrado la oposición entre la Internacional y su central en España. Máxime cuando se está dispuesto hasta a hacer desaparecer los grupos de oposición dentro de los Sindicatos, «en interés de la unidad de acción», permaneciendo al margen de los partidos políticos.

Por el camino emprendido no se llega a ninguna parte. Si queréis tomar el que os conduzca a un lugar seguro, no tenéis más remedio que aceptar el que os indicamos. De lo contrario, las masas lo seguirán, porque verán dónde se encuentra la oposición a la unidad.

LEONCIO PÉREZ

Cárcel Modelo.

Este número ha sido visado por la censura

Labor sindical

Se ha cumplido un año de anormalidad en la vida del movimiento obrero español.

No ha sido la organización del transporte de las que menos ha tenido que defenderse, luego de cumplir la misión que tuvo que tener asignada.

Mientras las organizaciones, cumplían su misión, llegando hasta donde podían en la calle, y por obreros mismos se hacía una propaganda «sotto voce» de descrédito contra ellas, que no podía traer más fin que engrosar entelequias que, con maquillaje de obreristas, no están creadas más que para servir los intereses de la clase patronal, y esta ofensiva, generalizada contra todas las organizaciones de la Unión General de Trabajadores, se agudizaba en términos increíbles contra las que, por su potencia numérica o económica, sobresalían en el movimiento obrero, el Transporte, que siempre ha tenido por gala, que le ha honrado, ser el portador del astil más alto de la bandera de la solidaridad, no podía, en estos momentos, pasar desapercibido y que no le hicieran también blanco de sus ataques los abogados de pleitos perdidos, haciendo en todo momento y por cualquier motivo campaña emponzoñadora de descrédito, que sabían difícil de contestar y que, de hacerlo, sería motivo para que se cebaran con la organización aquellos que a ellos les guardaban las espaldas.

Todavía siguen las dificultades que crea la situación anormal; pero es necesario que los afiliados al Transporte no se encojan de hombros en la calle y dejen pasar sin la réplica adecuada esas campañas de descrédito contra su propia organización.

Es necesario, cuando se milita en la organización obrera, sentirla y cooperar en todo momento a su engrandecimiento; y cuando ésta, por la misma razón del movimiento obrero, se encuentra no sólo privada de su propaganda cotidiana, sino también imposibilitada de salir al paso de ciertas maniobras, los afiliados han de convertirse en paladines incansables y, con su actuación personal a favor de la organización, suplir las deficiencias de la propaganda y excederse cada vez más en la obligación de sumar fuerzas a las existentes.

Se avecinan días en que la organización ha de ir a la consecución de aquello que es una realidad, aunque se vea incumplido por un sinfín de motivos de aspectos diversos, en el fondo de los cuales no es oportuno entrar ahora. Para esta consecución se necesita homogeneidad en la táctica y coordinación en el pensamiento, si queremos que la clase patronal no siga por el camino emprendido de ir poco a poco cercenando todo lo alcanzado por los obreros, basándose para ello unas veces en el estado de las industrias y otras en la tergiversación de la legislación, con apoyo de disposiciones que no pueden nunca alterar el fondo de lo legislado. Para esto la organización no puede admitir cuquerías, y se ha de estar con ella o frente a ella, para lo cual los afiliados han de emprender una intensa campaña de propaganda personal, procurando llevar al ánimo de los compañeros de

trabajo la conveniencia de engrosar nuestras filas para, en una acción común, ir a que no sean descaradamente burlados la jornada, el jornal, el descanso y, en definitiva, todo aquello que pueda suponer algo beneficioso para los trabajadores.

La organización ha de cumplir sus fines; pero los afiliados a ella han de cumplir también sus deberes, ya que éstos no se concretan al pago cotidiano de la cuota. Realicen éstos la labor constante de proselitismo a que están obligados; ocúpense de que en el centro de trabajo de que dependan haya el consiguiente delegado de la organización en que milita. No vale que se alegue el poco número de obreros; si son dos, uno ha de ser el delegado; si es uno solo, él mismo ha de representar a la organización, y, constantemente, todos han de ocuparse de ella para corregir sus defectos y ampliar cada vez más su base con la suma de más fuerzas.

