

FUERZA

Año I

Madrid, 1 de abril de 1932

Núm. 1

Órgano mensual
de la Federación
Nacional del
Transporte
de España

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



PLAN ORGÁNICO

De la línea general seguida por la revolución rusa ha destacado con notable fuerza el moderno plan de conquista. No es, como antes, una acción confusa con arreglo a los pliegues del terreno social. Ahora se trata de trazar un esquema a conseguir en un plazo determinado, y se lanza a la construcción saltando audazmente hasta llevarle a efecto. Y éste es nuestro plan. Organizarnos cada vez mejor, perfilando limpiamente nuestra organización nacional de acuerdo con las reivindicaciones internacionales del proletariado mundial. Porque el tópico local o nacional ha fracasado. Es un prejuicio burgués que ha de quedarse a la puerta de nuestras colectividades.

A fomentar esta labor sale hoy nuestro periódico, portavoz de los trabajadores del transporte, elevando de un punto a otro los ecos de la lucha económica, exponiendo los sistemas de trabajo, alentando a los indecisos, ensamblando en cada militante una aspiración nueva como prolongación a su programa.

FUERZA es nuestro título, porque consideramos como legítima fuerza la del proletariado, y sobre todo esta fuerza del transporte que nace en todos los oficios, en todas las profesiones, vinculando la verdadera solidaridad entre los trabajadores.

FUERZA es hoy un punto de avance. Porque sintetiza la fuerza de la F. N. T., porque lleva como misión el cumplimiento del plan orgánico trazado por el último Congreso y porque aspira a romper la neutralidad sindical de millares de compañeros inorganizados.

FUERZA pertenece al grupo de la prensa juvenil de la Unión General de Trabajadores y difundirá por España la característica internacional de la I. T. F. Pero no olvida una cosa: que en estos momentos de honda transformación social, en que el capitalismo se rompe y los focos «radicales» atraviesan una crisis aguda, procuraremos mantener la mayor serenidad, sin ninguna clase de concesiones. En la lucha contra el patronaje nuestro grito será siempre: ¡Proletarios, uníos!; pero en cuanto a las fracciones de oposición que levanten bandera divisionista o propugnen resoluciones prematuras buscando plataformas demagógicas, iremos a su exterminio.

Camaradas todos:

Desde las columnas de FUERZA, la Federación Nacional del Transporte os envía un cordial saludo.

En el campo de la prensa sindical nuestra bandera queda clavada.

¡Vivan los obreros del transporte!

¡Viva la Unión General de Trabajadores!

TRANSPORTES



A SANCRE

Pronósticos

Al aparecer nuestro órgano en la prensa, la Federación entra en una nueva fase de actividad, que las Secciones deben aprovechar para difundir nuestros principios entre todos los obreros del transporte, alejados en una gran proporción de las organizaciones sindicales, en su mayoría por ignorar las ventajas que reporta la unión entre los trabajadores, y de una manera muy especial si éstos se dedican al transporte, por cuanto su actividad puede ser frecuentemente aprovechada en distintas localidades, pues sabido es que éstos tienen que trabajar en puntos diversos del país.

Por esta razón hemos de hacer de nuestro periódico un vehículo más que, impulsado por la fuerza de nuestras convicciones sociales, tenga entre los obreros del transporte una franca acogida, y al mismo tiempo emplearlo como portavoz de nuestras aspiraciones y principios en todo momento, para que tengan nuestros afiliados un medio de extender nuestro radio de acción haciendo que en las diferentes rutas que diariamente recorren los obreros del transporte sea leído por compañeros que, desconociendo las condiciones de trabajo de sus similares de otras localidades, despierte en ellos el afán de lucha para conseguir un trato más humano y unas condiciones de trabajo que les pongan a cubierto de todas sus necesidades.

¿Conseguiremos nuestros propósitos? Tengo tal confianza en ello que, a juzgar por los síntomas que se aprecian en el constante progreso de nuestra Federación no sólo en el número de afiliados, sino también en el de Secciones, consiguiendo infiltrar nuestros principios en localidades de gran urbe y en pueblos de la península, es de esperar que, con la ayuda de las Secciones constituidas y de los compañeros que estén decididos a secundarnos en nuestra campaña, haremos de nuestra Federación un potente baluarte donde se estrellará toda tentativa que tienda a restar a sus adheridos las ventajas que con tanto esfuerzo han conquistado, y al mismo tiempo nos pondremos en condiciones de poder prestar en todo momento la colaboración más útil que, teniendo en cuenta la situación económica por que atraviesa el país, nos será solicitada, quizá antes del tiempo que nosotros podamos esperar, para conseguir, en unión del resto del proletariado organizado, la total emancipación.

Francisco FERNANDEZ

TRANSPORTES



MEcANICOS

Laudo

En Bilbao, a dos de diciembre de mil novecientos treinta y uno, reunidos bajo la presidencia del vicepresidente del Comité paritario interlocal de Transportes Terrestres de Vizcaya, por una parte, D. Jacinto Ortego Corcuera, en representación de la razón social Mojas y Compañía, y por otra parte, D. Eduardo Pérez, en representación del Sindicato de Transportes y Derivados de Vizcaya, para resolver las cuestiones que ambas partes someten al laudo arbitral del mencionado vicepresidente, manifiestan que las indicadas cuestiones son las siguientes:

Peticiónes que formulan los obreros

- 1.^a La jornada de trabajo será la legal de ocho horas, que se verificará en el período de tiempo acostumbrado.
- 2.^a El obrero descansará un día entero por semana.

3.^a El jornal o sueldo que perciban los obreros se ajustará en adelante a la siguiente escala:

- a) 10,50 pesetas por día de trabajo para los conductores.
- b) 8 pesetas por día de trabajo para los cobradores.

4.^a Las horas extraordinarias que trabaje el obrero se abonarán con el 50 por 100 de recargo. Estas horas extraordinarias no excederán nunca de dos por día ni de ciento veinte por año, y se trabajarán a continuación de las ocho ordinarias, con un intervalo de una hora para comer; avisando la existencia de este trabajo extraordinario al terminar la jornada ordinaria. Si se avisara para realizar un trabajo especial después de haberse retirado de la jornada ordinaria, queda el obrero en libertad de aceptarlo y las condiciones en que debe efectuarse el servicio. Si por una necesidad urgente del trabajo tuviese el obrero que prestar servicios en el día de descanso, se le abonará el sueldo con el 50 por 100 de recargo.

