

Transporte

U.G.T.

Año X. Núm. 112

Madrid, diciembre de 1935

Tercera época

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

Cara al porvenir



Estamos en momentos en que es preciso que nos preocupemos con gran interés de ir señalando nuestra futura actuación, empezando por exigir a todos, dirigentes y dirigidos, una claridad de conductas y procedimientos. No puede aceptarse a nadie por lo que hizo. Es imprescindible que todos nos despojemos de viejos prejuicios.

No será nuevo en mí que manifieste que quien no esté dispuesto a la actuación que necesita nuestro porvenir deje el paso a quien, identificado con el sentir de la masa, lleve a ésta al punto que ella imponga. Agradeceremos, sí, lo que hicieron; pero no será ello motivo para que, divorciados del momento presente, los mantengamos en puestos de responsabilidad.

Continuar en la dirección de nuestro movimiento quien esté retrasado es perjudicial para todos y primero para el propio interesado, que, no sintiendo las cosas, mal puede poner su voluntad en ejecutarlas.

Y no se llame a esto querer dividir, pues es, precisamente, lo contrario. Para que un bloque sea firme sus componentes han de ser homogéneos, y nosotros somos un bloque que ha de resistir las acometidas, cada vez más fuertes, de la clase capitalista, que ve ir desapareciendo sus privilegios.

Pero asimismo es preciso tener presente que no podemos mantenernos a la defensiva. Necesitamos estar ojo avizor para, en los momentos oportunos, atacar al enemigo en sus propias fortalezas, para que éstas vayan resquebrajándose y conseguir lo antes posible nuestra victoria.

Somos componentes de una organización de clase, y, lógicamente, nuestro deber es luchar en defensa de nuestra clase y no dar ocasión a que se fortalezca la clase contraria. La lucha está planteada en términos claros y concretos: quien no está a nuestro lado de una manera decidida, está contra nosotros. La acción pasada de los individuos no cuenta; pertenece al pasado, y nosotros, en todo momento, somos el porvenir.

El pasado no nos sirve más que para examinar los errores y no volver a incurrir en ellos; los aciertos deben ser estudiados para superarlos. En este solo sentido nos debe interesar lo que pasó; claro que esto no supone el olvido de aquello de lo cual tengamos que pedir cuentas.

Todos tenemos que procurar que a nuestro lado se agrupe el mayor número de trabajadores conscientes, y por esto lealmente hago un llamamiento a aquellos camaradas que, con un falso concepto de su porvenir, militan en organizaciones que no son netamente de clase. Recuerden estos camaradas en todo momento que la acción mutualista sólo sirve para remediar males de momento; pero que su liberación sólo la hallarán en los Sindicatos clasistas. Tengan presente que los momentos son decisivos. Un nuevo mundo alborea; seamos todos dignos del disfrute de él, por haber acelerado su venida con nuestro esfuerzo.

Francisco ORUETA

Mala posición patronal

En otro lugar de este número queda publicado íntegramente el dictamen que han confeccionado las representaciones legales de las Sociedades patronales Española de Taxis y la Madrileña de Propietarios de Automóviles de Alquiler para ser presentado al Ayuntamiento como boceto que pueda servir de estudio a una posible y necesaria reorganización de la industria del taxi.

Parece ser que a última hora la representación de la Madrileña no lo acepta y se halla dispuesta a la confección de otro, así que dicho dictamen queda únicamente como oriundo de la Española de Taxis y de una manera oficial, puesto que ha sido pulimentado en todos sus detalles y después aprobado por su junta general, lo que nos permite con entera libertad hacer las consideraciones que nos merece; siendo la primera que se nos ocurre la apuntada ya un sinfín de veces por nosotros, o sea la falta de dotes directrices de la clase patronal de una industria tan principalísima como la del taxi. Este juicio no nos permite rectificarlo el análisis del propio dictamen, que está hecho, sólo y exclusivamente, con el ojo puesto en la administración simplista de tanto pago y tanto cobro. ¿Hay déficit? Pues a cobrar más.

Manifiestan los patronos en sus datos que la totalidad de los coches hacen un recorrido diario de 305.805 kilómetros, con una recaudación de 83.694 pesetas; que el gasto fijo de cada coche es de 17,80 pesetas; el del conductor, 12,51 pesetas, y la recaudación media de cada coche, de 26 pesetas.

Dicen que es evidente que reducida la industria a 2.000 coches, reportaría beneficios al propietario, y sería injusto que éstos no se hicieran extensivos al obrero, y a este fin se plantearía el problema (¿problema todavía?) de implantar con todas sus consecuencias el vigente contrato de trabajo o el estudio de otro nuevo con arreglo a las nuevas posibilidades, y afirman, por último, que esto, en definitiva, no puede considerarse más que como consecuencia de la limitación, siendo ésta el fin a conseguir.

Ahora bien: para llevar a cabo esta limitación no tratan de igual manera a los industriales que a los obreros, y, por tanto, lo primero que señalan para ir a ella es buscar el medio que no produzca perjuicios a los que actualmente se encuentran ejerciendo la industria, señalando la fórmula de que irán quedando en depósito y a cargo de la entidad que a tal objeto se cree, o de las dos Sociedades patronales que existen, todos los coches que cesaren en la industria por situación precaria de sus propietarios o a voluntad de los mismos.

Salta a la vista la poca decisión de ir de una manera inmediata a la reorganización limitatoria, aunque comprenden que es de vida o muerte para la industria que detentan, ya que creen posible llegar a ella por la fórmula de abrir las ostras por la persuasión, como salta también a la vista el poco interés que tienen en llegar al cumplimiento de unas bases de trabajo incumplidas por todos, a pesar de tres años y medio de vigencia, que debía ser para ellos cuestión de caballerosidad cumplir, ya que los mismos obreros han sido los que han cooperado a que ellos puedan resistir sin ser desplazados de la industria, cuya administración caótica a nadie ha perjudicado más que a los propios obreros.