Cada afiliado en la organización debe tener en su haber el hecho de haber sumado más afiliados. Y con esto, y con salir constantemente al paso de esas campañas ruines, que se hacen con el exclusivo objeto de servir intereses de nuestros propios enemigos, se cumple el alto deber que tenemos todos cuando militamos en una organización que interpreta nuestros ideales y que siempre ha de ser la que salga en nuestra defensa si nosotros a ella sabemos defenderla.

UN DELEGADO

A 108 millas por hora en locomotora

(De «New York Sun», de Nueva York.)

Noticias de Inglaterra dan cuenta de un nuevo «record» de velocidad alcanzado por una locomotora a vapor del London Northeastern Railway, con un promedio de 108 millas por hora. Sea o no casual, el nombre de la locomotora que alcanzó esa velocidad es «Papyrus», igual al de un caballo que ganó el «Derby».

Las Empresas ferroviarias, que aún tienen mayoría de máquinas a vapor, se niegan a admitir que únicamente los nuevos tipos de pesados motores Diessel pueden lograr altas velocidades.

Pero mientras los círculos ferroviarios ingleses consideran la velocidad de la «Papyrus» como un «record», los americanos de «los viejos tiempos» pueden recordar que en Filadelfia se alcanzó, en 1904, una velocidad de 115,20 millas por hora. En el mismo año, sobre el Michigan Central, consiguió otro promedio de 111,90 millas. Y aun en 1893, el New York Central's Empire State Expres logró recorrer la milla en treinta y dos segundos, lo que equivale a 112,5 por hora.

Mas los «records» americanos y británicos no son gran cosa comparados con el alcanzado en Alemania en 1931, en que se hizo el recorrido entre Berlín y Hamburgo al promedio de velocidad horario de 143 millas.

Todos los delegados nombrados por la organización han de pasar por Secretaría de diez a una y de cuatro a ocho, al objeto de revalidar su nombramiento.

En los garajes y en los puntos donde sea conveniente y éstos no existan, los compañeros tienen la obligación de darnos cuenta, para proceder inmediatamente a su nombramiento.

Necesidad de concentración

Es de carácter universal el problema del taxi. No es solamente en Madrid y en toda España donde esta industria tan importante en el ramo del transporte se desenvuelve en una situación tan caótica, que sume irremisiblemente a los que en ella tienen su único medio de vida en un sinfín de penurias y calamidades, sin otro vislumbre para el porvenir que el hospital para ellos y el raquitismo para su prole. Nada puede haber que pueda justificar esto, pues ni el usuario del automóvil, cuyo beneficio común debe ser norte de la industria, encuentra compensaciones en su explotación, sino, muy al contrario, como resultado de ello, paga el servicio más caro y sin garantías para su uso, a más de la falta de confort e higiene, que se extiende en sentido cada vez más amplio en los vehículos.

Es lamentabilísimo que esta industria, que es de creación tan reciente, y que, debido a las necesidades modernas, es imprescindible en las grandes capitales, sea precisamente en éstas donde no se regule su fomento y servicio, dejándola que se desarrolle de una manera grandemente perjudicial para ella misma, para los intereses municipales y los del propio vecindario.

Verdaderamente que, como industria creada por los humildes, nunca ha podido tener empuje (otra cosa hubiera sido si los detentadores de ella fuesen los hombres de las grandes finanzas); pero ya son tantos los intereses que de ella dependen, comenzando por los del propio Ayuntamiento, que éste no tendrá más remedio que acordarse de que es el llamado a regularla, encauzarla y ponerla en condiciones de que rinda el máximum de beneficio para él y para el usuario, y que los que de ella dependen encuentren la protección adecuada a que les da derecho el carácter de servicio público que tiene la industria. Desde luego que para llegar a una reorganización han de vislumbrarse intereses perjudicados, intereses de consideración y respeto, pero nunca de tanta consideración y respeto como los de la totalidad de la industria y los de los obreros de ella.

