

LA FUERZA

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

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



Año I

Madrid, 1 de octubre de 1932

Núm. 7

El Congreso de la U. G. T.

A mediados de este mes tendrá efecto el Congreso de la Unión General de Trabajadores. Su importancia radica en varios extremos: el considerable aumento de efectivos, que en la actualidad sobrepasa del millón de cotizantes; de su estructura interna, que, fortaleciendo sus órganos de combate, dote a las Federaciones de industria de la capacidad imprescindible para realizar profundamente el cambio social del Estado, y del trazado futuro que disponga en condiciones las bases fundamentales para la reorganización sindical del proletariado español y la liquidación final del anarcosindicalismo.

El Congreso de la Unión General de Trabajadores es uno de los Congresos más esperados por la clase obrera española. En ello radica su importancia: que aguardan esperanzadamente los militantes, con simpatía los inorganizados y con temor los adversarios.

Nosotros, jóvenes aún en las lides tradicionales del proletariado, esperamos del Congreso profundas transformaciones para el porvenir económico de la clase trabajadora. No se nos oculta que durante el actual período de crecimiento las organizaciones han venido acumulando efectivos y organizándose a toda marcha, sin un plan determinado. Que los organismos centrales no han ejercido un verdadero control sobre sus Secciones, y que ha venido imperando un criterio local, perjudicial, en muchos casos, a los intereses generales del movimiento obrero organizado dentro de nuestra Central sindical.

Creemos nosotros imprescindible una transformación a fondo, determinando definitivamente los límites sindicales de cada Federación y eliminando de una vez esas organizaciones híbridas llamadas de Oficios Varios, hoy sin justificación alguna de existencia. Entendemos igualmente que debe liquidarse la organización horizontal de las provincias, para ajustarla al esquema vertical de la industria.

Necesitamos un tipo de organización que, dentro de la autonomía provincial, responda a una dirección federativa de industria y, en conjunto, a una política nacional de la Unión General de Trabajadores.

Se impone la simplificación en los organismos locales, del mismo modo que se impone la disciplina en el Sindicato local. El principio de organización horizontal debe supeditarse a la vertical, quedando la primera bajo la dirección general de los organismos políticos de los partidos de clase del proletariado. Esto es, política local, encomendada al Partido Socialista, en sus diferentes órganos. Política sindical, orientada bajo las organizaciones de industria.

Mientras no tengamos un aparato bien montado, el movimiento general no tendrá un ritmo moderno. Es, por tanto, imprescindible que el Congreso de la Unión General de Trabajadores, que anteriormente trató de este asunto, lo ratifique y lo ponga en vigor. El avance sindical del proletariado organizado y la transformación social del país así lo requieren.

Confiemos en la robustez de nuestra organización; pero remarquemos que en trances como los actuales la responsabilidad de las Secciones se agudiza. Tiempos de responsabilidad, determinan la preparación de las Secciones para aprestarse en plazo no lejano a la verdadera revolución, en la que los resortes de la economía nacional vengán a las manos de los Sindicatos, para hacer de un Estado burgués un Estado proletario, o sea un Estado socialista, regido y orientado por las fuerzas productoras, que son hoy los Sindicatos proletarios encuadrados en la Unión General de Trabajadores.

Saludamos cordialmente y con todo cariño a las fuerzas proletarias que en estos momentos van a reunirse en el Congreso de la Unión General de Trabajadores.

Decreto sobre regulación de despidos

La nueva legislación sobre Contrato de trabajo y sobre Jurados mixtos tiende a estabilizar la situación de los obreros en las Empresas industriales, restringiendo en lo posible los despidos injustificados, es decir, aquellos que se fundan en la arbitrariedad o en motivos represibles de enemiga a la acción sindical o política de la clase trabajadora; y ello no sólo en bien de los obreros, a los que no es lícito se prive caprichosamente de los recursos indispensables para la vida, entregándoseles a todas las incertidumbres y penalidades del paro, sino en bien de los propios patronos, y, sobre todo, en el de la industria, cuyo interés superior se aúna en este caso con las exigencias de la justicia.

Pero desarrollado tal principio dentro de términos razonables y prudentes, el artículo 53 de la ley de Jurados mixtos concede al patrono un derecho de opción para que readmita al obrero despedido injustamente o para que le abone la indemnización fijada en el fallo, opción que se justifica cuando se trata de industria de escasa importancia, por la dificultad de mantener una convivencia propicia a constantes choques y rozamientos que, sin provecho para nadie, pueden originar que enemistades o enconos personales deriven en otros de carácter colectivo. Pero esta razón no existe tratándose de Empresas y Sociedades patronales de mayor amplitud y desarrollo, en que falta el contacto diario entre patronos y obreros, especialmente en aquellas a las que este decreto comprende.

Por otra parte, la propia ley de 27 de noviembre de 1931 reconoce en su artículo 64 la primacía de todos aquellos pactos o convenios en que se hallen establecidas o se establezcan condiciones y garantías de estabilidad más favorables para los trabajadores que las contenidas en el título XI de la citada ley, y es notorio que una mayoría de Empresas importantes tienen consignadas en sus reglamentos de trabajo, que no son otra cosa que contratos de trabajo, cláusulas que establecen la inamovilidad de sus empleados y obreros, sometiendo toda separación de éstos a la formación previa del expediente. Otras de esas Empresas han aceptado sin reparo disposiciones del Poder público en las que el despido de los agentes quedaba sometido a la resolución definitiva de los organismos oficiales.

Por último, no puede desconocerse que los empleados y obreros adscritos a Empresas de servicios públicos participan en cierto modo de ese carácter de las atenciones a su cargo, y por ello están sometidos a mayor restricción en el ejercicio del derecho

de huelga y aun en la consideración que sus demostraciones colectivas encuentran en el ambiente general, lo que también ocurre respecto de servicios que no se han declarado públicos, pero que cualquier anormalidad de ellos repercute en todos los negocios y actividades de una manera inmediata e inevitable. Tal el servicio de la Banca, que realmente lo es de crédito público.

A esa mayor responsabilidad que por el indicado carácter se exige a los agentes es justo que corresponda una mayor garantía de permanencia, de modo que no quepa a las Empresas el ejercicio de la opción del artículo 51 de la repetida ley de 27 de noviembre de 1931 sobre Jurados mixtos.

