

EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA

Redacción, Administración y Comité Central: MÉJICO 2070

¡Loor!

¡Loor a los mártires de Chicago!
 ¡Loor a los impertérritos compañeros que supieron luchar con entusiasmo, tesón, valentía y altivez, siempre que se trataba de defender los justicieros derechos que le corresponden al proletariado!
 ¡Loor a los heroicos camaradas que se inspiraban en el movimiento social contemporáneo e indicaban a la clase trabajadora, a sus hermanos de dolor y de martirio, el camino más próximo para llegar a su completa emancipación!
 ¡Loor a los denodados campeones de la lucha moderna; los que marchaban a la vanguardia de las agitaciones revolucionarias, llevando bien alto, como trofeo de triunfo y de victoria, la roja bandera de sus convicciones!

¡Loor a ellos!...
 ¡Loor a los hombres íntegros!
 ¡Loor a los que sacudieron con su palabra cálida, convincente e impregnada de luz, el corazón y el alma de las muchedumbres!

¡Loor a los que acompañaban y alentaban a todo un pueblo que se había levantado en son de airada protesta para exigir, con el arma formidable de la huelga general revolucionaria, una merma de horas en las brutales jornadas de trabajo!

¡Loor a los tenaces colaboradores de la santa causa proletaria; los que esgrimían en todo momento la piqueta demoledora que hacía saltar fragmentariamente, en pedazos, el armazón carcomido, viejo y putrefacto, de esta desgraciada organización social!

¡Loor a ellos!...
 ¡Loor a los verdaderos Cristos de la edad moderna!

¡Loor a los hombres con carácter de hierro; a los que esperaron serenos, impasibles, el terrible "cúmplase" de la monstruosa condena que le aplicaron los jueces sin conciencia ni corazón!

¡Loor a los que sacrificaron su propia vida en aras de los humanos principios que sustentaban!

¡Loor a los rebeldes que murieron con estoicismo, y arrostraron en el rostro de la tirana y prepotente burguesía, el profético apóstrofe que anunciaba, a posteriori, el derrumbe total de este maldito e irritante régimen capitalista!

¡Loor a ellos!...

Alma Templada.

Buenos Aires, Mayo 1.º de 1914.

LA EMPRESA DEL SUD Y SUS EMPLEADOS

Un proceder de hiena

En estos últimos tiempos los grandes diarios han venido ocupándose de cuestiones ferroviarias a raíz de ciertas declaraciones de las empresas que pretenden aumentar las tarifas del transporte con el socorrido pretexto de no haber obtenido, en los últimos tres años, el beneficio mínimo que le acuerda el artículo 9 de la ley 5315.

El simple anuncio de que el gobierno, por razón de oportunidad, pensaba no satisfacer las pretensiones de las empresas ha sido suficiente para que nuestra gran prensa—que hállase por completo al servicio de las empresas—elevara su voz desatemplada contra la política del poder ejecutivo que con una falta de consideración alejaba el capital británico que tanto ha contribuido al progreso de nuestro país. "La Nación", en su servilismo ha-

cia las empresas, ha llegado hasta insinuar que el gobierno les debe asegurar un pingüe dividendo, porque esta es la mejor propaganda para atraer a nuestro país el capital que necesitamos... Pero como ese mismo diario, en un artículo anterior, ocupándose de un discurso de Mr. Simpson, negaba que las empresas ferroviarias fueran el factótum de nuestro progreso, nos parece oportuno hacer conocer al público las consideraciones que la empresa del Sud tiene con el personal, (factor éste más importante del capital, la constitución y la liberalidad de nuestras leyes) y que "La Nación" omitió en su análisis de los factores del progreso; y lo que hoy decimos respecto al Sud es rigurosamente aplicable a todas las empresas ferroviarias del país, que están perfectamente unificadas en la obra de extorsión y persecución de sus obreros y empleados.

He aquí una crónica escueta y llana de un hecho reciente ocurrido con un guarda de Olavarría, que pone de manifiesto los sentimientos que animan a los magnates ferroviarios cuando se trata de modestos empleados.

El 14 de noviembre ppdo. el guarda José Monte al ir a tomar servicio en Tandil fué víctima de un ataque de parálisis general de los nervios, que le imposibilitó a trabajar.

Traído a Olavarría fué atendido por el doctor Olivieri (facultativo al servicio de la empresa) quien al primer momento se negó hacerlo traer a un hospital de ésta; pero más tarde convencido de la imposibilidad de curarlo, ordenó lo llevaran a ésta porque allí, por falta de aparatos y otros medios, la cura resultaba asaz difícil.

En conocimiento de la resolución del médico, nuestro compañero solicitó ser llevado al hospital Italiano, ya que era socio de una sociedad de socorros mutuos y por considerar que en ese hospital sería atendido mejor, solicitud que ni siquiera fué tenida en cuenta.

Pero esto no fué todo. Los empleados enfermo, cuando no se trata de enfermedades contagiosas, al ser traídos a ésta, la empresa le concede un compartimento. En esta ocasión la empresa se negó a conceder el compartimento que la familia del compañero solicitó.

El enfermo—por antojo del inspector de tráfico, señor Hall—no fué trasladado en compartimento, sino en un furgón como si se tratara de un simple bulto o de una bolsa de papas.

Divulgado el hecho, la opinión pública expresó su protesta contra ese salvaje proceder. El diario "La Libertad" de Olavarría, reflejando el sentimiento colectivo, publicó una enérgica protesta contra ese proceder inhumano, a la vez que solicitaba la intervención de la dirección nacional de ferrocarriles que, como en muchos otros casos semejantes, hizo oídos de mercader.

El señor inspector—verdadero autor del hecho—en vista de la repercusión que había adquirido el asunto, para desviar la opinión pública obligó a cuatro empleados a firmar un desmentido a la publicación hecha por "La Libertad". Los empleados que se han visto obligados a desempeñar tan triste papel son: E. Dabat, E. Vega, F. Pavioni y F. Nava. El desmentido fué rechazado por el diario, pero luego, previo pago de diez pesos, fué publicado como "solicitada" en las mismas columnas.

A esta obra de mistificación, contestaron nuestros compañeros desde las columnas del mismo diario, haciendo conocer al público los entretelones del solicitado, porque el señor Hall no se limitaba a de-

fenderse de los justos cargos que contra él se habían formulado, sino que aprovechó esa oportunidad para presentarse como un benefactor de la víctima.

Esta vez la hiena habíase acoplado las cualidades del cocodrilo!

He ahí en descubierto la moral hipócrita y canalla de las empresas. ¡Ellas reclaman del gobierno nacional mayores consideraciones y cada día usan menos consideraciones con sus empleados y obreros, que con su sacrificio constante, contribuyen a aumentar su poder y su grandeza!