No es industria en ruinas por la mezquindad de sus ingresos. Muy al contrario, desde su creación éstos han sido muy saneados, y debido a ello precisamente ha ido aumentando de volumen, sin administración y sin coordinación en su prestación de servicios, individualizándose de forma tal, que hoy en día puede decirse que el espectáculo de su explotación sólo guarda paridad con el de la mendicidad, y en ciertas épocas del año en condiciones inferiores a él. Dígalo si no el espectáculo que se da en las puertas de las casas mortuorias, en las fiestas de los pueblecitos colindantes, etc., etc., donde el chofer del servicio de taxis, más que un obrero que ha de prestar un servicio al ser requerido para ello, parece un pedigüeno más molesto que los que imploran la caridad haciendo de la mendicidad una profesión.

No siendo industria en ruinas y pudiendo tener una vida floreciente, es necesario que se ponga el remedio al mal, y si los que se llaman propietarios de ella no son capaces de mirar por sus propios intereses y por los de los obreros que de ellos dependen, sean estos mismos los que terminen con esta situación y empujen para que el Ayuntamiento no sacrifique a los más en beneficio de los menos; mejor dicho: no en beneficio, sino creyendo que ha de respetar por obligación intereses particulares que nunca están por encima de los intereses de un servicio como éste, que, más o menos tarde, está llamado a la municipalización.

Sólo una solución tiene esta industria para que rinda, transformándose en floreciente, llenando las necesidades del vecindario, poniéndose a la altura que merece

la capital de la República y sin herir los intereses de nadie: ésta es la concentración patronal, desapareciendo el sinnúmero de individualidades; es decir, que la industria tenga verdadero propietario, con la responsabilidad de tal, adaptando los vehículos necesarios a las atenciones de Madrid; cercenando el material inútil para que la totalidad de los coches en circulación desarrollen el trabajo suficiente para su sostenimiento, las atenciones de la mano de obra y la reposición del material.

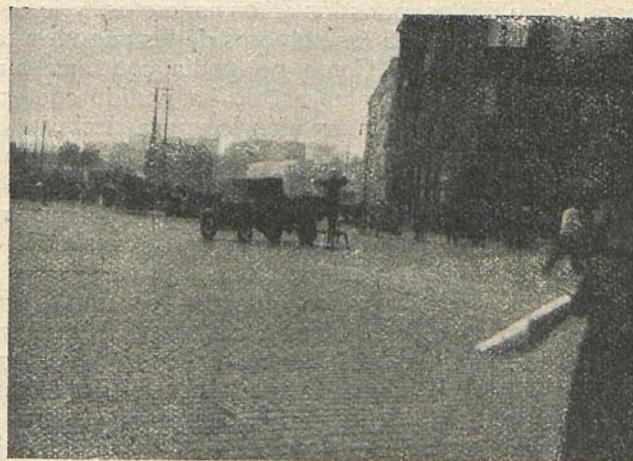
De esta forma, con un mutuo acuerdo y confianza, podría Madrid tener el material necesario, la industria se desenvolvería normalmente, los obreros de ella tendrían sus jornadas y el jornal que llenara sus necesidades, el Ayuntamiento vería descongestionado el tráfico en condiciones considerables y el usuario tendría un servicio garantizado, confortable y bastante más barato.

Para esto los mismos patronos han de encontrar muchas dificultades, ya que su psicología es tan especial que en cuanto alcanza a ver algún peligro esta clase se concreta a esconder la cabeza bajo el ala, y si la saca para algo, es para pedir rebaja de impuestos, que, aunque se la concedieran, no ha de sacarla del atolladero. Pero han de darse cuenta de que ya la cosa ha llegado a su límite, y si ellos no buscan el remedio para no perjudicar intereses de ellos mismos, el Ayuntamiento debe tomar cartas en el asunto y dejar la industria cercenada a las necesidades de Madrid y de ella misma, a más que de esta forma asegura los ingresos lícitos de muchos trabajadores que, puesto que trabajan, no tienen por qué pedir limosna, ni que se les confunda con los que de ella viven.