Y con tal criterio, a propuesta del ministro de Trabajo y Previsión social, y de acuerdo con el Consejo de ministros,

Vengo en disponer lo siguiente:

Artículo 1.º No tendrán el derecho de opción a que se refiere el artículo 51 de la ley de 27 de noviembre de 1931 sobre Jurados mixtos, y en caso de declararse injusto por sentencia firme de estos organismos el despido de empleados y obreros fijos vendrán obligados a la readmisión de los despedidos y a pagar a éstos los sueldos o salarios que les correspondan desde el día de la separación injusta hasta el de la readmisión, las Empresas siguientes:

a) Las de servicios públicos, tales como las de comunicaciones, telefónicas e inalámbricas, ferrocarriles y tranvías, abastecimiento de agua, gas y electricidad, y todos los concedidos por el Estado, Provincia, Municipio o corporaciones análogas, y las que por estas instituciones estén subvencionadas.

b) Las que a la fecha de la promulgación de este decreto tengan establecida por bases o reglamentos de trabajo la condición de que para el despido de sus agentes por faltas a éstos imputables será requisito la formación previa de expediente, en que se acrediten tales faltas.

c) Las Empresas bancarias.

Art. 2.º Lo dispuesto en el presente decreto será aplicable en los casos de despido contra los cuales se hallen en la actualidad pendientes de resolución las reclamaciones presentadas ante la jurisdicción competente.

Art. 3.º Del presente decreto se dará cuenta a las Cortes.

Dado en Madrid, a 23 de agosto de 1932. — *Niceto Alcalá-Zamora y Torres*. — El ministro de Trabajo y Previsión, *Francisco L. Caballero*.



Los carreros y faeneros de Córdoba han elaborado unas bases de trabajo, por mediación de su Jurado mixto, que por lo interesante merecen ser comentadas en nuestro órgano.

Contienen las mencionadas bases unas disposiciones que encajan perfectamente en la nueva ley de Contrato de trabajo. Entre las bases que destacan de este contrato se encuentran las siguientes:

La 3.ª, que prohíbe el trabajo de horas extraordinarias, y en caso de que éstas sean trabajadas no podrán exceder de cuatro semanales.

La 5.ª, que prohíbe en absoluto el trabajo en domingo, no siendo para los trabajos que exceptúa la ley.

El apartado B) de la 5.ª, que prohíbe el trabajo en absoluto en domingo para las mujeres y menores de dieciocho años, y el apartado C) de la misma base, que determina que los trabajos en domingo se retribuirán con el 50 por 100, como mínimo.

La 9.ª, que obliga a los patronos a adelantar cantidades a cuenta de los jornales de la semana cuando los obreros lo necesitan.

La 11, que determina que los menores de dieciocho años no podrán dedicarse a la conducción de carros.

La 15, que establece el descanso de siete días consecutivos de vacación pagada, con las accesorias favorables a los obreros que dispone la nueva ley de Contrato de trabajo.

Las bases que regulan los despidos son a cual más interesante en este contrato, poniendo a los compañeros carreros en unas condiciones de previsión contra las maniobras patronales que difícilmente podrán éstos proceder al despido de los obreros si no quieren ser víctimas del rigor de la ley para los casos, tan frecuentes, de represalia o despido caprichoso, tal y como lo efectúan en la actualidad.

Se establece en estas bases la obligación por parte del patrono de conservar la plaza al obrero que tenga que cumplir sus deberes militares, y, en general, todas las que puedan garantizar la permanencia de los mismos en el trabajo.

La base 42 establece que los patronos no podrán imponer correctivos a los obreros sin que previamente se plantee el caso en el Jurado mixto, donde una Comisión, formada por patronos y obreros, dé dictamen sobre ellos.

Y, por último, se establecen las bases para la creación de la Bolsa de Trabajo dentro del Jurado mixto, consignando la obligatoriedad de contratación de todo el personal dedicado a las faenas de acarreo y carga por medio de dicha Bolsa.

También se establece la nulidad de los contratos cuando éstos no estén refrendados por el Jurado mixto.

Estas son, en extracto, las condiciones de trabajo establecidas por estos compañeros, dignos de elogio por su fina perspectiva y tacto para conseguir el establecimiento de las mismas, elogio que nosotros deseamos sirva de estímulo al resto de las Seccio-

nes, para que se apresten a su estudio y en sus respectivas localidades sean implantadas, al igual que lo han sido en la provincia de Córdoba.

Hay que decidirse de una vez por la desaparición de las jornadas globales y por el trabajo en horas extraordinarias, que no pueden tener justificación en momentos como los presentes, en que nuestra profesión atraviesa una honda crisis de trabajo. Por mucho que los patronos se esfuercen en hacernos creer que no es factible el establecimiento de la jornada legal en nuestra profe-

sión, el mejor medio para deshacer esa leyenda es organizarse primero, y desde la organización hacer una labor de solidaridad humana hasta conseguir infiltrar en los cerebros de los trabajadores que todo lo que ellos hagan de exceso de jornada va en perjuicio de los compañeros parados y en favor exclusivamente de la clase patronal, ya que ésta, en la mayoría de los casos, no compensa el esfuerzo que se realiza con estos excesos de jornada.

¡Camaradas carreros de toda España! A conseguir las mismas condiciones de trabajo que los compañeros de Córdoba.