No es esto lo que nosotros esperábamos de la dirección de ambas patronales, puesto que ellos mismos han

reconocido en todo instante la necesidad ineludible de ir por todos los medios a la suspirada limitación; pero mientras ésta podía alcanzarse, por no ser de la única voluntad de ellos, creíamos que podrían ir, o, por lo menos, lo intentarían, a una centralización administrativa o coordinación que impidiese esa competencia ruinosa, que se sostiene a costa del jornal y la jornada del obrero, como ellos mismos demuestran en la exposición de los datos numéricos del propio dictamen, puesto que esas 83.694 pesetas que recaudan es el precio de 139.490 kilómetros, y siendo la totalidad del kilometraje recorrido 305.805, bien claramente se echa de ver que la industria recorre diaria y tontamente 166.315 kilómetros, y como cada uno de éstos tiene un gasto aproximado de 0,20 pesetas, se desprende que se gastan inútilmente en la competencia que origina su individualidad 33.243 pesetas, con cuya cantidad hay más que suficiente para el jornal de los obreros.

¿Está mal o bien dirigida la industria? Elocuente es el dato que exponemos no con cifras nuestras, sino con las que presentan los patronos; pero todavía queda algo más que debía obligar a los patronos a ir a la inmediata centralización y limitación, que no es, de ninguna manera, desplazar a ningún propietario de la industria. Dan los patronos como gasto fijo y diario de cada coche 17,80 pesetas, incluida la amortización, y como lo interesante es buscar economías sin que ningún patrono pierda su propiedad, dejemos las 9,50 pesetas diarias de amortización y señalemos únicamente las 8,30 pesetas diarias que fijamente tiene cada coche. Si se retirasen inmediatamente 1.219 coches, es indudable que la industria economizaría diariamente las 10.117,70 pesetas del gasto fijo de esos coches, sin que sus propietarios hayan perdido tal carácter, sin que hayan sido desplazados de la industria y sin que dejen de percibir las 9,50 pesetas de amortización del coche. Lo que perderían sería la opción de poder disponer de la industria como objeto propio, cosa que, si verdaderamente tienen espíritu industrial, no debía importarles, puesto que como tales lo que debe preocuparles es que ésta tenga una situación próspera donde ellos encuentren rendimiento lícito a sus economías cumpliendo toda clase de compromisos.

No era un dictamen tan inocuo lo que nosotros esperábamos, como tampoco esperábamos la promesa del cumplimiento del contrato a tan largo plazo, ya que por adelantado sabían la inaceptabilidad por parte nuestra de tal espera, por ser la situación del obrero del taxi insostenible un momento más. Pero ello no nos hace decaer. Muy al contrario, reafirma nuestra posición de que es preferible que se hunda la industria con sus egoístas patronos a que siga la situación de hambre, de calamidades y de indefensión en que se encuentran los obreros, que siempre han mirado más las conveniencias colectivas que las suyas propias.

La industria en sí para salvarse del hundimiento no tiene más que un camino, que es la centralización. Para llegar a ella, es la Madrileña la que puede iniciar la marcha uniéndola su porvenir al de la clase obrera. En dicha organización se da la particularidad de que sus componentes ostentan la doble personalidad de patrono y obrero, de tal manera que no se puede precisar cuándo termina una y comienza la otra. Pues bien: hermanen sus dos personalidades y vayan a lo que dicen que son: dueños de la herramienta del trabajo. Despójense de esa propiedad en beneficio de la colectividad y creemos la gran Cooperativa del trabajo que llevará a la industria a una situación próspera en beneficio de todos, al fin trabajadores del volante. Unión es fuerza y ésta siempre se impone.

EFEBE

El programa socialista.

Pablo Iglesias. Marzo-mayo de 1886.

Revisado y corregido en 1910.

II

Anteriormente hicimos ver que la actual sociedad, la sociedad burguesa, se halla constituida por dos solas clases, cuyos intereses viven en perpetuo antagonismo, en constante guerra. Ahora vamos a demostrar cómo la clase burguesa es clase dominante por hallarse en posesión de los instrumentos de trabajo—tierra, minas, ferrocarriles, buques, fábricas, capital-moneda, etc., etc.—y cómo la clase proletaria sufre el dominio de aquella, que es su esclava, por no disponer de más propiedad ni de más medio para poder vivir que de su fuerza de trabajo.

No tenemos necesidad de ser muy extensos para lograr nuestro objeto.

Desde el momento en que los obreros carecen de las materias y de los útiles necesarios para crear por sí mismos valores o productos con cuya venta puedan adquirir recursos con que atender a sus necesidades, ¿a qué se ven obligados? A una de estas dos cosas: a morir de hambre, o a alquilar diariamente sus brazos, sus fuerzas de trabajo a los monopolizadores de los medios de producción. Como el primer extremo está fuera de lo lógico y razonable, tratándose de una clase, los obreros optan por el segundo: venden sus servicios, su actividad a los capitalistas. Pero cuando esto ocurre, en el instante en que el obrero se ve constreñido a trabajar por cuenta de otro individuo, el primer paso en el camino de dependencia está dado. La razón es bien sencilla: el burgués, el comprador de la fuerza de trabajo, adquiere ésta por un valor inferior al que luego, puesta en acción, ha de producir esa misma fuerza. Si el obrero no la hubiera vendido así, es decir, con pérdida para él, el burgués o capitalista no la hubiese comprado. No tiene dinero el capitalista para cambiarlo solamente, y menos todavía para darlo por una cosa que no valga lo que él ha dado. Su dinero, al emplearlo en fuerza de trabajo, ha de aumentarse después en un quinto, en un tercio, en la mitad, en lo que sea; pero ha de aumentarse siempre.