Si el gobierno está en el deber de tener ciertas consideraciones con las empresas por ser éstas un factor progreso, ¿no deberían ellas—si procedieran coherentemente—tener más consideraciones con sus obreros y empleados, ya que estos son también factores de progreso nacional y especialmente factores determinantes de la valorización de los ferrocarriles?

Un Federado.

Olavarría, Abril 1914.

NOTAS INTERNACIONALES

ITALIA

Gran agitación entre los ferroviarios

Los compañeros italianos han creído que ha llegado el momento oportuno para exigir del Estado mejores condiciones de trabajo, a fin de poder hacer frente a la creciente carestía que allá como acá flagela despiadadamente a la clase proletaria.

La agitación ha sido preparada con mucha actividad e inteligencia, que nos permite asegurar su completo triunfo.

Para formarse una idea de la actividad desplegada por los miembros del Sindicato, conviene tener presente que, no obstante de la prohibición legal del derecho de huelga, la decisión de los ferroviarios es tan unánime, que hoy el mismo gobierno reconoce como posible una huelga general de ferroviarios.

Esta anulación práctica de la cláusula restrictiva que pretendía anular a los ferroviarios el sacrosanto derecho de abandonar el trabajo, es, para nosotros un triunfo muy significativo, que habla bien alto de la capacidad y fuerza de la organización sindical de los camaradas italianos.

El gobierno, encargado de hacer cumplir las leyes, a pesar de que éstas prohíben el abandono colectivo del trabajo, declara que es necesario conceder a los ferroviarios las mejoras que solicitan, si no se quiere ver paralizado el tráfico de los ferrocarriles de la península!

Esto significa reconocer la inocuidad de las restricciones legales, cuando los obreros cuentan con la fuerza de una sólida organización sindical.

Según el director de los ferrocarriles italianos, comendador Bianchi, las mejoras que piden los ferroviarios ascienden a cien millones de liras anuales. Los compañeros, que por su buena organización están en condiciones de calcular, a su vez, co hexactitud lo que importan las mejoras que exigen, calculan que 50 millones son suficientes para satisfacer su petitorio en toda su integridad.

De estos datos se ve claramente la importancia del conflicto.

En el momento que escribimos, los ferroviarios han acordado iniciar el sabotaje, postergando la declaración de la huelga para el momento en que el gobierno haga conocer las providencias que piensa adoptar al respecto.

Si estas no satisfacen las aspiraciones contenidas en el petitorio, la huelga se declarará en la próxima primavera, por ser ese el momento más oportuno, ya que con motivo de la vendimia, el tráfico ferroviario de la península adquiere un gran incremento.

Auguramos a los compañeros italianos el más completo triunfo en la lucha entablada.

FRANCIA

Progreso de la organización

La organización ferroviaria, que con motivo de la última huelga y la violenta represión del gobierno de Briand, había sufrido una notable disminución de su fuerza numérica, ha vuelto a recuperar la fuerza perdida.

En la actualidad el número de ferroviarios organizados, puede calcularse que asciende a 50 mil.

De no haber sobrevenido una lucha intestina entre federalistas y unitarios, el progreso habría sido mayor, ya que en esa contienda se han perdido muy buenas energías.

ESTADOS UNIDOS

El valor de la solidaridad

Una de las innumerables compañías que existen en este país, en el mes de febrero intentó destituir un maquinista y foguista, con el pretexto de ser causantes de un accidente en el que ninguna responsabilidad tenían.

La organización intervino inmediatamente, reclamando la reposición de los destituidos. La compañía se negó a acceder. La organización, entonces, propuso someter el asunto a una comisión arbitral; la compañía rechazó igualmente esta proposición, alegando tener derecho a destituir a todos los obreros cuando así conviniera a sus intereses.

Ante esta actitud poco conciliadora, la organización resolvió apelar a la huelga general para hacer respetar los derechos obreros. Todos los obreros, que ascienden a 5 mil, aproximadamente, hicieron abandono del trabajo. En vista de la unanimidad del movimiento la compañía propuso someter la destitución de los dos obreros mencionados a un tribunal arbitral, propuesta que esta vez fué rechazada por la organización, viéndose obligada la compañía a deponer su orgullo y a readmitir en su antiguo puesto a los dos obreros destituidos, con lo que dióse por terminado el movimiento.

Los cinco mil trabajadores reanudaron el trabajo a las 48 horas de la declaración de la huelga, con la satisfacción del triunfo, y con una benéfica experiencia sobre el valor de la organización y de su fuerza. He ahí una demostración práctica del valor de la solidaridad.

La organización obrera

¡Oh, cuánto beneficio inmediato reporta al proletariado una buena y sólida organización obrera!

En ella está la trinchera para su defensa; en ella se halla también la palanca que necesitaba aquel ilustre sabio para dar vuelta al mundo...

Y sino, ¿dónde encontramos, nosotros los obreros, otro poder más grandioso que la organización?

¡Hasta los mismos gobiernos autócratas han respetado a los obreros cuando éstos estuvieron organizados conscientemente en sus respectivas sociedades de resistencia!

¿Acaso no lo reconocen los mismos bárbaros que por medios ilícitos han conse-

guido subir al poder para dictar desde allí leyes arcaicas e inquisitoriales que sirven para amordazar y poner un freno al pensamiento de la colectividad obrera; siendo, como es, que éste debe tener y tiene completa libertad para elevarse sin obstáculos de ninguna especie hacia lo alto de la montaña?—desde la cual contempla irónicamente todas las aberraciones humanas que cometen los individuos que no tienen ni una pizca de nociones sobre las grandes evoluciones que tiene que efectuar el movimiento social contemporáneo.

Si los obreros permanecen disgregados y cada cual en su aislamiento espera que el mejoramiento económico venga por sí solo, nunca gozarán de beneficios; lo único que puede traerles con el correr de los años, será un desaliento pronunciado, un pesimismo bastante cruel.

Hay que levantarse, compañeros; erigirse como un solo hombre ante los desmanes que comete el capitalista secundado servilmente por el gobierno que, hoy por hoy, no son más que aspectos de un mismo mal. Hay que mostrar de una vez por todas que con nuestra unión recíproca, no hay poder más grandioso que nos vengza. Hay que mostrarle prácticamente a la "élite dorada" que nuestra vida es más digna de respeto que la de ellos mismos!

¡Nosotros tenemos más derecho de ocupar un asiento en el banquete social de la vida!

Un guarda-tren.

Recuerdos y reflexiones

En el número 18 de EL OBRERO FERROVIARIO hallo una incitación de "Varios Federados" de La Banda, en la que llaman apáticos a los empleados del tráfico; creen esos compañeros que no han comprendido los beneficios de la unión, e interrogan si creen los del tráfico que los superiores lucharán por mejorar nuestras condiciones, y, en fin, que son los más rezagados.

Yo, como empleado del tráfico, recojo la invitación y tomo la palabra, con el fin de hacer algunas observaciones que creo oportunas, y tratar de explicar, según mi particular modo de pensar, porque, muchos elementos del tráfico tardan en incorporarse a la reorganización.