Relación de organizaciones del transporte últimamente censadas - - -

Número de orden	TITULO DE LA ENTIDAD	MUNICIPIO	PROVINCIA	FECHA DE CONSTITUCIÓN	Número de socios
GRUPO 15					
1	Sociedad del Ramo de Transportes Mecánicos de Garage.....	Vitoria	Alava	13-11-1931	61
2	Sociedad de Mozos Descargadores del Muelle y Almacén de Madrid, Zaragoza y Alicante.....	Albacete	Albacete	7-6-1931	»
3	Sociedad de Tranviarios.....	Alicante	Alicante	24-4-1921	162
4	Sociedad de Trabajadores de Oficios Varios.....	Pego	Idem	14-6-1925	13
5	La Razón, Sociedad de Obreros Conductores de Vehículos (Tracción de sangre)	Alquíán	Almería	5-12-1931	24
6	La Unión, Sociedad Obrera.....	Fuente de Cantos... ..	Badajoz	30-6-1931	27
7	Agrupación de Profesiones y Oficios Varios (Choferes).....	Mahón	Baleares	7-12-1929	13
8	Agrupación de Profesiones y Oficios Varios (Carreteros).....	Idem	Idem	7-12-1929	14
9	Unión General de Obreros y Empleados de Autobuses.....	Barcelona y provincia	Barcelona	30-12-1931	169
10	Sindicato del Arte Rodado de Tracción Sangre de	Barcelona y su radio.	Idem	»-12-1931	161
11	La Protectora, Asociación de Cargadores y Descargadores de Carbón Vegetal	Idem	Idem	18-10-1929	136
12	Unión General de Empleados de Tranvías de Barcelona y Limitrofes (Sección de Tranvías).....	Idem	Idem	»	241
13	Unión General de Obreiros del Transporte Mecánico (Sección Mecánica)	Idem	Idem	»	745
14	Sociedad de Profesiones y Oficios Varios (Choferes).....	Idem	Idem	8-1-1919	22
15	Sociedad de Obreros, Carreros, Carreteros y Similares.....	Cáceres	Cáceres	22-7-1918	44
16	Sociedad de Obreros del Transporte Mecánico.....	Trujillo	Idem	31-7-1931	70
17	El Progreso, Sociedad del Arte Rodado y sus Derivados.....	Vall de Uxó.....	Castellón	30-10-1930	36
18	Sociedad de Profesiones y Oficios Varios (Contrata de la estación)	Alcázar de San Juan.	Ciudad Real...	16-6-1928	40
19	Sociedad de Arrieros (Abastecedores de materiales de Construcción)	Córdoba	Córdoba	5-6-1931	60
20	Sociedad Obrera Unión de Choferes (Unión General de Trabajadores)	Granada	Granada	25-11-1931	149
21	Sindicato de Tranviarios.....	Andoain	Guipúzcoa	5-5-1931	43
22	Sociedad de Mozos Arrumbadores y Marchamadores de Aduana.	Irún	Idem	12-6-1931	130
23	El Regulador, Sindicato Profesional Católico del Tranvía Eléctrico de San Sebastián a Tolosa.....	Tolosa-Andoain	Idem	21-4-1930	69
24	Sociedad de Obreros Constructores de Carros.....	Haro	Logroño	4-7-1931	40
25	Sociedad Obrera de Carreteros, Faeneros y Cargadores de Antequera	Antequera	Málaga	»-5-1931	70
26	El Progreso, Sociedad de Conductores de Automóviles.....	Málaga	Idem	»	60
27	Asociación Libre de Empleados y Obreros de Tranvías y Autobuses de Málaga.....	Idem	Idem	1-12-1931	200
28	Redención, Asociación General de Conductores de Carros de Transporte de Cartagena y su Radio (Tracción de sangre).....	Cartagena	Murcia	28-9-1931	140
29	Asociación de Oficios Varios (Transportes).....	Lorca	Idem	20-7-1931	16
30	Unión General de Trabajadores (Choferes).....	Mula	Idem	4-7-1931	21
31	El Regulador, Sociedad de Obreros Tranviarios.....	Gijón	Oviedo	17-7-1931	19
32	Sociedad de Obreros Conductores de Carruajes de Transporte y Similares	Palencia	Palencia	29-9-1931	46
33	Sociedad de Obreros de Contratas Ferroviarias.....	Idem	Idem	8-2-1932	36
34	Sociedad de Obreros del Transporte Mecánico.....	Idem	Idem	1-10-1931	40
35	Sociedad de Obreros de Contratas Ferroviarias.....	Venta de Baños.....	Idem	21-10-1931	23
36	Asociación de Choferes y Aspirantes.....	Las Palmas	Las Palmas.....	»-»-1919	1.247
37	Sindicato de Tranviarios de Vigo y Contornos (U. G. T.).....	Vigo	Pontevedra	10-5-1927	260
38	Asociación de Obreros de Transporte.....	Puerto de la Cruz...	Santa Cruz de Tenerife	17-2-1932	95
39	Sociedad de Obreros del Volante y Similares de Santander y su Provincia	Santander	Santander	4-10-1929	355
40	Sindicato de Cargadores y Descargadores, Estibadores y Arte Rodado del puerto de Tarragona.....	Tarragona	Tarragona	31-1-1931	205
41	Sociedad de Peones Carreteros y Choferes del Puerto.....	Idem	Idem	2-11-1931	114
42	La Justicia, Sociedad Obrera de Carreteros y Similares (Cargadores y Descargadores).....	Valencia	Valencia	17-6-1931	220
43	Sindicato de Obreros Tranviarios de.....	Idem	Idem	»-12-1927	1.222
44	Sociedad de Obreros de Contratas Ferroviarias.....	Medina del Campo..	Valladolid	4-12-1930	45
45	Sociedad de Obreros del Transporte Mecánico.....	Idem	Idem	10-2-1932	32
46	Sociedad de Obreros de Contratas Ferroviarias.....	Valladolid	Idem	12-8-1930	192
47	Sindicato de Obreros del Transporte y sus Derivados.....	Bilbao	Vizcaya	12-5-1930	1.094
48	Sociedad de Obreros del Transporte de Zamora y su Provincia...	Zamora	Zamora	21-11-1929	198

EL CONGRESO DE I. T. F.

Conferencia de la Sección de choferes

En consecuencia de la ausencia del camarada Nathans, enfermo, el secretario general, Edo Fimmen, asistió a una parte de la sesión. Habiendo sido llamado inesperadamente, vino el camarada Forstner, presidió el camarada E. Bevin, Gran Bretaña.

Reitz (Alemania) inicia la discusión sobre el primer punto del orden del día, la Memoria de la Sección, insistiendo que el efecto inmediato a la resolución del Congreso de Londres es el nombramiento de un secretario especial para la Sección de choferes de la I. T. F.

El secretario general, Fimmen, explicó que, en vista de la incertidumbre de la situación financiera en los diversos países, se había resuelto consultar nuevamente a la Sección antes de tomar el nombramiento.

Después de oír sobre esta cuestión a los camaradas Elchevsky (Checoslovaquia), Robinson (Gran Bretaña), Sormani (Holanda), Fladeby (Noruega), la Conferencia se manifestó, por unanimidad de votos, satisfecha con la promesa del secretario general de que la cuestión tendría la atención detenida del Consejo general. La reunión que se realizaría inmediatamente después de la clausura del Congreso; pero se expresó que estimaba altamente importante el nombramiento de un secretario para la Sección. Fueada la Memoria.

El segundo punto del orden del día comprendía las proposiciones 22, 23 y 11 del orden del día del Congreso. Habiendo el primero, «Ampliación del programa internacional de choferes», Guinchard (Francia) señaló la gran dificultad de fijar máximas para los choferes que viajen en países extranjeros. Había dos maneras de hacerlo: una por medio de la legislación nacional de los diversos países, y otra por la inclusión de un artículo a dicho efecto en el convenio internacional sobre circulación por carretera. Con respecto a la cuestión del segundo punto, los camiones automóviles, manifestó que debería incluirse en el programa internacional una cláusula que requiriese dos choferes en todo camión que llevase una carga mayor de 5.000 kilogramos a una distancia mayor de 100 kilómetros.

Reitz (Alemania) explicó las razones por que su organización había hecho la propuesta, refiriéndose especialmente a la gran peligrosidad en que conducían sus vehículos los choferes de camiones que efectúan el transporte de pescado de Dinamarca a Alemania, y los muchos accidentes que ocurren en consecuencia.

Fladeby (Noruega) anunció que, debido en parte a las condiciones hechas por su organización, se están haciendo en sus esfuerzos para introducir una ley que estipule que los choferes de un carnet no pueden conducir más que diez horas por día.