Efectivamente, el salario, que es la retribución de la fuerza de trabajo, por crecido que sea, por mucho que se eleve, ordinariamente no llega a pasar ni a igualar siquiera en valor a los productos que crea el obrero que lo percibe. Si, por ejemplo, el salario de un trabajador es de tres, cuatro o cinco pesetas, los valores que con sus energías produzca han de ser, respectivamente, por lo menos, de tres y media, cuatro y media o cinco y media pesetas. Generalmente asciende a más, llegando algunas veces a doblar el tipo del salario y aun a sobrepasarlo. Cuando, por excepción, el salario iguala o excede a la cantidad de productos que crea el trabajador, es porque el burgués, el comprador de la fuerza obrera, se ha equivocado en sus cálculos—cosa rarísima—, o porque una circunstancia extraña a sus propósitos ha venido a depreciar la fuerza de trabajo por él adquirida. En estos casos, si el burgués no cuenta con grandes recursos, con un buen capital, suele descender del rango de explotador al de explotado; del de verdugo, al de víctima.

Así, pues, si el salario no es más que una parte del valor que produce el obrero al cabo del día, la otra parte, que va al bolsillo del capitalista, contribuye a que éste sea cada vez más poderoso, cuente con más medios de dominio e imponga su voluntad con más fuerza a los obreros que de él dependan. Y lo que ocurre a un gran

patrono o capitalista acontece a los demás, sin que los claros que la competencia causa en sus filas perjudiquen lo más mínimo a su poder. Antes al contrario, con la concentración del capital, la fuerza y la acción de aquél hácese superiores a las que antes tenía.

En este estado de cosas, habiendo adquirido el desarrollo industrial poderoso vuelo, sería una insigne locura que el obrero, queriendo anular la explotación que siente y que por todas partes le oprime, pensase en adquirir individualmente los instrumentos de trabajo. Si los perdió o no pudo adquirirlos al empezar el sistema de salariado, que eran relativamente menos costosos y él disponía de algunos medios, ¿cómo lograr ahora hacerse con ellos, siendo el salario relativamente más corto y el precio de aquéllos sumamente alto? Y no ya personalmente, ni aun reunidos todos los obreros de un oficio pueden constituir capital bastante para hacerse dueños de los útiles y de las materias que necesita la producción a que se dediquen.

¿Qué cantidad pueden aportar los mineros para reunir los millones que valen las minas donde trabajan? ¿Cuál los trabajadores de los ferrocarriles, de los buques, de los arsenales, de las fábricas, para comprar todos esos instrumentos de trabajo?

Ninguna, digan lo que quieran los Moret y demás apóstoles interesados de la cooperación. Si el salario del obrero es insuficiente para satisfacer sus más apremiantes necesidades, ¿cómo es posible que saque de él las sumas casi fabulosas que cuestan aquellos instrumentos?

Pero, en general, los trabajadores jamás han pensado en semejante medio para librarse de la dominación capitalista. Nunca han sido tan cándidos. Lo que sí han hecho ha sido organizarse para aminorarla un poco más. Ni esto siquiera les está permitido hacer libremente a los que sólo cuentan con su fuerza vital. Como los que económicamente dominan en la presente organización social políticamente dominan también, cuando los asalariados intentan algún movimiento para disminuir la explotación de que son víctimas, los capitalistas echan mano de las leyes que se han hecho por mandato suyo e imponen duros castigos a los proletarios que se distinguen por su actividad y energía. Y si esto no les basta, acuden a las bayonetas para que hagan volver a las fábricas o a las minas a los que, hartos de sufrir, abandonan esos lugares de tormento. Otras veces, sabiendo los capitalistas que tienen en sus manos los medios de vivir los asalariados, castigan sus rebeldías por medio del hambre, esto es, suspendiendo los trabajos por uno o dos meses. Esto hicieron los fabricantes de Roanne (Francia) el año 1882. Para imponer un correctivo a los obreros que presentaron algunas reclamaciones a dos fabricantes, suspendieron sus trabajos, arrojando a la calle, privando de pan durante cuarenta días, a 4.000 trabajadores.

Imposible que los proletarios puedan dar un paso en ningún sentido favorable a sus intereses sin que inmediatamente los que son sus señores, los poseedores de los medios de producción, les opongan su veto y les hagan sentir la fuerza de su poder.

Ante estos hechos no cabe dudar que la posesión de los instrumentos de trabajo da a los dueños de éstos poder y fuerza para someter y esclavizar a los que carecen de ellos. Si así no fuera, ¿arrancarían a los obreros jornadas de trabajo de doce, catorce y dieciséis horas por dos, tres y cuatro reales? ¿Podrían embolsar diariamente muchos de aquellos poseedores un beneficio de 250, 500, 1.000 y hasta 2.000 duros? No.

Resulta, pues, de lo expuesto que la clase burguesa, por ser dueña de los medios de producción, es clase dominante, y que la clase obrera, por estar desposeída de ellos, es clase dominada.

(Continuará.)

Pablo Iglesias y el movimiento obrero español

Ya hoy comienza a examinarse la historia política española desde un punto de vista revolucionario. Y se arranca precisamente desde el período que la reacción quiere imponernos como divisa. Los Reyes Católicos inician la estructuración de un imperio fanático, profundamente religioso, que Felipe II quiere eternizar. Y mientras en el resto de Europa la revolución religiosa da paso a la burguesía feudataria y consagra las primeras libertades a costa de la Iglesia romana, nuestra Inquisición encierra al pueblo en un «impase» donde apenas puede respirar.

El predominio teocrático domina sobre la historia española, y sólo a la larga reparte su omnipotencia con las oligarquías militaristas. El reinado de los Borbones se caracteriza por los pronunciamientos, que progresan en oposición a la intervención popular, y que en los últimos años retroceden en oposición también a la influencia civil.

En tales condiciones, es natural que la burguesía industrial tenga poco que hacer en nuestro país, mientras en el extranjero crea las primeras manufacturas. El pueblo español vive de glorias pasadas, mientras asiste a su propia decadencia. Le falta la burguesía y, por consecuencia, el proletariado. España vegeta en el campo con una población agrícola tiranizada y sometida al dominio feudal de la Iglesia y de la nobleza. Su transformación es lentísima en todos sus aspectos. De aquí que la mortalidad y el analfabetismo le dieran categoría de dominio colonial, más que de potencia europea.

