Año V — Buenos Aires, Agosto de 1916 — Núm. 39

EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA

Redacción, Administración y Consejo Federal: MÉJICO 2070

LA FEDERACIÓN Y LA FRATERNIDAD UNIDAS POR UN PACTO SOLIDARIO

Desde la fundación de la Federación Obrera Ferrocarrilera, nuestra acción y nuestra prédica han tenido como objetivo primordial y de inmediata realización la unidad del gremio. Y quienes conozcan nuestra obra y hayan leído con regularidad EL OBRERO FERROVIARIO, habrán podido constatarlo y adquirir la convicción de que hemos mantenido consecuentemente ese criterio unionista. Hemos combatido, también, abierta y obstinadamente la división, no sólo en nuestro gremio, sino entre los trabajadores en general, cooperando, en la medida de nuestras fuerzas, a la eliminación del cáncer divisionista que durante doce años ha corroído las mejores energías proletarias.

Y si a pesar de ser la nuestra una organización joven y de hallarse en pleno proceso de crecimiento, nos consideramos obligados a hacer causa común con los demás trabajadores y a intervenir activamente en la consolidación de su unidad—como lo confirman nuestra partipación en los congresos obreros de los años 1912, 14 y 15 y la adhesión a la Federación Obrera Regional Argentina—,se comprenderá fácilmente nuestra obsesión por la unidad ferroviaria. Es notorio, por otro lado, que a su realización hemos dedicado todos nuestros entusiasmos y que sacrificamos en aras de ese noble propósito todas aquellas cuestiones de secundaria importancia que hubieran podido dificultar ese anhelo de unidad.

La división entre los trabajadores de un país, nos ha resultado un acto contradictorio con sus intereses de clase y como una renuncia más o menos explícita de los anhelos de emancipación. Además, la ausencia de una institución nacional que los vincule, o lo que es peor, su división en campos antagónicos, genera pasiones mezquinas, el odio ciego y sectario, situación que aprovechan los cuervos, queremos decir, los agentes de la burguesía y los traficantes y especuladores.

La división, dentro del gremio, es mil veces más funesta que la división en el orden nacional. En este caso, no se sacrifican solamente los intereses de clase, se sacrifican también los intereses más inmediatos. Se hace imposible, o poco menos, cualquier intento de mejoramiento. Un gremio dividido, además de no obtener ningún triunfo, ni siquiera está en condiciones de luchar.

Y si los que tienen la desgracia de encontrarse colocados en tan desagradable situación, nada hacen para modificar semejante estado de cosas, demuestran palmariamente su despreocupación y desprecio por los intereses fundamentales del gremio.

De ahí, pues, que nosotros hayamos considerado como un deber elementalísimo cooperar con todas las energías y entusiasmos a la realización de la unidad de todos los explotados de nuestro gremio y de éste con los demás trabajadores del país.

Ambos objetivos pueden considerarse realizados. El proletariado del país está concentrado en la F. O. R. A.; el gremio ferroviario—con la fusión de la Liga Ferroviaria Argentina y el pacto de solidaridad que se establece en estos momentos entre nuestra Federación y La Fraternidad—,puede considerarse definitivamente unificado, no obstante la subsistencia de las dos entidades sindicales.

Los cuerpos directivos de ambas instituciones, estudiando detenidamente el problema, han creído interpretar el pensamiento íntimo de los asociados—que anhelaban la desaparición de la división y tirantez—al asegurar, desde ya, por medio de un pacto claro y terminante, una acción solidaria y convergente, tanto en la obra de organización como en las reclamaciones y luchas que puedan entablarse ante las empresas o los poderes públicos.

Aun cuando este acuerdo, como dejamos dicho, deja subsistentes las dos entidades, consideramos que él resuelve la parte más fundamental e importante del problema de la unidad, que consiste en el desarrollo de una acción armónica y solidaria.

La separación que perdura todavía, o que implica la existencia de la Federación y La Fraternidad como entidades autónomas e independientes, aparte de revistir un carácter transitorio, entendemos que carece de toda importancia, puesto que ella se circunscribe a un orden secundario, como es la parte administrativa.