Siempre me fué muy simpática, como a la gran mayoría de mis compañeros, la idea de la organización de los ferroviarios, porque estamos convencidos de que contribuirá en gran manera al bienestar general; y, desde 1897 que se echó las semillas de esta gran idea, por un núcleo de quince o veinte empleados del extinto F. C. B. A. y R., que por primera vez se reunieron en empalme Villa Constitución y entre los que estaba el que suscribe, hasta la fecha, siempre he sido un soldado de la causa.

Según mi modesto entender, y hablando en sentido general, nadie más que los empleados del tráfico están convencidos del aforismo: "La unión hace la fuerza"; nadie más que nosotros estará siempre dispuesto a secundar todo esfuerzo generoso, tendiente al mejoramiento general del trabajo; y por razones de nuestras propias ocupaciones, estamos más en contacto con estas corrientes de ideas que hacen vibrar nuestros sentimientos más puros de solidaridad en la causa noble e histórica de la emancipación obrera.

Pero, volviendo la vista y haciendo recuerdos retrospectivos, vemos la visión de un gran edificio social que en 1904, cuando su estabilidad parecía asegurada porque respiraba vida y progreso por todos los poros, la falta de cultura colectiva, la falta de experiencia en los manejos de terrible arma, la huelga, en fin, la falta de circunspección gremialista, diré así, de la mayoría de los socios que formaban ese grande edificio, la echó al suelo.

Ese edificio era la Confederación Ferroviaria, construido paciente y conscientemente por muchos obreros que, al par de saber manejar perfectamente sus herramientas, trabajaron con pasión, con ternura, para cimentar esa obra de unión, de cultura; esa obra histórica. Pero, como toda idea noble y grande, ésta tuvo la virtud de no ser entendida por la gran mayoría de sus componentes, que nerviosos e ignorantes proclamaron precipitadamente

la acción directa, porque desconocían los efectos inmediatos que, en nuestro caso, era el fracaso irremisible; que más de cuatro habían previsto; porque no se trataba de llevar un asalto a la bayoneta ni había que confiar que el enemigo se rindiera, por respeto al número, no. Se trataba, y debe tratarse siempre en víspera de una huelga cuanto tiempo podemos mantenernos sin trabajo y cuanto puede resistir las empresas. En otros términos, se trata de calcular el tiempo que nosotros podemos vivir sin salario y el tiempo que las empresas pueden prescindir de nuestro trabajo. Si nuestro tiempo es menor, antes de alcanzar el triunfo, seríamos alcanzados por el hambre. A mi juicio este punto debiera ser muy bien estudiado en todas las asambleas, cuando se trata de ir a una huelga, máxime si esta abarca una colectividad tan numerosa como la ferroviaria.

Es muy importante reconocer y comprender el real poder de una huelga bien hecha, no digo justificada, porque todas las huelgas reclaman un derecho justo; sino oportuna, bien pertrechado, es decir, acorazado contra el fracaso; porque el fracaso viene aparejado con gravísimas consecuencias: destroza la corporación o sociedad, haciendo pagar bien cara la "patriada", a todos sus afiliados, que pierden el carácter y hasta la susceptibilidad de hombre, muchos de ellos, ante la vista severa, inquisitorial del jefe que le reprocha y abusa de la situación de triunfador.

La asamblea que declara una huelga sin estar segura del triunfo, lo hace obedeciendo inconscientemente al calor del ambiente, porque cuando se está tratando algún asunto de importancia colectiva, no falta un chuseo alcoholizado, que grita un "viva la huelga", exabrupto que repercute en todos los nervios similares, que son los más, por desgracia, y estalla lo que menos se esperaba: la huelga por mayoría; con ella, la resistencia superior. No falta un bochínche que justifique la sableada a los obreros por los policías rusos que tenemos. Luego, a los dos o tres días, los mismos que desafortunadamente pedían la huelga, no tienen que comer; piden a la caja, y la caja social está casi exhausta porque la organización lo absorbe todo y, por fin, braman en contra de la huelga; lo he visto y me ha contristado. Este resultado habla muy alto de la falta de cultura gremial de los que tales errores cometen. La huelga de 1904, ha retrogradado en veinte años o más una organización floreciente y de positivos resultados, malogrando sacrificios y esfuerzos generosos de muchos convencidos, y llevando el escepticismo a los ánimos de los más, que terminan por creer que estas organizaciones en las membranas ferroviarias, están destinados al fracaso, debido a lo heterogéneo de sus componentes, como su enormidad numérica; y siempre se tiene el temor de que, cuando la organización entre en días de progreso floreciente, no faltarán las torpes mayorías que la echarán a rodar!!

No quiere esto decir, que yo sea un esceptico, o que desespere que la verdad y la justicia algún día se impongan cubriéndonos con su manto de igualdad y equidad; por el contrario, sigo en la creencia de que cada día estamos más cerca de su imperio; pero no obsta, para que ello sea causa que pueda justificar el adjetivo que varios federados de La Banda, nos dirigen.

Según se desprende de la correspondencia que he citado al principiar este trabajo, Los federados de La Banda pertenecen a tracción o talleres; y me alegro, pues, es donde más hay que trabajar, aunque no lo parezca, porque les creemos con más conocimientos sobre las asociaciones obreras, y nos engañamos al creerlo así. Básteme recordar, para probarlo, que si los ferroviarios en 1904 perdieron la huelga, donde más de setenta mil obreros participaban, no fué por falta de cohesión y entusiasmo ni debilidades de los ferrocarrileros, sino porque "La Fraternidad" no supo comprender el momento histórico porque atravesaba el movimiento obrero argentino. No supo interpretar su alta misión de solidaridad en el concierto de los gremios organizados, encerrada en su estrecho misticismo corporativo, ofuscada por egoístas pretensiones de superioridad profesional, no supo advertir ni suponer siquiera, que el voraz incendio que devastaba la casa del vecino, se propagaba a la propia. En fin, no supo "La Fraternidad"

ganarse punto con un galardón para su estandarte, el aprecio de 70 mil compañeros y las mejores garantías de triunfo para lo futuro, porque el que siempre flores tiene derecho a recoger flores.

Lor largos días de lucha se sucedían y las máquinas, caminaban... caminaban... llevando y trayendo trenes, a pesar de muchas promesas que hicieron a los nuestros la C. A. de La Fraternidad, que se adherían con 48 horas de paro.

La educación y conocimientos gremialistas ¡no obliga moralmente y hasta materialmente, según el caso, al apoyo de uno a otro gremio, máxime si se trata de dos gremios, como los que motivan estas líneas, que deben marchar unidos, si desean hacer obra histórica?

Muchos maquinistas se creen obreros privilegiados, porque anteponen sus intereses corporativos de gremio, a los de clase; considerándonos tal vez, inferiores; pues siempre han sido hostiles al movimiento de clases declarado en la República por la "aristocracia" obrera, para valerme de la feliz clasificación que Kaustky hace entre el obrero inepto y refractario del libro que entorpece y hace penosa la marcha de los grandes movimientos obreros, y el estudioso que lucha consciente y se asimila todos los progresos, con conocimientos más o menos amplios.

