

EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA

Redacción, Administración y Comité Central: MÉJICO 2070

Federación Obrera Ferrocarrilera

PRIMER CONGRESO

Se efectuará en Buenos Aires en los días 6 y 7 de marzo de 1915, para tratar la siguiente

ORDEN DEL DIA:

- 1.° Apertura del Congreso.
- 2.° Nombramiento de la mesa.
- 3.° Informe del Consejo Federal.
- 4.° Lectura y discusión de los estatutos.
- 5.° La Unidad ferroviaria.
- 6.° Proyecto de jubilación.
- 7.° Proposiciones de las secciones.
- 8.° Constitución de la Federación de Transportes.

Secciones que participarán en el Congreso:

- Ayacucho, F. C. S.
- Alianza, F. C. P.
- Ameghino, F. C. O.
- Buenos Aires (diversos)
- Bragado, F. C. O.
- Bolívar, F. C. S.
- Córdoba, F. C. C. A.
- Cruz del Eje, C. C. A. del N.
- Cañada de Gómez, F. C. C. A.
- Castelli, F. C. S.
- Frias, E. C. C. C.
- General Güemes, F. C. C. N.
- General Pico, F. C. O.
- Haedo, F. C. O.
- Las Flores, F. C. S.
- La Bajada, F. C. C. G. B. A.
- Liniers, F. C. O.
- Lincoln, F. C. O.

- Mercedes, (varios).
- Maldonado, F. C. P.
- Maipú, F. C. S.
- Mechita, F. C. O.
- Monte Caseros, F. C. N. E. A.
- Olavarría, F. C. S.
- Pergamino, F. C. C. A.
- Rosario, F. C. C. A.
- Río Cuarto, F. C. C. A.
- Realicó, F. C. O. y P.
- San Cristóbal, F. C. C. N.
- San Juan, F. C. P.
- San Francisco, F. C. C. C.
- Tandil, F. C. S.
- Trenque Lauquen, F. C. O.
- Tucumán, (diversos).
- Tafí Viejo, F. C. C. N.
- Villa Constitución, F. C. C. A.
- 25 de Mayo, F. C. S.

Además de las secciones mencionadas, intervendrá en todas las sesiones una delegación especial de "La Fraternidad" de maquinistas y foguistas de locomotoras. Y a los efectos de discutir el octavo punto de la orden del día, han sido invitados a mandar una delegación la Federación Obrera Marítima, la sociedad Conductores de Carros, la Unión Chauffeurs y los conductores de vehículos con objeto de dejar constituida definitivamente la Federación de Transporte.

A las sesiones del Congreso tendrán acceso todos los compañeros ferroviarios que desearan asistir, siempre que comparen ser socios de nuestra Federación o de "La Fraternidad".

Nuestro Congreso

La obra previa para la organización del proletariado del riel, ha terminado casi. Los hombres que han iniciado esta labor, pueden estar satisfechos. En el corto lapso de tres años se ha alcanzado a despertar la conciencia adormecida de esa inmensa falange de asalariados y se cimentó sólidamente un amplio organismo tutelar de los intereses y derechos ferroviarios, vilmente pisoteados por la cáfila de plutócratas y la canalla gubernamental. El proletariado ferroviario de la Argentina, ansioso de bienestar y libertad, como todos los esclavos del yugo del salario, hoy posee, también, su organización sindical, que ha de servir para poner término a este infame régimen de explotación.

El Congreso del 6 y 7 de marzo, llamado a precisar y a definir el carácter de la organización que ha venido formándose en tres años de ininterrumpida labor, y a definir la actitud del gremio frente a los múltiples problemas de la vida, es un acto de alta significación e importancia. Los compañeros delegados deben compenetrarse de su elevada función y proceder con inteligencia y desasosonamiento, a fin de que la fecha del congreso constituya la iniciación de una nueva época y una nueva existencia para la inmensa colectividad ferroviaria.

Y, no cabe la menor duda, que los delegados, hombres de trabajo, víctimas todos ellos de la explotación inicua de las empresas, han de estar a la altura de las circunstancias y sabrán adoptar resoluciones acertadas para asegurar el robustecimiento de la organización, tan trabajosamente y con tantos sacrificios levantada en los últimos tres años. Y los delegados deben no solamente legalizar la obra realizada y asegurar su continuación en el futuro, sino que están llamados a afrontar y a resolver una serie de problemas de vital importancia, estrechamente vinculados con el porvenir de la organización y con el bienestar y la libertad del gremio, tales como la unión con los compañeros de tracción organizados en "La Fraternidad" y la actitud que se debe asumir frente al reaccionario proyecto de jubilación, condiciones de trabajo, jira de propaganda, etc., etc.

El Consejo Federal ha hecho todos los esfuerzos posibles para conseguir la realización del anhelo supremo de todos los ferroviarios conscientes, que desean ver unidos a los diversos elementos que constituyen el gremio; y no habiéndose alcanzado la realización de ese propósito tan justo y elevado, los delegados deben estudiar detenidamente el problema y si, como es probable, no fuera posible sancionar de inmediato la unidad con los compañeros de tracción, deben procurar encontrar una fórmula conciliatoria que asegure por lo menos una acción más convergente, un apoyo más sólido y eficaz entre nuestra organización y "La Fraternidad", tal como es reclamado por los intereses fundamentales de ambas asociaciones.

Este debe ser también el deseo de los compañeros de "La Fraternidad", quienes, como nosotros, han visto malogradas sus justísimas reivindicaciones por la falta de solidaridad. Y si todos inspiran su acción en los fundamentales intereses del gremio, consideramos que el acuerdo—anuncio de la futura y completa unión que anhelamos—debe preocupar preferentemente a todos los compañeros delegados.

Una lucha fratricida entre los diversos elementos de nuestro gremio, sería injusta y criminal, y no creemos que haya un solo asociado en nuestra institución o en "La Fraternidad" que pueda abrigar tan perverso propósito. Las diferencias de sistema, de organización y de tácticas a emplearse, no se pueden resolver con polémicas y diatribas, ni pueden dar justificación a una lucha de exterminio. Los problemas de esa índole son resueltos por la propia experiencia de cada organización. Las tácticas y los sistemas de organización, se modifican constantemente bajo el influjo de los acontecimientos; en su acción práctica, las organizaciones van abandonando todos aquellos procedimientos y fórmulas que la experiencia señala como inadecuados a los fines de mejoramiento y de emancipación que ellas persiguen.

Evitando las luchas intestinas y fortaleciendo la organización con acuerdos prácticos y de fácil realización, los delegados habrán realizado una obra útil y de felices resultados. Y, dejando sentado de un modo inequívoco y claro nuestro anhelo de unión y de concordia, habremos dado prueba de sensatez y de inteligencia, y

al propio tiempo habremos dado una lección a las empresas y al gobierno que, para realizar sus maquiavélicos propósitos, desearían ver al gremio ferroviario convertido en un campo de agramante.

Dejando sentado una vez más nuestro afán inextinguible de unidad, nos complacemos en saludar a los camaradas delegados, augurando en nombre de los organizadores de la Federación y del Consejo Federal, una obra profícua e inteligente que salvaguarde los intereses y derechos de todos los explotados ferroviarios.

Camaradas delegados: Millares de compañeros tienen fijada la mirada en vosotros; millares de hogares esperan de vuestros acuerdos un poco más de bienestar y holgura, y es deber nuestro, deber de todos, no defraudar tan legítimas esperanzas. ¡Procurad asegurar la armonía y la concordia de todos los ferroviarios para emprender una obra fecunda y provechosa para este gremio tan escarnecido y explotado!

En la seguridad que sabréis satisfacer estos justísimos anhelos del gremio, como legítimos representantes que sois, os expresamos nuestro fraternal saludo con la expresión más sincera y sencilla a la vez. Camaradas delegados: ¡Bien venidos seáis!

¿Hacia la huelga?

Toda la prensa viene dedicando especial atención a este asunto. Algún diario, explotando la ingenuidad de sus lectores y con el afán de sentar plaza de hábil Sherlock Holmes, ha anunciado ya la fecha exacta en que se producirá la huelga ferroviaria.

La algarazca que los diarios están armando alrededor de este asunto merece, de parte nuestra, un breve comentario, por cuanto todas esas publicaciones, con el pretexto de satisfacer la curiosidad pública, no tienen más que a acrecentar los temores y a predisponer los ánimos de esa masa amorfa e inconsciente que se denomina público, contra nuestro gremio, exagerando intencionalmente los daños, los perjuicios y los trastornos que en la economía nacional produciría una paralización del tráfico ferroviario.

Según esos mismos diarios que se muestran tan alarmados y alarmantes, la causa de la posible huelga se encontraría en el descontento que reina entre los compañeros de tracción, con motivo de no haber obtenido aún la reincorporación de un buen número de compañeros que quedaron cesantes a consecuencia de la huelga de 1912. Aun cuando entendemos que las causas que pueden motivar el paro que tanto alarma a los señores periodistas, son varias y de diversa índole, conviene detenernos un momento sobre la reincorporación mencionada.

Es sabido que el movimiento de 1912 cesó en virtud de la promesa formal—garantizada por la palabra de "honor" del difunto presidente Sáenz Peña—de que todos los maquinistas y foguistas, participantes en ese memorable movimiento, serían gradualmente incorporados en sus respectivos puestos.

Ahora bien; los compañeros de la Comisión Directiva de "La Fraternidad", desde la fecha del arreglo, han venido denunciando la informalidad de las empresas. Con más paciencia que Job, esos compañeros, semanalmente, y por no decir diariamente, han venido solicitando de la Dirección de Ferrocarriles, del ministro de Obras Públicas y del presidente, el cumplimiento de la palabra empeñada. Han denunciado continuamente el incorrecto proceder de las empresas, pero la Dirección de Ferrocarriles, el ministro de Obras Públicas y el presidente de la República han preferido venir a menos a su palabra, como un farfante cualquiera, antes que contrariar a las poderosas empresas.

Los grandes diarios conocen todo esto, pero no tienen una sola palabra de censura contra la grosera y ridícula actitud de nuestros gobernantes. Se entretienen en calcular infatigablemente los perjuicios que origina la paralización del transporte, pero prefieren ignorar o mejor dicho, se esfuerzan en ocultar las causas reales que deben dar lugar al tan temido movimiento.

Semejante actitud no debe, después de todo, sorprendernos. El gobierno y los grandes diarios estarán siempre en contra nuestra. Ya en la huelga de 1912 el gobierno de Sáenz Peña colocó el ejército nacional a disposición de un señor Guerrero, presidente del directorio local. Los diarios "La Nación", "El Diario" y varios otros órganos de publicidad, sostenían que debían ser encarcelados todos los maquinistas y fogueros por delito de "lesa patria". Lo que equivale afirmar que la patria y la ganancia de los accionistas es una misma cosa, ya que los maquinistas y foguistas en huelga "solamente lesionaban" esta última.