5.^a En el caso de tener que doblar en el servicio, bien por ausencia, enfermedad o falta de algún compañero al trabajo, que se dé a quien o quienes le sustituyan una hora libre para comer.

6.^a En el caso de estar los coches en reparación, el día en que ocurra la avería (sea la hora que sea) se le abonará al obrero el sueldo íntegro, y mientras el coche esté parado se le abonará el 50 por 100 del sueldo (la mitad). El patrono quedará en libertad, en el día o días que el coche o coches estén parados, de ocupar a sus empleados en otros trabajos, aunque no sean los propios del mismo, en cuyo caso les abonará el sueldo íntegro.

7.^a Estas bases entrarán en vigor desde la fecha del presente laudo.

8.^a Readmisión del cobrador D. Juan Antonio Ojanguren Urquiza, y caso de que no se acceda a ello, el abono de la indemnización correspondiente.

En su vista, la representación patronal manifiesta que accede a las peticiones 1.^a, 2.^a, 3.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a y 7.^a, y que el día 3 readmitirá a los cuatro obreros despedidos, abonándoles los jornales devengados durante los días que lo han estado, y por lo que respecta a la última petición, la 8.^a, no tiene facultades de sus representados para acceder a lo solicitado.

En su consecuencia, el señor vicepresidente del Comité paritario, después de haber adquirido la convicción plena de que al Sr. Ojanguren puede considerarse como a un obrero injustamente despedido, por cuanto los Sres. Mojas y Compañía se comprometieron a colocarle en la Compañía, haciéndole perder otra colocación que ya tenía, y después, el 15 de noviembre del actual, dejaron de cumplir su compromiso al admitir a otra persona distinta para el cargo de cobrador que ofrecieron al señor Ojanguren, redactó el laudo que a continuación se expresa:

Condiciones de trabajo para los conductores y cobradores de la razón social Mojas y Compañía

1.^a La jornada de trabajo será la legal de ocho horas, que se verificarán en el período de tiempo acostumbrado.

2.^a El obrero descansará un día entero por semana.

3.^a El jornal o sueldo que perciban los obreros se ajustará en adelante a la siguiente escala:

- a) 10,50 pesetas por día de trabajo para los conductores.
- b) 8 pesetas por día de trabajo para los cobradores.

4.^a Las horas extraordinarias que trabaje el obrero se abonarán con el recargo del 50 por 100. Estas horas extraordinarias no excederán nunca de dos por día ni de ciento veinte por año, y se trabajarán a continuación de las ocho ordinarias, con un intervalo para comer de una hora, avisando la existencia de este trabajo extraordinario al terminar la jornada ordinaria. Si se avisara para realizar un trabajo especial después de haberse retirado de la jornada ordinaria, queda el obrero en libertad de aceptar el trabajo y las condiciones en que debe efectuarse el servicio. Si por una necesidad urgente en el trabajo tuviese el obrero que prestar servicio en el día de descanso, se le abonará el sueldo con el 50 por 100 de recargo.

5.^a En el caso de tener que doblar en el servicio, bien por ausencia, enfermedad o falta de algún compañero al trabajo, se dé a quien o quienes le sustituyan una hora libre para comer.

6.^a En el caso de estar los coches en reparación, el día en que ocurra la avería (sea la hora que sea) se le abonará al obrero el sueldo íntegro, y mientras el coche esté parado se le abonará el 50 por 100 del sueldo (la mitad). El patrono quedará en

libertad, en los días en que el coche o coches estén parados, de ocupar a sus empleados en otros trabajos, aunque no sean los propios del mismo, en cuyo caso les abonará el sueldo íntegro.

7.^a Estas bases entrarán en vigor desde la fecha del presente laudo.

8.^a Que se readmita al obrero D. Juan Antonio Ojanguren y Urquiza, dentro del plazo de cuarenta y ocho horas, a contar de la firma de este laudo, y abonarle los salarios correspondientes a los días comprendidos entre el 15 de noviembre y la fecha de su admisión, y caso de que el patrono no quisiera admitirle, deberá abonarle una indemnización equivalente al importe de los salarios correspondientes a tres meses, por los daños que le ha ocasionado con el no cumplimiento del compromiso verbal que adquirió con el repetido Sr. Ojanguren.

Y para que así conste, firma el señor vicepresidente del Comité con los representantes de las partes interesadas y conmigo, el secretario accidental, de que doy fe.—Firmado: José G. de Langarica.—Por el Sindicato, Eduardo Pérez.—Por la entidad Mojás y Compañía, Andrés Mojás.—El secretario accidental, A. Uriarte. (Rubricados.)

La I. T. F. a la F. N. T.

La Federación Internacional de los Obreros del Transporte saluda a los miembros de la Federación Nacional del Transporte de España, y les felicita por la decisión de publicar un órgano federativo, testimonio del progreso que ha hecho en el corto tiempo que ha transcurrido desde su fundación, y feliz augurio de nuevos progresos en el futuro. Con la caída de la monarquía y la dictadura, los trabajadores españoles ya han logrado su emancipación política. Pueda la Federación Nacional del Transporte de España y su nuevo órgano contribuir a la conquista de su emancipación económica y social.

Por la Federación Internacional de los Obreros del Transporte:

Nathans,
secretario.

Propaganda nacional

LEVANTE

Por el secretario de la Federación, compañero Carlos Hernández, han sido visitadas las siguientes localidades en viaje de propaganda:

Castellón, Onda, Los Valles, Valencia, Játiba, Gandía, Alcoy, Monóvar, Novelda, Alicante, Elche, Callosa, Orihuela, Torrevieja, Cartagena, Murcia, Alcantarilla, Hellín y Albacete.

Esperamos grandes resultados de esta campaña, que ha servido de conexión entre los diferentes elementos del transporte, unos inorganizados y otros sin federar, que hacen esperar la concentración de grandes núcleos dentro de nuestras organizaciones.

Casi todas las reuniones han revestido gran interés, destacando la importancia de la Federación nacional.

Ahora esperamos que todos los militantes, respondiendo a su compromiso, acentúen la propaganda de la organización general, atrayendo a nuestros organismos a los trabajadores aún no adheridos.

Control sindical

Los primeros frutos del control sindical en nuestros organismos del transporte se han logrado en dos Secciones de Madrid.