Después de los ruidosos fracasos de 1904 y 1912, yo, como muchos, esperábamos que en el último congreso realizado en marzo ppdo., se invitara a la fuerza que se levanta; me refiero a la Federación Ferroviaria que ya tiene tantos o más afiliados que La Fraternidad; invitar debía, a la fuerza que se organiza, a designar un delegado que al discutirse los asuntos generales, propusiera o se discutiera una forma o proyecto de acercamiento que hubiera beneficiado a todos, moralmente, porque habría llevado la esperanza a todos los ánimos; esperanza de terminar para siempre con esa hostilidad subterránea que entre estos gremios ha existido siempre; esperanzas de unificar los esfuerzos para echar sólidas bases al edificio social amplio y sin límites; habilitarnos para una acción histórica en lo futuro, cual es la aspiración de todos los maquinistas y foguistas que conozco!!

Es necesario, imperioso, que los obreros nos preparemos e instruyamos. El progreso que se opera en el mundo entero, no debe pasar desapercibido para nosotros; el secreto del triunfo no está en el sólo hecho de cotizar, en la acumulación de capitales, está en la conciencia, en el conocimiento y en el valor de los asociados. La victoria se inclina siempre hacia los más inteligentes y batalladores. El poder de las organizaciones gremiales está en relación directa con la capacidad y conocimientos de sus componentes.

Hay que hablar con confianza y con verdad, diciendo con Abelardo Rocca: "Ya que nuestra virtud está en los hechos y no en las palabras, como los obreros que revisan un edificio, indicamos los materiales podridos para que sean reemplazados, puesto que de un momento a otro pueden producir la ruina."

Termino expresando mis deseos por que la Federación sea tan grande y poderosa, que por sí sola constituya un símbolo de Amor y libertad.

Zenón Cabral.

Sección Buenos Aires

Se está haciendo notar la necesidad imperiosa de fomentar en esta ciudad una sección que abarque todos los ferrocarrileros de los diferentes departamentos y ferrocarriles que convergen a esta.

Sería una gran obra, pues así podríamos velar más de cerca por los intereses de nuestra joven pero vigorosa Federación Obrera Ferroviaria.

Sucede que muchos federados que trabajan en ésta no pueden asistir a las asambleas que se dan en sus respectivas secciones, que, como se sabe, siempre están fuera de la capital, es decir, adonde mayormente hay un número más elevado de obreros, y esto sucede en los talleres de máquinas principalmente.

Ahora, que las secciones de afuera se encuentran en su mayor número organizadas, los ferroviarios de ésta debemos también formar nuestra sección. Así estamos más

centralizados para aunar los vínculos estrechos del proletario y dar una nota resaltante de la organización en el exterior.

Ferrovianos de Buenos Aires, sin distinción de oficio ni empleo, la iniciativa está lanzada. Solo espero de que ella no caiga en saco roto. Si la consideráis en su justo valor, escribid al que suscribe a México 2070, dando vuestra adhesión, a fin de fijar una fecha en que podamos entrevistarnos y dejar de hecho constituido un comité.

No es empresa audaz la que he propuesto, pues sólo con un poco de buena voluntad basta.

Por otro lado, demás está el decir los beneficios que nos puede reportar una sólida organización en ésta.

Adelante, siempre, compañeros, para poder combatir a esos monstruos insaciables del oro, que después de derrochar nuestras fuerzas y energías en favor de ellos, apenas nos dan lo suficiente para que no nos muramos de hambre. Pero, puede ser que algún día los obreros del riel nos demos cuenta de las tristes condiciones en que nos encontramos, y entonces vayamos cual hombres a reclamar la vindicación de un poco de lo mucho que nos quitan.

Esperando que los compañeros sepan interpretar bien la iniciativa, los saluda.

Cándido Villarreal.

México 2070, Buenos Aires. — Federación O. Ferroviaria.

AGRADECIMIENTO

Nos pide el compañero Saturnino Marcelo, de Mechita, hagamos presente su reconocimiento a todos aquellos compañeros que se dignaron visitarlo durante estuvo enfermo en el hospital Español, el mes próximo pasado.

Queda complacido el compañero.

BIBLIOGRAFIA

"El Sindicalismo Revolucionario", por Víctor Griffuelhes (por la biblioteca "La Acción Obrera"). — Hemos recibido este interesante folleto del ex secretario de la C. G. de T. de Francia, cuya lectura recomendamos a los compañeros estudiosos.

"Bulletin International du Mouvement Sindical (S. I.)" — Recibimos con regularidad esta interesante publicación, que edita el secretario internacional de las organizaciones nacionales de sindicatos, en alemán, inglés y francés, la que utilizamos a menudo para nuestras notas.

CONSTANTINO MARINO

En un lamentable accidente, entre las estaciones Bermejo y Vallecito, el día 4 de Abril ppdo. perdió su vida este bravo compañero, militante activo de La Fraternidad y defensor incansable de la organización.

El extinto era maquinista y trabajaba en el F. C. A. del N. La muerte se produjo a consecuencia de un principio de incendio que estalló en uno de los vagones del tren 289, que este camarada conducía con la locomotora 435. Para cerciorarse bien sobre la importancia del incendio, se aproximó a los pasamanos e inclinó el cuerpo hacia afuera para ver lo que ocurría, en el preciso momento que la máquina alcanzaba un puente, en cuyas barandas tuvo la desgracia de chocar con la cabeza.

La violencia del choque fué tan grande que la parte superior del cráneo fué separada del resto del cuerpo, siendo recogida en el fondo del puente, por el foguista García y el pasaleñas Iglesias, que, al darse cuenta de lo ocurrido, cortaron inmediatamente la marcha del tren.

El cadáver fué velado en el local social de la sección San Juan, participando al entierro más de 150 compañeros que condujeron el ataúd a pulso hasta el cementerio municipal. El centro socialista de la localidad y el comité de las organizaciones obreras expresaron su simpatía al extinto haciéndose representar por una comisión.

Los superiores de tráfico, talleres como de tracción—que saben obstaculizar toda manifestación,—esta vez han demostrado una buena voluntad, que, como acto de justicia, nos complacemos en dejar constancia.

MOVIMIENTO E INFORMES DE LAS SECCIONES

F. C. C. G. B. A.

LA BAJADA

Importante triunfo

Los superiores de ésta que, por su proceder abusivo, van adquiriendo entre los lectores una inmerecida notoriedad, en estos últimos tiempos han intentado introducir una serie de medidas injustas y arbitrarias que han dado lugar a una enérgica protesta.