A pesar de estos hechos, los compañeros de "La Fraternidad"—como es sabido—han tenido una excesiva confianza, una gran fe en los hombres de gobierno, y si estos no han hecho nada, si ni siquiera han sabido ocultar su servilismo hacia las empresas, es muy natural que los maquinistas, viendo que es imposible obtener una satisfacción por medio de los hombres del gobierno, hayan pensado recurrir a otros procedimientos para hacer valer sus derechos.

Y si la huelga llegara a producirse, esta ten-

drá que ser más terrible. Hoy los maquinistas y fogueros no estarían solos.

El servilismo de los ministros y el cretinismo de la prensa ha determinado la formación de una nueva conciencia en el gremio ferroviario. Hemos comprendido, por fin, que todos los ministros estarán siempre al servicio de las empresas, y que nuestros intereses serán eternamente pisoteados, mientras nosotros no seamos capaces de defenderlos.

Quien cree que basta la renuncia del actual ministro de Obras Públicas, doctor Moyano, para solucionar estos problemas, es un ingenuo o un mistificador.

Ayer se acusaba a Ramos Mejías, hoy se acusa a Moyano y mañana habrá que acusar al que substituya a éste, por no querer reconocer que el Ministerio de Obras Públicas es una oficina encargada de defender los intereses de los accionistas de ferrocarriles.

Nuestro gremio debe persuadirse—si no lo estuviera—de que en todas las reclamaciones, tendrá en contra suya, además de las empresas, a los grandes diarios y los ministros que las empresas alimentaron con la inicua explotación que realizan con nosotros.

Si no queremos sufrir desengaños, debemos cifrar todas nuestras esperanzas en nuestras propias fuerzas, en nuestra creciente organización y superior capacidad.

Sólo así habremos adelantado nuestro camino. Discutir con los poderes públicos es una pérdida de tiempo.

A esos señores, como a las empresas y a sus lacayos, recién le haremos comprender nuestras razones cuando nuestro gremio sea capaz de defender sus intereses y derechos con toda la fuerza de que disponemos.

En este sentido, debemos hacer converger nuestras energías.

Así reunirse en rebafios de cuatrocientos mil hombres, caminar día y noche sin descanso, no pensar en nada ni leer nada, no ser útil a nadie, podrirse en su suciedad, acostarse en el fango, vivir como el bruto en una estupidez continua, saquear las ciudades, quemar las aldeas, arruinar los pueblos, encontrar después otra aglomeración de carne humana, caer sobre ella formando lagos de sangre, llanuras de carne apilada, montones de cadáveres, perder los brazos o las piernas, ser muerto sin provecho para ningún nacido, mientras que nuestros viejos padres y nuestros hijos perecen de hambre; he ahí a lo que se llama no caer en el más repugnante materialismo.

Guy de Maupasant.

¡Obreros ferroviarios!

En estos momentos en que la organización obrera debe brillar como un lucero por nuestro alrededor, y cuando su necesidad es más sentida que nunca, es cuando la parálisis, o, mejor dicho, la inacción, nos ha invadido por doquier.

El obrero que con su trabajo y fuerza muscular produce toda la riqueza que lo circunda—pero que no le pertenece porque otros se la apropiaron—debe comprender la necesidad de agruparse para constituir un solo cuerpo y en una gran familia el medio poderoso de conquistar sus derechos olvidados.

Para lograr este fin, debemos evitar entre nosotros toda clase de rozamientos. Lo que ocurre hasta aquí, desairándonos unos a los otros, no puede ser más que en perjuicio propio. Con ello hacemos el "caldo gordo"—para usar una expresión gráfica—al coloso del capital y a los lacayos que le sirven.

Somos los trabajadores los que construimos y hacemos marchar las grandes naves que sirven a lo mejor para gozar los mejores pasajes de su vida los grandes señores. Sin embargo, todavía no somos capaces de formar los fundamentos de una fuerza renovadora que permita modificar las anomalías del presente régimen capitalista que da lugar a las enormes contradicciones que ofrece el mundo actual. En cambio—¡oh ironía!—somos capaces de lanzarnos acusaciones recíprocamente, de perjudicarnos entre sí, por ambición a un ilusorio bienestar individual, o por simple capricho.

Esa es la mejor obra que venimos haciendo los obreros hasta el presente, producto de un desconocimiento profundamente arraigado de nuestros intereses.

¡Compañeros del riel! A vosotros, sin distinción de categoría, os ha llegado la hora de trabajar por la obra vuestra, por la nuestra, en una palabra.

Estamos en el deber de agruparnos en una fuerte masa federativa; estamos en el deber de librarnos de la niebla que nos impide ver; debemos constituirnos como elementos de conciencia firme y no por pura fantasía.

Es necesario—y lo requiere nuestra inmensa tarea—ser constantes. Todos debemos velar por la Federación que constituimos y que anhelamos ver grande.

¡Lejos de nosotros los malos augurios! La Federación Obrera Ferrocarrilera es la organización por la cual debemos estar empeñados con toda la nobleza de nuestras almas y con todo el cariño de nuestros corazones.

Tengamos en cuenta, camaradas, que en nosotros está todo el problema. ¡Arriba, compañeros! ¡Seamos hombres de este siglo de renovación completa de todos los sistemas!

El Labrador.

A LAS SECCIONES Y A LOS DELEGADOS

Recordamos a las secciones que los delegados para el Congreso, deben encontrarse en esta capital con tiempo suficiente para poder participar a la primera sesión del mismo, que tendrá lugar el 6 de marzo a las 8.30 de la mañana.

NO HAY IMPOSIBLE

Lo imposible queda para los imbéciles, ha dicho Napoleón.

Y nosotros repetimos lo mismo. Aunque no tengamos las infulas que tenía ese militarote. Ni tampoco sus pretensiones de acapararlo todo.

Porque tenemos conciencia de nuestra situación. Y sabemos que el mundo debe ser de todos...

Eso, lo de las infulas, lo de las pretensiones, solamente pueden tenerlas los déspotas coronados. Y los que aspiran a una corona... aunque ella sea de cartón.

Nosotros, ampliando ese sugestivo pensamiento para que nos interpreten mejor, decimos: Todo aquello que está dentro de la Naturaleza, o, en otra forma: todo lo que es natural, lógico y humano, puede conquistarse; no hay imposibilidad ninguna.

Lo único que habrá — ¡eso sí! — será trabajo, constancia y sacrificio, antes de saborear lo que se anhela.

No hay imposible. Lo imposible queda para los imbéciles...

Hemos traído a colación este asunto, porque — es lastimoso decirlo — en nuestro gremio ferroviario, existen algunos que creen en esa imposibilidad... o simulan creerla por convenir así a sus intereses personales.

Esto podría decirse hace diez siglos. Cuando el proletariado, completamente encogido por una rayana estupidez, no alcanzaba a entrever el sublime horizonte de su bienestar. Cuando el germen de la ciencia social aun estaba en las venas de nuestros antepasados. Cuando la dignidad obrera se encontraba a cien metros bajo tierra. Cuando aún no se había demostrado, con hechos concretos, como se demuestra hoy, que la clase trabajadora es la potencia más formidable que existe en el mundo.

En aquellas remotas épocas se podría admitir la creencia en la imposibilidad: el obrero, el esclavo primitivo, mejor dicho, era un instrumento, una cosa, un número, — como era un instrumento, una cosa y un número, el caballo que se encontraba en la cuadra. — Para él no existían ninguna clase de derechos. Estos eran para el señor feudal. Este era el único que saboreaba todos los derechos — hacía que sus esclavos saborearan solamente los deberes... vegetando como verdaderas bestias.

En esas lamentables condiciones, el obrero no podía pensar jamás en su completa liberación. Su mediocre cerebro no le permitía elevar el pensamiento a alturas tan elevadas.

Y, después de todo, estaba imposibilitado de evolucionar por sí solo, dado que no recibía instrucción de ninguna especie.

Hoy, en pleno siglo de la luz, no es posible admitir tanta ignorancia. Hay que combatirla con valentía. Hacer todo aquello que esté a nuestro alcance para derribarla en el suelo, alzarla después con nuestros hercúleos brazos y lanzarla, con un impulso soberano, en el abismo de las cosas viejas...

Renovarse es vivir, ha dicho alguien. Hagamos nosotros también ese pensamiento. Hagamos que él se inculque en nuestra sangre. Y que ella, fecunda, fructífera, llena de púrpura, empuje el vacío horizonte de los estúpidos. ¡Como se empuja una parte del infinito cuando los destellos del día Febo, llenos de vida, se desparraman por el ocaso como una bandera de rebelión!

¡Seamos soles! ¡Hagamos que nuestros destellos de luz, nuestros pensamientos, alumbrén la nueva senda por la cual ha de marchar la humanidad!

¡Hagamos que la noche desaparezca... y venga la claridad, la hermosa, la sublime claridad que ha de arrastrar, como un fuerza magnética, a todos los ignorantes de este siglo, a todos los imbéciles que obstaculizan, con su cadavérica apatía, con su indiferencia de hombres-panzas, con su desgano de cobardes y con su crítica ponzoñosa, llena de bilis, llena de veneno, el triunfo final de nuestros anhelos!

¡Entonces, recién entonces, podrán ver que no existía imposibilidad para emanciparnos!...

Buenos Aires, enero de 1915.

La Federación de Transportes

Entre los puntos a tratar en el próximo Congreso de la Federación Obrera Ferroviaria, figura uno que a nuestro juicio tiene una indiscutible importancia.

Nos referimos a lo que tiene por objeto buscar la forma de constituir una Federación Nacional del Transporte, que vincule en una sola familia a las distintas ramas de esta importantísima fracción del proletariado.

En todos los países del mundo, los trabajadores del transporte constituyen, aunque organizados por sus oficios respectivos, una gran organización de esta índole, que abraza en un cuerpo homogéneo a todos los obreros cuya actividad se concreta en esta parte vital del trabajo colectivo.

Una manifestación elocuente de tan vasta organización proletaria, no hace mucho tiempo, la hemos tenido en Inglaterra, donde a raíz de una reclamación de los ferroviarios desatendida por el capitalismo, tuvo lugar el más grandioso y magnífico movimiento huelguista de los obreros del transporte que registra la historia del movimiento obrero.

Conjuntamente con los ferroviarios, la enorme mayoría de los trabajadores de las distintas ramas del transporte empeñaron la heroica lucha cuyo recuerdo ha de quedar profundamente grabado en el alma del proletariado británico.