* * *

Pablo Iglesias surge en el movimiento obrero poco después de fracasada la primera República, cuando las camarillas militares estaban en todo su apogeo y la Primera Internacional sentaba los primeros jalones del Socialismo científico. Eran circunstancias adversas. Castelar, el Lerroux de aquella República, acababa de traicionar al pueblo, y se encontraban con que éste, libre de toda tutela burguesa, buscaba el camino por sí mismo. Todos se enfrentaron con la organización socialista. Los intelectuales se asomaban de vez en cuando para dedicar una palabra a los desheredados y volverse otra vez a sus reales. El movimiento obrero se educaba por sí mismo bajo la influencia lejana de los teóricos marxistas. Mientras Alemania, Rusia y Francia creaban socialistas fuertemente preparados, España no podía más que seguirles a la zaga. El movimiento obrero español, producto del medio ambiente social, era un movimiento pobre, raquítico, como sólo podía engendrarlo un país decadente, sin capitalismo y mediatizado por el predominio teocrático-militar de trescientos años.

Se ha denominado «pablismo» a la época dirigida por Iglesias y a la continuidad de su política después de su muerte. Este «pablismo» se representa como una ejecutoria vaga, pobre de contenido teórico y con un sentido obrerista de pocas aspiraciones. Quizá sea cierto. Pero no basta descubrirlo, y hay que justificarlo. El concepto feudal del Estado español no podía dar otra cosa. Nadie podría esperar una equiparación de fuerzas obreras con los demás países europeos cuando la igualdad no existía ni aproximada en el contenido económico. Habría de ser este mismo proletariado educado por Iglesias quien al correr el tiempo se pusiera a la vanguardia del proletariado internacional, mientras su capitalismo se estancaba en sus propias contradicciones económicas, sin vencer el retraso que le separaba del capitalismo extranjero.

Pablo Iglesias no era un teórico. Pero Pablo Iglesias tenía una concepción clara del Socialismo, que aplicaba metódicamente a la clase obrera española en proporción a sus fuerzas. Iglesias tuvo la tenacidad propia de todo convencido y hubo de luchar en condiciones exageradamente adversas. Careció de la ayuda intelectual que otros partidos hermanos tuvieron y hubo de extender su actividad a extremos desconocidos. Sin embargo, la obra de de Iglesias nos muestra un concepto claro de su visión socialista, que expuso sencillamente, sin lugar a equívocos de ninguna clase. Distinguía la democracia burguesa de la democracia obrera, de igual modo que reconocía la necesidad de la dictadura del proletariado como período de transición. Iglesias dió cuanto tenía y divulgó cuanto sabía. No desarrolló el Socialismo a la altura del Kautsky de los primeros tiempos, ni del Plejanov de 1905. No tuvo la capacidad científica de Lenin, ni el dominio en materia económica que Rosa Luxemburgo. Sin embargo, Iglesias no escamoteó jamás las bases fundamentales del Socialismo, y por no escamotearlas pudo decir: «Hoy se queda un individuo con la mayor parte del trabajo de otros, y el Estado le asegura esa explotación. Mañana, establecida la *dictadura obrera* para expropiar a la burguesía, esa explotación concluye, y a la vez que esa dictadura impide todo intento de rebelión de parte de los individuos de aquella clase contra el nuevo orden de cosas, vigilará la conducta de las colectividades productoras para que todos los individuos perciban el fruto de su trabajo. Y cuando la *dictadura obrera* desaparezca, las mismas colectividades garantizarán a cada individuo el producto de sus esfuerzos.»

Con la misma claridad que Iglesias considera inevitable la *dictadura obrera* como transición a la abolición de las clases, expone su juicio sobre la democracia, de la que los «políticos burgueses avanzados tienen o fingen tener una idea falsa: suponen que los actuales Poderes, o los que tratan de crear dentro del régimen burgués, dimanen del pueblo, y a eso le llaman democracia; pero como el pueblo no está gobernado por sí mismo, no hay tal cosa».

Como se ve, Iglesias es un revolucionario completo, aunque sus epigonos quieran secuestrar estos conceptos tan rotundos sobre la dictadura obrera y la democracia social.

El espíritu de Iglesias conduce al proletariado español por la senda de 1917. Sus verdaderos continuadores, por las de 1930 y 1934. Los otros, los escamoteadores de Iglesias, debieran, en el día de su aniversario, olvidarle. Es bastante baldón para ellos criticar pensamientos que en 1892 Iglesias defendía enérgicamente, y que medio siglo después habrían de conducir al proletariado español por la verdadera ruta del marxismo.

Carlos HERNANDEZ

=====

La Junta directiva de la Sección Sangre ha quedado constituida por los siguientes compañeros:

Presidente, Julián López García; secretario, Carlos Serrano Gil; contador, Perfecto García Sánchez; tesorero, Ramón Díaz Fernández, y vocales: Miguel González Martín, Evaristo Eiras Souto y Fidel Lázaro.

Mesa de discusión: Presidente, Pascual Pastor Benavente; vicepresidente, Manuel Lucas Sánchez; secretario primero, Rafael Olalla González, y secretario segundo, José López Vilela.

Comisión revisora de cuentas: Arturo Sol Fernández, Bautista González Armada y Justo González Álvarez.

Cobrador, Evaristo López Domínguez.

Dictamen patronal**Puntos concretos que pueden servir de partida para una organización de la industria del taxi**

Partiendo de la base, por unanimidad reconocida, de que el desarrollo precario y vida lánguida en que se desenvuelve la industria se debe en su mayor parte, es decir, tiene como razón fundamental el exceso de número de coches en servicio, todos nuestros esfuerzos deben ir encaminados a su reducción; sin conseguir esto todos nuestros desvelos serán estériles; conseguido, podrá encauzarse la industria hacia una era de bienestar, ya que no de grandeza, para el obrero, patrón y usuario.