Los obreros del Transporte Mecánico han tenido una representación en el concurso abierto por el Ayuntamiento para cubrir ochenta plazas de conductores de automóviles.

Un miembro del Comité controló los exámenes, que fueron los primeros donde las tradicionales recomendaciones fueron inutilizadas, habiéndose de someter los candidatos a un examen general y equitativo.

El segundo caso lo obtuvo la organización de tranviarios, quien, a consecuencia de la huelga con una Compañía secundaria, impuso una representación, que tras un peritaje técnico dió el informe siguiente:

«Automotor número 4.—Tiene holguras en las bancadas y ruidos de engranes, pues lleva uno de 58 dientes y otro de 60. Mal de frenos. Este coche sale a trabajar cada tres o cuatro días; después de haber trabajado unas horas vuelve a ser encerrado para otro mismo espacio de tiempo.

Automotor número 6.—Lleva en reparación general un año, y hace cuatro meses que no se le toca.

Automotor número 7.—Mal de carrocería. Encerrado por recorrido.

Automotor número 9.—Para cambiar un motor de un compresor lleva tres días encerrado.

Automotor número 10.—Lleva cuarenta días encerrado por avería en una plataforma. Mal de frenos. Los contactos del regulador número 1 no pueden ser cambiados por no tener repuesto.

Automotor número 13.—Lleva tres meses en talleres, habiéndosele quitado varias piezas para ponérselas a otros coches, tal como el trole, un regulador, placas estriadas, topes etc.

Automotor número 14.—Encerrado por avería de un motor. Este coche, cuando llueve, se convierte en una verdadera laguna. Además, está mal de carcasas.

Automotor número 15.—Mal de reguladores y freno, como igualmente de carcasas, carrocería y plataformas, las que se encuentran caídas.

Automotor número 16.—Lleva sin salir tres años, a falta de carrocería.

Automotor número 17.—Sin salir dos años, a falta de reparación general.

Automotor número 20.—En reparación hace cuatro meses.

Automotor número 21.—En reparación hace tres meses.

Automotor número 22.—Lleva cuarenta y cinco días sin salir por avería en una plataforma, no habiéndose empezado su reparación, y si se le han quitado varias piezas para otros coches. Las carcasas están en muy mal estado.

Automotor número 27.—Muy mal de movimientos. Encerrado por recorrido.

Los coches 4 al 11, mal de reguladores por tener los cilindros primitivos, que, por sus holgaduras, funcionan de una forma irregular al cambiarse de plataforma el conductor.

Los remolques 22, 28, 36 y 37 llevan dos años sin la más leve reparación, y les sirven de freno los portazapatas, por carecer de ellas.—Por la Comisión, Sixto Fernández.»

Como nota afirmativa de las peticiones de nuestros camaradas tranviarios en relación con el material de la Compañía Madrileña de Urbanización, hemos de señalar el caso concreto del coche número 31, que el domingo día 7, después de hecha la inspección a que nos referimos anteriormente, surgió una avería en la vía pública al caérsele un piñón del motor número 1 por no llevar defensa los motores.

Esto es una demostración del sistema anárquico con que se viene realizando el trabajo en los talleres de la Compañía Madrileña de Urbanización.

Siendo éste uno de los puntos que figuran en el cuadro de nuestro programa, conforme a las resoluciones del último Congreso, hacemos pública nuestra felicitación a ambos organismos y exhortamos a las demás Secciones para que procuren llevar su influencia a todos cuantos organismos tengan relación con el trabajo técnico o profesional de los trabajadores del transporte.

CONGRESO BIENAL DE LA I. T. F.

que se verificará en Praga, el 8 al 13 de agosto de 1932

INTERVALO ENTRE LOS CONGRESOS INTERNACIONALES

En el artículo 16 de los estatutos, que actualmente reza: «El Congreso internacional, que deberá reunirse una vez cada dos años, es quien ejercerá el control supremo», sustitúyase la palabra «dos» por la palabra «tres».

Propuesta del Comité ejecutivo.

COTIZACIONES

En el Congreso de la I. T. F. que se verificó en Londres en 1930, las organizaciones abajo firmadas presentaron substancialmente la proposición siguiente, apoyada por tablas y estadísticas relativas a los efectivos de la I. T. F., la cuota sindical pagada por los miembros, el término medio de sus sueldos, horas de trabajo, movimientos solidarios, etc., de ciertos grupos importantes de trabajadores en varios países:

1. Que se aumente a 50 öre por miembro y por año la cuota regular de la I. T. F., repartiéndose a razón de 15 öre para la Caja administrativa y 35 öre para una Caja de socorros en caso de conflictos (para subsidios o préstamos), la cual será administrada y controlada separadamente.

2. Que no podrá ser admitida ni pertenecer a la I. T. F. ninguna organización cuyas Secciones no coticen, al menos, 12 coronas anuales por los socios que abonen la cuota íntegra, y 6 coronas por los que abonen la media cuota (es decir, una corona y 50 öre por mes, respectivamente).

3. a) Que la decisión número 1 entrará en vigor el 1 de enero de 1933.

b) Que la decisión número 2 entrará en vigor inmediatamente para las organizaciones que deseen ser admitidas a la I. T. F.; pero para las organizaciones ya adheridas habrá un período de transición de dos años, o sea hasta 1 de enero de 1935, dentro del cual deberán conformarse.

4. Estudiar a fondo las cuestiones de socorros y movimiento de solidaridad mutua en caso de conflictos y de la influencia que debe ejercer la I. T. F. sobre la táctica a seguir en tales conflictos cuando intervenga o se solicite su intervención; remitiéndose el asunto luego a una Comisión especial nombrada por el Congreso, con encargo de estudiar los problemas en todos sus detalles y proponer al Congreso siguiente las medidas que estime necesarias.

Los resultados fueron prácticamente nulos. Es verdad que lo que se resolvió sobre la cuestión de las cuotas trajo un aumento de 2 céntimos de florín, aumentándolas a 8 céntimos por afiliado y por año; pero el hecho no puede considerarse de mucha significancia, porque el resultado es que la I. T. F. sigue en la misma situación económica difícil que antes; es decir, que a medida que se extiende el trabajo de la Internacional, las cotizaciones apenas bastan para cubrir los gastos de administración y propaganda y el costo de las encuestas y de la agitación contra el fascismo y el peligro de guerra — que también serán necesarios en el futuro —, sin contar el

auxilio prestado en casos de conflictos del trabajo, como son las luchas por el derecho de asociación y ciertos boicots, para los cuales también se necesitan fondos.