EFEBE

Importante

A todos los compañeros que escriban a los presos se les ruega envíen el sello para la contestación, para no gravar más la situación económica de estos camaradas.



HAMBURGO (ALEMANIA)

Circulación regulada en un régimen «kolosal», donde el guardia, amargado por su larga posición tancredil, constantemente busca el motivo que le liberte de su alto pedestal. ¿Puede encontrar éste? Sí: en la imposición de la multa.

¿Qué hace nuestro Sindicato?

El Sindicato de Mozos del Comercio, Transporte e Industrias en General, velador siempre de los problemas sindicales, lo que hace es trabajar por los problemas que en cualquier momento se le presentan, y para demostrar que trabaja cada vez con más interés, voy a citar casos concretos.

Todos los obreros en general saben que todos los esbirros patronales tomaron acuerdos de despedir a los obreros en masa, y, por tanto, ver si de esa forma deshacían las organizaciones obreras afectas a la Unión General de Trabajadores; pero el Sindicato de Mozos, que nunca perdió de vista los problemas que tenía pendientes, y cumpliendo siempre con sus obligaciones, lo primero que hizo fué enfrentarse con los dos caudillos de la clase patronal del transporte, como son Antonio González, Sánchez del Vivar y su amigo de compadrazgo Julio Casas, estos dos que, no habiendo podido sostener sus industrias, por ir contra la clase trabajadora, se ponen al frente de industrias de hombres que no saben ni lo que tienen, ni por qué lo tienen, como son Angel Soler y Antonio González y González. Estos dos amigos no han ido más que de fracaso en fracaso; quisieron ponerse como representantes de la casa de la viuda de Federico del Rieu.

Cuando nos vimos en la Delegación de Trabajo, y decían ser los representantes de la casa antes mencionada, bien pronto tuvieron que retirarse, porque ninguno de los dos pudo acreditar que tenía poderes legales para representar a la casa antes citada. Lo mismo le ocurrió a Sánchez del Vivar, en compañía de su jefe, cuando dijo en la misma Delegación de Trabajo que nosotros, como tal Sindicato, no podíamos ir allí porque estábamos fuera de la ley. Cuál sería el asombro del propio delegado, que no pudo por menos de echarse a reír y mandarles callar y decirle que lo menos que podía hacer era informarse mejor para ir allí. Este es el segundo fracaso.

Y vamos con el tercero. El día 9 de junio, nuestro compañero secretario tuvo una interviú con el compañero Cernadas sobre el paro. Entre las muchas cosas que decía, mencionaba la casa Lespés y Soler, diciendo que los obreros que tenía trabajando lo hacían a destajo, lo cual es cierto. En seguida, el día 12 del mismo mes, salió diciendo que no nos ajustábamos a la realidad. Pues bien: entonces nosotros volvimos al periódico «El Liberal» y le dimos todos los datos concretos, y le decíamos más: que si quería los números de los vagones, también se los dábamos. Como no podía contrarrestar la veracidad de nuestras palabras, no ha podido contestar. ¿Quiere más todavía? Pues más le voy a decir.

Ahora, cuando han salido las bases de trabajo de contratas ferroviarias, siendo apoderado del negrero Gonzalo Hernández, no ha hecho más que disponer unas bases a medida de su capricho, sin darse cuenta de que nosotros existimos para hacérselas cumplir.

Y ya que hemos mencionado las contratas ferroviarias, voy a señalar algunas cosas, como es que en el depósito de máquinas del Norte, donde trabajan en la actualidad unos cincuenta obreros que se encuentran a las órdenes del verdugo Gonzalo Hernández, este explotador de carne humana, que ha venido pagando jornales de hambre, como son de tres pesetas veinte céntimos y cuatro pesetas, y cuando ha tenido que pagar a estos mismos compañeros al que menos siete pesetas, no ha tenido más venganza que a aquellos obreros que antes ganaban diez pesetas por tener que descargar las toneladas de carbón que él señalaba, quiere rebajarles dos

pesetas, sin pensar que nosotros le obligaremos a pagar eso que él dice no tener obligación.