Por tales causas, nos parece que se inicia un nuevo período histórico para los ferroviarios de la república. El problema de la unidad sindical, que hasta la fecha malogró las mejores energías de los núcleos más inteligentes, ha sido satisfactoriamente resuelto, y con ello desaparecen todas las dificultades y obstáculos que han imposibilitado hasta hoy la acción del gremio.

Las energías hasta aquí malogradas en la obra de crítica, en diatribas hirientes y siempre estériles que sólo servían para ahondar la división, deben ser empleadas de hoy en más para hacer práctica una solícita y perseverante cooperación de todos los ferroviarios en la obra común de mejoramiento y dignificación. Ese es nuestro deber. Y puesto que nos comprometemos a apoyar las reclamaciones que puedan hacer los compañeros de tracción, debemos, en primer lugar, cooperar con todos nuestros medios al robustecimiento de La Fraternidad, pues es cosa muy sabida que cuanto más organizado está un gremio, tanto más fácil es su triunfo en las luchas que emprenda.

Los camaradas de La Fraternidad—que contraen iguales obligaciones—,deben proceder del mismo modo, es decir, han de considerar el problema de la organización del personal de tráfico, talleres y vías y obras como un problema propio.

Y conseguido esto, unido el gremio en la Federación y La Fraternidad, habrá llegado el momento de iniciar la obra de mejoramiento colectivo por medio de una acción general, puesto que tanto el estado como las empresas hacen y harán siempre oídos de mercader a todas nuestras reclamaciones, por modestas y justas que ellas sean, si para imponerlas no cuenta el gremio con una sólida organización. De esta verdad incontestable deben persuadirse todos los ferroviarios, para que en adelante los esfuerzos se orienten en el sentido de estrechar siempre más los lazos de solidaridad del gremio, ya que en ésta está el secreto del poder, y, por lo mismo, del triunfo.

Tal es la grande y fecunda tarea que nos toca realizar, como coronamiento de la unidad, ya establecida de un modo efectivo en nuestro gremio.

A los ferroviarios del país

La organización proletaria cuenta en todas partes con innumerables enemigos. Su obra de mejoramiento económico y elevación moral de la clase productora, no obstante contribuir al progreso social, fué siempre combatida por la clase explotadora y gobernante.

En nuestro país, el gobierno no sólo ha imitado ese procedimiento, sino que ha llegado a violar las leyes para servir mejor los intereses capitalistas extranjeros. No obstante, ser la República, un país inmigratorio, las primeras leyes de carácter "social" que ha dictado nuestro parlamento, han sido contra el movimiento obrero y los extranjeros, a quienes el gobierno y los capitalistas han considerado y consideran como promotores de huelgas.

Y, aparte de esta legislación represiva y anacrónica que ponen de relieve el estrecho espíritu de clase, el gobierno nacional, con motivo de la reclamación formulada por los maquinistas y foguistas de locomotoras, al declararse en huelga este numeroso gremio, el gobierno, con objeto de facilitar el triunfo de las empresas, anuló la reglamentación general de ferrocarriles, sacrificando de este modo los intereses del gremio de tracción y del público en general para asegurar los intereses mezquinos del grupo de plutócratas que explotan los ferrocarriles del país. En esa emergencia, el gobierno nacional no perdonó medios para asegurar el triunfo de las empresas: hasta el ejército nacional fué colocado a disposición del señor Guerrico, presidente del directorio local.

Hemos creído oportuno recordar someramente estos hechos—que constituyen una página vergonzosa en la historia de la independencia nacional—para demostrar que la hostilidad y desconfianza que se observa en la masa productora hacia el gobierno, no es—como pretende hacerse creer—la consecuencia de un estrecho espíritu dogmático y sectario. Ese estado de espíritu ha sido fomentado por el mismo gobierno con sus actos de vergonzoso servilismo hacia el capitalismo explotador.