Es innecesario poner de relieve la enorme importancia que tiene para la economía burguesa, y especialmente en los momentos de mayor actividad comercial e industrial, la función normal del transporte.

Si en esas circunstancias, una lucha, por

ejemplo, de los trabajadores ferroviarios, fuera contrarrestada por el capitalismo que recurriera al transporte de las mercancías almacenadas en los grandes depósitos, en las capitales, contando para ello el conductor de carro, autos, etc., es indudable, que aun cuando no sería satisfecho en todo, podría salvar las necesidades más inmediatas y proseguir por su parte la resistencia contra la acción aislada de los ferroviarios. Puede ocurrir en esos casos, lo que en la última huelga ferroviaria acaeció en Francia. Mientras los ferroviarios estaban paralizados, los capitalistas realizaban sus negocios y se transportaban de un punto a otro en los autos, los que si bien no podían reemplazar en todo a los ferrocarriles, sirvieron para salvar las necesidades más inmediatas de la burguesía.

La experiencia universal de la lucha obrera demuestra que la acción debe tender a generalizarse cada vez más, para herir de veras el corazón de la burguesía. En el transporte, la lucha no puede ya concretarse al maquinista y foguista de ferrocarriles, sino que debe extenderse al guarda tren, al señalero, el guarda aguja, al telegrafista, al empleado de oficina, al terraplenero, al obrero de taller, para concluir por abarcar al chauffeur, conductor de vehículos, empleado de tranvías, marítimo, etc., etc., hasta llevar por último, en el caso de legítima defensa de clase, a todo el proletariado interesado en ver triunfar a sus hermanos de causa envueltos en una lucha difícil.

La Federación Nacional del Transporte debe ser en estos instantes un anhelo general de los ferroviarios que han tenido que sufrir en carne propia, en repetidas ocasiones, la dolorosa experiencia de la esterilidad de sus esfuerzos aislados.

Nunca mejor que en nuestro Congreso, donde se ha de definir completamente el carácter de la Federación Obrera Ferroviaria, el lugar para ventilar este importantísimo asunto que ha de asegurar el porvenir triunfal de la causa de los trabajadores ferroviarios y del proletariado en general.

Consecuente con las ideas expuestas, el Consejo Federal ha invitado a todas las organizaciones del transporte para dejar constituido este nuevo e importante organismo. Y esperamos que las organizaciones del ramo enviarán un delegado a la última sesión de nuestro Congreso que se efectuará el día 7 de marzo a las 8 p. m., que, como lo indica el orden del día, será dedicada a tan importante problema.

Fusión ferroviaria

Es el tema de actualidad: la fusión ferroviaria. Mientras unos se oponen, otros la aplauden; es irrisoria que haya obreros viejos y agremiados que puedan pensar tan erróneamente y que no hayan reflexionado aún cuales son los diversos factores que han de contribuir al mejoramiento general de los ferroviarios. Yo he de prestar todo el concurso que pueda en pro de la fusión.

Entiendo que los obreros ferroviarios deben ser un conglomerado de hombres que obren y piensen con su propio cerebro, porque no podrían considerarse conscientes mientras no llenen sus funciones libres de dogmatismos que a nada conducen y sólo sirvieran para hacer obstrucción, siempre nefasta para la clase obrera.

Soy un decidido partidario de la fusión de los obreros del riel, y creo muy plausible tal actitud porque no veo de otro modo la conquista de nuestras mejoras; no es sembrando odios en los gremios, no es creyendo mejor al maquinista que al telegrafista; no es creyendo mejor al operario que al peón; no es creyendo mejor al cabinero que al cambista o enganchador. En una palabra: no debe existir en los obreros ferroviarios distinción ni jerarquías, porque muy bien lo han dicho ya otros; pero es necesario repetir, todos los obreros tienen los mismos deberes y las mismas necesidades, y teniendo las mismas necesidades, tienen la misma obligación: velar por todo aquello que resulte beneficioso a los trabajadores, porque es de esa manera como se podrá consolidar la verdadera lucha de clase.

Todos los intereses de los obreros del riel, son antagónicos a los intereses de las empresas, porque ellas sólo quieren duplicar el envío de estercos a Londres sin interesarse si a los obreros les alcanza o no el salario.

Somos los esclavos del siglo XX. Como deseo ardientemente el bienestar de los que trabajan como yo, hago un llamado e insisto en que los compañeros trabajen sin cesar por el progreso de las secciones y por la elevación de la conciencia social, y, en este sentido, invito especialmente a las comisiones administrativas de todas las secciones, como a todos los demás camaradas, a fin de iniciar una mejor propaganda en las filas proletarias, y de este modo habremos conseguido hacer compañeros capaces de su emancipación y nos iremos acercando a la anhelada meta de la fusión ferroviaria.

Ramón Quintero.

Las jiras de propaganda

En vísperas de la realización de nuestro primer Congreso, que ha de abocarse la tarea de fijar definitivamente la norma de conducta futura de la Federación Obrera Ferroviaria, consideramos oportuno tratar brevemente este punto de capital importancia para nuestra organización.

Son sin duda alguna las jiras de propaganda en nuestro gremio un medio poderoso y un aliciente fecundo de la organización sindical.

Desparramado el gremio en toda la inmensa extensión territorial del país, su acción, para que sea eficiente y eficaz, debe necesariamente ir acompañada de una vasta organización que se extienda por todos los puntos del país, abrazando en sus filas a todos los ferroviarios sin distinción de categoría o localidad.

La naturaleza específica de nuestro gremio, que no puede aspirar a emprender una batalla victoriosa sin antes dar a ella la máxima extensión, hace que a un organismo de la índole de la Federación Obrera Ferroviaria, no escape el conocimiento de la imprescindible e inmediata necesidad de que su organización—base de la lucha—se extienda en toda la enorme extensión del país.

La experiencia ha demostrado que un gran vehículo de propaganda en nuestro gremio han sido y son las jiras. Estas han llevado la organización donde no existía y alentado a proseguir las que bamboleaban.

Así como en los otros gremios, la lucha constante, ininterrumpida, con huelgas generales y parciales, boicot, etc., es la causa vital de la organización y mantiene siempre despierto el interés de los trabajadores por su vida, en el nuestro, cuya característica profesional no permite, sino en muy contados casos, hacer más que huelgas generales (las que no se producen todos los días), para que el interés por la organización viva en cada uno de los miembros que la constituyen, las jiras de propaganda, que tengan por fin llevar al conocimiento de los trabajadores ferroviarios la trascendental importancia de la organización, su valor variado, sus aspectos distintos, su misión inmediata y lejana, su aspiración, en fin, serán siempre un acicate, un medio decisivo de vigorización y educación sindical.

El Congreso ferroviario que se reunirá en breve, no olvidará esta importantísima parte del programa de agitación y propaganda que debe adoptar de inmediato la Federación Obrera Ferroviaria, en pro de su propia vida y en pos de su mayor robustecimiento.

Por la autonomía sindical

Contra un proteccionismo sui generis

Publicamos a continuación la carta que el compañero secretario dirigió al director del diario "La Vanguardia", tanto para asociarnos a la justa protesta contra la actitud equívoca e incorrecta de la Junta Ejecutiva de la Federación Socialista Bonaerense, como, también, para contribuir a ventilar el importante problema de la autonomía de las organizaciones sindicales frente a los partidos y doctrinas.

Buenos Aires, enero 28 de 1915.

Ciudadano director de "La Vanguardia":

En mi calidad de secretario de la Federación Obrera Ferroviaria, me dirijo a usted para solicitarle un poco de espacio, con objeto de expresar públicamente mi protesta contra una resolución que acaba de ser adoptada por la Junta Ejecutiva de la Federación Socialista Bonaerense, relacionada con la organización sindical del gremio ferroviario.

Con verdadera sorpresa he leído en "La Vanguardia" de hoy que la Junta Ejecutiva de la Federación Socialista Bonaerense, en su sesión del 26 del corriente, en virtud de una solicitud de la Liga F. Argentina, ha resuelto solicitar a esa asociación 85 estatutos "para enviarlos a cada uno de los centros bonaerenses, y pasar una nota a éstos recomendándoles el apoyo pedido, así como la prestación de sus locales y otros elementos de que dispongan en favor de la acción perseguida por la Liga."

Hasta ahora los socialistas han venido sosteniendo una campaña en favor de la autonomía sindical frente a los partidos y doctrinas. En un editorial de ese diario se dijo que "la división del trabajo, aplicada al movimiento social, impone la autonomía de las diversas actividades del proletariado." Pero, he ahí que la Junta Ejecutiva de la Federación Socialista Bonaerense, olvidando tan elementales principios de buen sentido y de conveniencia, se inmiscuye en la organización sindical de los ferroviarios y adoptando una vieja práctica de la política criolla—proteccionismo a la llamada industria nacional—inicia, a su vez, un proteccionismo sindical.

Porque no escapará a la inteligencia del ciudadano director, el significado deprimente que esa resolución encierra para nuestra organización, donde militan un buen número de afiliados al partido socialista.

Si la Junta Ejecutiva desconocía la existencia de nuestra institución, el hecho pondría de manifiesto una completa despreocupación por lo que atañe a la organización ferroviaria, y los que desconocen por completo un problema, no deben adoptar decisiones sin antes conocer los problemas que pretenden resolver.

Entendemos, por otra parte, que si la Junta Ejecutiva no entiende hacer una obra de cizañas; si sus propósitos son, como debieran, de cooperar a la organización sindical del gremio ferroviario, ella debe limitarse a recomendar a sus centros y afiliados una propaganda en ese sentido, dejando a éstos amplia libertad para elegir la institución que más satisfaga sus aspiraciones. Porque nadie mejor que los mismos obreros y empleados ferroviarios pueden saber cual es la organización más eficiente y adecuada para defender sus intereses y ver satisfechos sus aspiraciones.

Pero hay, además, otras razones que nos inducen a censurar la actitud de esa Junta. La Liga, a pesar de llevar más años de existencia que nuestra institución, no goza ningún prestigio en el gremio y el número de sus asociados no equivale a un décimo de los que cuenta nuestra Federación, que recién acaba de cumplir tres años de vida.

Y todavía hay algo más grave. Esa asociación con fecha 31 de octubre p.pdo., ha rechazado una

BOYCOTT

A los productos de la Cervecería Quilmes y a la Compañía Argentina de Tabacos y ningún trabajador consciente debe consumirlos.

proposición nuestra tendiente a sellar la unidad del gremio.

Quiere decir, pues, que la Junta Ejecutiva de la Federación Socialista Bonaerense más bien que contribuir a la organización del gremio ferroviario, con su resolución de proteccionismo hacia una asociación que el gremio repudia, viene a obstaculizar nuestra obra de organización y a dar mayor fuerza a un grupito divisionista.