Y lo mismo que con este explotador nos ocurre con la Unión Carbonera: que estos feudales del capitalismo, amparados por los que tienen la obligación en todo momento de hacer cumplir la ley, como son los Jurados mixtos y otros organismos superiores, cuando llegan a esos sitios, en vez de obligarles a cumplir los contratos de trabajo y viceversa, se dictan sentencias absolviéndoles. Y yo puedo decir esto por haberme pasado a mí en el Jurado mixto del Transporte, donde representé a dos obreros despedidos de la Unión Carbonera, y demostré, tanto con pruebas testificales como con certificados médicos, que era injusto el despido. A pesar de todo esto, el compañero Pedro Martín Martín, siendo accidentado el día 29 de septiembre y dado de alta en el mes de noviembre, entonces fué admitido, obligándole la Empresa a hacer una nueva instancia, aunque el contrato de trabajo lo prohíbe terminantemente, por tratarse de que por enfermedad o accidente no se puede arrebatar a los obreros los derechos que tienen adquiridos, máxime llevando ocho y diez años trabajando sin interrupción alguna. Contado esto y otras muchas cosas que pudiera citar, nada se tiene en cuenta, y, en cambio, se establecen las recomendaciones caciquiles como en los peores tiempos de la dictadura de Primo de Rivera.

Yo quisiera con este artículo llamar la atención del señor ministro de Trabajo, Sanidad y Previsión sobre lo que ocurre en la contrata ferroviaria regida por el Sr. Soler en la Compañía de M. Z. A. Este Sr. Soler siempre ha tenido trabajando 700 obreros. Desde el mes de octubre de 1934 este contratista, como todos los contratistas, no ha cumplido con sus obreros ningún contrato de trabajo. Y yo, que he venido leyendo las distintas manifestaciones del señor ministro de Trabajo, refiriéndose siempre a las diversas denuncias hechas por falta de cumplimiento de bases, que las haría cumplir, es por lo que me permito llamar la atención a V. E. en este momento, porque, teniendo noticias de que en estos días el señor ministro había mandado 300 obreros al señor Soler para que dé las vacaciones a los obreros que tiene en la actualidad, nada de esto se cumple. Con una advertencia. Que hay un contrato vigente donde se señala en una de sus cláusulas que tiene la obligación de hacer un escalafón por riguroso orden de antigüedad. Pero como se da el caso de que el señor ministro de Trabajo le manda 300 obreros de la calle, sin fijarse en que tiene él muchos obreros despedidos, que tenía anteriormente, y no les da trabajo, ahora se disculpa con que tiene que atender a los que le manda el señor ministro. De forma que de este modo mal pueden cumplir los patronos los contratos de trabajo, y por eso decía anteriormente que hemos vuelto a los tiempos de la dictadura de Primo de Rivera.

Si es en el comercio, ocurre lo mismo. La casa de Farje no cumple con ninguno de sus obreros, a pesar de haber hecho distintas comparecencias en la Delegación provincial de Trabajo, y señalando el incumplimiento de las bases de trabajo y teniendo denuncias en el Jurado mixto de Uso y Vestido sin dictar sentencias más de dos meses, después de vistos los juicios de prueba.

¿Os dais cuenta, compañeros? Esto hace nuestro Sindicato, a pesar de no ser atendidos nuestros requerimientos por quien tiene la obligación de atender todas las cosas que señalo y muchas más que podría señalar. Pero ¿por eso vamos a dejar de luchar? De ninguna manera. Cada vez más fuertes y con más entusiasmo. ¡Adelante, compañeros!