Los capitalistas, por su parte, no satisfechos de la protección gubernamental, han procurado con sus propios medios contrarrestar la obra de las organizaciones obreras. Los obreros organizados fueron objeto de una persecución despiadada; y, como a pesar de estas medidas represivas, las organizaciones—que obedecían y obedecen a una profunda necesidad de la clase obrera, víctima de una inicua explotación—,supieron vencer esos obstáculos de los capitalistas y continuar su marcha progresiva, los explotadores y gobernantes—fieles a su propósito de tener una masa obrera débil y dividida—lejos de reconocer que las organizaciones obreras obedecían a una necesidad; que eran un fruto natural del régimen de producción capitalista, con objeto de contrarrestar su desarrollo y sembrar la confusión entre los explotados, procuraron crear organizaciones amarillas.

Este intento se llevó a la práctica, por primera vez, entre los obreros de los puertos con la creación de la "sociedad de libre trabajo" y los famosos e infecundos "círculos de obreros católicos".

Las empresas ferroviarias—con el deseo de contrarrestar el creciente progreso de "La Fraternidad" y "Federación Obrera Ferrocarrilera"—han pretendido llevar a cabo una obra semejante, con la creación y fomento de la titulada "Reforma Ferroviaria"; pero, como este primer intento fracasara miserablemente, desde que la inmensa mayoría del gremio, inspirándose en sus fundamentales intereses, se negó a secundar tan mezquina obra, las empresas—que no escarmientan y firmes en sus deseos de estorbar la obra sindical—han aprovechado la sanción de la Ley de Jubilación, para renovar su intento de sembrar la confusión en el gremio, con la creación de una pseudo-asociación titulada primero "Círculo Ferroviario" y hoy "Asociación Ferroviaria Nacional".

Ante esta situación, como representantes de las dos organizaciones auténticas y más importantes, nosotros nos creemos en el deber de dirigirnos al gremio dando una voz de alerta, a fin de que no sea sorprendido en su buena fe.

Los altos empleados de las empresas—que se han caracterizado por un espíritu hostil a toda organización—hoy, hostigados por los amos, han constituído la "Asociación Ferroviaria Nacional" con el único objeto de usurpar la representación del gremio en la junta que crea el artículo 7.º de la Ley de Jubilación. Si este propósito se realiza, el gremio, que es víctima del artículo 11, mañana tendría en contra suya una junta dispuesta a sancionar todos los abusos y atropellos de las empresas.

Por tal motivo entendemos que ningún ferroviario consciente, que ame sinceramente su bienestar y el porvenir del gremio, debe secundar el propósito de las empresas. ¡Nadie, pues, que no quiera ser traidor, ha de ingresar en la "Reforma" o en la "Asociación Ferroviaria Nacional", que están al servicio de las empresas!

El puesto de los obreros y empleados conscientes que desean luchar por el bienestar del gremio, está en "La Fraternidad" y en la "Federación Obrera Ferrocarrilera", que siempre y en toda ocasión, han demostrado con sus actos un firme propósito de mejorar las condiciones materiales y morales del gremio.

¡Compañeros! La "Asociación Ferroviaria Nacional" no es más que una vulgar sociedad patronal. Todos los dirigentes que en ella figuran, son jefes o empleados de alto sueldo. Los obreros modestos, a quienes hoy se pretende catequizar, no tienen en ella ninguna representación.

La mayoría de las adhesiones que consiguen las obtienen a fuerza de coacciones y de violencias, y muchos jefes, usando y abusando de su situación, presionan al personal para que ingrese en la flamante sociedad.

La "Asociación Ferroviaria Nacional" no puede, pues, ser amiga de los obreros; de los que dan su esfuerzo mediante salarios irrisorios. Y no puede serlo, porque los que la han iniciado y la sostienen, son jefes, inspectores y altos empleados de las administraciones, que toda la vida han perseguido a los obreros, porque no ven en ellos más que la bestia de carga, que no tiene derecho a vivir una vida mejor.

La nueva sociedad está dirigida por gente que no quiere disgustar al amo. Y, precisamente, en eso está la razón para que el personal mire con desconfianza las promesas y halagos de estos nuevos "defensores" de los que trabajan.

Hay y habrá siempre una gran incompatibilidad entre la "Asociación Ferroviaria Nacional" y los obreros ferroviarios. El sitio de los que dirigen esa Asociación, está al lado de los patrones, el de los obreros ferroviarios, lo repetimos, está en "La Fraternidad" y en la "Federación Obre Ferrocarrilera".