Con estas breves consideraciones dejamos constancia de nuestra más viva protesta contra la intromisión indebida y arbitraria de la Junta Ejecutiva de la Federación Socialista Bonaerense en nuestros problemas gremiales.

A objeto de que el ciudadano director pueda conocer los propósitos de nuestra Federación, adjunto a la presente EL OBRERO FERROVIARIO, donde hallará el proyecto de estatutos elaborado por el Consejo Federal y sometido a la consideración de nuestro próximo Congreso, que debe efectuarse en esta capital en los días 6 y 7 de marzo.

Con la mayor consideración, me es grato saludar al ciudadano director.

Francisco Rosanova.

MONTE CASEROS

Reorganización de la sección

Después de un intervalo relativamente corto de desorganización en que había entrado la sección de nuestro organismo, correspondiente a esta localidad de la provincia de Corrientes, donde ha llevado también sus ramificaciones nuestra organización, resurge, como el Fénix, la sección ferroviaria, con nuevos y mayores bríos para cumplir la grande y fecunda misión que le está encomendada a la organización sindical de los trabajadores ferroviarios.

Nada más halagüeño para los que bregamos en esta difícil pero alta labor, que constatar el concurso decidido y firme de quienes despertando de un letárgico sueño—cual los obreros ferroviarios—vienen a la realidad de la vida que les demuestra la necesidad de sacudir la gravosa carga de la explotación capitalista, fundamentada con tanta mayor seguridad sobre la inercia del proletariado. Los ferroviarios de Monte Caseros, estamos de esto seguros, han de facilitar la rápida progresión de su sección, engrosándola todos como un solo hombre.

Está en el robustecimiento de la organización obrera, en su extensión a todos los lugares donde haya un obrero ferroviario, en su intensa y vigorosa actividad, el secreto de mejores días para nuestro sufrido gremio, víctima de los mayores escarnios por parte de las empresas y gobiernos—cualesquiera sea su matiz—interesados en vernos desunidos para tiranizarnos y exportarnos mejor.

LOS CULPABLES

Son aquellos que se mantienen alejados de nuestra organización. Y miran con indiferencia todos los trabajos que en ella se hagan. Y sufren con una paciencia musulmana todos los abusos y todas las injusticias que se cometen con ellos.

Y no comprenden que son instrumentos pasivos del capital. Y que, al proceder en esa forma servil, se tiran "tierra en los ojos"...

Son aquellos que prestan oído de mercader a la propaganda que se les hace. Sin darse cuenta que ella les indica la vía recta para reivindicarlos de la explotación capitalista.

Sin comprender de que ella los invita, como una madre amorosa, a que ingresen en la Federación Obrera Ferroviaria para que conquisten, con la unión inquebrantable, las mejoras que les pertenecen.

¡Ellos son los culpables directos de nuestro mal-estar! Los que sirven de obstáculos para llegar a la meta de nuestras esperanzas. Los que no se fijan en las pésimas condiciones en que trabajan. Los que no reflexionan al recibir las migajas que las empresas les lanzan, de vez en cuando, para que no se mueran de hambre.

V. T. D.

COMO SE PIDE

LA BAJADA

Hagan lo que yo digo y no lo que yo hago

Así dicen los frailes cuando predicán a sus feligreses, y esto es también lo que vienen haciendo los miembros de la Comisión Administrativa de esta sección de "La Fraternidad".

Primero fué el secretario en proceder incorrectamente y ahora es el ex presidente A. Moreno quien procede mal.

Desde que por procedimientos poco dignos obtuvo la máquina efectiva, su actitud se asemeja más a la de un inconsciente que a la de un compañero.

Es sabido que los compañeros maquinistas tienen derecho a 36 horas de descanso semanal. Y bien, el maquinista Moreno, que por el puesto que ocupó en "La Fraternidad" debiera dar el buen ejemplo, es precisamente quien hace todo lo contrario.

(El corresponsal cita aquí una cantidad de hechos y datos concretos para demostrar que Moreno no reclama el descanso correspondiente; datos que por razones de espacio nos vemos obligados a omitir.—Nota de la Redacción.)

Lo más notable es que en la asamblea efectuada el día 4 del corriente, varios compañeros solicitaron del ex presidente una explicación sobre su conducta. Y éste, lejos de defender o negar los hechos, declaró que él está dispuesto a trabajar siempre, con tal que lo ordenen los superiores. Agregó que si no solicita descanso, es porque desea estar bien con los superiores.

Como se vé, el presidente de la sección de "La Fraternidad" aprecia más a sus explotadores que a los propios compañeros.

Corresponsal.

Nota de la Redacción.—Lo que dice el corresponsal en la correspondencia que antecede, es corroborado por varios compañeros de esa sección pertenecientes a "La Fraternidad", quienes nos han escrito solicitando la publicación.

Queremos dejar constancia de este hecho, a fin de evitar interpretaciones malévolas y caprichosas.

EL OBRERO FERROVIARIO próximo aparecerá una vez terminado el Congreso a objeto de poder publicar los acuerdos que se adopten.

LA UNIDAD FERROVIARIA

Un capítulo del informe del Consejo Federal al próximo Congreso

En el próximo Congreso, cumpliendo con una práctica establecida en todas las organizaciones, el Consejo Federal presentará una memoria detallada explicando el desarrollo y las dificultades que ha tenido que vencer nuestra Federación para alcanzar la situación en que se halla. La memoria que comprende desde la fundación hasta la fecha, constituye una breve pero completa historia de la vida de nuestra organización.

En ese documento explica detalladamente su gestión administrativa, el desenvolvimiento de las secciones, las luchas sostenidas y los diversos problemas que han preocupado y preocupan todavía la atención general del gremio como también toda la campaña de organización que ha realizado el Consejo.

Como no es posible publicar todo el informe, que ocuparía las cuatro planas de EL OBRERO FERROVIARIO, nos limitamos a dar a publicidad el capítulo que se refiere a los trabajos realizados para alcanzar la unidad del gremio, por ser este uno de los problemas que más preocupa a todos los ferroviarios concientes, y que los delegados concurrentes al Congreso tendrán que estudiar y resolver. Además, por la naturaleza del asunto, este capítulo ha de ser leído con sumo interés por los militantes de las diversas organizaciones ferroviarias existentes, por cuando ahí no sólo hay una exposición detallada de la acción del Consejo Federal, sino que también se pone de relieve la actitud de los dirigentes de las demás organizaciones, y los trabajadores ferroviarios podrán apreciar de que parte está el espíritu de unión y de concordia.

Esperamos, pues, que los compañeros prestarán a este problema toda la atención que merece.

El capítulo mencionado del informe es el que va a continuación:

EL PROBLEMA

Nuestra organización ha tenido la desgracia de surgir a la vida un poco tarde. El 5 de enero de 1912—fecha de la fundación—no es el inicio de la organización ferroviaria en el país. Antes de ese entonces, habían surgido múltiples organizaciones, muchas de ellas desaparecidas ya, y otras, como "La Fraternidad", sobrevivían llenas de vida y de fuerzas.

La circunstancia de existir otras organizaciones ferroviarias, planteó a los iniciadores de la Federación Obrera Ferrocarrilera un cúmulo de problemas morales de difícil y delicada solución.

Los compañeros organizadores tuvieron que plantearse este problema: ¿La Federación, debía reconocer y respetar las organizaciones existentes o, por el contrario, negarlas y proceder a la organización de los diversos elementos ferroviarios de acuerdo con el propósito inicial, que era de plantear la organización sobre un principio más vasto y amplio?

Los compañeros de "La Fraternidad", al día siguiente de la fundación de nuestra institución, emprendían una memorable lucha que duró 52 días, y el desconocimiento de esa organización, en tan delicados momentos, habría constituido una traición y una imperdonable felonía. Los camaradas del Consejo, dándose exacta cuenta de la situación, no sólo se abstuvieron de desconocer a esa vieja institución, sino que por medio de cartas aconsejaron la más completa solidaridad con los maquinistas y fogoneros.

Con este simple acto de solidaridad, estaba implícito el reconocimiento de "La Fraternidad", como organización ferroviaria de resistencia.

Terminada la huelga de los compañeros de tracción, en la forma que es conocida, los camaradas de "La Fraternidad" comprendieron que, para la eficacia de la lucha, era conveniente preocuparse de la organización del personal de talleres, tráfico y vías y obras, para poder accionar en conjunto y simultáneamente contra los explotadores. Conociendo los compañeros del Consejo Federal los propósitos de "La Fraternidad", con fecha 16 de junio de 1912 se dirigieron a la misma por carta, haciéndole notar que en conocimiento de que en su asamblea de delegados, a efectuarse el 4 de julio, se trataría de llevar a cabo una Federación de Ferrocarrileros de todos los oficios, los compañeros del Consejo declaraban: "Esta Federación desearía asistir a la reunión de esa sociedad con tres delegados, para ponernos de acuerdo en defensa de la causa común."

A esta comunicación contestó la Comisión Directiva de "La Fraternidad", con fecha 28 del mismo mes, haciendo presente que la proposición que antecede sería sometida a la reunión de delegados. Y éstos, en la sesión del día 5, acordaron aceptar a los tres delegados designados por nuestra institución.

Comunicada esta resolución en el mismo día por los compañeros Tello y Ambrini, los delegados pudieron participar en el debate. La asamblea de delegados de "La Fraternidad" aprobó en esa misma fecha la siguiente declaración:

"Que siendo de indiscutible necesidad la organización del gremio ferroviario en los distintos oficios, propenderá, dentro de su radio de acción, a la realización de este propósito.

"Que acepta en principio la formación de una Federación Ferroviaria, a base de entidades autónomas, que en el futuro pueda, a su vez, hacerse extensiva a los demás gremios del transporte marítimo y terrestre."

Como la misma asamblea designó una comisión de seis compañeros para llevar a la práctica la declaración transcrita, la Comisión Directiva de "La Fraternidad" nos invitó a una reunión con objeto de trabajar de común acuerdo a la formación de la organización de tráfico, talleres y vías y obras.

A estas reuniones tuvieron participación la Liga Ferroviaria y la Múta Recreativa de Quilmes.

En la primera reunión se produjo un pequeño incidente que estuvo a punto de malograr tan buenos propósitos. Los compañeros de "La Fraternidad" habían dado a publicidad un manifiesto propiciando la constitución de una Federación y contrariamente a lo que en el mismo se afirmaba, ni nosotros, ni las demás agrupaciones habíamos sido consultados, lo que nos obligó a hacer una declaración pública.

Los compañeros de "La Fraternidad", en una segunda reunión que se efectuó en nuestra secretaría, explicaron satisfactoriamente su actitud en publicar el aludido manifiesto, haciendo presente que, igual que nosotros, deseaban obrar de común acuerdo con las demás entidades.