Por si hubiera algún rezagado mental o explotador desaprensivo, bastará para convencerle o desenmascararle los siguientes datos:

En la actualidad existen con licencia municipal para su explotación 3.219 coches, que, término medio y por día y unidad, se puede asignar que recorren 95 kilómetros, que hacen un total de kilómetros recorridos diariamente de 305.805.

En cuanto a recaudación, computemos los estudios hechos hasta el día por diversas entidades, tanto patronales como obreras, y verificando la media nos arroja una cantidad de pesetas de 26 por coche y día.

Por lo tanto, fácilmente se ve que la cantidad recaudada al día por esta industria da una cifra de pesetas 83.694; que divididas por los 305.805 kilómetros recorridos, arroja una resultante de que cada kilómetro recorrido sale a 27 céntimos con 36 centésimas.

Sentados los ingresos, apuntemos los gastos; éstos, para nuestra comodidad, los clasificaremos en *fijos*, de *conductor* y *eventuales*:

Fijos:

	Pesetas
Patente	1,30
Garaje	1
Lavado	1
Seguro	0,50
Taxímetro	0,50
Aceites	1
Taller (O.)	1,50
Recambios	1
Imprevistos	0,50
	8,30
Amortización	9,50
Total gastos diarios fijos	17,80

CONDUCTOR:

Conductor	11,90
Anexos	0,61
	12,51

EVENTUALES:

Gasolina	9,89
----------------	------

Total gastos por coche y día con un recorrido de 95 kilómetros..... 40,20

por kilómetro de recorrido de 42 céntimos con 35 centésimas; por lo tanto, el resultado fatal salta a la vista: pérdida para el industrial de 14 céntimos, poco más, por kilómetro andado, unidad y día.

Reducida la industria.

Prevista por todos la reducción, y comprobado que se pierde en la actualidad, hagamos un hipotético ensayo como si ya sólo hubiera 2.000 autotaxis, cantidad más que suficiente para las necesidades de la capital:

2.000 coches a 95 kilómetros, 190.000 kilómetros.

83.694 pesetas entre estos kilómetros, 44 céntimos con 04 centésimas por kilómetro.

Recaudación por día, 41,34 pesetas.

Teóricamente hemos cubierto gastos, amortización, interés, etc.

Ahora bien: norma nuestra debe ser el incrementar en lo posible el uso del taxi; el mejor medio es propagarlo; muchos métodos existen para esto, y en su día se estudiarán.

Siendo indudable la necesidad de limitar el número de coches en explotación, debemos buscar el medio de llevar esta medida a la práctica sin que se produzcan perjuicios a los que actualmente se encuentran ejerciendo la industria; para lo cual irán quedando en depósito, y a cargo de la entidad que a tal objeto se cree, o de las dos *Sociedades patronales* que existen, todos los coches que cesaren en la industria por situación precaria de sus propietarios o a voluntad de los mismos, a fin de que si las conveniencias del servicio requieren en su día mayor número de los 2.000 que se limitan, puedan las entidades encargadas del depósito, de común acuerdo con el Ayuntamiento, aumentar el número necesario con los vehículos en depósito o renovados, previo acuerdo o sorteo entre los componentes de las citadas Sociedades que lo soliciten en tiempo oportuno. En este caso, tendrán derecho de preferencia los que cesaron en la industria por causas de fuerza mayor y se hallasen en plenas facultades de prestación de servicio en el momento del cese.

Capítulo aparte merece el estudio de:

Turnos a establecer.

Intervención patronal y obrera en el Ayuntamiento.

Servicios especiales.

Camiones y ómnibus (delimitación de trabajo).

Nuevo contrato de trabajo con los obreros.

Propugnar la sindicación obligatoria.

Intervención patronal y obrera en el Ayuntamiento.

Conseguida la reducción a 2.000 del número de licencias municipales en explotación, la intervención patronal y obrera debe ponerse en primer plano, sin menoscabar, pero dignificando, la que hoy tiene el Ayuntamiento.

Una Comisión, integrada por obreros y patronos, sería la llamada a dirimir multas, retirada de cartillas, situados, revistas, etc.; en fin, toda clase de pequeñas cosas que en la actualidad es necesario perder días enteros por la serie de trámites burocráticos a que están sujetas.

El resultado de esta Comisión dependerá, principalmente, de las personas que a ella fueran; éstas deben ser intachables en su moralidad, aptas por sus conocimientos y que en sus resoluciones no haya más presión que la de su conciencia.

Servicios especiales.

Pueden entenderse como servicios especiales todos aquellos en que, por la aglomeración de público y ve-

Visto que el gasto de cada coche, por día, alcanza la cantidad de 40 pesetas con 20 céntimos, esta cifra nos pone de manifiesto que en la actualidad hay un gasto

hículos, se obligue a éstos a llevar una ruta determinada y no discrecional; entre éstos se considerarán como tales: los de toros, fútbol, cementerios (1 y 2 de noviembre), etc.

En estos servicios habrá una bonificación supletoria de una peseta.

Los autotaxis solamente podrán transportar viajeros y bultos de mano, como son maletas, maletines, sombreras, etc. Por cada viaje en que se transporten bultos fácilmente manuable, se abonará un suplemento de 0,50 pesetas.

En el taxímetro se podrá transportar un baúl equipaje; pero para ello es indispensable que el citado baúl pueda colocarse en el baquet del carruaje, sin sobrepasar de la línea del coche como ancho, y de altura que no sobrepase al hombro del conductor, dejando a éste espacio suficiente para su desenvolvimiento y debida visualidad. Por el baúl se abonará un suplemento de una peseta.

Es potestativo en el conductor la admisión de perros en el coche, y al transportarlos abonará el viajero como suplemento una peseta.

Cada viajero que exceda de cuatro abonará como suplemento el 25 por 100 de la cantidad que marque el aparato; bien entendido que bajo ningún concepto podrán exceder de seis el número de viajeros transportados.

Pocas consideraciones bastarán para justificar estas excepciones.