Cumplamos, pues, todos con nuestro deber.

¡Viva la organización obrera!

¡Abajo la organización patronal!

El Consejo Federal de la Federación Obrera Ferrocarrilera.—La Comisión Directiva de La Fraternidad de maquinistas y foguistas de locomotoras.

Buenos Aires, Junio de 1916.

¿QUIEN GOBIERNA?

Las Empresas y la Ley de Jubilación

En las escuelas, en los diarios y en los libros nos enseñan que vivimos los habitantes de esta región en un régimen político democrático, lo que equivale decir que somos un país independiente y soberano para designar las autoridades gubernativas. Aparte de las escuelas y libros hay una cantidad de hechos, elecciones nacionales, provinciales, etc., que contribuyen a dar apariencia de realidad a la creencia de independencia política y de soberanía democrática.

Además, hay entre nosotros todas las exterioridades de un país democrático: tenemos un congreso con dos cámaras de representantes del pueblo, que se reunen, sancionan leyes y originan una cantidad enorme de gastos; un sinnúmero de agrupaciones políticas que se disputan los puestos representativos y que luchan y se insultan denodadamente con el único fin de educar y hacer feliz al pueblo una vez conquistado el poder, los que son otros tantos factores que alimentan y mantienen viva la ilusión democrática.

Pero como hay otros hechos más ilustrativos y concluyentes que los anteriores, los cuales hacen aparecer al país bajo un aspecto menos risueño, surge la duda inquietante y torturadora para los nobles corazones de los no menos nobles patriotas.

¿Es este un país independiente? ¿Estamos en una república democrática? ¿Es el congreso la autoridad soberana? ¿Son obligatorias e imperativas para todos las leyes que él dicte? Si nos guiáramos por las apariencias y por los libros, tendríamos que contestar afirmativamente a todos los interrogantes precedentes. Más aún. Las apariencias nos dicen que esas preguntas no tienen razón de ser; pero es sabido, por otra parte, que las apariencias engañan. Y si alguien nos hablara de las disposiciones de la Constitución para demostrar nuestro error, nosotros replicaríamos haciendo notar que no discutimos ni dudamos de ninguno de los ciento diez artículos que la Constitución contiene, porque no tienen para nosotros el menor interés, y que el problema que se plantea estriba, precisamente, en saber si los administradores o gobernantes inspiran sus actos en las disposiciones constitucionales, o si por el contrario, obran bajo la presión y en defensa de determinados intereses. Se trataría de saber, por ejemplo, si tiene más valor un artículo de la Constitución que los intereses de los accionistas ferroviarios, porque si es verdad que legalmente lo primero sería decisivo no es menos cierto que hay hechos que dan a los segundo una fuerza superior, hasta el extremo de que no han faltado quien calificara a nuestros gobernantes como simples servidores del capitalismo británico.

Y esto que puede mortificar o herir los sentimientos patrióticos de los ciudadanos, es de una dolorosa realidad. Los hechos ocurridos con motivo de la mal llamada Ley de Jubilación de obreros y empleados ferroviarios, no dejan lugar a dudas. Las empresas que han venido descontando al personal todo lo que esa ley impone, no han entregado un solo centavo.

El presidente de la república—como cualquier portero o mucamo hizo esfuerzo para mantener ocultos los vicios de sus amos—en el último mensaje leído al congreso afirmó con todo descaro que las empresas habían cumplido con las obligaciones que les imponía la ley 9653, mientras que éstas, según acaban de manifestar a la comisión de legislación ferroviaria de la cámara de diputados, no sólo no han dado cumplimiento sino que desconocen al congreso toda autoridad para imponerles nuevas obligaciones.

Así, pues, que los camaradas que desaprobaban nuestra campaña contra las disposiciones atentatorias de esa ley, creyendo que lo fundamental era obtener su sanción, han sido víctimas de una ilusión, porque si la ley ha venido, vino a imponernos nuevas obligaciones, dejando la pensión para las calendas griegas.