Aclarado este primer incidente, se trató, en seguida, de constituir una comisión, integrada por delegados de nuestra institución, "La Fraternidad", la Liga y la Múta, con objeto de proseguir la propaganda de organización y preparar un congreso general de ferroviarios, para establecer la unidad del gremio con la constitución de una amplia y sólida Federación.

LA COMISION MIXTA

Constituida la comisión en la forma indicada, se denominó Comisión Mixta, se procuró iniciar los trabajos pertinentes. Como era natural, se empezó por buscar el fondo necesario para costear los gastos que debía originar forzosamente la obra de la comisión, que—como dejamos dicho—consistía en intensificar la propaganda con el fin de robustecer los organismos sindicales existentes y materializar el anhelo de unión.

Con estos propósitos, se puso en circulación una lista de suscripción, cuya cuota mínima fué establecida en \$ 0.50 y por ese conducto se alcanzó a reunir cerca de \$ 500, dinero que se pensaba dedicarse a una gira de propaganda, y que se encontraba en poder de la Comisión Directiva de "La Fraternidad".

Esa misma comisión, en octubre de 1912 elaboró un breve y sintético proyecto que debía servir de bases al congreso general, llamado a sancionar la unidad de todos los ferroviarios del país. Ese proyecto fué publicado en casi todos los diarios y periódico, como también en el órgano oficial de los compañeros maquinistas y foguistas y en EL OBRERO FERROVIARIO número 6, correspondiente al mes de noviembre de ese año.

Los primeros meses de la existencia de la comisión mixta que corresponden a los últimos del año 1912 es el único período de actividad.

EN EL AÑO 1913

Una vez alcanzado el acuerdo, debió desplegarse una mayor actividad; pero ocurrió, precisamente, todo lo contrario, y a pesar de los esfuerzos y la buena voluntad de los componentes de este Consejo, la Comisión Mixta entró en la pendiente de la inactividad y de la decadencia. Y es oportuno señalar aquí las causas que han contribuido a producir tan lamentable resultado, a fin de que cada uno asuma la responsabilidad de sus propios actos.

La entidad Múta Recreativa de Quilmes, sin ninguna razón ni motivo, retiró sus representantes. Poco tiempo más tarde la Liga Ferroviaria hacía lo propio. Pero como ninguna de las dos entidades tiene mayor importancia; como, no obstante los muchos años de existencia, no gozan ningún prestigio en el gremio, y, por el escaso número de asociados, llevan una vida impereceptible y anémica, la Comisión Mixta, si hubiera desarrollado una mayor actividad, habría podido realizar, igualmente, la obra de unión y de concordia que se había propuesto, por cuando nuestra institución y "La Fraternidad" representan la fuerza real y efectiva del gremio.

¿Cuál ha sido, pues, la causa que ha determinado el estancamiento de la Comisión Mixta? Como se desprende de lo antedicho, esta comisión, en 1913 quedó compuesta de representantes de nuestra institución y de "La Fraternidad" y debemos declarar que de parte nuestra no hemos omitido ningún esfuerzo para conseguir de esa comisión la continuación de la labor unificadora que le incumbía.

En todo ese año, sólo se efectuaron cuatro o cinco reuniones, debido al traslado y a la renuncia de varios de los representantes de "La Fraternidad". Además, "los representantes de tracción"—dice la Comisión Directiva de esa institución en la página 10 de la Memoria y Cuentas Generales, correspondiente a 1913, explicando a su vez este importante asunto—"debido a lo variable de su servicio, no pueden asistir a reuniones que se convocan en fechas fijas."

Y dada la delicada tarea de esa comisión, los delegados nuestros, sin el concurso de los compañeros de "La Fraternidad", no podían adoptar ninguna resolución, y se vieron condenados, por la circunstancia especial que señalamos, a permanecer en una completa inactividad.

ASO 1914

No obstante, el Consejo Federal ha venido realizando diversas gestiones ante la Comisión Directiva de "La Fraternidad", a objeto de conseguir la normalización de la Comisión Mixta. Con fecha 14 de diciembre de 1913 nos dirigimos a la Comisión Directiva, denunciando el incorrecto proceder de sus delegados que no acudían a ninguna reunión; y, como esta situación no había experimentado ninguna variación—no obstante la resolución de la asamblea de delegados efectuada en enero de 1914—el 10 de febrero reiteramos a la Comisión Directiva la denuncia formulada el 14 de diciembre.

Plácese hacer constar que, con motivo de estas comunicaciones y de otras que no mencionamos, la Comisión Directiva nos ha expresado siempre su más vivo deseo de contribuir a normalizar la situación. Pero, a pesar de tan buenas disposiciones, en marzo todavía no se había conseguido normalizar la situación de la Comisión Mixta, y el Consejo Federal, con fecha 19 de ese mes, se vio obligado a dirigir a la Comisión Directiva de "La Fraternidad" la siguiente proposición:

"En vista de que la Comisión Mixta, por estar compuesta de representantes de tracción y tráfico en su mayor parte, no puede funcionar con regularidad ya que el servicio no lo permite, se acuerda proponer a los compañeros de "La Fraternidad", indiquen a sus delegados la conveniencia de solicitar de sus respectivas empresas dos días consecutivos de descanso, para dedicarlos a normalizar la situación de esa comisión y a acelerar la preparación del congreso ferroviario."

El camarada Sumay acusó recibo de nuestra proposición en la misma fecha, y nos advirtió que la Comisión Directiva trataría el asunto lo más pronto posible, por cuanto estaban muy preocupados en esos días con la asamblea de delegados que tenía lugar los días 27 y 28 de ese mes.

El día 1 y 16 de abril volvimos a escribir a esos compañeros solicitando una contestación, cartas éstas que, debido a la ausencia del camarada Sumay, no obtuvieron ninguna respuesta.

Los compañeros de "La Fraternidad" preocupados en obtener la reincorporación de muchos asociados y en la organización de una gira de propaganda, no prestaron—por lo visto—a la proposición anterior la atención debida.

Más tarde, los compañeros de la Comisión Directiva de "La Fraternidad" nos explicaron, por notas, que la inasistencia de sus delegados era debido a que todos ellos habían sido trasladados a localidades del interior.

Durante todo este tiempo, varias secciones solicitaron de este Consejo la convocatoria del congreso, y nos llegaron protestas contra la inactividad de la Comisión Mixta. La Liga Ferroviaria—que había resuelto incorporarse en los trabajos de la Comisión Mixta—nos remitió un artículo, con fecha 25 de junio, que nos rehusamos a publicar, el que vió la luz más tarde, en el diario "La Vanguardia", censurando, a su vez, la actitud de la Comisión Directiva de "La Fraternidad", que no prestaba a la Comisión Mixta ninguna atención.

En julio la Comisión Mixta continuaba desorganizada, el día 16 de ese mes el Consejo pasó a "La Fraternidad" la siguiente comunicación: "Considerando que todas las secciones vienen solicitando con insistencia la celebración del congreso ferroviario, y que la Comisión Mixta, encargada de hacer los trabajos preparatorios del mismo, se encuentra acéfala debido a la ausencia permanente de los representantes de "La Fraternidad";

Que las invitaciones hechas a la Comisión Directiva para conseguir la designación de nuevos delegados, no han obtenido el resultado esperado, el Consejo acuerda:

1.º Reiterar la invitación a la Comisión Directiva de "La Fraternidad" para que designe sus delegados;

2.º Hacer presente a la misma, que si dentro de 30 días no resolvieran favorablemente y la Comisión Mixta no reanudara su interrumpida labor, este Consejo tratará, por sí solo, de organizar y convocar el Congreso."

En esta ocasión, los compañeros de la Comisión Directiva desplegaron toda la actividad que las circunstancias exigían. La nota nuestra la transmitió a las secciones cabeceras el 6 de agosto y le recomendaron, al mismo tiempo, de designar delegados a la mayor brevedad.

A pesar de tan buenas disposiciones, recién a mediados de septiembre las secciones de "La Fraternidad" tenían designados sus delegados, y es cuando la Comisión Mixta habría podido reanudar su tarea.

REUNION DEL 30 DE SEPTIEMBRE

Pero, la Comisión Directiva, en lugar de convocar a los delegados para reanudar la labor de la Comisión Mixta, en su sesión del 24 de septiembre, acordó convocar una reunión para el día 30 del mismo a objeto de cambiar impresiones y discutir la mejor forma práctica de dar efectividad a la "Federación Ferroviaria."

Estuvieron representados a esa reunión, además de nuestra institución, "La Fraternidad" y la Liga.

Nuestros delegados aprovecharon esta oportunidad e hicieron presente los perjuicios que la inactividad de la Comisión Mixta y la postergación del Congreso venía originando en nuestra organización; explicaron que no habíamos querido llamar un congreso exclusivamente nuestro, en la esperanza de que se efectuaría uno en conjunto con las demás instituciones, para buscar la unificación del gremio.

Manifestaron, además, nuestros delegados, que había llegado el momento de definir este asunto, puesto que si "La Fraternidad" y la Liga no están de acuerdo en convocar un Congreso para tratar de unificar el gremio, nosotros nos veremos en la obligación de convocarlo por nuestra cuenta, a fin de darnos una carta orgánica y definir el carácter de nuestra organización.

Sobre estas manifestaciones nuestras se desarrolló el debate. Los delegados de "La Fraternidad" hicieron presente que, dada la forma legal de su organización, difícilmente podría aceptar las resoluciones de un Congreso general, puesto que sus estatutos definen claramente su carácter específico de organización de maquinistas y foguistas, y ellos declararon que no podrían comprometerse a aceptar acuerdos que no emanaran directamente de los asociados y por los procedimientos ordinarios que señalan sus estatutos.

Agregaron los delegados de "La Fraternidad", que, por ahora, convenía resolver provisoriamente el carácter de la organización del departamento de tráfico y de talleres, puesto que la Federación Obrera Ferrocarrilera, como la Liga se abrogaban la representación de ambos departamentos. Una vez definido este problema es cuando—a su juicio—debía tratarse de establecer un acuerdo entre tracción, tráfico y talleres.

Nuestros delegados declararon que nuestra organización estaba de acuerdo tanto en la convocatoria de un Congreso entre las tres instituciones, como asimismo con las indicaciones de los compañeros de "La Fraternidad", de realizar provisoriamente un Congreso en unión con los compañeros de la Liga, a objeto de fusionar ambas instituciones.

Los delegados de esta última declararon que su organización era muy débil, ya que el número de asociados apenas excedía de trescientos; pero, terminaron, aceptando, a su vez, la indicación de los compañeros de "La Fraternidad".