La industria del servicio público tiene ocasiones de desenvolvimiento compensadoras verdaderamente reducidas; entre éstas, las resultantes de los festivales apuntados; y si han de ir por ruta determinada, naturalmente atrofiada de vehículos que presten el mismo servicio, se imposibilita casi la repetición del viaje, y de aquí la justicia de su mejor remuneración. Esto aparte del mayor gasto de combustible por recorrido más largo y mayor riesgo de avería por la irregularidad de la marcha y peligros de la aglomeración.

Los suplementos derivados del transporte de cosas, como los que se exigen por el aumento de viajeros, están tan módicamente fijados, y es tan natural el fundamento de su percepción, que omitimos, por innecesarias, mayores aclaraciones.

Estos suplementos así regulados habrán de ser registrados necesariamente en el aparato taxímetro antes de que el viajero abone el importe del servicio efectuado.

Delimitación de las zonas de trabajo.

Los taxímetros no podrán trabajar por asiento ni dentro ni fuera de la población, ya que sus servicios, en todo caso, habrán de remunerarse por la cantidad que marque el aparato de relojería.

Los coches dedicados al servicio de líneas de exclusiva para viajeros no podrán efectuar servicios en ningún caso en el interior de la población; estos coches habrán de tener lugar inalterable de partida y llegada a Madrid, sin que les sea permitido variarlo.

Los coches de hoteles sólo podrán prestar servicios de viajeros para los establecimientos a que estén adscritos.

Las camionetas ómnibus del servicio habrán de tener las siguientes limitaciones en su trabajo: Aquellas de itinerario fijo no podrán alterarlo sea cualquiera la festividad o circunstancia en que lo pretendan; y las que tienen itinerario discrecional podrán seguirlos con arreglo a la autorización o licencia que justifiquen; pero tendrán que situarse, como principio y término de sus viajes, en el lugar que aquéllas los autoricen.

Estos últimos vehículos, si resultan autorizados debidamente para los servicios a toros, fútbol, etc., habrán

de partir y regresar a los situados que, como se ha dicho, se les asignen, y asimismo habrá de fijárseles la tarifa única para tales espectáculos.

En cuanto a los coches de casinos o al servicio de círculos, etc., no podrán trabajar con aparatos taxímetros, toda vez que, incluídos por el Comité paritario en la sección quinta, se considerarán como coches a la orden, y trabajando con el taxi perjudican a éstos y dejan de ser tales coches a la orden.

Nuevo contrato con los obreros.

Es evidente que conseguida la reducción a 2.000 de los coches al servicio público, reportaría beneficios al propietario, y sería injusto que éstos no se hicieran extensivos al obrero.

A este fin, se plantearía el problema de implantar con todas sus consecuencias el vigente, pero incumplido, por irrealizable, contrato de trabajo, o el estudio de otro nuevo, con arreglo a las nuevas posibilidades industriales; a ninguna de las dos fórmulas se habría de mostrar reacia la representación patronal una vez realizada la reducción propugnada; pero esto claro está que en su día sería objeto del estudio que merece, pues en estos momentos no puede considerarse más que como una consecuencia de la limitación, siendo ésta el fin a conseguir.

Sindicación forzosa.

Es una realidad imperiosa la necesidad de adaptarse a los tiempos en que vivimos, tanto más cuanto imposible resulta que los tiempos se adapten a nosotros.

Hace veinte años no existía sindicación, colegiación ni entidades profesionales, o, por el contrario, si éstas en derecho tenían vida, su esfera de atracción o campo de actividad era tan reducido, que pasaba inadvertido por su insignificancia.

Hoy la realidad es otra; todo el mundo se syndica, se asocia, se une al que tiene actividad análoga para orientarse en común, defenderse mejor e imponerse por la fuerza cuando sus derechos se ven atropellados.

Por otra parte, en todos los países, y por todos los Gobiernos, en sus distintas formas, se tiende a dar mayor personalidad y más intervención a aquellos gremios y entidades que se muestran más unidos y, por consiguiente, mejor organizados; tendiéndose a la colegiación o sindicación forzosa, vía ya ensayada, y que en un lapso de tiempo más o menos grande, pero siempre breve, será una realidad.

Por lo tanto, es nuestro criterio propugnar de los Poderes públicos la asociación forzosa de cuantos propietarios de automóviles de alquiler existan; resultando con esta medida favorecidos en alto grado cuantos en esta industria intervengan en sus diferentes aspectos.

* * *

Señores:

A grandes rasgos, y como corresponde a un boceto, queda hecha la exposición de las líneas generales que pueden servir de estudio a una posible y necesaria reorganización de la industria del taxi.

Quisiéramos que todos los hombres de buena voluntad, tanto patronos como obreros y autoridades, contribuyeran no sólo a la realización de lo que creemos imprescindible, sino a la superación de lo que expuesto queda, en la seguridad de que, conseguido, el beneficio es común, y no aceptado, será tanto como dejar campo libre a mayores males, convirtiendo lo que hoy es decadencia en ruina total.

Madrid, 25 de septiembre de 1935.

Actualidad tranviaria

Deliberadamente no hemos querido llevar a la prensa de gran circulación las denuncias que llevamos hechas por incumplimiento de las leyes, hasta no agotar toda la gama de intentos ante las autoridades, lo cual, ciertamente, quiere decir que hasta este instante no hemos conseguido dar con una autoridad dispuesta a que lo legislado, aquello que en la *Gaceta* se publica con la firma de un ministro, se lleve a la práctica. Por lo menos, en cuanto al servicio de tranvías de Madrid se refiere.

Se han sucedido ministros y alcaldes, y ninguno parece querer enterarse, a pesar de nuestros aldabonazos, de que ni se cumple la legislación social ni a Madrid se le presta el servicio tranviario que le es necesario no solamente en relación con las necesidades del vecindario, sino ni siquiera en aquella proporción que regía hasta octubre de 1934.