El problema de la pensión para la vejez, con ley y todo, continúa sin solución y ha de continuar en ese estado hasta tanto el gremio no sepa adoptar una actitud más inteligente y en armonía con sus intereses.

Las empresas hacen valer sus intereses porque están bien unidas; si nosotros quisiéramos, podríamos hacer lo propio, uniéndonos como ellas.

¿Sabrán los ferroviarios aprovechar la lección? La jubilación, la reglamentación del trabajo y muchas otras cosas urgentes e indispensables sólo las obtendremos cuando estemos bien organidos, o sea, en condiciones de hacer justicia con nuestras propias manos.

Crítico.

Carta blanca para los Amarillos

Los componentes de la sociedad amarilla, llamada Asociación Ferroviaria Nacional, para llenar cumplidamente su misión poco honrosa hacia las ricas empresas, han resuelto editar un periódico que distribuyen profusamente entre los obreros y empleados con pleno consentimiento de los altos empleados y jefes encargados de procurar del obrero la mayor sumisión hacia los caprichos y sed de riqueza de las poderosas empresas.

Hemos visto a los obreros y empleados "de confianza" de la superioridad desempeñando el triste papel de repartidores de ese pasquín. Recorren estaciones y oficinas y cuanto paraje existe, pues en todos lados pueden entrar y salir cuando les plazca; para ello llevan carta blanca.

Sin embargo, nos ha sido grato constatar que en muchos lugares, estos alcahuetes de los tenebrosos señores del riel han sido recibidos con desprecio por los obreros conscientes y hasta expulsados del galpón y la oficina, de donde han debido irse no avergonzados, porque estos tristes personajes han perdido completamente la vergüenza, sino convencidos de que no está lejano el día en que habrán de terminar con su denigrante obra aplastados por la acción perseverante, metódica y digna de un puñado de ferroviarios que, conscientes de sus deberes, han impulsado la organización del gremio por un sendero de posibles y ventajosos resultados.

La repetimos: es preciso que los obreros ferroviarios no se dejen embaucar por las belle-

zas de las promesas que hacen los componentes de la sociedad amarilla. Si ella no fuera de interés para las empresas; si esa sociedad llamada Asociación Ferroviaria Nacional no tuviera propósitos ocultos, planes siniestros contra las auténticas organizaciones obreras como la Federación Obrera Ferrocarrilera y La Fraternidad; si su órgano periodístico no fuera inspirado por las empresas, ¿creeis, compañeros ferroviarios, que se permitiría el reparto del periódico y la propaganda que a la luz del día realizan los agentes de la sociedad?

A los amarillos las empresas les han dado carta blanca; nosotros brindémoles con el desprecio y redoblemos los esfuerzos en bien de nuestra organización.

NUESTRA RIFA

Como lo hemos anunciado ya en nuestro último número, el Consejo Federal ha puesto en circulación una rifa con el propósito de arbitrar los recursos necesarios para la realización de una jira de propaganda por el interior de la República.

El propósito, como se ve, es de los más encomiables y merece el apoyo decidido y entusiasta de todo el gremio, desde que la jira proyectada habrá de ser de inestimables beneficios para nuestra Federación. Así lo han entendido los ferroviarios, pues a esta hora no queda un solo número en Secretaría, circunstancia que pone de relieve el interés que ha despertado.

Este hecho nos congratula porque revela el profundo arraigo de nuestra Federación en el gremio, que le presta su decidido concurso; por otra parte, él demuestra de un modo claro y que no da lugar a dudas, que el gremio ha tomado como cosa propia la colocación de la rifa, dándose cuenta de que así coopera eficientemente al fortalecimiento de nuestro organismo sindical. Y eso ha de ocurrir, necesariamente, desde que el producto de la rifa se destinará a una jira de propaganda organizadora, vale decir, a la difusión de los propósitos que inspiran a nuestra Federación. Se trata, pues, de allegar los fondos suficientes para ensanchar nuestras esfera de acción, y nada más propicio para ello que realizar una jira, con la cual se dará forma al anhelo de vincular a un mayor número de ferroviarios, atrayéndolos a nuestro seno.