Sormani (Holanda) señaló la necesidad de especificar los límites a las horas de trabajo deben aplicarse tanto a los conductores profesionales o a los conductores de vehículos en general, refiriéndose al número creciente de choferes que trabajan en su propio camión automóvil. Si el fin que se desea es la protección del trabajo, se puede hacer caso del chofer propietario. Si se desea incluir a todos los choferes, la excepción, se presenta inmediatamente el problema de obligar la observancia de la ley. Las autoridades no estarían dispuestas a adoptar leyes cuya observancia no podría ser garantizada. No estimó aceptables las propuestas de Guinchard.

Hernández (España) explicó que en España los choferes trabajan la jornada de ocho horas; pero podían trabajar doce horas el día, con indemnización por las horas en exceso de ocho horas. Haciéndose de viajes largos en coches de línea, los que viajan en camionetas pueden intercambiar sus choferes al encontrarlos. La ley que limita las horas de trabajo también se refiere a los choferes propietarios de sus vehículos. La Federación Española del Transporte haría todos los esfuerzos posibles para realizar las reivindicaciones formuladas por la I. T. F., y especialmente las que se refieren a la jornada de ocho horas.

Bevin (Gran Bretaña) dice que la cuestión de la seguridad del tráfico y del transporte por carretera debía ser dentro de un sujeto de nuevas leyes en Gran Bretaña, y la delegación británica prefería en este momento no verse limitada en su libertad de negociación por detalles precisos. Recientemente su organización y

la Unión Nacional de Ferroviarios, que organiza a los choferes que trabajan en el servicio de los ferrocarriles, habían estado en consulta, con el fin de establecer un programa conjunto de reivindicaciones que deseaban ver incluidas en la nueva ley. Después que hubieron hablado sobre la misma cuestión los camaradas Petersen (Dinamarca), Guinchard (Francia) y Büchi (Suiza), fue aceptada unánimemente la proposición con una adición propuesta por Bevin, con la cual la proposición que la Conferencia somete a la aprobación del Pleno del Congreso reza:

«Que se agreguen los puntos siguientes al programa internacional de la Sección de Choferes de la I. T. F.:

a) Fijación internacional de horas máximas de trabajo para choferes que viajen en países extranjeros.

b) Que los vehículos automóviles ocupados en tráfico de larga distancia deban llevar, al menos, dos choferes.

Se encarga a la Secretaría de la I. T. F. pedir a las organizaciones adherentes sus opiniones acerca de estos dos puntos, que serán sometidos a la próxima reunión del Comité consultivo de la Sección de Choferes.»

Reitz (Alemania) motivó la proposición número 23, «Ratificación del convenio sobre ayuda a los choferes que viajen en el extranjero», también presentada por la Unión Alemana de Obreros del Transporte, la cual fue aceptada sin más discusión.

El mismo camarada presentó también la proposición número 11, «Intereses de los trabajadores ocupados en la aviación civil», de la misma organización. Señaló la necesidad de dedicar más atención a la organización de este grupo de trabajadores. La aviación civil alemana tiene servicios a 13 países distintos, y los mecánicos aviadados y radiotelegrafistas no pueden en ninguno de estos países establecer relaciones con trabajadores pertenecientes a este grupo. Es verdad que es muy difícil organizar a estos trabajadores; pero, no obstante esto, la Unión Alemana de Obreros del Transporte ha logrado organizar a todo el personal volante y al 90 por 100 del personal de los aeródromos.

Guinchard (Francia) anunció que ya existe en Francia una organización de trabajadores de la aviación. Tiene unos 300 asociados y adhiere a su Federación. Había en preparación un proyecto de ley reglamentaria de las relaciones entre el Estado y las Compañías de navegación aérea, y el Sindicato había logrado obtener la inclusión de disposiciones dando al personal el derecho de nombrar «delegados de seguridad», y estipulando que las condiciones de trabajo del personal estarán sujetas a la aprobación del ministro competente.

Fue aceptada unánimemente la propuesta.

A la pregunta de si debería ser incluida en el programa internacional de los choferes una reivindicación con respecto a la seguridad en los garajes, contestó Bevin (Gran Bretaña) afirmativamente. Expresó que hay muchos casos de enfermedad entre los choferes que pueden atribuirse a los efectos perjudiciales de los gases de combustión de los vehículos automóviles. La Conferencia adoptó sobre el particular la resolución siguiente:

«La Conferencia de Choferes estima que la cuestión de la salud y seguridad en los vehículos automóviles y en los garajes debe ser un punto del programa internacional de reivindicaciones de los choferes. Se refiere el asunto a la Secretaría de la I. T. F. para que formule la reivindicación después de estudiar el mismo.»

Antes de la clausura de la sesión se resolvió, a propuesta de Sormani (Holanda), pedir al Congreso que se recomiende al Consejo general convoque después de la próxima reunión del Comité consultivo de la Sección de Choferes que ha de ocuparse de los asuntos mencionados, pero en cualquier caso dentro de un año y medio, una nueva Conferencia de la Sección de Choferes.

CONFERENCIA DE LA SECCION DE TRANVIAS

Inaugurada la sesión, el presidente expresó su sentimiento en tener que comunicar que estaba enfermo el secretario Nathans, e incapacitado, en consecuencia, de asistir a la reunión. Señaló que entre las proposiciones sometidas al Congreso no había ninguna que interesara particularmente a los tranviarios. Aparte de la Me-

moria de la Secretaría, que no daba lugar a ningún comentario, la Conferencia tendría que ocuparse, en primer lugar, de la Memoria preparada por la Secretaría sobre las enfermedades profesionales de los tranviarios, y en segundo, las medidas a tomar para realizar el programa internacional de reivindicaciones de los tranviarios.

K. Weigl (Austria), hablando sobre el primero de estos puntos, observó que era evidente que la Secretaría se había ocupado detenidamente de la cuestión, y declaró que los tranviarios exigían que las leyes de los respectivos países asimilaran las enfermedades profesionales a los accidentes del trabajo, a los fines de la indemnización. Un estudio de las informaciones suministradas por la Secretaría sugiere que pueden distinguirse cuatro clases de enfermedad que son características de la profesión del tranviario. Concentrando su atención en estas cuatro clases, la I. T. F. podría iniciar una campaña para obtener su reconocimiento como enfermedades profesionales en las leyes de los diversos países. En relación con este asunto propuso agregar al capítulo IV del programa internacional de reivindicaciones, donde se refiere a los accidentes del trabajo, las palabras «asimilándose las enfermedades profesionales a los accidentes del trabajo». Leyó una resolución cuya adopción por la Conferencia propuso.

Vorcruycc (Bélgica) señaló la necesidad de recurrir a la ayuda de peritos en materia de Medicina.