INOCENCIO GONZALEZ

Labor de crítica

II

He tratado en el número anterior de TRANSPORTE del error tan grande que supone el nombrar, y sostener en otros casos, para los cargos de dirección de los servicios a personas desafectas al régimen y, por tanto, a la mayoría que componía el Ayuntamiento destituido en octubre de 1934. Porque precisamente son esos señores los que tienen que asesorar a los concejales en los asuntos correspondientes a cada servicio.

Recordemos al efecto la propuesta que el director de Limpiezas llevaba a la Comisión de Reorganización de servicios con respecto a los choferes: sueldo inicial, *ocho pesetas*, y cuatrenios de *setenta y cinco céntimos*. ¡Esto sí que se llama emancipar a los trabajadores! Claro que no prosperó y se nos puso el «fabuloso» jornal de *diez pesetas* y cuatrenios de *una peseta*, cuando el salario mínimo de los conductores de camiones era de *doce pesetas*. Y esto sucedía teniendo en la minoría socialista dos afiliados al Transporte Mecánico.

Pero aún hay casos peores que el nuestro, casos de verdadera injusticia como el de los aprendices y llaveros de Limpiezas, y del cual no pueden alegar ignorancia nuestros ex representantes en el Municipio. Estos aprendices y llaveros, hombres muchos de ellos que rebasan los veinticinco años, cobran *tres cincuenta y cuatro pesetas*, y, lo que aún es peor, no saben los años que tardarían en ascender a operarios. Y estos hombres, que, trabajando para el Ayuntamiento madrileño, cobran salarios de hambre, una de las veces que fueron a pedir que se normalizase su situación económica, fueron amenazados por el entonces alcalde, D. Pedro Rico, con avisar a la fuerza pública si no abandonaban inmediatamente su despacho, y diciéndoles además que si volvían a molestarle, *de un plumazo* los dejaba a todos en la calle. ¡Así responde la de-mo-cra-cia cuando se le pide que acabe con una injusticia!

¿No les remorderá la conciencia a nuestros ex concejales cuando en la prensa y en los mítines hablan de los salarios de hambre en el campo? ¿No se acordarán, cuando así hablan, de la injusticia que el Ayuntamiento madrileño han cometido con estos obreros, sometidos a la esclavitud de tan insignificante salario? ¡Hay que ver, como contraste, los sueldos que disfruta la «alta empleomanía»! Pero había que hacer economías y, como siempre — ¡y no hay derecho a que esto siga siendo así! —, la cuerda se rompió por lo más flojo...

* * *

La mayoría republicanosocialista acordó, al aprobar la reorganización de servicios, suprimir totalmente el pago de horas extraordinarias. Este acuerdo, al parecer, perseguía el acabar con algunas inmoralidades que a este respecto se cometían, pues, según se decía, había funcionarios que durante las horas de trabajo hacían lo menos posible para justificar la necesidad de trabajar horas extraordinarias y cobrar así un sobresueldo.

Con esto había que acabar, y ello me parece admirable. Lo que no me parece bien es que se tome el acuerdo con carácter general, suprimiendo *totalmente* el pago de horas extraordinarias. Porque en realidad lo que se ha suprimido no ha sido el trabajar esas horas, sino el pago de las mismas en metálico. Un ejemplo: cuando a un obrero —entiéndase bien: *un obrero*— se le hace trabajar horas extraordinarias, el encargado —hablamos de Talleres generales y Transportes, pero igual sucede en otros servicios— toma nota, y cuando ese obrero reúne una

cantidad de horas igual a un día de trabajo, si *las necesidades del servicio* lo permiten puede tomarse un día de descanso. Igual para trabajar esas horas que luego para disfrutarlas hay que tener en cuenta *las necesidades del servicio*; las del obrero no cuentan para nada.