A pesar de que recién a principios del mes próximo pasado púsose en circulación la rifa, es sintomático que ya no queden talonarios y que los pedidos de ellos se reciban diariamente. Esta circunstancia, nos induce a recomendar a las secciones y camaradas que por cualquier causa no puedan colocar los números que aún les quedan, la conveniencia de devolverlos a la brevedad posible. De ese modo, podremos satisfacer en alguna parte los numerosos pedidos de talonarios que nos llegan. Se entiende que la devolución debe hacerse sólo en el caso que a las secciones o camaradas les sea materialmente imposible colocarlos.

Recordamos a las secciones y a los compañeros que el importe de la venta de los números de rifa, debe remitirse a nombre de FRANCISCO ROSANOVA, secretario del C. F., preferentemente por medio de *giros postales*, en atención a la facilidad de su cobro.

POR LA UNIDAD FERROVIARIA

(Como una confirmación del espíritu unionista que anima al gremio, publicamos a continuación los principales párrafos de un discurso pronunciado por un compañero maquinista, con motivo del vigésimo noveno aniversario de La Fraternidad. Nosotros—como lo hemos dicho repetidas veces—creemos que la unidad sindical es el problema previo y fundamental de cada gremio, y no sin cierta satisfacción, vemos que nuestro gremio va compenetrándose de esta sencilla y profunda verdad.)

Compañeros:

"Hoy La Fraternidad llega á los XXIX años de vida, durante los cuales ha pasado por diversas vicisitudes y sostenido infinidad de luchas con el capitalismo ferroviario. Luchas intensas cuyos períodos álgidos se manifiestan en 1898, 1907 y 1912. Este último es el de mayor intensidad y de mayor duración. Durante 52 días los maquinistas y foguistas conscientes de toda la república lucharon con denuedo contra todas las fuerzas coaligadas: empresas, gobierno y público.

Al llegar este año a festejar el XXIX aniversario de su fundación nos encontramos con nuestra casa propia, anhelo hace tiempo manifestado, y que hoy es un hecho.

Cuando La Fraternidad, por la voluntad unánime de sus asociados se lanzó a la lucha de 1912, posiblemente no fué comprendida por una gran cantidad de asalariados; pues, al bregar por una cantidad de mejoras para los maquinistas y foguistas, si éstas eran conseguidas, traerían aparejadas otras para muchos que no lo eran. No lo entendieron así, y de ahí que muchos fueron contra ella. Esta fué la causa principal por la que no obtuvimos un triunfo completo. Y esta es la causa por la que todavía hoy estemos a mitad de camino: pues la reglamentación del trabajo tan anhelada, aun no ha llegado; y una jubilación pésima está por llegar. Ahora muchos van entendiendo y aportan su concurso a la obra de reivindicación, hace años emprendida. Bien venidos sean.

Quizá también los maquinistas y foguistas alguna vez estuviéramos un tanto equivocados, y por consiguiente, lleváramos a La Fraternidad por un camino inseguro que si bien no fué fatal, tampoco dió el beneficio deseable.

A través de todas las alternativas hemos obtenido, sin embargo, gran número de enseñanzas, y de ellas debemos servirnos aprovechándolas para el futuro.

En el momento actual está plenamente comprobado que es de absoluta necesidad la unidad ferroviaria; que es preciso que todos los obreros ferroviarios, sólidamente organizados, marchen al unísono, tal cual lo hacen las empresas, las que, pese a todas las desaveniencias que al parecer tienen, en la defensa de los intereses colectivos marchan perfectamente de acuerdo.

En cambio, nosotros los obreros, hemos perdido lastimosamente el tiempo ocupándonos de fruslerías en vez de dedicarnos por entero a la organización. En esto puedo decirlo sin temor a equivocarme, todos hemos pecado; pero aquello pasó. Con las enseñanzas del pasado y la vista fija en el porvenir emprendamos la lucha y unámonos toda la gran familia ferroviaria, dejando de lado todo antagonismo absurdo.