El buen lector que tenga cada día necesidad de utilizar el tranvía sabe muy de sobra que tenemos razón en cuanto decimos; sabe que las largas esperas en las paradas son algo consubstancial con el servicio, y sabe también que cuando logra tomar un tranvía lo tiene que hacer al asalto y disponiéndose a abrirse paso a codazos, cuando no a ir colgado de cualquier saliente. Y ¿por qué es esto? Muy sencillo: porque la Empresa, en su omnipotencia, tiene reducidas sus plantillas, y, por ende, los coches en circulación, en muy cerca de quinientos hombres. ¡Ah!, pero, en cambio, hemos visto con el natural asombro que, a pretexto de un fingido aumento de líneas, sólo ha conseguido el pueblo de Madrid que se le aumenten algunas tarifas (los flamantes coches rojos), y esto es tan asombroso que sólo podía realizarlo una Comisión gestora que actúa siempre de protectora de la poderosa Empresa.

Pues bien: el pueblo madrileño debe saber que si en su servicio tranviario está mal atendido no es, ni más ni menos, sino porque hay desmedido interés en mantener una reducción de personal efectuada en octubre de 1934, tan caprichosa que ni a uno solo de los seleccionados se le puede hacer la más leve acusación de faltas cometidas durante aquellos sucesos, y tan es así, que el propio Ayuntamiento tomó la resolución de readmitir a este personal a medida que sus servicios fueran necesarios. Repetidamente hemos demostrado que los servicios están incompletos, porque habiendo aumentado líneas, se acentúa la necesidad de que las plantillas y coches en circulación vuelvan a la normalidad. Nada tiene valor ante la poderosa Empresa.

Lo que no tiene precedente, por mucho que se indague, es que mientras el paro obrero se usa como bandera de enganche por nuestros gobernantes, en la industria de tranvías de Madrid, y a ciencia y paciencia del ministro del ramo, no se cumple la ley de jornada máxima, en cuanto al descanso semanal se refiere. En este solo aspecto podría reducirse el paro en Madrid en más de trescientos hombres. Vale la pena fijarse en ello, y no se comprende que después de diversos escritos al ministerio de Trabajo denunciando el caso, sea precisamente el ministro quien no quiera fijarse. No nos extraña, si tenemos en cuenta que a algún inspector de Trabajo le hemos oído decir que la Empresa de tranvías es *tabú*. ¡Mi dinero, mi dinero! Pantalón no ve más ley que su dinero. Después de todo, si la ayudan, hace bien.

Cuando se dice esto nada debe extrañarnos, aunque no pueda comprenderse que después de más un año en que esta ya tan repetida Empresa viene expoliando al personal por incumplimiento de las bases de trabajo, el actual ministro de Trabajo, Sr. Salmón, publicase un de-

creto el 29 de agosto último restituyendo al personal los derechos que no se le abonaban, sin que la Empresa se quiera enterar ni el ministro atienda nuestras reclamaciones.

Nada nos extraña; pero bueno es que se sepa, y como botón de muestra, a la vista del público, citaremos que las bases de trabajo renuevan periódicamente los uniformes de los tranviarios. El invierno y verano últimos todos hemos podido ver que los tranviarios iban vestidos poco menos que andrajosamente, y desde luego como un mosaico. Cada cual del color que podía.

No sabemos si la censura dejará inédito nuestro humilde trabajo. De no ser así, continuaríamos ilustrando a nuestros lectores.

Francisco GARRIGOS

El paro obrero y la crisis en las industrias

Está perfectamente claro que desde que el Sr. Lerroux arribó al Poder, no ha habido un solo ministro que haya hecho cumplir los contratos de Trabajo; así, cada día ha ido aumentando el número de parados. Claro que esto no lo podía hacer ninguno de los ministros que han pasado por dicho departament, puesto que todos ellos tienen que obedecer órdenes de quienes les llevaron a ese sitio. Así se da la paradoja de que por tener al frente a los capitalistas, los burgueses, los ministros están atados de pies y manos por el capitalismo, y en vez de resolver el paro, éste se va aumentando, con gran perjuicio para la industria, muy especialmente para las pequeñas y el pequeño comercio. Los dueños de éstas y de éstos ven que no se les hacen pedidos y que no venden, y estamos seguros de que ahora se acordarán del voto que dieron en las últimas elecciones a las derechas. Lo hecho entonces por la pequeña burguesía no nos extraña; esperamos que ésta se irá dando cuenta de lo que pueden dar de sí los grandes capitalistas.

Lo que más nos extraña es que todavía haya trabajadores que se presten a los manejos de estos burgueses, que nunca se acordaron de los obreros más que para ultrajarlos, como si fueran personas que por su calidad de trabajadores no tuvieran más derecho a existir que esos señoritos holgazanes que no piensan más que en sus vidas depravadas. Y cuando un buen día les dicen que se van a hacer unas elecciones, entonces se apresuran a hacer la recogida de unos cuantos millones de pesetas, destinados a una propaganda catequista, en la cual dicen que hay que sacar el dinero de donde lo haya para dar trabajo a los muchos obreros que no lo tienen, y entonces muchos de éstos creen firmemente que así va a suceder, sin pensar que los capitalistas no pueden hacer otra cosa que lo que están haciendo: sitiar a los trabajadores de hambre y miseria a ver si de esa manera pueden volver a los tiempos pasados.

Claro que no nos extraña que esto les haya ocurrido a una buena parte de trabajadores que, queriéndoselo llamar, no fueron nunca más que unos seres inservibles que se someten mansamente a toda clase de manejos de las gentes caciquiles.

Pero con ser esto muy importante, lo es todavía más lo referente a las industrias.

Los grandes industriales, que no saben el porqué son grandes industriales, cuando han oído hablar de la intervención de los obreros en las industrias se han asustado, porque ellos no pueden consentir que los trabajadores sepamos en qué se gastan los grandes productos de nuestro trabajo, y si alguna industria da quiebra no quieren comprender que es por su torpeza y por su falta de capacidad. La clase patronal que tenemos en España es tan cerrir que no ve nada más que el tanto por ciento

Lo mejor de la verbena

¡Pasen, señores, pasen! Es la mejor barraca de la feria. Tenemos la mejor colección de fieras amaestradas. Un jabalí que hace unos años parecía indomable, hoy es un simple borrego. Se ha quedado hasta sin colmillos. Pero, en cambio, es graciosísimo. Si le echan ustedes de comer les hará reverencias y se reirán mucho con sus gracias.