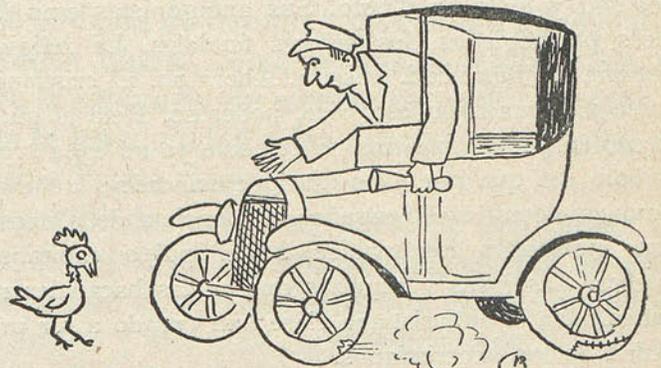
En oficinas ahora no hay necesidad de hacer horas extraordinarias; pero si alguna vez ocurre — ha ocurrido ya — que en algún departamento de esos tengan necesidad de trabajar durante unos días más de la jornada legal, no falta concejal que proponga la concesión de una gratificación como pago a esos trabajos. En cambio, tenemos, por ejemplo, los conductores de coches oficiales, que llegan a reunir, *por haberlas trabajado*, un número extraordinario de horas sin percibir gratificación alguna. Y con estos compañeros se da el caso paradójico de que, como están al servicio de los concejales, son estos mismos concejales — los que acuerdan que no se paguen horas extraordinarias — los que les hacen trabajar a veces cuatro o seis horas — en un solo día — sobre la jornada legal. Es decir, que son los mismos concejales los primeros y que con más frecuencia infringen sus propios acuerdos. ¿No creéis que hay que tener un poco más de seriedad, compañeros ex concejales? ¿No es absurdo que vosotros os enfrentéis, en un caso de ética, a vosotros mismos?

¿Se acuerda suprimir el pago de horas extraordinarias? Pues vosotros debéis ser los primeros en cumplir ese acuerdo, vuestro propio acuerdo, no consintiendo que ningún obrero *trabaje más de su jornada*. ¿Que en coches de «Comisiones» y en algún otro servicio no es eso posible? Pues ahí tenéis lo absurdo de que el acuerdo sea con carácter general. Pero si a pesar de todo creáis que el acuerdo, tal y como le habíais tomado, debía subsistir, ¡ah!, entonces debíais acordar a continuación conceder una gratificación mensual a los conductores de coches oficiales y gratificar también a todo el que por necesidades del servicio tuviese que trabajar más de lo que es la jornada legal. Porque al no hacer tampoco esto, ¿en qué ley os basabais para obligar a trabajar horas extraordinarias? Yo no sé de ninguna que obligue a trabajar sin cobrar lo que por ello corresponda.

A. DE LA PUEBLA

Tenemos la obligación de cooperar al engrandecimiento de nuestra organización; por esto cada afiliado debe ser un propagandista.

SILENCIO EN LA NOCHE!



—Oiga pollo: Haga el favor de apartarse, no le vaya atropellar.

Evolución del cristianismo

Las clases capitalistas mundiales, y principalmente la española, ante el empuje arrollador de los explotados, han abandonado su lucha directa con los trabajadores y solapadamente se han introducido en la religión, haciendo causa común con ella, como nuevos convertidos, y desde allí, abrigándose en falsas creencias, dirigen la lucha contra el proletariado. Han tenido la habilidad de mezclar la religión con las reivindicaciones sociales. En las filas del falso clericalismo militan los dueños del capital y de la industria española. La riqueza de España se asienta sobre los sillares de la Iglesia.

Tengo la seguridad de que Dios es tan mitológico para ellos como para mí; pero es bajo la sombra de ese Señor, y amparándose en la ignorancia supina de esa clase poseída de una atrofia innata, como pueden capear el temporal que sobre sus avariciosas cabezas de nuevos cristianos se cierne.