Intimamente ligada con esta cuestión — y si fuera posible de mayor importancia aún — es la de las cuotas sindicales que reciben de sus socios las organizaciones nacionales adheridas a la I. T. F. La propuesta sometida al último Congreso estaba acompañada por un estado que indicaba que algunas organizaciones tienen cuotas sindicales bastante elevadas, que no daban lugar a quejas. Pero por otra parte, el estado también ofrecía pruebas de la existencia de cuotas sindicales tan bajas que son completamente injustificadas en estos días, fueren lo que fueren hacia algunas décadas. Fue con el fin de remediar esta situación por lo que se insistió en la propuesta citada — y es un asunto que, en nuestra opinión no se puede pasar por alto — de que se fijara una tasa mínima de cuotas sindicales para los miembros de organizaciones adheridas a la I. T. F.

Queda, finalmente, la cuestión de apoyo financiero y acción solidaria mutua en caso de conflictos importantes, cuestión que ha sido constantemente materia de discusión desde que se fundó la I. T. F., y que también se mencionó en la propuesta sometida al último Congreso. Como hicimos en dicha propuesta, pedimos que esta cuestión sea, como medida preliminar, motivo de una encuesta detallada y de gran alcance.

PROPUESTA

a) Al mantener, pues, la propuesta formulada en los puntos 1 a 4, más arriba, sobre la reorganización de la I. T. F. — propuesta que es, aparte de algunas modificaciones formales, la misma que sometimos al Congreso de la I. T. F. en el año 1930 —, proponemos que el Congreso decida en el sentido general que allí se señala.

b) Si esta propuesta no fuese aprobada por el Congreso, proponemos que se nombre una Comisión de, por ejemplo, once personas, incluso representantes del Comité ejecutivo y del Consejo general de la I. T. F., con el encargo de investigar a fondo la cuestión de la reorganización de la I. T. F. en el sentido indicado en nuestra propuesta e informar y someter recomendaciones sobre el asunto en el Congreso siguiente.

Propuesta de las organizaciones siguientes:

Unión de Trabajadores de Dinamarca.
Unión de Marineros de Dinamarca.
Unión de Fogoneros de Dinamarca.
Unión Noruega de Obreros de Transporte.
Unión Noruega de Marineros y Fogoneros.
Unión Finlandesa de Marineros y Fogoneros.
Unión Sueca de Marineros.
Unión Sueca de Fogoneros.

AFILIACION DE LA UNION FERROVIARIA RUSA

Este Congreso, convencido de la necesidad de reforzar la solidaridad internacional de los trabajadores, invita a la Unión Ferroviaria Rusa a adherirse a la I. T. F.

Propuesta de la Unión Nacional de Ferroviarios de Gran Bretaña.

Orden del Programa Provisional

- 1.º Discursos de bienvenida y fraternales.
- 2.º Apertura del Congreso por el presidente.
- 3.º Elección de la Comisión de verificación de poderes.
- 4.º Determinación de la sede de los trabajos.
- 5.º Memoria de la I. T. F.
- 6.º Balance de 1931.
- 7.º Discusión de las proposiciones presentadas.
- 8.º Determinación de la sede de la I. T. F. para los años venideros.
- 9.º a) Agrupación de los países para su representación en el Consejo general.
b) Elección de los miembros titulares y suplentes del Consejo general.
c) Elección del Comité ejecutivo.
d) Elección del Comité de dirección.
e) Elección de los secretarios.
10. Determinación de la sede en la cual se verificará el Congreso siguiente.

DELEGACION DE LA I. T. F. A LA RUSIA

Que también la I. T. F. envíe una delegación a la U. R. S. S., con el fin de estudiar las condiciones en dicho país y establecer relaciones estrechas con sus trabajadores.

EXPOSICIÓN. — No hay que librado de la opresión del orden social capitalista, colocados los fundamentos del Socialismo en las masas que serían útiles y ventajosas. De la extensión de esta obra depende la suerte de todas nuestras fuerzas, en caso de necesidad, de la Unión Soviética, que están demorando tan heroicamente que como orden social mundial, es posible o imaginable.

Propuesta de la Unión Checa de Choferes.

SEDE DE LA SECCION SUDAMERICANA DE LA I. T. F.

A efectos de la constitución de la Sección Sudamericana de la I. T. F., de acuerdo con lo resuelto por el Congreso de Estocolmo celebrado en 1928, proponemos como sede la ciudad de Buenos Aires, República Argentina.

Propuesta de la Unión Nacional de Ferroviarios de Personal Ferroviario de Locomotoras.

RESTRICCION EN EL INGRESO DE SOCIOS EN LAS ORGANIZACIONES ADHERIDAS

Toda institución adherida no podrá agrupar en su seno, como socios activos, a aquellos que por su profesión y especialidad de sus funciones dentro de la misma estén involucrados expresamente en los estatutos de otras entidades del mismo país que funcionen regularmente y cuyo reconocimiento y prioridad sean de público dominio dentro y fuera del país en que actúen.

La transgresión de esta disposición implicará la desafiliación de la entidad que la viole.

Propuesta de La Fraternidad, Sociedad argentina de Personal Ferroviario de Locomotoras.

FOMENTO DE LAS ORGANIZACIONES UNICAS DE OBREROS DEL TRANSPORTE

El Congreso invita a la Secretaría de la I. T. F. a fomentar con mayor energía que hasta ahora la constitución de organizaciones únicas de obreros del transporte en los diversos países. Es inconcebible e incompatible con los intereses de los trabajadores del transporte que se tolere en el futuro que la I. T. F. acepte la admisión de más de una organización de obreros del transporte en un solo país sin tomar todas las medidas que puedan contribuir a la formación de una organización única en la cual puedan concentrarse todos los obreros del transporte del país en cuestión. A esta idea fundamental debe sacrificarse cualquier otro interés de carácter nacional o profesional, juntamente con todos los demás restos de la política sindicalista profesional de la pequeña burguesía.

Propuesta de la Unión Checa de Choferes.

HISTORIA DE LAS ORGANIZACIONES ADHERIDAS A LA I. T. F.

El Congreso encarga a la I. T. F. de publicar en forma de panfleto las historias de las organizaciones adheridas en los diversos países.