Petersen (Holanda), aun cuando expresaba su apreciación del trabajo hecho, estimó poco convincentes e insuficientes para impresionar a las autoridades los datos contenidos en el informe, y creyó necesario llevar más adelante la encuesta, a fin de que estemos en condiciones de poder apoyar debidamente nuestras reivindicaciones.

Hold (Suiza) se expresó en el mismo sentido, deseando que la resolución se redactase en términos algo más generales, y que encomendase a la Secretaría que continuara dedicando su atención al asunto.

Guinchard (Francia) felicitó a la Secretaría por el trabajo hecho. Comunicó detalles de un proyecto de ley que se está preparando en Francia sobre esta cuestión y los esfuerzos hechos por su organización para influir sobre el ponente para conseguir la inclusión de ciertas disposiciones. Señaló la conveniencia de que todo agente de tranvías se someta a un reconocimiento médico al entrar en el servicio, a fin de evitar que los médicos de las Empresas digan más tarde que tenía predisposición a ciertas enfermedades.

Después que Hernández (España) y Gleave (Gran Bretaña) insistieron en su turno en la oportunidad de informaciones más convincentes, y que van Ballaer (Bélgica) hubo expuesto lo que se había hecho en su país en relación con el asunto, Weigl (Austria) se manifestó dispuesto a hacer ciertas modificaciones en el proyecto de resolución: Con estas modificaciones fue adoptada unánimemente la resolución, concebida en los siguientes términos:

«La encuesta hecha por la Secretaría de la I. T. F., en virtud de los acuerdos de la Conferencia del 22 y 23 de febrero de 1931, señala la necesidad de considerar como enfermedades profesionales ciertas de las que ocurren entre los agentes tranviarios en el ejercicio de su profesión. Se debería, por ejemplo, considerar como tales: 1.º, las enfermedades del estómago y de los intestinos causadas por el ejercicio de la profesión; 2.º, el reumatismo; 3.º, pies achatados y varices; 4.º, las enfermedades nerviosas causadas por el ejercicio de la profesión.

Se ruega a la Secretaría de la I. T. F. que continúe consagrandole toda su atención a esta cuestión, tanto en lo que se refiere al principio como a la obtención de datos estadísticos, a fin de que pueda someter un informe detallado a la próxima Conferencia.

La Conferencia invita a las organizaciones adherentes a esforzarse, en cumplimiento del programa de reivindicaciones adoptado en Berlín en 1931, y completado en Praga, para que las enfermedades mencionadas sean asimiladas a los accidentes del trabajo, y para que, mientras que no se decreten disposiciones legales a ese efecto, se paguen indemnizaciones especiales a los tranviarios afligidos por una enfermedad profesional; debiéndose efectuar por medio de un seguro contra enfermedad o invalidez, o por indemnización directa del patrono.»

Vorcruycc (Bélgica) y Molard (Francia) propusieron que se celebrara otra Conferencia de la Sección Tranviarios.

Molard señaló la necesidad de dar mayor claridad a los acuerdos, algo vagos, de la Conferencia, y de que las organizaciones



Vista general del Congreso, Mesa presidencial y Delegación hispanoamericana a la I. T. F.

adherentes hicieran esfuerzos para someter a la Secretaría, a este fin, la documentación más completa posible.

La Conferencia acordó unánimemente solicitar del Comité ejecutivo la convocatoria de una nueva Conferencia de agentes tranviarios dentro de un término máximo de dieciocho meses; y resolvió diferir a dicha Conferencia todas las demás cuestiones que no habían sido discutidas.

Van Ballaer (Bélgica) recomendó que las organizaciones adherentes trataran de obtener que se instituya el reconocimiento médico en el momento de entrar en el servicio tranviario, y la entrega de una copia del certificado médico a la persona interesada.

No habiendo más asuntos que tratar, se clausuró la sesión.

Comunicados de prensa

Nuevos contratos para choferes suecos. — La Unión Sueca de Obreros del Transporte acaba de firmar contratos colectivos con tres Empresas de autobuses de Halmstad, por los cuales los choferes obtienen un pequeño aumento de los sueldos y los suplementos por horas extraordinarias y ciertas mejoras en las cláusulas referentes a la duración del trabajo y el uniforme de servicio.

En Skelleftea se han firmado contratos por primera vez con dos Empresas. Los contratos determinan la duración del trabajo, que ha sido hasta ahora ilimitada, y se han mejorado ligeramente los sueldos. Las horas extraordinarias serán retribuidas con recargo del 25 por 100. Después de seis meses de servicio, los choferes tendrán derecho a una semana de vacación. Los contratos fijan también la indemnización en caso de enfermedad o accidente. Se ha firmado un contrato similar para los choferes de Umea.

Todos los contratos corren por un año, pudiendo ser luego denunciados con dos meses de aviso.

La ley suiza sobre circulación automóvil. — Como ya hemos anunciado oportunamente, en el mes de marzo último se adoptó en Suiza una nueva ley de circulación en automóvil que reglamentaba, entre otras cosas, las horas de trabajo de los choferes. Los patronos resolvieron recurrir al referéndum popular para anular la nueva ley. Para que se haga el referéndum se necesitan 30.000 firmas, y como no pudieron obtener éstas antes del 14 de junio, fecha en que vencía el período dentro del cual era necesario pedir el referéndum, ha quedado rechazado el ataque contra la nueva ley.

El Gobierno austriaco quiere modificar la ley de circulación automóvil. — El nuevo Gobierno reaccionario de Austria tiene la intención de empeorar considerablemente las disposiciones de la ley de circulación automóvil, so pretexto de la necesidad de «simplificar la administración». En lo sucesivo, la inspección de los vehículos antes de ser admitidos a la circulación sería encomendada a «peritos particulares», en lugar de las autoridades, como hasta ahora. Los automóviles particulares estarían exentos de las inspecciones a intervalos regulares. Se suprimirían también las Comisiones consultivas de transportes automóviles que actualmente ayudan a las autoridades policiales. Los conductores de automóviles menores no estarían obligados a someterse a un reconocimiento médico y no necesitarían permiso para conducir. Si el Parlamento acepta las modificaciones propuestas no solamente será comprometida la seguridad pública, sino también los derechos de los conductores profesionales de automóviles.

Rebaja de sueldos en los autobuses de Londres. — La London General Omnibus Company, la Empresa que explota la mayor parte de los autobuses de Londres, ha propuesto a sus 25.000 agentes una rebaja de sueldos de 2 1/2 por 100 sobre la parte de los sueldos que exceda de 40 chelines por semana. Se han convocado asambleas del personal para considerar la situación así creada.