¡Qué diferencia de tiempos! En los tiempos de Nerón, el Anticristo de aquella época, las clases privilegiadas eran las más encarnizadas perseguidoras de la religión de Cristo. Pobreza y cristianismo era todo uno, iba unido; lo mismo que despotismo y anticristianismo marchaban acompañados. Los capitalistas de entonces pagaban de su peculio particular un tanto estipulado a los esbirros que capturaban un cristiano; éstos eran entregados al prefecto del César, y éste se encargaba de someterles a crueles suplicios para que delataran a sus compañeros de creencias. Más tarde, cuando el infortunado había dicho todo lo que sabía, y probablemente, a fuerza de martirio, algo más, era arrojado, en compañía de otros desgraciados, a las fieras. El día que esto sucedía era de gran fiesta; todo el pueblo romano, anticristiano y capitalista, acudía al gran circo a presenciar el inhumano espectáculo. En las localidades, los licores corrían por los pechos de las engalanadas damas romanas; los manjares caían despreciados por el suelo, y los espectadores daban rienda suelta a sus apetitos sexuales, excitados por el alcohol. En la pista del gran circo, los cristianos, pobres de solemnidad, entonaban sus salmos y morían resignados. ¡Pobrecillos! Pensaban en la otra vida.

¡Cómo han cambiado las cosas! Aquellos eran cristianos y pobres. Dicen que pregonaban la bondad, la igualdad y la fe en Cristo. Sus antagonistas eran las clases privilegiadas, los señores feudales. La religión cristiana era humildad, miseria. Ahora no. El cristianismo se presenta orgulloso, rico, poderoso. Reta al mundo con su poder; su arma de combate ya no es la cruz, símbolo del que por ellos murió crucificado; la llevan como «muleta», es el engaño; por encima de ella asoman indiscretos los tentáculos del pulpo capitalista opresor. Las joyas y riquezas que en las bacanales romanas lucía la anticristiana clase han pasado a ser propiedad de los neocristianos.

Los que pregonamos la igualdad, no la pobreza en

su grado máximo, pero sí una sociedad más justa, hemos venido a reemplazar a aquellos que morían por su religión. Somos los verdaderos nuevos cristianos, no en la etimología de la palabra, pero sí en los hechos. Sin profesar fe en Jesucristo, somos la carne que mantiene a las nuevas fieras circenses; resistimos impasibles los embites de los que han sucedido a los que antiguamente morían estoicamente en los circos romanos. Se nos tortura en nombre del cristianismo; se nos llama perseguidores de la religión. No, no es eso. Es la tabla de salvación a la que se agarran con sus crispados dedos. A nosotros no nos importa ni Cristo, ni Mahoma, ni Buda; ya lo saben ellos. A nosotros lo que nos interesa es una cosa parecida a aquella por la cual luchaban nuestros antiguos antagonistas. Luchamos por la igualdad de clases, por la emancipación de los esclavos de la tierra y del señorito, por una hermosa fraternidad. En lo único que nos diferenciamos de aquellos pobres mártires es en que todas las religiones nos son indiferentes. Allá ellos con su craso error.

«SIL»

Compañero: ¿Tienes Sociedad de médico y farmacia?

¿Es ésta La Mutualidad Obrera?

¿No?

Pues ten entendido que a La Mutualidad Obrera es a la que tienes que pertenecer.

Primero. Porque es de los trabajadores, y, por lo tanto, al pertenecer a ella, también es tuya.

Segundo. Porque es en la única que tienes garantizado todo el servicio a que te da derecho el propio reglamento; y

Tercero. Porque el día que a ella pertenezcan todos los trabajadores tendrás a cubierto completamente tus necesidades en este aspecto.

Compañeros: No compréis en más farmacias que en las que tiene para su servicio La Mutualidad Obrera.

Resoluciones del Congreso de la I. T. F.

El Congreso de la I. T. F., verificado en Copenhague en los días 18 al 24 de agosto de 1935, se ha enterado de que, simultáneamente con sus propias sesiones, se está celebrando en Berlín el XI Congreso de Regímenes carcelarios.

Lamenta profundamente y desapruueba que haya hombres científicos, de países que no tienen regímenes fascistas, dispuestos a reunirse para discutir sobre regímenes carcelarios en un país donde no existe el derecho y los regímenes carcelarios son verdaderos infiernos.