Propuesta de la Unión Internacional de Empleados de los Ferrocarriles, Correos y Telégrafos de Palestina.

COMITE CONSULTIVO PARA LA SECCION DE TRABAJADORES DISTRIBUTIVOS

Que la I. T. F. constituya un Comité consultivo que cuidará los intereses de los trabajadores ocupados en la manipulación, embalaje, distribución, expedición, etcétera, de mercancías.

EXPOSICIÓN. — En su conferencia sobre «Las perspectivas económicas mundiales desde el punto de vista del trabajo», dada en ocasión del Congreso de la I. T. F. celebrado en Londres en septiembre de 1930, el compañero G. D. H. Cole, catedrático de Economía política de la Universidad de Oxford, atribuyó mucha importancia a ciertos factores que tienen una influencia especial sobre la situación económica, aparte de las oscilaciones cíclicas y el flujo y reflujo ordinario de la vida económica.

A la cabeza de estos factores se encuentra la racionalización en sus múltiples formas.

Una de estas formas de racionalización consiste en convenios nacionales sobre especie y cantidad de producción, fijación de precios, compra de materias primas, regulación de los mercados y unificación de los métodos de venta. La adopción de métodos y convenios similares, pero de carácter internacional, es otra. Esta forma, generalmente, procura regular la distribución internacional de mercancías, tanto en lo que se refiere al comercio como al transporte.

Los grandes almacenes europeos de ventas al por menor constituyeron hace años una organización internacional. Esta organización internacional de los grandes almacenes, que tiene relaciones muy estrechas con los banqueros internacionales, no solamente regula las compras y ventas; se ocupa también de la unificación de los métodos de trabajo, y tiene por fin la introducción general de un sistema único que ha sido probado internacionalmente. Los efectos de esta colaboración internacional de tales Empresas comerciales tendrán su repercusión sobre las condiciones de trabajo de los obreros del comercio, y tendrán una influencia muy grande en los diversos países en la legislación sobre descanso dominical, horas de comercio, protección obrera, etc. Lo mismo se puede decir de las Empresas de transportes de mercancías. Las Empresas de expedición y almacenaje también han establecido relaciones internacionales organizadas con el fin de acaparar y regular todas las funciones del procedimiento de distribución que tienen relación con el transporte de mercancías. El efecto es el mismo que en el comercio minorista.

En consecuencia, es una necesidad urgente que se constituya un Comité consultivo para el grupo de trabajadores ocupados en el embalaje, distribución, expedición etcétera, de mercancías.

Propuesta de la Unión Alemana de Obreros del Transporte.

INTERESES DE LOS TRABAJADORES OCUPADOS EN LA AVIACION CIVIL

El Congreso invita a las organizaciones adheridas a prestar toda la atención posible a la importancia creciente del transporte aéreo internacional y a tomar medidas para organizar a los trabajadores ocupados en la aviación civil.

El Comité ejecutivo de la I. T. F. tiene el encargo de constituir oportunamente un Comité consultivo para cuidar los intereses de dichos trabajadores.

Propuesta de la Unión Alemana de Obreros del Transporte.

CONTRA LAS TENTATIVAS PARA EVITAR EL DERRUMBAMIENTO DEL ORDEN SOCIAL CAPITALISTA

Jamás han sido tan aparentes como durante la crisis económica actual el despropósito y la injusticia del orden social capitalista. Mientras que millones de trabajadores desocupados sienten hambre y necesidad, se quema o se destruye de otra manera el exceso de producción de la agricultura y la industria.

(Continuará.)

Nuestra estructura

La Federación Nacional del Transporte tiene como misión constituir organizaciones provinciales que integren todos los organismos del transporte terrestre de la provincia, con un Comité provincial radicado en la capital. Los organismos federados procurarán constituirse en las cabezas de partido, con un radio de acción sobre todo el partido territorial.

Deben organizarse, atrayéndolos a la F. N. T., a todos los conductores de automóviles, agentes y empleados de tranvías, conductores de carruajes y mozos de carga y descarga.

Allí donde se estime y convenga puede centralizarse la caja, trabajando sin cesar por el aumento de las cotizaciones. Organismos sin reservas económicas, con fondos raquíticos, son fantasmas sin potencia alguna. Obsérvese que el capitalismo no vence por ser los más ni por ser los mejores, sino porque, teniendo en sus manos la fuerza económica de los pueblos, la usa para poner a su lado la fuerza armada.

Al trabajar por modernizar nuestra táctica y extender nuestra acción, trabajamos por transformar nuestros métodos. Otros tiempos, otras costumbres. Para derrotar al moderno imperialismo tenemos necesidad de dotar nuestras organizaciones de nuevos métodos, y éstos los conseguiremos solamente con nuestro esfuerzo.

La elevación de las cotizaciones pasa, pues, a ser un punto de nuestro programa, imprescindible de resolver con toda urgencia.

En Vigo

Huelga de chóferes

Desde el mes de diciembre del pasado año los camaradas chóferes de la línea Vigo-Túy mantienen una huelga contra la Empresa, cuyo gerente, conocido reaccionario y de filiación monárquica, ha decidido aplastar.

Por una habilidad leguleya de buen abogado, el señor Maestú viene escamoteando todas las decisiones del ministerio de Trabajo tendentes a resolver el conflicto mediante un arbitraje. Este señor, que cuenta con la balda aquiescencia de D. Práxedes Zancada, no se da por vencido, sino que se jacta de sus buenas relaciones.

Como nosotros tampoco hemos dado por concluido el conflicto, en tanto que se liquida rogamos a todas las Secciones envíen cantidades en metálico, para ayudar a nuestros camaradas en lucha, a la siguiente dirección:

Sociedad de Conductores de Automóviles La Unión, avenida de García Barbón, 69 (Casa del Pueblo), Vigo (Pontevedra).

En estos momentos de prueba...

Saludamos cordialmente

al Sindicato Nacional Ferroviario, cuyo Comité nacional está siendo injusta y alevosamente atacado por los escaladores de la organización.