Nuestros delegados manifestaron que, no obstante representar la Liga una fuerza exigua, le permitiríamos tener igual representación en los trabajos preparatorios del congreso.

De común acuerdo entre los delegados de las tres instituciones, se acordó designar una comisión compuesta de tres compañeros de nuestra institución y tres de la Liga para elaborar en conjunto un proyecto de estatutos y convocar el congreso. Por un acuerdo de los delegados, nuestro Consejo Federal quedó encargado de establecer la fecha de la primera reunión y de invitar a los compañeros de la Liga.

En la sesión efectuada tres días después, el Consejo Federal designó tres delegados que, con igual número de representantes de la Liga, debían constituir la comisión organizadora del congreso y del proyecto de estatutos, y designó el día 10 de octubre como fecha de la primera reunión.

A esta convocatoria asistieron tres compañeros en representación de la Liga, pero nada pudo hacerse en vista de que esos delegados desconocían lo acordado en la reunión efectuada en "La Fraternidad" el 30 de septiembre, y, por, consecuencia, ignoraban el objeto de esta segunda reunión. Enterados por nosotros, prometieron informar a la C. D. de su asociación, y si ésta aprobara los propósitos expuestos, nos invitarían a una nueva reunión para dejar constituida la comisión unificadora.

Con fecha 31 de octubre, la C. D. de la Liga, nos informó que, habiendo consultado a sus asociados sobre la conveniencia de efectuar un congreso en conjunto para fusionar ambas entidades—como se había convenido en la reunión del 30 de septiembre—se "había llegado a la conclusión de no ser conveniente realizar ningún trabajo en ese sentido."

Reunido el Consejo Federal el día 5 de noviembre, tomó en consideración la nota de la Liga. Después de una amplia discusión, se acordó remitir copia de la comunicación de la Liga a la C. D. de "La Fraternidad" y se resolvió hacer a la Liga las siguientes manifestaciones:

"1.º La convocatoria de un congreso ferroviario para fusionar ambas instituciones o para concertar una acción concorde, no implica de ningún modo la interrupción de la obra de organización y propaganda, que cada institución hoy realiza separadamente;

"2.º Si del congreso a efectuarse, surgiera la unificación de las organizaciones participantes, la labor de organización y propaganda, que ustedes califican de "urgente", sería más intensa y eficaz;

"3.º La postergación del congreso — aparte de su completa ineficacia para los fines de propaganda que ustedes indican, como razón justificativa—entraña un grave peligro, puesto que, dejando subsistente la actual división, ese hecho podría generar, en cualquier momento, rivalidades y luchas fratricidas entre los militantes de nuestras organizaciones, lo cual, si ocurriera, malograría los propósitos que ambas organizaciones persiguen;

"4.º Que habiendo transcurrido aproximadamente tres años, desde la fundación de nuestra institución, y como, por otra parte, en vuestra nota no indicáis plazo alguno para la realización del congreso, el Consejo Federal resuelve:

"1.º Insistir en las manifestaciones anteriores, sobre la urgencia del congreso;

"2.º Haceros presente que, en caso de no rectificar ustedes vuestra última resolución, el cumplimiento con la promesa hecha a las secciones, convocará a la brevedad posible el congreso, para salir de una vez de la situación anómala que le crea la falta de unos estatutos."

En la misma reunión, se resolvió hacer presente, también, a la comisión directiva de "La Fraternidad", que "el deseo del Consejo sería el de efectuar un congreso general de ferroviarios, con la participación de las diversas organizaciones existentes, a objeto de hacer desaparecer la actual división, y, si esto no fuera posible, buscar una fórmula de acuerdo para la acción que cada organización se verá obligada a desplegar en defensa de sus asociados, a fin de que la solidaridad en el gremio ferroviario sea, cada día, más efectiva y real."

Además, se decía en esa nota: "Si esa C. D. considerara conveniente la convocatoria de un congreso ferroviario con el propósito expuesto, convidaría a los participantes a la mayor brevedad, porque en ese caso, procuraríamos ponernos de acuerdo, a fin de realizarlo cuanto antes."

La comisión directiva de la Liga, contestó a nuestras manifestaciones insistiendo en la no participación al congreso.

En cuanto a "La Fraternidad", la secretaría acusó recibo de nuestra comunicación; pero, por informes de la misma, sabemos que nuestra proposición aun no ha sido tomada en consideración por la comisión directiva.

Viendo la imposibilidad de hacer resurgir la Comisión Mixta, y en presencia de la actitud equívoca de la Liga, el Consejo Federal, en su sesión del 5 de diciembre, resolvió la convocación del congreso, a fin de informar a las secciones de todas sus gestiones.

CONCLUSION

De los antecedentes aquí expuestos, los compañeros delegados habrán podido notar que el Consejo Federal — que es el iniciador de estos trabajos de unificación y de concordia, con la nota del 16 de junio de 1912 a "La Fraternidad" — durante los tres años de su gestión ha venido trabajando, con todo entusiasmo y lealtad, por la unidad del gremio. Desgraciadamente, nuestros esfuerzos, en este sentido, no han obtenido el éxito deseado, aun cuando está fuera de duda que ellos han contribuido a suavizar muchas asperezas y han aniquilado muchos prejuicios que, hasta no ha mucho, dividían los diversos departamentos ferroviarios en bandos hostiles e irreconciliables.

En muchas partes, nuestros asociados y los compañeros de tracción ocupan un mismo local, intervienen indistintamente a todas las asambleas y se han fusionado por completo en la tarea de propaganda sindical y en la obra cultural.

Y vosotros, camaradas delegados, ya que no podéis, en estos momentos, sellar la unidad del gremio, debéis procurar estrechar los vínculos morales, que constituyen, a nuestro juicio, la mejor seguridad de que, en un plazo más o menos breve, se ha de alcanzar la unidad real y efectiva de la inmensa familia ferroviaria.

Si, además, os fuera posible encontrar un acuerdo para la acción ulterior, que estrechara los vínculos de concordia con los compañeros de tracción, que asegurara la solidaridad moral y material para los momentos de lucha, aun subsistiendo dos organizaciones, el proletariado del riel podría iniciar una nueva era de conquistas.

Esperamos, pues, camaradas delegados, que discutiréis, junto con los representantes de la comisión directiva de "La Fraternidad", este importante problema hasta encontrar una solución satisfactoria que, asegurando la armonía interna, haga posible una acción común en defensa de los intereses y derechos de todos los explotados del riel.

Sección Rosario

La verdad en su lugar

La educación es una segunda Naturaleza que, en ciertos y determinados casos, se sobrepone a la Naturaleza misma.

IGNOTO.

Grande y cruenta es la obra que debe realizar la organización obrera, y como tal, las dificultades con que a diario tropieza son tantas y de tal magnitud, que en múltiples ocasiones, la organización fracasa o languidece por no haber podido soportar los duros golpes que en pleno cuerpo le asesta la ola reaccionaria, las persecuciones policiales y patronales, como así los refractarios y círculos de capillitas que van minando sus entrañas, al igual que la filoxera va operando en el corazón de los más formidables arbustos y que hasta no haber agotado su savia no se desprende, y cuando así lo hace, es para ir a roer otro árbol que se halla en flor y en condiciones de dar su fruto.

De todo esto tenemos elocuentes hechos que nos hablan con mayor claridad que lo pudiéramos hacer nosotros: todos los días vemos desaparecer organizaciones obreras y, con ellas, compañeros dignos de una mejor suerte; los cuales son víctimas de las desenfundadas iras del capitalismo y enclaustrados dentro de negras paredes o expulsados a lejanas tierras, dejando tras de sí un hogar sepultado en la negra miseria; y todo, ¿por qué?

Porque el cúmulo de prejuicios que nos ha inculcado la presente sociedad, pesa como una lámpara de plomo sobre las espaldas del pueblo y tiene tal influencia sobre los espíritus incapaces (diríamos, no hechos para vivir la vida sin esclavos ni señores), quienes en todo momento se han manifestado refractarios a la verdadera organización obrera y han perseguido sin tregua a los que han tenido la valentía de propagarla, frente a todo el maquiavelismo político y burgués.

Mientras esto hacen con los que tienen el sano interés de librar a la organización del círculo estrecho que le han trazado los reformistas; ellos siguen, tranquilos y satisfechos, sirviendo la obra del reformismo o el quietismo, que es la muerte de la organización obrera y el camino hacia el cual la empujan los políticos, la clase capitalista toda, y aquellos que no han comprendido cuál es la misión de la organización proletaria.

Estos últimos son los peores obstáculos con que tropieza la organización; por cuanto se hallan en su seno y, no habiendo interpretado la misión que tiene que cumplir, quieren conducirla a sus caprichos, inducidos por el ambiente político y burgués que les rodea.

Y cuando uno de estos tipos, por una de esas circunstancias fortuitas que se producen en las filas proletarias, llega a obtener alguna influencia sobre los demás obreros, desde aquel momento la organización debe hacer lo que a él le viene en gana, sin tener en cuenta para nada los intereses colectivos ni las circunstancias por que atraviesa, sino atendiendo a sus desenfrenados impulsos que lo animan. Y en este preciso momento, es cuando la clase burguesa y política da su formidable zarpa y la organización frágil o se debilita al extremo que se siente incapaz de poder hacer frente al enemigo.

Esto es lo que ha venido sucediendo en la sección Rosario, de mucho tiempo a esta parte. En su nacimiento, esta organización contaba con las simpatías de todo el personal de talleres y en su seno se cobijaron, con la más buena voluntad, en busca de un mutuo apoyo que se deja sentir entre el personal del mismo. Pero esto no duró; la obra patronal por un lado, la política por otro y el círculo de capilla que en su seno se formó, llegaron a destruir la naciente organización de una manera tal, que la mayoría del personal de talleres empezó a desertar de sus filas, con una nueva decepción al ver frustradas sus aspiraciones que la condujeron a alistarse en las filas de la organización.

Fué tal el desbande que soportó esta sección, al ver la forma desastrosa con que procedía la camarilla, que se llegó al extremo de no poderse nombrar una comisión para la misma; y fué en este momento que el autor del artículo titulado "El Progreso", aparecido en el número 27 de EL OBRERO FERROVIARIO, se nombró secretario, tesorero, contador y comisión a la vez (pues nadie quería ir a tomarse a golpes). Mientras tanto, dos o tres compañeros que, deseados de darle vida a esta sección, actuaban de delegados, tropezaban con un sin fin de dificultades para efectuar la cobranza de alguno que, deseando no desapareciera la Federación, pero no estando dispuesto a vérselas con los directores, contribuían con la esperanza de concluir algún día con este estado de cosas y poder dar vida a la sección Rosario.