Se intentó reducir el personal de estas playas de tal forma que ningún compañero se mostró dispuesto a someterse a esos caprichos. Venían disminuídos los cambistas, aumentada, en consecuencia la tarea, y disminuídos los sueldos. Ya que obreros que ganan un sueldo de 100 pesos tendrían que realizar el trabajo de uno que ganaba 120 por mes.

En una reunión extraordinaria efectuada por los compañeros de ésta, se acordó pasar una nota al jefe seccional reclamando se dejara sin efecto todas esas medidas perjudiciales.

La nota fué presentada el día 12 a la oficina del jefe de maniobras, quien se mostró un tanto insolente. Pero, horas más tarde, el jefe seccional llamaba a su despacho una comisión obrera para comunicarle que se le concedía lo solicitado.

A esta entrevista asistió el inspector nacional señor Carlés.

Es indudable que a este triunfo ha contribuído en primer término la decisión y firmeza de todos los compañeros y la inteligencia y acierto de los compañeros de la comisión.

¡A todos, nuestras sinceras felicitaciones por el triunfo alcanzado!

MERCEDES

Compañero redactor:

El motivo de la presente es para informarlo sobre lo acaecido al compañero de tracción, maquinista A. FJ., del cual nos ocupábamos en el número anterior de nuestro periódico.

El señor jefe, de acuerdo con el secretario Bustos, ha tenido la valentía de amenazar a algunos foguistas para que firmaran una nota, en la cual se decía que la caja no había sido apuntada en el libro de reparaciones y que nunca anduvo caliente. Para esto, los llamaron a deshoras de la noche para que no supiera nada ninguno; pero, el diablo que no duerme y lo sabe todo, descubrió la cosa.

Ahora, el maquinista citado ha sido destituido por haberse negado a tomar servicio, cometiéndose una injusticia. He ahí como interpretan los hechos los señores jefes de esta compañía. La caja de la cual hice mención en el número anterior ha sido apuntada dos veces en el libro de reparaciones: la primera hace año y medio y la segunda en esta última ocasión. El compañero A. J. hace seis años que trabaja en esta empresa y es la primera vez que le sucede esto.

Hablemos algo más del negro Bustos. No hay cosa por insignificante que sea que no la lleve, como buen alcahuete que es, al señor jefe. Se pasa todo el día espionando al personal de este depósito para ir a llevar sus alcahueterías.

Le daremos un consejo para que se deje de desempeñar esa función repugnante, si quiere evitarse muchos dolores de cabeza. Que recuerde el negro Bustos cuando lo corrieron en la Bajada.

Al personal de este depósito le diré que deje de dormir y se una con sus compañeros para dar un justo castigo a ese miserable. Todos, como un solo hombre, deben hacer una acción conjunta entre los maquinistas, foguistas y limpia-máquinas para conseguir la completa destitución de ese tipo; ya que él se preocupa en causar daño a nuestros compañeros y tiene un placer cuando les quita el viático, por causas fútiles, a los maquinistas y foguistas.

Diablillo.

F. C. O.

DE CHIVILCOY

Un tipo original — Otro tipo

Voces amigas nos comunican de que "el señor Galdulfo" y el "señor Núñez", jefe y segundo jefe respectivamente de la estación que indica el epígrafe, tienen, cada uno de ellos, defectos que perjudican enormemente el equitativo bienestar y la salud de sus subalternos: el primero se exterioriza en todos sus actos como un "mediocre aristócrata", el segundo, como un "matón de arrabal"... ¡Inútil es decir de que tanto uno como otro "no ven más allá de sus narices"!...

Nos ocuparemos del primero, ya que no es lógico confundir a los dos con un mismo adjetivo: uno es tipo original y otro tipo pato... lógico! Helo aquí:

Su trato afable, fino, delicado, cortés, no hacen entrever a cualquiera las "manías perjudiciales" que caracterizan a su persona.

¡Se necesita tener "algo de psicólogo" para conocerlo!

Diríase que procede maquinalmente, sin conciencia, al practicar sus "actos anormales". Pero, analizando, estudiando, mejor dicho, la "intima psicología que lo presenta como a un hombre bueno", en el sentido vulgar de la palabra, llegamos a la siguiente conclusión: el jefe de referencia está en sus cinco sentidos; es decir, no tiene las facultades mentales ni alteradas ni semialteradas. ¡Con esto no queremos manifestar rotundamente de que las manías de "dicho señor" no tengan mucha semejanza con la locura; porque, ya lo dijo alguien:

"De poeta y de loco
todos tenemos un poco!"

¡Claro está que no todos tenemos el mismo grado de inspiración—"sentimiento poético", digamos así para acercarnos en algo al poeta que ha escrito esos dos versos pareados,—y de locura: unos tienen más desarrollo en lo primero que en lo último; otros, por el contrario, más en lo último que en lo primero!

Por algo se ha popularizado tanto aquella célebre sentencia:

"No son todos los que están,
ni están todos los que son"...!

Pero es el caso que, nos vamos pasando de la línea; es decir, de la cuestión. Porque si bien es cierto de que "el señor que mencionamos" merece esto, otro tanto y más todavía, no por eso vamos a ocupar todo el espacio de nuestro periódico.

Cuestiones más importantes y serias llaman y absorben casi por entero el poco tiempo que disponemos; ya que nosotros también pertenecemos a la inmensa falange de ferrocarrileros; no somos burgueses ni periodistas asalariados, que escriben a tanto la línea; ni tampoco "vidiadores de oficio", como tan estúpidamente nos ha llamado el ministro del interior: somos obreros del músculo y del cerebro, trabajamos desinteresadamente, con entusiasmo y convicción, para engrandecer la ya grandiosa obra que hemos emprendido. ¡Cuando ella llegue a la perfección, a la meta de sus anhelos, nosotros también nos emanciparemos de la tutela hipócrita del capital; de los accionistas que tienen lúbricas expansiones con el dinero que nosotros ganamos con nuestro sudor de explotados, y de todos los lacayos y rufianes que les sirven de puntales para sostenerse!...

Demos vuelta la hoja.

El señor Galdulfo, como muy galantemente lo llamamos, procede, hemos dicho, como un mediocre aristócrata.

Vamos a probar nuestro aserto. Primera prueba: En la oficina de dicha estación existe una estufa, que la empresa la ha hecho colocar para el servicio exclusivo de sus empleados. Pero, hete aquí, que el señor que hemos citado, se impone ante las justas pero no injustas resoluciones de la superioridad: prohíbe despóticamente de que sus empleados hagan uso de la estufa; no quiere que prendan fuego ni en la tem-

porada de invierno, cuando el frío excesivo de las noches terribles penetra hasta en los huesos y hace castañetear a los dientes de una manera inaguantable.

Y, todo esto, ¡oh, pedante aristocracia del tallarín! lo hace para evitar de que ella, la estufa, quede deteriorada o manchada con el carbón.

¡Como si no fuera esa la misión que le toca desempeñar; como si lo superioridad la hubiera colocado allí para tenerla, a la vista del público, como un objeto de lujo; ya que, según parece, ésta es la intención del "señor Galdulfo"!...