En todo momento los dirigentes del Sindicato Nacional Ferroviario tuvieron muestras de afecto hacia nuestra organización. Multitud de veces fueron nuestros orientadores en la lucha sindical, lo mismo cuando luchábamos por nuestra personalidad que cuando el tejido leguleyo de la dictadura impedía nuestro desarrollo. El Sindicato Nacional Ferroviario ha sido una verdadera organización fraternal para los obreros del transporte. Al Sindicato Nacional Ferroviario, que está siendo torpedeado por los núcleos del sindicalismo y del radicalismo infantil, precisamente cuando ha sido el primero y el «único» en esbozar un verdadero programa de reivindicaciones económicas para los trabajadores del carril, le mostramos desde aquí nuestra reiterada ofrenda solidaria, por dos razones: porque a mayores dificultades, mayor adhesión, y porque en un plazo no muy lejano habre-

mos de estrechar más nuestros lazos para una acción más conjunta.

Casi en el mismo sentido saludamos a la Federación Nacional del Transporte Marítimo, organismo que recoge en su seno a los trabajadores del mar. Joven también, como nosotros, en su aspecto sindical, la organización marítima milita en la misma Internacional.

Al repetirle nuestro saludo, sepa que procuraremos intensificar la colaboración para hacer más provechosa la actuación sindical, para orientar en plan mancomunado el programa internacional de todos los trabajadores del transporte en sus diferentes trabajos.



Venciendo el temor de ocupar un espacio en las páginas del primer número del órgano de nuestra Federación, que lógicamente hemos de reservar para que en ellas viertan sus enseñanzas nuestros maestros, no queremos dejar pasar la ocasión de dedicar un cariñoso saludo, los tranviarios de Madrid, al resto de los obreros del transporte de España y de un modo especial, por razón de modalidad del servicio, a los tranviarios todos.

Si la clase trabajadora en general necesita unir sus esfuerzos para alcanzar el logro de sus aspiraciones, no es menos cierto que a medida que conquista derechos va creándose una responsabilidad que la obliga a dedicar la mayor parte de sus actividades a la capacitación por medio del estudio de la clase trabajadora. Ya ha desaparecido, por fortuna, aquel simplismo primero de las organizaciones sindicales apartadas por completo de la vida pública, sin más horizontes, aun cuando no fuera ésta su voluntad, que la lucha en el aspecto económico, esto de un modo muy restringido, dado el atraso con que el régimen capitalista, que hoy agoniza, se esforzaba en mantener a la clase trabajadora.

Que las ideas socialistas van imponiéndose en el mundo con verdadero paso de gigante es algo que sólo los cerebros retardados no pueden ver. Ante este hecho, todos nuestros esfuerzos, todos nuestros desvelos como clase obrera organizada deben estar enfocados en la elevación del nivel medio de la cultura del proletariado, primero; en que éste sienta verdadero cariño por el estudio de los problemas del país, después, para que a la hora de aportar soluciones, en el momento de poner en práctica nuestras teorías, no nos encontremos con que, por falta de preparación, por incultura, pueda ser un fracaso lo que tantas batallas ha costado a la clase trabajadora, esto es, la conquista de una organización del mundo más en armonía con los intereses que en ella intervienen.

La clase obrera tranviaria necesita en este aspecto hacer verdaderos esfuerzos. Como obedeciendo a una consigna, todas las Empresas españolas han tenido a estos trabajadores en unas condiciones de inferioridad moral y material, con respecto al resto de la clase obrera, tan grande, que reflejo de esto los tranviarios, siempre o casi siempre, han sido la carga, el retrasado en la marcha, que se ha opuesto a que los avances en el camino fueran del ritmo y regularidad deseados.

El trabajador del tranvía necesita, tal vez más que ningún otro, encuadrar sus actividades dentro de los postulados de la Unión General de Trabajadores, ya que en la ideología y táctica de nuestra Central sindical se da preferencia, aun sobre los problemas económicos, a lo que constituye el verdadero nervio de la emancipación del proletariado, esto es, su formación espiritual, estudiando los problemas y elevando la cultura de los trabajadores, ¡nunca imbuyéndoles teorías utópicas, que luego se traducen en desengaños, mil veces más perjudiciales que la propia acción burguesa!

Al tranviario—ya sabéis cómo lo forman las Empresas—, en

vez de educarlo para la delicada función de carácter público que ha de realizar, se le somete a un régimen de privaciones y de rebajamiento moral, que ya constituye axioma que esta profesión es de las consideradas como de tipo ínfimo, cuando es todo lo contrario; el tranvía, vehículo de la democracia, debiera estar servido por quien esté en posesión de dotes especiales y características de trato para realizar su función, y esto no se obtiene cuando, incorporado a la urbe desde la aldea, se hace una práctica puramente mecánica y exclusivamente encaminada a fines lucrativos de las Empresas.

Afortunadamente, este estado de cosas va desapareciendo; poco a poco nuestra Federación Nacional del Transporte, sin regatear sacrificios, va sumando en su seno a la casi totalidad de los tranviarios españoles y va concediéndose a esta profesión la atención que merece. Ya en el último Congreso celebrado por nuestra Internacional pudo dejarse oír la voz de los tranviarios españoles, hasta el punto de que el Congreso acordó fuese creada una Conferencia de tranviarios del mundo. ¡Lástima fué que nuestra falta de capacidad económica no nos permitiera asistir a ella! Por eso, amaestrados por la experiencia, hemos de poner todo el esfuerzo para que nuestra Federación sea fuerte y próspera, medio éste el más eficaz para poder tomar parte activa en todas las deliberaciones que puedan afectarnos.

¡Animo, pues, y a engrandecer el radio de acción de nuestra gran Federación Nacional del Transporte!

F. GARRIGÓS

Comunicados de prensa

Supresión de tranvías en París. — El Consejo General del Sena ha resuelto suprimir ciertas líneas de tranvías que provocan el embotellamiento de la circulación en el centro de París, y reemplazarlas por líneas de autobuses. La medida afectará, entre otros, a los diversos tranvías que atraviesan la plaza de l'Etoile.

Asimilación del personal de Transportes al personal municipal de París. — Ratificando lo resuelto por la Comisión mixta de Transportes, el Consejo General del Sena ha resuelto que, a partir del 1 de enero, el personal de la Sociedad de Transportes en Común de la Región Parisiense será asimilado al personal municipal. En el mes de febrero se presentará una Memoria prefectural con el fin de determinar los detalles de su aplicación. Con esta medida queda realizada una antigua reivindicación de los trabajadores.