Fué en esos precisos momentos que el compañero que hoy actúa de secretario fué llamado para ver si podía evitar el derrumbe completo de esta sección; y habiéndose informado el personal de los talleres que él aceptaría tal cargo, en la asamblea que se efectuó con ese objeto en el mes de junio del pasado, se vió el local repleto de compañeros y en la cual se le nombró secretario y, junto con él, la comisión que suscribe aceptó el cargo que hasta la fecha viene desempeñando. Desde aquel día, la sección Rosario tomaba nuevo incremento; hasta que vino la crisis y en el mes de julio nuestro compañero secretario, fué encarcelado por temor a que se produjera un movimiento. De inmediato se reproducen los hechos del pasado: el autor de "El Progreso" toma posesión de la secretaría y resuelve contra viento y marea boycotear a la Escuela Racionalista y como tal trasladada la secretaría de la Federación a otro lugar y así convence a una parte de la asamblea que vota a ese tenor y busca otro local, el cual es alquilado por una nueva escuela que surge en el preciso momento aquel y de quien la Federación va a hacer un subinquinino, debiendo abonar por concepto de alquiler la suma de \$ 70, más impuesto y agua, siendo que el local valía \$ 110, es decir, el arrendatario abonaba \$ 40 por el local y tres piezas y la Federación por una pieza pagaría \$ 81.

Todo esto se hace sin dar cuenta al gremio ni tener en cuenta su voluntad para nada y nadie más que ellos estaba enterado de este asunto. En ese día se produce la libertad del secretario y éste, al hacerse cargo de la secretaría, pide explicaciones al respecto, y una vez informado, manifiesta su disconformidad y dice que debía haberse informado al gremio antes de tomar tal determinación, y mayormente desde el momento que la Federación salía perjudicada materialmente y la situación porque atravesaba no era del todo halagüeña y dado que tenía que contribuir al sostenimiento del Consejo Federal.

Fué entonces que el autor de "El Progreso" manifestó que la Federación podía suspender la cotización al periódico EL OBRERO FERROVIARIO, por cuanto el Consejo no daba a la publicidad las crónicas de esta sección desde mucho tiempo; y, para afirmar lo que exponía, nos mostró una carta que el secretario del Consejo le había enviado a consecuencia de un artículo que no se le publicaba por no estar de acuerdo, cuya carta obra en nuestro poder. (1) Con este motivo fué que esta comisión acordó no contribuir al sostenimiento del periódico hasta tanto no se aclarara dicho asunto traído por el mismo a esta comisión. Después de este, es tratado ampliamente el asunto local el cual propone el secretario sea llevado a una asamblea de inmediato; y en dicha asamblea (como le consta al autor de "El Progreso") fueron tratados y aclarados todos los puntos y en ella se aprobó un voto de censura para los autores de tal procedimiento, y fué ahí donde él sostuvo que si había obrado de esa forma fué porque la Federación salía beneficiada al alquilar a la escuela, pues alquilando en otra parte pagaría el doble de lo que allí pagaba. Pero la asamblea no aceptó ese criterio y acordó buscar otro local independiente, por cuanto esta Federación que se había separado de la Escuela Racionalista, debió de alquilar un local para la Federación solamente, máxime cuando así había sido acordado; y fué entonces que esta comisión buscó un local independiente de la escuela y alquiló el que

(1) A fin de evitar malas interpretaciones, debemos declarar que el artículo a que aluden los compañeros, no fué publicado por contener un ataque a "La Fraternidad", que no solo el secretario sino todos los compañeros del Consejo reputaron perjudicial e inoportuno.—Nota de la Redacción.

hoy ocupa, más cerca de los talleres, y paga la suma de \$ 45 por mes en vez del alquiler que ellos querían que siguiera pagando, que era de \$ 81 ¿qué tal?

Y sobre el asunto de la contribución al sostenimiento de EL OBRERO FERROVIARIO, así que el Consejo tuvo conocimiento por intermedio de esta secretaría, el asunto se aclaró. El Consejo nos envió un pequeño resumen de lo que esta sección contribuyó durante los tres años y esta comisión se dió exacta cuenta de todo lo que se había venido haciendo, y, en la asamblea y conferencia del 5 de enero, se acuerda mantener la más estricta solidaridad con el Consejo, contribuir al sostenimiento de EL OBRERO FERROVIARIO y prestar el apoyo decidido a la celebración del Congreso Ferroviario y enviar sus delegados directos.

Esta es la verdad de lo sucedido; y, que le comente al articulista, que aquí no se tergiversan los hechos; y que en vez de obrar en la forma que él y otros han obrado y obran, debían de pensar que ante todo son explotados y como tal proceder: no en la forma que lo hacen y que lo hicieron durante la permanencia en esta institución, llegando hasta el extremo de no existir en ella ni siquiera un libro de socios ni registro de los mismos: sería preciso ser más sinceros y no tratar de echar sombra sobre la verdad de las cosas.

Y para terminar, diremos que pese a los refractarios, la obra que vienen realizando dentro de los talleres, esta sección tratará de mantenerse por encima de todos los obstáculos.

Sabemos que la clase patronal pondrá en juego todos sus elementos, los políticos y los refractarios hacen otro tanto; pero nosotros, caros adversarios, sabemos, estamos en nuestro puesto frente a todos y contra todos y la Federación Ferrocarilera sección Rosario proseguirá su obra, pese a todos los que contra ella se confabulan.

Compañeros de talleres, alerta. No descuidéis vuestra misión ni dejarse embaucar por aquellos que están haciendo todo el esfuerzo posible por conseguir un puesto en la oficina, esos ya sabemos lo que desean. Concurrámos a nuestra Federación, asociémonos y luchemos... luchemos por nuestro bienestar, que es el de todos.—Pedro Casas, secretario.—C. Fernández, contador.—A. Glinisky, tesorero.—R. Androtivie, secretario de actas.—José Domenech, prosecretario.—Vocales: Máximo Valdemoros, Lorenzo Piechy, A. Candelas, Rafael Gujares, Benito Calvo y F. Pérez.

BUENOS AIRES

La conferencia del 5 de enero — Resumen de los discursos

La conferencia que estos compañeros organizaron en conmemoración del tercer aniversario de nuestra Federación, ha tenido el éxito esperado. El amplio salón de Méjico 2070, la noche de la conferencia se vió sumamente concurrido.

A las 9 p. m. el secretario general de la Federación, dió por abierto el acto con breves y oportunas palabras.

Acto seguido, el compañero de Todaro leyó un meditado discurso, llamando la atención de los presentes sobre la necesidad de intensificar la propaganda en favor de nuestra organización, por ser este el mejor y más recto camino para poner un freno a las prepotencias y abusos de las empresas y ver satisfechos nuestras ansias de bienestar y de justicia.

Siguió en el uso de la palabra el camarada Sebastián Marotta, quien estudió detenidamente la obra de nuestra Federación y señaló especialmente su alto significado.

La Federación Ferrocarilera, en su breve y fecunda existencia—dijo—ha planteado el problema del bienestar de los ferroviarios sobre un terreno completamente sólido y firme. Ella, ha sabido apartarse de la viciosa e infecunda práctica de otras organizaciones similares, que todo lo esperan del estado y de los ministros, y se ha dedicado de lleno a la lucha franca y abierta.

En todas las circunstancias, agregó, la Federación Ferrocarilera ha procurado hacer comprender al gremio la necesidad de fortificar la organización sindical a objeto de arrancar a viva fuerza a los explotadores mejores condiciones de vida y de trabajo. Hizo mención de las gestiones que vienen realizando los compañeros de La Fraternidad para conseguir la reincorporación de varios de sus asociados y afirmó que esa readmisión no se obtendrá hasta tanto los maquinistas y fogonistas no se decidan a emplear la fuerza en favor de su razón y derechos.

Si esos compañeros en lugar de haber dedicado tanto tiempo en reclamaciones ante el Ministro de Obras Públicas, se hubieran decidido a robustecer su organización y a predisponer el gremio en favor de una acción reivindicadora, la reincorporación, que todavía preocupa al gremio de maquinistas y fogoneros, habría podido estar resuelta desde tiempo atrás.

Al compañero Marotta, le siguió el compañero Bautista V. Mansilla, quien, siguiendo el mismo orden de ideas, llamó la atención de los compañeros sobre las funestas consecuencias que produce la división existente en nuestro gremio. Dijo, además, que si bien en estos momentos no pertenecía al gremio ferroviario, tenía hacia él una viva simpatía, por cuando había experimentado en carne propia la infame explotación que realizan las empresas. Recordó brevemente su actuación en Cruz del Eje, donde contribuyó a dar vida a La Unión Ferroviaria, lo que le valió la destitución del taller.

Manifiestó, también, que el gremio ferroviario, si en verdad anhela salir de la triste situación en que se encuentra, debe preocuparse seriamente de tener una organización sólida y vasta, que cobije en su seno a todos los explotados del riel.

Deben desaparecer los prejuicios y rencores que hoy dividen a los trabajadores de los diversos departamentos; todos deben recordar que son igualmente explotados y, como tales, deben constituir una organización solidaria, para luchar unidos contra las empresas que explotan a mansalva y el estado que oprimen sin consideración.

Vuestra organización—concluyó—no debe ser una organización centralista, ni vosotros debéis ser simples cotizantes. Ella ha de ser un instrumento de vuestro mejoramiento y de vuestra total liberación; y los empleados, que vosotros pagáis, no deben ser vuestros amos ni vuestros directores. Así como la organización ha de tender a satisfacer vuestras ansias de bienestar, los empleados deben ser simples ejecutores de vuestros acuerdos.

El secretario general volvió a hacer uso de la palabra para estudiar el significado del proyecto de jubilación que, cual moderna espada de Damocles, amenaza cortar las pocas libertades y derechos que aun disfrutamos.

Declaró que lo que hoy es una simple amenaza, mañana podría convertirse en una desgracia irremediable, si el gremio ferroviario no sabe estrechar sus filas y disponerse a una acción de resistencia. La concurrencia, que escuchó con el más vivo interés la palabra de los oradores, aplaudió con entusiasmo el final de cada disertación.

LAS FLORES

¡TRES AÑOS!

Siendo hoy el tercer aniversario de la fundación de nuestra asociación, me complazco en expresar a todos los compañeros de infortunio el entusiasmo juvenil que albergo en mi corazón y la satisfacción profunda que me produce la contemplación de la trayectoria recorrida.

Tres años ha, la totalidad de los empleados del tráfico, como todos los obreros de los talleres y galpones, estábamos desunidos y a merced de los superiores. Y sin ningún vínculo de solidaridad, alejados unos de otros, éramos víctimas de innumerables abusos y tropelías.

Hoy — aun cuando nuestra organización es muy joven — la situación ha cambiado y está llamada a sufrir modificaciones profundas y radicales si todos los compañeros continuamos bregando por el engrandecimiento de nuestra Federación.