Los trabajadores de los transportes en común de Boston. — Después de prolongadas negociaciones, la Asociación de Agentes de Tranvías y Ferrocarriles Eléctricos de los Estados Unidos ha logrado prolongar el contrato colectivo de los agentes de los transportes en común de la ciudad de Boston. La Compañía había propuesto una rebaja de 12 1/2 por 100 y otros empeoramientos de las condiciones; pero se ha acordado que la rebaja será de 9 3/8 por 100 solamente y que las demás condiciones no sufrirán ninguna modificación. Los nuevos sueldos serán, para los

agentes de los tranvías, 53 céntimos de dólar por hora los tres primeros meses de servicio; luego, 59 céntimos por hora, hasta un año, después del cual se aumentará a 68 1/2 céntimos por hora. Los conductores de autobuses y del *one-man-car* recibirán 8 céntimos más por hora. El nuevo contrato corre hasta 1 de julio de 1933.

Los Consejos de Empresa y las encuestas sobre accidentes. — En el pueblo de Beuthen (Alemania) ocurrió el 30 de noviembre de 1931 una colisión de un tranvía con un camión automóvil, y el 5 de enero de 1932, otro tranvía arrolló a un peatón. La Compañía de tranvías negó el derecho del Consejo de Empresa de ser representado en la encuesta sobre el origen de los accidentes, alegando que las víctimas no eran personas al servicio de la Empresa. La organización obrera llevó el asunto al Tribunal, que acaba de declarar que, de acuerdo con el artículo 77 de la ley sobre los Consejos de Empresa, la Compañía está obligada a admitir a un representante del Consejo de Empresa en todas las encuestas sobre accidentes.

Los derechos de los choferes de autotaxis de Viena. — El contrato colectivo entre las Empresas vienesas de autotaxis y su personal contiene una cláusula que da a los choferes un período de tres años para quejarse contra cualquier infracción a sus derechos. En consecuencia, ha habido muchos casos en que patronos que se han aprovechado de la mala situación económica para violar los derechos de los choferes se han visto más tarde constreñidos a cumplir con sus obligaciones. Ahora, la Asociación patronal ha resuelto rebajar de tres años a catorce días el período dentro del cual es menester interponer la queja, y ha amenazado denunciar el contrato colectivo si los trabajadores no aceptan esta modificación. Los choferes han contestado, naturalmente, en sentido negativo, y han celebrado dos mítines de protesta contra las intenciones patronales.

Las condiciones de trabajo de los choferes de Praga. — A instancia de la Unión de Choferes de Checoslovaquia, el ministro checoslovaco de Previsión social ha pedido a la Inspección del Trabajo de Praga que convoque a los representantes de las Empresas de transportes por automóvil a una Conferencia sobre la reglamentación de la duración del trabajo de los choferes. Participaron en la Conferencia delegados de la Unión de Choferes y la Central sindical nacional. Se elaboró un proyecto de contrato colectivo para los conductores de camiones y vehículos de transportes públicos. Dentro de poco habrá nuevas negociaciones para concluir definitivamente el contrato.

El retiro obrero en la Empresa de Tranvías de La Haya. — La Compañía de tranvías de La Haya ha propuesto aumentar de 5 a 8 1/2 por 100 la prima que paga el personal para el retiro obrero, que fué rebajada de 8 1/2 a 5 por 100 hace algún tiempo, como resultado de negociaciones prolongadas. En contestación a las declaraciones de la Dirección, que señalan el déficit proveniente de la disminución de los ingresos, los representantes del personal han señalado los beneficios realizados en años anteriores y las fuertes sumas transferidas al fondo de reserva. Piden que la Dirección vuelva sobre sus propuestas, o que, al menos, aplase su consideración.

Rebaja de sueldos para los tranviarios de La Haya. — No obstante las gestiones de la organización obrera, el Directorio de la Compañía de Tranvías de La Haya ha resuelto aumentar de 5 a 8 1/2 por 100 la cotización del personal para la pensión de retiro, lo que viene a ser la misma cosa que una rebaja de sueldos de 3 1/2 por 100. La organización obrera ha preparado un mitin de protesta.

Conferencia de tranviarios noruegos. — El 27 de abril último, inmediatamente después del Congreso de la Unión Noruega de Trabajadores de Servicios Públicos, se celebró una Conferencia de representantes de Secciones de tranviarios. La Conferencia estudió detenidamente la cuestión del *one-man-car*, y señaló que este sistema no solamente destruye las fuerzas de los agentes antes que lleguen a la edad del retiro, sino que también es causa de un aumento de la desocupación. Se adoptó una resolución señalando la necesidad de resistir por todos los medios las rebajas de sueldos y de dedicar atención especial a las malas condiciones de trabajo que tienen los agentes auxiliares en muchas Empresas, que constituyen un peligro para el resto del personal. Se reclamaron tres semanas de vacaciones para los agentes de tranvías y autobuses, igual que los demás trabajadores de servicios públicos.

Abolición de los tranvías de Cannes. — El Ayuntamiento de Cannes (Francia) ha resuelto suprimir todas las líneas de tran-

vías dentro del Municipio. La Compañía de tranvías tendrá el monopolio de la explotación de transportes en común por medio de autobuses.

Triunfo de los choferes ginebrinos. — Las Empresas de transportes de Ginebra han intentado, en violación del contrato colectivo, rebajar los sueldos 15 francos por mes; pero los trabajadores han logrado parar el ataque.

Los peligros de la circulación. — Acaba de publicarse la siguiente estadística de los accidentes de la circulación en Gran Bretaña durante los años 1926 a 1931. He aquí sus datos:

	Muertos	Heridos	Totales
Año 1926.....	4.886	133.888	138.774
Año 1927.....	5.329	148.575	153.904
Año 1928.....	6.138	164.838	170.976
Año 1929.....	6.696	170.917	177.613
Año 1930.....	7.305	177.895	185.200
Año 1931.....	6.691	202.119	208.810
TOTALES.....	37.045	998.232	1.035.277

Los choferes suizos. — Las Empresas de autotaxis de Zurich y de Basilea han denunciado los contratos colectivos de su personal.

En Zurich, como ya hemos anunciado anteriormente, proponen suprimir el sueldo garantizado en caso que los ingresos sean menores de 20 francos por día. En Basilea proponen una rebaja de, más o menos, 30 por 100, y, además, otros empeoramientos de las condiciones. En ambos casos han fracasado las negociaciones.

La protección de los choferes. — La manera inquietante en que aumenta el número de atentados contra los choferes de autotaxis ha sido motivo para que los choferes de Dresde propusiesen al prefecto de Policía que se les dé el derecho de exigir los documentos de identidad de toda persona que quiera ser transportada fuera del recinto de la ciudad; que se pongan armas a su disposición y que se les den facilidades para depositar sumas importantes de dinero en el curso de la jornada. El prefecto ha prometido tomar medidas para conceder, al menos en parte, lo solicitado por los choferes.