Las empresas están empeñadas en destruir toda organización que lleve en sí un carácter de defensa de los intereses obreros; para ello han llegado hasta la formación de sociedades tituladas obreras; pero, de tales solamente tienen la apariencia y ésta es dada por unos cuantos inconscientes o logreros que por congratularse con los superiores se prestan a toda clase de bajezas y traiciones. Tales elementos, auspiciados por la superioridad, encabezan la propaganda y procuran de atrapar el mayor número de incautos obteniendo por este medio un inmerecido ascenso.

Es menester, compañeros ferroviarios, que estemos alerta y que no nos dejemos embaucar por mas o menos halagadoras promesas; pues si queremos obtener condiciones más humanas de vida y de trabajo, éstas forzosamente tendrán que ser conseguidas por nuestros propios esfuerzos mancomunándolos colectivamente.

Esto es lo ocurrido con los maquinistas y foguistas. Si alguna mejora consiguieron fué debido exclusivamente a que estando agrupados bajo el viejo y frondoso árbol de La Fraternidad lograron así que se les atendieran lo que en justicia reclamaban y así, constantemente en lucha, La Fraternidad llega a sus XXIX años de vida.

Cuál no será la satisfacción de los viejos luchadores al verla radiante bajo su propio techo. Y es que esta satisfacción deben sentirla todos sus asociados aun aquellos que no hayan cooperado a la realización de este anhelo.

Pese a todos los obstáculos que se le hayan puesto en el camino, La Fraternidad ha llegado al vigésimo noveno año de su fundación llena de bríos dejando tras de sí una estela luminosa que servirá de guía a todos los ferroviarios.

Bien: compartamos esta fiesta con todos los ferroviarios conscientes y mañana emprendamos de nuevo la labor todos unidos para llevar a cabo la obra de emancipación que es necesaria al gremio. Así el capitalismo absorbente y las superioridades despóticas tendrán que abatir su orgullo y tendremos, nosotros, mejoras y más humanas condiciones de trabajo y más pan para nuestros hijos.

Compañeros. A la obra.

F. P.

EMPRESAS Y GOBIERNOS

Enseñanza de los últimos movimientos ferroviarios de España

Los ferroviarios españoles han venido realizando verdaderos esfuerzos en pro del robustecimiento de su organización. El germen divisionista, que se había introducido en su seno inmediatamente después de su primer Congreso, ha sido extinguido completamente con los acuerdos adoptados en el último, que, como es sabido, han motivado el reingreso de las secciones disidentes, llamadas "autónomas", en la Federación Nacional.

La desaparición de las querellas internas, ha venido a facilitar el desarrollo de la organización y ha consolidado la existencia de diversos sindicatos, hechos que los compañeros aprovecharon para exigir de las empresas algunas mejoras de carácter urgente e impostergable.

Durante los seis meses últimos, formularon reclamaciones el personal de la línea de Langreo, siendo éstas satisfechas antes de que se produjese el conflicto, es decir, el 19 de marzo ppdo., de un modo satisfactorio para el personal.

A esta reclamación siguióle la que formuló el personal de la línea Medina-Salamanca, que pedía un aumento de un 25 o|o para todo el personal que disfrutara de un salario de 700 a 900 pesetas anuales; de un 20 o|o para los que ganaran de 901 a 1200 pesetas; de un 15 o|o para los de 1201 a 1500; para los de 1501 a 2000, un 10 o|o de aumento y el 5 o|o para los que percibían de 2001 a 2500 pesetas; pedían, además, varias otras mejoras de menor importancia.

Como la empresa se mostrase soberbia e intransigente, el personal, cumpliendo con su decisión anterior, abandonó colectivamente el trabajo el 25 de abril último, a objeto de obtener por la fuerza lo que no había podido lograr por la justicia. La unanimidad del movimiento tuvo la virtud de modificar el criterio de los directores de la compañía, quienes, pocos días más tarde, accedían a una buena parte de las reclamaciones.

Simultáneamente, presentaron reclamaciones diversas: los ferroviarios de la línea económica de Asturias, los de la red Catalana, de la línea Madrid--Cáceres-Portugal, triunfando todos ellos.

Como se ve, durante la última quincena de abril y primera de mayo, fueron para los compañeros españoles de gran actividad, actitud que les ha permitido obtener importantes triunfos.