Segunda prueba: Cuando los empleados cometen en el servicio una falta azas insignificante, él, el señor de referencia, les comunica por nota y les obliga a contestar en la misma forma. ¡Cuidado, señor, cuidado; no se vaya a inmiscuir con sus empleados subalternos; ellos son inferiores: puede perder con esto la reputación nobiliaria que usted se ha forjado "in mente", en su cerebro de mediocre!!

Esto, y otras cosas y cosas que nos guardamos para sí y que publicaremos siempre que este señor no se enmiende, es lo que sucede con el jefe de Chivilcoy Sud!...

Pasemos a narrar, ahora, las cualidades que caracterizan al señor Núñez, segundo jefe, como hemos dicho, de la misma estación.

Enumerar de pe a pa todos los hechos que tiene en su haber, lo creemos un tanto superfluo. Bástenos decir solamente de que su "dignidad de hombre" se encuentra a cinco metros bajo tierra. Esto es más que suficiente para presentarlo de cuerpo entero. ¿Le gusta, señor? ¡Nosotros somos fotógrafos de primera; la distancia kilométrica no nos impide sacarle su retrato! Y, por las dudas de que usted ignore el significado que tiene la palabra "dignidad", transcribimos a continuación lo que dice de ella el "Novísimo Diccionario de la Lengua Castellana":

"Dignidad, f. (Lat. Dignitas.) Calidad de lo digno. || Gravedad y elevación noble en el carácter, sin rayar en orgullo ni pasar los límites de ese majestuoso decoro que cumple a cada cual ostentar para ocupar su puesto en la sociedad e infundir respeto." ¿Ha entendido? ¡Eso es lo que dice el diccionario!

Nosotros, por nuestra parte, diríamos mucho más!...

"Para muestra basta un botón", dice un refrán muy conocido.

Bien; de acuerdo con ese adagio, publicaremos un botón solamente. ¡Ahí va!

Hace días que el señor mencionado abusó de una manera bastante canallesca con un jovencito que ocupa el cargo de telegrafista en la estación de referencia.

Sabido es de que los trenes nocturnos llevan un coche restaurant para el servicio de pasajeros.

Día por medio, puede decirse, cuando a él le tocaba el servicio de noche, mandaba, en el momento de parar el tren en la estación, al telegrafista para que éste le comprara fiambres u otros objetos. El encargado del coche restaurant, por causas que hasta ahora ignoramos, no hacía efectivo el cobro de la mercadería que el segundo mandaba a comprar.

Por lo tanto, a éste le convenía mandarlo todas las veces de que dicho encargado llegara con el tren nocturno; no así al telegrafista Rossi, que se avergonzaba y sentía herida su dignidad cuando le tocaba servir de instrumento a su "superior en categoría".

Esto dió motivo a que Rossi se rehusara valientemente, no adaptando por más tiempo la complicidad en el "pane lucrando"... del segundo jefe. Saber esto y lanzarle un objeto por las espaldas, fué todo uno.

—¡No faltaba más!—se decía el muy energúmeno.—¡Desacatar la orden de un superior...!—en categoría, volvemos a repetir nosotros.—¡Adónde vamos a parar!...

En esta y en otra forma desatóse, diciendo frases un tanto grotescas—que impiden por lo obscenas que son darle el honor de la publicidad—para castigar el atrevimiento (!!) de su subalterno.

El jovencito vióse obligado a abandonar el servicio, bajando con el primer tren para Buenos Aires.

Presentóse a la oficina de tráfico e indicó las lastimaduras que le había causado el segundo,—esto era el mejor atenuante que justificaba su proceder:—pero, los señores superiores no quisieron saber nada.

Decían de que había abandonado el servicio, y de ahí no los sacaba ni la madre que los parió!

¡Que caso éste para aplicarle, con todo "el rigor que marca la ley", el artículo 11 del ya finado u olvidado proyecto de jubilaciones! ¡Atención ferroviarios; aquí tenéis una muestra del por qué nosotros combatíamos con tenacidad esa mal llamada "ley protectora" del ferrocarrilero!...

Fué la cuestión de que el telegrafista mencionado tuvo que volver a la misma estación, bajo pena de quedar suspendido o sin trabajo si no aceptaba de plano lo que la superioridad le proponía!...

No es esto un botón que puede servir como muestra para presentar al señor Núñez de cuerpo entero? ¡Sí, así lo creemos! Esperamos de que su proceder no nos ha de obligar a extendernos con otra crónica. ¡Y, por hoy, basta!

TRENQUE LAUQUEN

Aquí ha existido una sección y hoy — vergüenza da decirlo — ni el recuerdo queda. Los compañeros que constituyen la sección, ya no se acuerdan de ella algunos, otros se esfuerzan en no acordarse, por lo que la empresa los ascendió; y otros — por último — que se esforzaban en hacerla vivir, fueron trasladados.

Bien. Contra el pasado nada valen los comentarios. Pero los compañeros de Trenque Lauquen que no han sido ascendidos, que sienten hoy las mismas necesidades que entonces, ¿qué esperan? ¿Por qué no inician los trabajos de reorganización?

Es bueno que los compañeros recapaciten y recuerden una vez más que nuestro mejoramiento debemos conquistarlo con nuestra propia fuerza, y ésta no existe si no nos unimos.

¿Adónde están las energías que desplegaron en un primer momento los ferrocarrileros de ésta? ¿Adónde están aquellos compañeros, que conocen y saben interpretar la organización? ¿Están o no? ¡Sí, están! Yo que he sido de esa los conozco y sé que se apoderó la modorra de ellos; pero, también sé que han de despertar y abrir los ojos a la realidad, y entonces han de ser los que fueron antes, que dieron una nota resaltante en la organización. Además, sé otra cosa: sé que es falta de iniciativa el que no se vuelvan a reorganizar—porque conozco a fondo a los compañeros de esa, por haber pasado más de un rato en compañía de ellos.

¡Adelante, compañeros! Secunden la obra que los camaradas de otras secciones vienen realizando y el triunfo será nuestro, pues existiendo una sólida organización pronto podremos pedir nuestros justos derechos.

¡Unámonos, pues!

¡Salud!

Un federado.

HAEDO

Playa intransitable. — Anomalía peligrosa

Acabamos de recibir una nota firmada por una buena cantidad de guardas, que corren los trenes de carga que salen de Haedo para Mechita.

En ella se hacen justas acusaciones contra el jefe de la primera estación nombrada, que, sabiendo el peligro que corre su personal al verse obligado a cruzar las vías ocupadas con vagones, se mantiene impasible ante las anomalías que fácilmente se pueden subsanar.