Reorganización de los transportes parisienses. — En sesión verificada el 23 de diciembre, el Consejo General del Sena se ha ocupado nuevamente de la cuestión de la reorganización de los transportes superficiales, es decir, excluyendo los subterráneos, de París. El prefecto del Sena declaró que como resultado de nuevas investigaciones parecía que se podría encontrar una solución aceptable con la fundación de una nueva Compañía única, en la cual participarían la Sociedad de Transportes en Común de la Región Parisiense, el Metropolitano y el Ferrocarril de circunvalación. Declaró, además, que en febrero se convocaría una sesión extraordinaria del Consejo para considerar una nueva Memoria sobre la cuestión.

Las Empresas londinenses de transportes. — La Empresa de tranvías municipales de Londres y el Consorcio de Compañías de autobuses y ferrocarriles subterráneos han notificado los contratos colectivos de su personal, con el fin de poder imponer rebajas de sueldos. Las negociaciones a este efecto se iniciarán dentro de breve tiempo, y se verificarán separadamente para los tranviarios, el personal de autobuses y el personal de los ferrocarriles subterráneos.

Huelga de los tranviarios de Lodz. — El personal tranviario de Lodz (Polonia) declaró huelga el 17 de enero como protesta contra la intención de la Dirección de empeorar las condiciones del trabajo. Los tranviarios han presentado un pliego de condiciones, que comprende: 1) La semana de cuarenta y seis horas. 2) División de la jornada que corre de seis y media de la mañana a veintidós y media de la noche, en dos períodos de servicio. 3) Conclusión de un contrato colectivo que fije las mis-

mas tasas de sueldos que actualmente rigen; y 4) Promesa, de parte de la Compañía, de no disminuir el personal.

Contrato colectivo de tranviarios. — La Asociación Alemana de Ayuntamientos y otros Poderes Públicos ha notificado el contrato colectivo nacional de los trabajadores de servicios públicos, incluso los tranvías. El contrato vence el 30 de abril de 1932. Las organizaciones sindicales procurarán asimilar las condiciones de trabajo de los trabajadores municipales a las que rigen para los empleados del Estado, pero con un suplemento especial para «motormen» y conductores.

Jubilaciones del personal de tranvías en Francia. — La Cámara de Diputados francesa ha votado un proyecto de ley que modifica la ley de julio de 1922 sobre la jubilación de los agentes de tranvías y ferrocarriles secundarios. Oportunamente nos ocuparemos en detalle del nuevo texto, que, aun cuando mejora la situación actual, no satisface completamente al personal.

El Senado ha votado un proyecto ya adoptado anteriormente por la Cámara de Diputados, y por el cual los agentes jubilados antes de 1922, y que, por consiguiente, no benefician de la ley de dicho año, recibirán, a partir de 1 de enero de 1931, un suplemento anual de 1.000 francos, en lugar de los 500 pagados hasta ahora. El nuevo proyecto también extiende a los tranviarios el derecho a este suplemento, que hasta ahora han tenido solamente los agentes de los ferrocarriles secundarios.

Rebajas de sueldos para los taxistas de Berlín. — Un laudo arbitral dictado en virtud del último decreto excepcional impone una rebaja de jornales a los choferes de Berlín. El jornal garantizado ha sido disminuído de 4,50 marcos a 4,25, y el porcentaje de la cobranza bruta, de 33,3 por 100 a 32 por 100. También se han empeorado las condiciones de las vacaciones anuales y, las horas para las reparaciones. Los representantes de la organización obrera han hecho todo lo posible para reducir a un mínimo los empeoramientos.

Secretaría

Se comunica a todos los conductores de automóviles que para circular por el extranjero es imprescindible el «carnet» internacional.

Para su adquisición pueden dirigirse al Touring Club Español, en sus respectivas localidades, por ser este organismo el encargado de facilitarlo.

* * *

Se recuerda a todas las Secciones federadas que desde el actual trimestre, en virtud de las resoluciones del Congreso, las cotizaciones son de 0,75 pesetas trimestrales por federado, que deberán satisfacerse en el primer mes trimestral.

En muchas localidades existen núcleos de obreros del transporte terrestre organizados en Sociedades sin federar o constituidos en Agrupaciones de Oficios Varios.

Como nuestra Federación está integrada por conductores de automóviles, ayudantes, lavacoches, guardas de garaje; mozos de almacén, de equipajes, de contratas ferroviarias, de carga y descarga; cocheros y mozos de cuadra; carreros y peones, y agentes tranviarios (talleres y vías y obras), es necesario incorporar a nuestra organización a todos estos camaradas, por ser ella la única organización sindical de industria que defiende su programa de acción.

* * *

Las comunicaciones cortas y concretas facilitan la labor de Secretaría.

* * *

Una organización que no tiene nada que hacer es un fósil inservible.

La acción revolucionaria de la lucha de clases no admite períodos de descanso.

* * *

Son publicables todos los trabajos que se nos remitan, siempre que respondan a los principios encarnados en nuestros estatutos y que vengan en cuartillas escritas por una sola cara.

* * *

Toda organización federada debe suscribirse al boletín de la I. T. F., para conocer el movimiento obrero internacional del transporte.

Se admiten también suscripciones individuales.

Un número mensual, cinco pesetas al año.

PASOS A NIVEL. — Por M. R. RUFFIEUX

La cuestión de la supresión de la vigilancia en los pasos a nivel, tratada por primera vez en el Congreso de Roma, se llevó al orden del día del de Londres, donde ha sido objeto de cuatro exposiciones, a saber:

La número 1, por M. Maas-Geesteranus, para todos los países, salvo aquellos que están comprendidos en las relaciones siguientes y los del imperio británico.

La número 2, por M. G. J. Ray, para América.

La número 3, por M. Ruffieux, para Francia.

La número 4, por M. D. Mendizábal, para Italia, España y Portugal.

El imperio británico no está comprendido en ninguna de ellas, salvo el Canadá, que se halla tratado en la cuestión americana.

El presente relato tiene por objeto hacer el resumen de estas cuatro exposiciones.

REGLEMENTACIÓN LEGAL Y ADMINISTRATIVA DE LOS PASOS A NIVEL.