¡Pasen, pasen, señores! Vean el rey de la selva. ¡Descúbranse ante el emperador! Este es un ejemplar de valor incalculable. ¡Qué bien come! Y eso que ya le quedan pocos dientes. Pero, ¡eso sí!, es inteligentísimo. Lo comprende todo; y en cuanto se habla de algún negocio sin riesgo de pérdida, se le erizan los bigotes de contento. Donde hay «asunto», allí está él extendiendo la zarpa y ocultando el cuerpo...

Este ejemplar es único en España; pero con muchos discípulos aventajados. No podemos llevarle la contraria, pues si alguna vez lo hacemos, ¡coge una llorera que parte el alma!

¡Descúbranse, señores, ante el viejo y astuto león!...

Esta barraca es la más importante de la feria. Tenemos otros muchos ejemplares, interesantes todos. Pasen a ver el pez con gafas, un «Pichi» de quita y pon, una auténtica reina mora y una rica colección de aves de rapiña...

¡Cuidado, señores, abróchense! No, no es por nada; aquí todos somos honrados. Sólo se trata de un truco. Voy a tener el honor de presentar a ustedes a nuestro

gran prestidigitador, «mister» Moreno, hombre muy hábil haciendo juegos de mano. ¿Qué dice usted, caballero? ¡Ah!, no; no es domador, a pesar de sus bigotes. Es prestidigitador. Van a ver ustedes alguno de sus innumerables trucos. Fíjense bien. Aquí dejo un duro encima de esta mesa. El prestidigitador tiene las manos en los bolsillos. Pues bien: cuando..., fíjense ustedes; ya ha desaparecido el duro, que ha ido a parar, como de costumbre, al bolsillo de «mister» Moreno.

¿Que le falta el reloj, caballero? ¿Y a usted la cartera? Pues el prestidigitador no se ha movido de aquí. Yo les aseguro que él no ha sido... No, caballeros; sean razonables; no llamen a la policía, que todo esto es un truco del artista; yo le sacaré cuanto tenga en los bolsillos... (Eres incorregible, Moreno; cualquier día vamos todos a parar a la cárcel.) A ver: estas tres cartenas, cinco relojes, dos collares y un... sostén. Calma, señores; piensen que sólo se trataba de demostrar la habilidad de este gran artista...

No se vayan, que nuestra barraca no tiene igual. Pasen y verán ustedes un bonito juego de combinación, que lo mismo puede perderse la camisa que hacerse millonario. ¡Todo es cuestión de cálculo!

Hay personas que antes de establecerse este juego ya se habían ganado varios miles de duros. Y otros, un reloj de oro...

¡Pasen, señores, pasen; y abróchense, abróchense, que hace frío! No vayan a creerse que es por otra cosa...

¡Aquí están ustedes entre caballeros!

A. DE LA PUEBLA

que les ha de rentar el capital que emplea para poner un negocio, y si éste no les produce de un 50 por 100 para arriba, ya no le ponen, y para ponerle lo primero que miran es el pagar mal al obrero y tratarle peor; lo importante para estos señores es todos los días poder disponer de unos cuantos billetes para gastarlos en franquichelas, y si esto no puede ser por medio del sudor de los obreros, acuden a los Gobiernos burgueses para que éstos les entreguen unos cuantos millonajos.

¿Es esto conocer las industrias? Nosotros tenemos que decir que no, porque les pasa a los capitalistas lo mismo que aquel que va por la calle, compra un décimo de lotería y le toca. Esto les pasa a los capitalistas, que no dándoles los billetes a montones no pueden sostener las industrias; pero no dicen que es por su mala administración, lo que demuestra que tampoco tienen capacidad. Y esto lo corrobora el hecho que ha habido casas, como la viuda de Federico del Riu, donde decían los que quisieron llamarse representantes de la misma que tenían que cerrar la casa porque la industria iba a menos; pero, en cambio, unos cuantos compañeros que trabajaban en la referida casa compraron un camión con muchos esfuerzos y han demostrado que no era así, puesto que ellos viven mejor que cuando trabajaban por cuenta de la viuda.

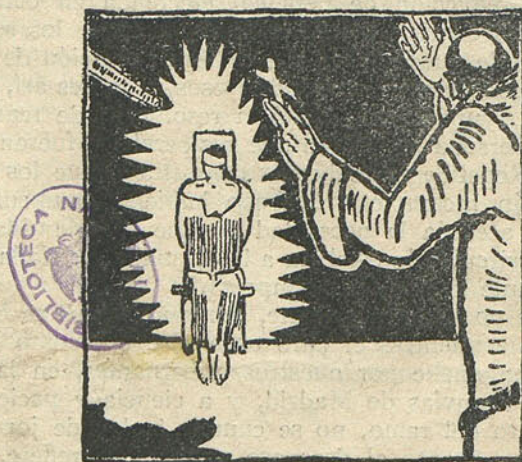
Y lo mismo que cito esa casa podía citar la de Antonio González y González y otras muchas que se encuentran en las mismas condiciones.

Lo mismo ocurre en las Contratas Ferroviarias, donde nuestros compañeros de Zaragoza tuvieron que librar una buena batalla con el contratista Sanz Escobar, y después tuvieron que optar por quedarse ellos mismos con aquellos trabajos, sin intermediario ninguno. De forma que vean los explotadores cómo los obreros no tenemos necesidad de tener ningún verdugo de intermediario para trabajar por nuestra cuenta, sin ser dirigidos por quienes no saben lo que tienen ni por qué lo tienen.

INOCENCIO GONZALEZ

Compañero:

¡Pronúciate en todo lugar y en todo instante por el indulto de Florentino Prieto!



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.