El desarrollo de nuestra organización ha sido rápido y sorprendente. En estos tres años hemos realizado más progresos que otros en veinte. Y, a pesar de lo que afirman los pesimistas, la Federación Obrera Ferrocarilera no desaparecerá jamás. Ella está profundamente arraigada en los ánimos de los mejores compañeros y su bandera de combate ha de flamear triunfal. Robustos brazos la sostienen, y ella no será nunca abatida ni replegada mientras las ansias de bienestar y libertad que palpitan en nuestros pechos no obtengan una amplia y completa satisfacción.

Todos los compañeros debemos procurar matar la indiferencia y aniquilar el reducido número de traidores. Y, trabajando todos unidos y con entusiasmo, nuestra Federación — ya poderosa — será, en breve, formidable e invencible. Todos debemos trabajar con amor y con fe por esta santa causa nuestra.

Y, para terminar, permitidme, compañeros, que, como un humilde socio que soy, exprese mi más sincero agradecimiento hacia los iniciadores de nuestra Federación y a los activos camaradas de nuestra comisión saliente como a los de la entrante, a quienes auguro el mejor éxito en la grandiosa tarea de fortalecer nuestra sección; y, vosotros, compañeros presentes, acompañadme en este grito sincero de mi corazón:

¡Viva la Federación Ferrocarilera!

Un Federado.

OLAVARRIA

ACTO DE SOLIDARIDAD — ANIVERSARIO SOCIAL

El apoyo mutuo entre los compañeros, a medida que se desarrolla nuestra organización, va siendo más frecuente, y no tardará mucho tiempo en convertirse en una costumbre general. Los beneficios que una solidaridad bien practicada produce, no es necesario ponerlos de manifiesto ahora, por cuanto son universalmente reconocidos.

Pero todavía hay en nuestro gremio compañeros que creen que puede haber una verdadera solidaridad sin una organización, y este es un gravísimo error que debemos combatir. Los obreros desorganizados, generalmente, luchan unos contra otros en lugar de estar unidos y luchar así contra el enemigo común, que los explota. Y es evidente que donde reina la lucha fratricida, el rufianismo, no puede haber solidaridad.

Pero de este asunto nos ocuparemos en otra ocasión; bástano por ahora corroborar lo dicho con un acto práctico. La suscripción a beneficio del guarda camarada Conti, dió el siguiente resultado:

Lista número , (tráfico), \$ 16.20; lista núm. 2 (tracción), \$ 53; lista núm. 3 (en Las Flores), pesos 23. Además, se acordó donar a dicho camarada \$ 10 del fondo, resultando así un total de pesos 102.20.

—El tercer aniversario de nuestra Federación fué conmemorado con una importante reunión.

Un compañero, con ese motivo, dió una breve conferencia, haciendo conocer el origen y el desarrollo de nuestra Federación, la que fué escuchada con vivo interés, porque los compañeros presentes, al tener oportunidad de conocer el modesto origen de nuestra organización, pudieron constatar la importancia del progreso realizado y el valor inmenso que representa hoy nuestra Federación.

Corresponsal.

SANTOS LUGARES

La miseria que reina por aquí no puede ser mayor. El descontento es unánime y general.

Días ha, un padre de familia que trabaja como peón en el departamento de herrería, solicitó al jefe le permitiera trabajar varias horas más con objeto de poder satisfacer las necesidades más apremiantes de su familia. El jefe, comprendiendo la crítica situación de ese obrero y, no siéndole posible, por orden superior, acceder a lo que le pedía, echó mano al bolsillo y entregó a ese obrero tres pesos y centavos, que según parece era todo el dinero que en ese momento poseía.

Este es un caso muy singular y extraño que, si habla a favor de ese jefe, sirve, a la vez, para pintar con toda exactitud la afligente situación de los trabajadores.

—En este mismo departamento hay un compañero nuestro que procede de un modo impropio e incorrecto; nos referimos a Pellegrini, que, a veces trabaja con dos y hasta tres fraguas y realiza la tarea de varios oficiales y machucadores.

En estos momentos de escasez de trabajo, ningún compañero debe obrar de ese modo. Todos deberían limitarse a trabajar lo estrictamente necesario, ya que así muchos compañeros que hoy se ven condenados a una desocupación forzosa, tendrían oportunidad de ganar, ellos también, un pedazo de pan para sus hijos.

—Los compañeros de esta sección nos piden la publicación del balance de la suscripción iniciada a la memoria del infortunado Benigno Paredes, lo que hacemos gustosos.

ENTRADAS

Recolectado en la sección Alianza. . . \$ 276.90
Recolectado en Monte Caseros. . . " 23.—
Recolectado en San Juan. . . " 5.—

Total. . . \$ 304.90

SALIDAS

Bóveda de mármol. . . \$ 150.—
Traslado de tumba y derecho de sepultura por diez años. . . " 40.—
Propina al sepulturero. . . " 4.—
Una docena de retratos. . . " 14.—
Mil manifiestos conmemorativos. . . " 5.—

Total. . . \$ 213.—

RESUMEN

Entradas. . . \$ 304.90
Salidas. . . " 213.—

Saldo. . . \$ 91.90

La suma que indica el saldo fué remitida a la familia del infortunado compañero, residente en España, el 19 de diciembre ppdo., en un jiro postal de 202.50 pesetas.

—El 14 de enero tuvo lugar en esta una importante conferencia, a la que acudió una buena parte del personal de estos talleres.

Para explicar los propósitos de nuestra Federación y el significado de nuestro próximo Congreso, hicieron uso de la palabra el secretario general del Consejo y los compañeros Marotta y Mansilla, siendo todos muy escuchados y aplaudidos.

En vista del buen resultado de ese acto, la comisión piensa organizar una nueva conferencia que, como la anterior, se efectuará también a la salida del taller.

CORDOBA

Reorganización de la sección

En esta ciudad, a raíz de la activa propaganda desplegada por un infatigable y entusiasta camarada maquinista, ferviente partidario de la Federación Obrera Ferrocarilera, ha vuelto a constituirse la sección que fundada en septiembre de 1913—con motivo de la jira de propaganda que realizara el camarada S. Marotta en nombre de la Confederación Obrera Regional Argentina—decaería al tiempo debido a la indiferencia con que la mayoría del personal observara el noble esfuerzo de los pocos camaradas entusiastas.

Hoy, después de comprobar la dura situación a que deben estar sometidos los trabajadores desorganizados, víctimas de la más despiadada explotación y tiranía de las empresas—y ante el avance despiadado del capitalismo que tiende a anular completamente el más insignificante de los derechos obreros—con el resurgimiento de la organización que viene a coronar con justicia el laudable empeño de nuestro estimado propagandista, una era de general actividad se advierte que nace en la ciudad central.

Esta sección, surgida nuevamente a la vida combativa y de clase de los trabajadores ferroviarios el día 7 de enero último, rebosante de energía y pujante de vigor, se propone expandir su fuerza hasta las localidades cercanas a la capital de la provincia, con el fin de levantar en cada una de las poblaciones de sus alrededores la respectiva sección de nuestra Federación.

Con tal motivo, se proponen estos camaradas organizar a los ferroviarios de Río Segundo, Tercero y Las Varillas, por cuyo éxito formulamos nuestros más fervientes votos.

En la Compañía General

Desnudando y disciplinando

Los administradores saben demostrar un entrañable cariño con ciertos empleados, a quienes ven como maniqués de tiendas, mientras que otros son puestos de patitas a la calle bajo el pretexto de las economías.

Ahora último—con el socorrido pretexto de siempre—han dejado a los guardas... sin pantalones, es decir, en lugar de darles un traje completo, como de costumbre, les han entregado solamente saco y chaleco.

Este procedimiento, hace suponer que esos señores han de creer que los empleados nadan en un mar de abundancia. Suprimir en estos momentos de honda crisis parte del traje, significa condenar a los guardas a una situación grotesca. En los momentos actuales no es permitido adquirir ninguna prenda de vestir, y los guardas tendrán que decidirse a presentarse al servicio en calzoncillos, ya que, si bien algunos compañeros piensan comprar bombachas azules de un poder y veinte, creemos que muchos no han de poder hacer ni ese sacrificio siquiera.

—Acaba de ser destituido el guarda G. Sosa "por haber abandonado el puesto de honor", dice la superioridad.

Como con ese compañero se ha cometido un verdadero abuso, creemos oportuno relatar lo ocurrido.

El 7 de noviembre ppdo., ese compañero corría el tren 351, cuya máquina era conducida por el maquinista Denuncio (a) el papa de los carneros.

Al llegar al puente del Arroyo del Medio—debido al pésimo estado de las vías y al exceso de velocidad—desarrolló el furgón, cayendo en el fondo del arroyo donde quedó hecho astillas.

Como se ve, si el compañero Sosa, en ese momento se hubiera encontrado en el furgón habría tenido la misma suerte de éste, pero, por fortuna, en el instante del descarrilamiento, nuestro compañero se encontraba en la máquina y pudo quedar ileso.

La empresa—que deseaba la muerte de ese guarda para poder explicar lo ocurrido, con el sofisma de siempre: "imprudencia de la víctima"—en el primer momento impuso al compañero Sosa una suspensión indefinida para notificarle, 16 días más tarde, con la grotesca solemnidad de un tribunal militar: "que habían resuelto destituirlo por haber abandonado el puesto de honor."

En cambio el maquinista (a) el papa de los carneros, continúa trabajando con toda libertad, a pesar de recenar sobre él una gran parte de responsabilidad.

Porque el maquinista está en la obligación de no permitir ninguna persona en la máquina. Además, en la boleta de precaución se le indicaba de pasar el citado puente a paso de hombre mientras que, según parece, lo hizo con una velocidad de 50 kilómetros por hora.

La "ecuanimidad" del procedimiento es tan visible que consideramos superfluo todo comentario.

A estas calamidades hay que agregar otra, que, según parece, es una de las benéficas consecuencias de la guerra europea.

Todos los años sabía concederse a los empleados un aguinaldo equivalente a la mitad del sueldo. Y, como es de suponer, nunca los empleados habíamos fundado tantas esperanzas en el sobresueldo como en este año tan calamitoso; pero he ahí una nueva desilusión...

Nuestro aguinaldo tan deseado no viene... porque los administradores, deseando pasar por buenos patriotas, lo han destinado a la Cruz Roja de los países aliados.

Los que en los últimos meses venían exagerando su servilismo hacia los superiores para asegurarse el aguinaldo, han hecho una gran plancha y la actitud canalleca de estos mercaderes patriotas ha sido, bajo ciertos aspectos, una merecida lección.

Rosario, enero de 1915.

Antimilitarista.