La crisis de trabajo y la crisis de los transportes. — En el año 1929, cuando el número de trabajadores desocupados que recibían subsidio representaba solamente el 4,9 por 100 de la población, los transportes en común de la ciudad de Berlín transportaron a 1.217.100.000 personas. En 1930 y 1931, el porcentaje de subsidios aumentó a 8,8 y 11,4 por 100 de la población, respectivamente, mientras que el número de personas transportadas bajó a 994.100.000 y 875.000.000, lo que representa una disminución de 18,3 y 28,1 por 100, respectivamente.

Obreros del Transporte de España

Se ha reunido en Oviedo el Pleno de la Federación Provincial Asturiana del Transporte Terrestre. Presidió el compañero Leonardo Martínez, y asistieron representaciones de las siguientes Sociedades: Tranviarios de Oviedo, Tranviarios de Avilés, Tranviarios de Gijón, Choferes de Oviedo, Choferes de Avilés, Choferes y Similares de Mieres, Carreros y Mozos de Oviedo y Carreros y Mozos de Avilés.

Se leen las actas, que son aprobadas por unanimidad.

El secretario da cuenta de las gestiones realizadas por el Comité para la constitución de la Sociedad de Choferes de Oviedo, entidad ésta que hace aproximadamente un mes que se constituyó y ya es una de las más numerosas de la Federación, e indica que el Comité dió ingreso provisional en la Federación a esta Sociedad, y pide que el Pleno lo ratifique; así se acuerda, quedando con voz y voto desde aquel momento.

Se da cuenta de las gestiones encaminadas a la formación de algunas Secciones del transporte por los pueblos de la provincia, leyéndose algunas cartas de choferes que quieren constituirse en Sociedad.

El delegado de los Choferes de Avilés comunica que por mediación de la Federación se alcanzó para dos compañeros afiliados a su Sociedad la cantidad de 5.845,80 pesetas; esta cantidad se alcanzó del patrono de Piedras Blancas D. Francisco Fernández, por deuda contraída con nuestros compañeros desde hace tres años. Ahora el expresado patrono suspendió las obras y, por lo tanto, dejó sin trabajo a nuestros compañeros choferes; pero como no los avisó con el tiempo que determina la ley se llevó el asunto al Jurado mixto. Este patrono, al hacerles efectiva la cantidad que más arriba se indica, les abonó 3.855 pesetas en metálico, y por el resto les hizo un recibo por el que se comprometía a pagar cuando aquéllos lo reclamasen.

Los delegados de las Sociedades de Choferes de Oviedo, Avilés y Mieres dan cuenta de haber recibido una circular suscrita por la Directiva de la Asociación de Conductores de Automóviles de Asturias convocándoles para una reunión, en la que tratarían de formar un Sindicato independiente. Esta reunión era para el día 9, y, como se supondrá, nuestros compañeros no han asistido. Después de unas palabras del compañero Enrique González, quien hace historia de por qué se separaron aquellos choferes de la Unión General de Trabajadores, y aconseja a nuestros compañeros la disciplina que siempre caracterizó a las entidades afectas a este organismo nacional, sin cuya disciplina será muy difícil alcanzar el fin que persigue la clase trabajadora, se acuerda que nuestros compañeros choferes no asistan a ninguna reunión convocada por mediación de otra entidad que no sea esta Federación. Asimismo se acuerda que el Comité les comunique por escrito este acuerdo a los directivos de la A. de C. de A. de Asturias.

Federación Provincial de Asturias

El delegado de los Tranviarios de Avilés se interesa por el asunto del compañero de su Sociedad Luis Keyes. Se le contesta que dicho asunto está pendiente del juicio que se celebrará el día 14 del actual en el Tribunal Industrial.

Son revisadas las cuentas por los compañeros Víctor González, de Mieres, y Miguel Saavedra, de Avilés; encontrándolas bien y de acuerdo con sus comprobantes.

Se nombra a los compañeros Ramón G. Ania y Enrique González para que en representación de esta Federación asistan al XVII Congreso de la Unión General de Trabajadores, al mismo tiempo que harán gestiones para la pronta aprobación por el ministerio de Trabajo de las bases de trabajo de mozos y carreros de almacén de Oviedo, y para que gestionen allí otros asuntos menos importantes que éste para nuestra Federación.

El delegado del Transporte Mecánico de Mieres da cuenta de que en su localidad algunos patronos infringen la ley con respecto a la jornada legal, obligando a sus obreros a trabajar más de ocho horas. Se le contesta que mande por escrito a este Comité los datos pertinentes para que éste pueda hacer la denuncia ante el inspector de Trabajo.

Se levanta la sesión a las ocho de la noche, en medio del mayor entusiasmo.

PROPAGANDA NACIONAL

Por el compañero Manuel Arias han sido visitadas las organizaciones del transporte de Alicante y Teruel; por el compañero Francisco Fernández, Alicante; por el compañero Francisco Garrigós, la organización de tranviarios de Alicante, y por el compañero Manuel Mata, Onda y Vall de Uxó (Castellón).

SECRETARIA

Rogamos a quien pueda nos facilite ejemplares del número 2 de FUERZA, correspondiente al mes de mayo del año actual. Pueden remitirse a nuestra Secretaría, Casa del Pueblo, Madrid.

Hay numerosas Sociedades de Oficios Varios que indebidamente agrupan a obreros del transporte. Estos camaradas deben pertenecer a las Secciones correspondientes o a las más cercanas de su industria y profesión. Son 115 las que en España tenemos organizadas. Por tanto, sobran organismos donde agruparse, sin necesidad de perder el tiempo en Sociedades de Oficios Varios, que a nosotros no nos van.

PLENO NACIONAL

Con ocasión de celebrarse el Congreso de la Unión General de Trabajadores, antes de las tareas del mismo se reunirá el Comité nacional del Transporte. Tanto los compañeros del Comité como los demás delegados deberán pasarse por nuestra Secretaría, al objeto de cambiar impresiones sobre la próxima campaña de propaganda y demás objetivos de la organización.

TEMAS TRANVIARIOS

(Continuación.)

Por FRANCISCO GARRIGÓS

$$\frac{Pf}{2R} (e + \sqrt{1^2 + e^2}),$$

en la cual ($P = 1.000$ kilogramos) f es el coeficiente de frotamiento ($b = 0,2$); e , el ancho de la vía entre los ejes de los carriles, y 1 , la distancia entre los ejes de los carriles; si suponemos que el coche antes citado circula en una curva de 25 metros de radio y la distancia entre los ejes es de 2,50 metros, siendo en una vía cuya distancia entre los ejes de los carriles es de 1,50 metros tendremos, llamando X a la resistencia por tonelada:

$$X = \frac{1.000 \times 0,2}{2 \times 25} \times (1,50 + \sqrt{2,50^2 + 1,50^2}),$$

lo que, simplificando, nos da:

$$4 \times (1,50 + \sqrt{8,5});$$

$X = 4 \times (1,50 \times 2,91)$; $X = 17,64$ kilogramos por tonelada, y, por consiguiente, el coche, en esta curva, tendrá que vencer una resistencia de $(17,64 \times 14)$ 247 kilogramos.