Imposibilitados de publicar la nota que se nos ha remitido, transcribimos sus mejores párrafos: esto lo hacemos con la sana intención de que el jefe antes citado tome las medidas del caso, evitando, en lo posible, la repetición de estos hechos que no dicen nada a su favor. Helos aquí:

"Hace algunos meses que el jefe de Hacedo se cercioró de que un guarda se había lastimado al pasar por debajo de un vagón. En vista de esto ordenó al encargado de maniobras que dejara un lugar libre para que los guardas pasaran sin molestia ni peligro ninguno."

¡Esto duró muy poco tiempo solamente! Hoy por hoy, los guardas que tienen que ir a la playa Sud para correr los trenes 301, 303, 309, 313, 315, 319 o 321, se ven obligados a pasar por debajo de una buena cantidad de vagones. A veces se da el caso de que hay más de siete u ocho cortes en las vías. Esto, como se verá, es un gran peligro para nosotros; máxime si se calcula que tenemos que pasar con la canasta, la linterna, el sobre todo, el disco y los faroles. Cuando uno no pega con la cabeza en algún para-golpe, queda enganchado con alguna cadena auxiliar; sin contar de que pueden mover los vagones para hacer maniobras.

Por lo tanto, pedimos a ustedes la publicación de la presente; y creemos, tenemos casi la seguridad, de que el señor Gismondí atenderá como es debido nuestro pedido."

¡Así lo creemos nosotros también! ¡Nos sería muy lastimoso volver a escribir sobre esta misma cuestión, que, con un poco de buena voluntad de parte del jefe de referencia, podrá quedar olvidada!...

CARHUE

Un jefecito canalla

Las hazañas de este jefecito son conocidas por los lectores de EL FERROVIARIO. Fué presentado en toda su desnudez cuando estaba en Necochea y al venir a ésta, también nos ocupamos.

Nuestras publicaciones, lejos de haber corregido a este caballero, lo han hecho más insolente y sinvergüenza.

En estos últimos tiempos, por su ruín espíritu de venganza, hizo trasladar a los compañeros sin ningún motivo serio.

La superioridad, por lo visto, es tan estúpida como miserable es el jefe de Sarle. Este señor, que es especulador, que se desprecia completamente de sus deberes con la empresa y que persigue a los subalternos que no le secundan en sus maniobras, consigue de los superiores aprobación para todas sus canalladas.

¿Desconocen estos señores la falta de honestidad de este jefe? ¿Son cómplices?

Trataremos de averiguarlo, y, en el próximo número, haremos conocer a los compañeros el resultado de nuestras averiguaciones.

Corresponsal.

F. C. C. N. SAN CRISTOBAL

1.º de Mayo

Esta sección ha resuelto conmemorar la próxima fecha del 1.º de Mayo con una velada teatral que se efectuará el día 30 de Abril a las 8 p. m.

El día 1.º se efectuará una manifestación pública, donde harán uso de la palabra varios compañeros.

Los ferroviarios y los trabajadores en general deben asistir en masa a estos actos conmemorativos y de educación revolucionaria.

Importante

Se encarece a los compañeros del tráfico que sean trasladados o cambien de domicilio, avisen inmediatamente a la secretaría.

A los compañeros que se hallen atrasados con la cuota mensual, se les recomienda ponerse al corriente antes del 15 de Junio, para poder presentar en esa fecha el balance semestral.

Tratándose de un deber elemental de obrero consciente, esperamos que los compañeros tomarán en cuenta y cumplirán con esta indicación.

El Secretario.

TAFI VIEJO

1.º de Mayo — Llamado importante — Una acertada resolución

Los compañeros de esta sección han resuelto organizar una conferencia y manifestación pública que tendrá lugar en la plaza Mitre en conmemoración del 1.º de

Mayo, donde deben acudir todos los trabajadores.

Los obreros de ésta, que recién se inician en la organización, deben concurrir a escuchar los oradores que han de explicar la significación histórica de ese día, en que todos los trabajadores conscientes de los diversos países abandonan el trabajo para elevar su justiciera protesta contra la burguesía explotadora y el Estado que oprime y subyuga.

Deben de ir a la manifestación para demostrar a los plutócratas de los ferrocarriles que sus explotados, como todos los trabajadores, sienten ansias de justicia y bienestar y que no están dispuestos a sufrir resignados.

El 1.º de Mayo debe resultar un exponente de nuestra fuerza, una manifestación clara e inequívoca de nuestros sentimientos proletarios. Acudamos a reclamar justicia y bienestar, a recordar a nuestros hermanos caídos bajo el plomo homicida de los sicarios del capital, y, ante todo, procuremos, desde ese día, dar más cohesión, más vida a nuestra naciente organización, para que pueda, en un día no lejano, hacer respetar nuestros sacrosantos derechos.

Debemos trabajar con entusiasmo, con tenacidad para dar a nuestra organización la savia vigorizadora que le permita abatir el monstruo capitalista. El obrero consciente y anhelo de su bienestar no puede descuidar la organización sin traicionarse a sí mismo. Las asambleas—que efectuamos ordinariamente cada treinta días y por lo general el primer domingo de cada mes (siempre que no sea antes del día 5) deben ser un exponente de nuestra capacidad y concordia.

Ningún obrero que se respeta puede faltar a las asambleas. Los que comprenden y aman la organización deben acudir, para evitar que una minoría adopte resoluciones perjudiciales. Y en las discusiones es preciso evitar todo sectarismo y rencillas personales. En ella sólo deben tratarse cuestiones de interés general, y la discusión debe ser serena y razonada, evitando la intervención de gentes extrañas.

Solo así, conseguiremos asegurar la vida de nuestra sección y evitar las rencillas y discordias que sólo sirven para malograr las buenas obras.

¡Viva la organización sindical! ¡Viva el 1.º de Mayo! ¡Abajo la explotación!

El Secretario.

—Los eternos enemigos de la unión y organización obrera continuando su obra ruín y dañina ya han intentado sembrar la discordia en esta sección. Ultimamente, una federación local de dudosa y fantástica existencia ha se inmiscuido en esta sección con el pretexto de adherírsela. Por suerte los compañeros de Tafi Viejo animados como están de un fuerte espíritu obrero han dado una merecida lección a los señores aludidos, al rechazar por una enorme mayoría la pretendida adhesión.

Todas las secciones debieran inspirarse en la actitud de estos compañeros que, por una parte, concuerdan en perfecto acuerdo con la declaración que, al respecto, ha hecho el Consejo Federal, aparecida en el número 13 de EL OBRERO FERROVIARIO, correspondiente al mes de Agosto de 1913.

F. C. S.

OLAVARRIA

Como siempre, los compañeros propagandistas de ésta no descansan un solo momento. Y podemos constatar, con íntima satisfacción, que ella encuentra entre el personal—víctima de una secuela de abusos e injusticias—la mejor acogida.

La propaganda organizadora halla un terreno muy propicio. Las arbitrariedades continuas han regado el terreno, permitiendo un rápido florecimiento de la semilla organizadora. Los compañeros todos van comprendiendo la imperiosa necesidad de una federación que cual centinela armada, vele por los intereses y derechos ferroviarios.