Cada uno de ellos contiene, sobre las disposiciones legales y reglamentarias que regulan los pasos a nivel, indicaciones aclaratorias sobre las facilidades o los obstáculos que encuentra en los diferentes países la supresión de la vigilancia en los pasos a nivel. Así, en los Países Bajos, para hacerlo posible en las líneas principales hubo que modificar las prescripciones legales; en Bélgica y en Suecia no existen condiciones administrativas opuestas a ello, mientras que en Dinamarca, en España y en Portugal no se ha podido suprimir la vigilancia existente. Para poderlo hacer en la República checoslovaca, en las líneas donde la velocidad de los trenes pasa de 40 kilómetros por hora, sería necesario modificar las leyes actuales; en Francia, la supresión está subordinada a las condiciones que han paralizado su desenvolvimiento. En Italia, un decreto-ley del 7 de noviembre de 1920 ha dado a los caminos de hierro del Estado, en vista de esta supresión, una latitud muy amplia, bajo reserva de algunas condiciones técnicas.

En los Estados Unidos, una organización muy elástica confía generalmente a Comisiones del Estado o Municipio el cuidado de estatuir, dentro del marco de las leyes, sobre todas las cuestiones relativas a la construcción y utilización de los pasos a nivel.

La supresión de la vigilancia en los pasos a nivel se ha desenvuelto en cada país en razón a las facilidades ofrecidas por las disposiciones legales o reglamentarias. Así es que el número de los pasos a nivel en los que se ha suprimido la vigilancia es de cerca de 6.000, sobre un total aproximadamente de 13.000 pasos a nivel públicos en los ferrocarriles del Estado italiano; de más de 1.000, sobre 3.000, en los Países Bajos, y de 700 apenas en las grandes redes de Francia.

PASOS A NIVEL ESTABLECIDOS SIN GUARDABARRERAS.

En general, la reglamentación de los pasos a nivel ha quedado tal como ha estado establecida en su principio; ahora bien: se ha previsto el caso en el cual, por la construcción de una línea de débil circulación, pudieran ser establecidos los pasos a nivel sin guardería; pero sin duda no se había pensado en que viniera un día en que se juzgaría útil suprimir las barreras existentes. Es por lo que, en la mayoría de los países, los pasos a nivel dejados libres desde su origen son más numerosos que aquellos en los cuales se ha suprimido la vigilancia.

Por ejemplo, en Dinamarca los pasos a nivel sobre las líneas no cerradas son más numerosos que aquellos en los cuales ha sido suprimida la guardería. En Francia, la mayoría de los pasos a nivel de los ferrocarriles secundarios son libres, y en las grandes redes, aproximadamente 2.500 pasos a nivel, o sea el 8 por 100, se han construido desde su principio sin barreras; esta proporción es de más del 50 por 100 en Checoslovaquia; aproximadamente del 27 por 100 en España, y del 50 por 100 en los caminos de hierro de Portugal; en la República Argentina, muchos pasos a nivel, situados en regiones poco habitadas, no tienen ni barreras ni guardas. En el Buenos-Aires-Great Southern Railway, sobre 2.214 pasos a nivel, 356 solamente están provistos de barreras y guardas.

SUPRESIÓN DE GUARDERÍAS.

La ausencia de guarderías en los pasos a nivel no es una novedad: lo que es una novedad es la tendencia de hacer de ello una regla general, mientras fué una excepción, al menos en las líneas más importantes.

Esta tendencia está justificada no sólo por las necesidades económicas resultantes de la Gran Guerra, sino también por la evolución de la circulación en las carreteras. Mr. Ray hace resaltar, referente a esto, que las reglamentaciones antiguas se refieren a una circulación a marcha lenta, atravesando las vías de circulación rápida; hoy que la rapidez de los automóviles corre pareja con la velocidad de los trenes, las precauciones, juzgadas antes suficientes, han cesado de serlo. Las barreras que protegían eficazmente resultan destruidas por los autos, y no es raro que resulten destruidos por un tren que cruza la vía en el mismo momento por un paso a nivel. Por lo mismo, en los Estados Unidos, donde no hay menos de 250.000 pasos a nivel en las vías férreas de primera clase, y de 15 millones de automóviles recorriendo las vías terrestres, está generalmente reconocido hoy no solamente por los altos funcionarios de los ferrocarriles, sino también por las autoridades públicas, que un buen sistema de advertidor automático, funcionando a todas horas, ofrece mucha más garantía de seguridad que la protección durante una parte del día dependiente de la vigilancia de un guardabarrera. Así es que muchas personas sensatas piensan que sería un progreso notable fundar la seguridad de los pasos a nivel sobre la atención individual de los conductores de carruajes que sobre los del guardabarrera; cuando esta convicción haya penetrado en la opinión pública, se habrá adelantado un paso inmenso, pudiéndose decir que la supresión de la vigilancia de los pasos a nivel está resuelta.

Mr. Ray recuerda que la American Railway Association ha hecho largas campañas con el fin de recordar continuamente a las personas que recorren las carreteras y caminos las precauciones que deben tomar antes de abordar un cruce a nivel; es digno de toda alabanza semejantes iniciativas, poniendo de manifiesto el progreso que constituye para el interés general la supresión de la guardería de los pasos a nivel, disponiendo a los Poderes públicos para facilitarlo y a la opinión pública para aceptarlo.

CONDICIONES QUE PERMITEN LA SUPRESIÓN DE LA VIGILANCIA EN LOS PASOS A NIVEL.

A) Condiciones generales de seguridad.

Las condiciones de seguridad de los pasos a nivel pueden ser enunciadas muy simplemente:

1.º Es necesario que los conductores de vehículos que se acercan a un paso a nivel se aperciban bastante pronto para poder pararse antes de abordarlo.

2.º Es preciso que puedan asegurarse de que ningún tren llegará mientras atraviesan el camino de hierro.

Vamos a examinar cómo, según los informes presentados al Congreso, estas condiciones están realizadas en los diferentes países.

B) Condiciones de frecuentación.

En general, las condiciones de frecuentación enfocan más bien las rutas de tierra donde sin otra condición debe ser más débil que el ferrocarril. Sin embargo, en Francia el número de trenes debe ser inferior a tres por día. En Suiza se suprime la vigilancia solamente en las líneas principales o secundarias donde el tráfico es débil o mediano.

En general, las prescripciones relativas al camino de hierro enfocan más bien la velocidad que el número de trenes, porque la duración de la visibilidad de los trenes que se aproximan a los pasos a nivel depende de esta velocidad.

Por excepción de la regla general, en vista de la débil frecuentación en las redes terrestres, Austria, Italia, Suecia y Estados Unidos admiten, bajo ciertas condiciones de visibilidad, la supresión de guardas de los pasos a nivel aun en las rutas de circulación importantes.

(Continuará.)