* * *

Consideramos de extraordinaria importancia aportar algún dato que sirva de experiencia a los conductores en cuanto al empleo de la contramarcha se refiere, pues ésta sólo debe emplearse en aquellos casos de extrema urgencia, ya que su empleo puede originar averías de gran consideración.

El emplear los motores como freno tiene por principio el que, cuando éstos son movidos por la inercia del vehículo, pueden aprovecharse como generadores de corriente, y, por tanto, el frenado puede hacerse, bien utilizando el motor como generador, o bien invirtiendo el sentido de la marcha, cambiando la dirección de la corriente en el inductor o en el inducido. La fórmula de la intensidad en corriente continua absorbida por un motor es

$$I = \frac{U - E}{R}$$

en la que I representa la intensidad; U , la diferencia de potencial entre los hilos conductores; E , la fuerza contraelectromotriz de motor, y R , la resistencia. Al ser invertida la marcha, funcionando el motor como generador, la fórmula se

convierte en $I' = \frac{U + E}{R}$, con lo que resulta para la intensidad una diferencia de $\frac{2E}{R}$. Con un ejemplo práctico veremos

lo exagerado de la corriente que se produce, dando lugar a una parada brusca, y acaso la inutilización de los motores.

Supongamos un motor de tranvía que circula con la corriente de 500 voltios, 25 amperios y resistencia de 1,3 ohmios. Al establecer la contramarcha, la diferencia para la intensidad, según

la fórmula, es de $\frac{2 \times 500}{1,3} = 770$ amperios, cantidad muy excesiva para un motor construido para trabajar con 25 amperios. Se ve, pues, claramente el grave peligro que supone el empleo de la contramarcha, por lo cual los conductores no deben hacer uso de ella, a reserva de que obligue un caso grave de peligro.

Los combinadores o reguladores están dispuestos de forma que pueda efectuarse el frenado sin los peligros antedichos. En la tapa del mismo lleva marcadas las distintas posiciones de la manivela, la que, al girar, pone los dos motores en cortocircuito y corta la corriente de la línea, regulándose el frenado según se acoplen más o menos resistencias.

* * *

El reducir al mínimo las averías en el material es punto que debe ser preocupación constante de todo el que lo maneja. El personal encargado de su conservación y entretenimiento debe extremar su celo examinando detenidamente cuanto esté a su cargo, para prevenir cualquier posible avería. En cuanto a la parte

eléctrica se refiere, las averías más corrientes suelen ser las siguientes:

- 1.^a Que se funda el plomo.
- 2.^a Que el vehículo no se pone en marcha.
- 3.^a Que el vehículo marcha con velocidad exagerada.
- 4.^a Que se inutiliza el regulador.
- 5.^a Que en el motor haya ocurrido un cortocircuito.
- 6.^a Que el inducido se haya inutilizado.

Estas averías pueden observarse del siguiente modo:

La fusión del plomo puede tener por origen que los colectores estén en mal estado; porque el portaescobillas esté en cortocircuito o esto ocurra en los cables de conducción; por avería en los motores; por avería del combinador o de las resistencias.

Cuando el vehículo no puede efectuar el arranque, después de cerciorarse de que el plomo está bien y que verifica el contacto con los carriles, sólo puede obedecer a la rotura de un cable a la inutilización de un aparato intermedio, como, por ejemplo, las resistencias, automático, etc. En este caso puede arreglarse generalmente de un modo provisional, estableciendo un hilo de conducción que deje aislado el aparato.

La marcha exagerada del vehículo siempre tiene por causa que las espiras de inductor estén en cortocircuito, y en casos de marchas intermedias exageradas, que las espiras de las resistencias se tocan.

El regulador se inutiliza o puede inutilizarse por malas maniobras del conductor, por inexperiencia o poco celo; por inutilización del motor, por cortocircuito en los cables de conducción o por averías en el propio regulador.

El entretenimiento de los motores debe ser causa de especial atención y cuidado. El desgaste de los cojinetes debe vigilarse con extrema asiduidad, porque, además del peligro grave que existe de que el inducido se destruya al arrastrar sobre los núcleos polares, antes de llegar a ello sufre el motor un excesivo calentamiento a causa de la desigualdad del entrehierro. Casi siempre que un inducido se quema es debido a falta de inspección y entretenimiento. Una avería que se produce con mucha frecuencia es la llamada en el argot profesional de «rabillos» por rotura de los hilos de enlace con el colector. Estas roturas, lo más frecuente es que sean por defecto del montaje, al no quedar bien sujetas en las ranuras, o que, estando las láminas del colector mal colocadas, la vibración las corta, mucho más si el piñón está mal acoplado y aumenta esta vibración. Esta avería tiene la característica de formar un arco entre las láminas afectadas, que desgastan la mica de aislamiento.

III

Es muy útil que los empleados de las Compañías de tranvías tengan algunas nociones de lo que debe efectuarse cuando alguna persona ha sido víctima de descargas eléctricas por haberse puesto en contacto con los conductores de energía eléctrica, puesto que en estos casos la urgencia del remedio puede salvar la vida a quien aparentemente ha fallecido.

Cuando la víctima NO está en contacto con los conductores eléctricos se la transportará a un local que esté bien ventilado, en donde no deben permanecer más que las personas suficientes para prestar el auxilio.

Se le desabrocharán los vestidos y se hará un esfuerzo para establecer la respiración artificial y la tracción de la lengua de un modo cadencioso; para esto último se le abrirán las mandíbulas con un objeto duro — el rabo de una cuchara, etc. —, si tuviese los dientes apretados, y cogiéndole la lengua con un pañuelo, para que no resbale, se tirará y aflojará, imitando el movimiento de la respiración de un modo continuo durante un período de tiempo que puede durar de media a una hora.

Para establecer la respiración artificial se acuesta a la víctima, colocándole la espalda ligeramente levantada, la boca abierta y la lengua libre para los movimientos que haya que hacer en ella. En esa posición se cogen los brazos por los codos y se los hace apoyar en el vientre, apretándolo; luego se los separa levantándolos por encima de la cabeza, describiendo un arco de círculo, y se vuelven a la primera posición, repitiendo esta operación unas veinte veces por minuto, hasta establecer la respiración natural. Además de estas operaciones se le fricciona el cuerpo con las manos, se le echa agua fría en la cara y se le da a oler amoníaco o vinagre.

(Continuará.)

Gráfica Socialista
San Bernardo, 92