El número de asociados aumenta constantemente, a pesar del espionaje y las persecuciones que tiene organizado el inspector Carlos Hall (a) el Cabezón.

Este hombre, que tiene pretensión de talento, viene demostrándonos un pobre

diablo. Como su colega Coleman—calificado justamente de Tartarín por los compañeros del Tandil—pretende, también, destruir nuestra Federación trasladando a los compañeros más activos y a los propagandistas más tenaces e inteligentes, facilitándonos de ese modo la realización de las jiras de propaganda que tanto contribuyen a vigorizar nuestra naciente Federación.

Pese a todas las artimañas de este talentoso inspector, nuestra organización se encuentra cada día con más fuerza. En breve nos hemos de encontrar en condiciones de responder a estos matones con aquellos popularísimos versos:

Los muertos que vos matáis,
gozan de buena salud.

Y tan buena es nuestra salud que abrigamos fundadas esperanzas de enterrar a más de uno de nuestros matasiete.

Corresponsal.

CHELFORÓ

Despedida a un compañero

Camarada redactor de EL OBRERO FERROVIARIO:

Con motivo de la salida de la empresa del camarada Angel Saisi se le obsequió hoy en su honor con un asado campestre, al cual asistió todo el personal de ésta: maquinistas, foguistas y guardas, que por casualidad se hallaban en ésta con descanso, y como también varias personas de esta localidad (amigos del obsequiado). El compañero Saisi, según nos manifestó, pidió su renuncia de la empresa obligado por múltiples injusticias que cometían con él. Este joven, que cuenta apenas 19 años de edad, ha sido un propagandista asiduo de la Federación, tanto en esta sección como en la de Mar del Plata, pues la sección citada, si está fuerte, se debe en buena parte al camarada Saisi, que sin descansar un momento estuvo haciendo una propaganda hermosa, en bien de nuestra Federación.

En la fiesta nos dijo: "Aunque yo renuncié de la empresa no vayan a creer que echaré al olvido a mis compañeros de trabajo, a los explotados como yo, nó; todo lo contrario, seguiré haciendo propaganda más que ahora, porque estaré más libre; no descansaré hasta ver satisfecho el deseo de todos los ferroviarios."

Así compañeros, tomad el ejemplo de este modelo de hombre y seguid la misma senda, que será el bienestar de todos los ferroviarios.

Un ferroviario.

Chelforó, 4/4/914.

SANTA FE

Abusos incalificables

En ninguna parte se pone tan de manifiesto el feudalismo de las empresas como en ésta.

Los administradores y mandatarios cometen diariamente un sinnúmero de transgresiones y de injusticias que es imposible intentar relatarlas en una breve crónica.

Pero lo que más sorprende no son, sin duda, tanto las arbitrariedades de los superiores, como la mansedumbre con que las soportan los subalternos.

El sueldo que se percibe no puede ser más irrisorio. Hay apuntadores con más de dos años de servicio, con una intachable conducta que sólo ganan el miserable salario de sesenta pesos por mes.

Un antiguo empleado del galpón, que hasta la fecha percibía un salario de cien pesos mensuales, fué rebajado, sin ningún pretexto, a \$ 60.

Este hombre cuenta con diez años de servicio en la empresa y tiene 68 de edad.

He ahí una muestra de los sentimientos que animan a las empresas hacia la pensión para la vejez. Ellas no sólo no dan pensión sino que, una vez explotadas las mejores energías, los arrojan a la calle como viejos e inútiles cachivaches.

Contra esa actitud vandálica de los superiores se impone con una urgencia impostergable la organización sindical, único medio a nuestro alcance para contrarrestar esa avalancha de abusos.

Y es preciso que los compañeros de Santa Fe abandonen de una buena vez la indiferencia y las discusiones banales, para trabajar con ahínco, con entusiasmo y con

fe a levantar la organización, de lo contrario los abusos, las injusticias, irán en progreso creciente.

Cuando estemos organizados, los superiores empezarán a respetarnos, porque si así no lo hicieran, nosotros, unidos y bien organizados, sabríamos exigirlos.

Esta es la solución, compañeros. Esforcémosnos en llevarla a la práctica.

CORDOBA

Reorganización de la sección

Un grupo de entusiastas compañeros han iniciado los trabajos para formar una sección. Tratándose de una obra tendiente al bienestar común, no dudamos que los ferroviarios sabrán llevarla a la práctica.

Es éste un momento de actividad sindical para todos los ferroviarios de la República, y si los compañeros no quieren ser considerados como un miserable rebaño por los ferroviarios conscientes, deben apresurarse a constituir su sección, y engrosar las filas de la Federación.

Es preciso que nos convenzamos, una vez por todas, que nuestro bienestar no lo obtendremos mientras no seamos capaces de organizarnos y conquistarlo directamente con nuestra fuerza.

Y es indispensable para esto, abandonar la indiferencia y dedicarnos de lleno a la organización.

FRIAS

Es necesario más actividad

Esta sección viene desplegando cada día una mayor actividad. Su progreso, aunque un tanto lento hasta hoy, es un índice alentador.

Los compañeros que más se preocupan de la organización son muy reducidos; pero existe la probabilidad de que otros se decidan a trabajar.

Esperamos que los compañeros de Frias, comprenderán que para que la organización tenga una vida próspera, es indispensable una cooperación eficaz de parte de los asociados.

Sin estos requisitos, la organización tiene forzosamente que languidecer. Si los compañeros quieren los beneficios que toda buena organización debe reportar, han de empezar por cotizar puntualmente y asistir a las asambleas.

Deben comprender que la fuerza de la organización, su vida, está en la concordia y en la unión de los que la constituyen.

Activen la propaganda, concurren a las asambleas y harán una obra útil.

F. C. P.

ALIANZA

En estos talleres los abusos son abundantes, como escaso es el trabajo. Estas circunstancias van creando un gran descontento.

Los obreros, como solo pueden trabajar unos días por semana, el sueldo que obtienen es hasta insuficiente para satisfacer las necesidades más apremiantes.

Ultimamente, los talleres han estado clausurados una entera semana. Creemos que esta actitud, más bien que a falta de trabajo, responde al maligno propósito de mortificar el personal y de asegurarse su sumisión reduciéndolo a la miseria.

—La piedra de afilar es manejada por un medio oficial y lo que es más grave aún, es que solo funciona por la mañana. Los obreros que, por la tarde, tengan que afilar alguna herramienta, no pueden hacerlo, viéndose obligados a no poder trabajar.

Este abuso viene a agravar todavía más la crítica situación creada por la falta de trabajo, y, de no ser corregido a tiempo, ha de originar graves trastornos.

OMISION

En el último número, al hablar del compañero Zapico, nos olvidamos de hacer constar que el camarada C. Villarroel nos había entregado \$ 3, que, como las sumas anteriores, la secretaría entregó a la persona que nuestro compañero Zapico ha indicado.