Posteriormente, el personal de la compañía del Norte—que con anterioridad y sin éxito había formulado diversas e importantes reclamaciones —consideró oportuno imitar el procedimiento de los demás compañeros, que conquistaban mejoras con la huelga. Y con este propósito, el 7 de mayo último, los delegados de las diversas secciones que integran el Sindicato Norte, se reunían en Valladolid en congreso extraordinario para determinar la actitud a seguir frente al silencio que la empresa observaba con las reclamaciones formuladas en junio de 1915. La compañía, con el propósito de obstaculizar el congreso, negó permiso a varios de los delegados que debían concurrir a él, y, por tal causa, estuvieron sin representación directa las secciones de Barcelona, Tarragona, Tortosa, Avilés, Pola de Lena, Miranda, Madrid y León, pero, por comunicación telegráfica, los compañeros de estas secciones hicieron llegar al Congreso su conformidad con las resoluciones que el mismo adoptara, a la vez que su deseo de apelar inmediatamente la huelga general, como único medio de conquistar las mejoras pedidas y hacer respetar los derechos vulnerados.

Como siempre que se hace o se intenta hacer algo práctico, los discursos pasaron esta vez a segundo término. El Congreso dió término a su labor en dos breves sesiones, en las que acordó, por unanimidad, declarar la huelga general en toda la línea ferroviaria del Norte, cuya fecha quedaría sujeta a los trámites legales indispensables; el nombramiento de un comité especial para atender el desarrollo de la huelga; comunicar el acuerdo al Comité Central de la Federación, al Comité Nacional de la Unión G. de Trabajadores y a los obreros mineros. Es digno de notar el hecho de que los delegados—que interpretaban la voluntad de sus representados,—ansiosos de dar cima a sus anhelos de mejoramiento—,no se detuvieron mayormente en discusiones vanas e inútiles y acordaron lisa y llanamente adoptar el procedimiento más expeditivo para hacerse oir: plantear la huelga general.

La probabilidad de una huelga en la compañía del Norte, que, según se sabe, es la empresa más poderosa e importante de España, explica muy elocuentemente el interés que despertó y justifica el pánico que se apoderó del público y del gobierno, sobre todo mediando la circunstancia muy atendible de que el Sindicato que la propiciaba agrupa en su seno a más de catorce mil obreros del riel.

Durante diez largos meses la compañía del Norte no tuvo tiempo ni deseos de contestar el petitorio de sus obreros, pero cuando advirtió que éstos habían resuelto el abandono del trabajo, le bastaron cinco días para declarar—por boca del ministro de fomento—que atendía la petición mínima del personal.

Según esa declaración, la compañía se comprometía a aumentar 25 céntimos diarios a todos los agentes que percibían menos de 1500 pesetas anuales. Además, con el propósito de contrarrestar los anuncios de huelga y satisfacer en parte el justificado descontento del personal, el Consejo Administrativo de la empresa habíase adelantado a conceder al mismo algo más de 25 céntimos diarios en concepto de "gratificación", con lo cual venía a obtenerse el aumento de 50 céntimos pedido por el Sindicato.

Sobre las demás reclamaciones, referentes éstas al escalafón, descanso hebdomadario, anulación del impuesto de utilidad, militarización, etc., cuya solución dependía tanto de la empresa como del gobierno, el ministro prometía hacer las gestiones necesarias para apresurar la solución del conflicto.

Con este acuerdo, concertado entre los representantes obreros y el ministro el 12 de mayo último, quedó sin efecto la declaración de huelga general resuelta cinco días antes por el congreso extraordinario efectuado en Valladolid.

El gremio, con el deseo de evitar los sacrificios y trastornos que una lucha siempre origina, habíase conformado con un triunfo parcial, dejando para otra oportunidad la obtención de las demás mejoras. Pero la compañía no lo entendió así, desde que, lejos de cumplir con los compromisos contraídos, y tratar al personal con un poco más de consideración y respeto, inició una recia persecución contra los militantes más activos de la organización.

De esto se deduce que el arreglo buscado por el ministro, sólo tendía a obtener una tregua, a fin de dar tiempo a la empresa para preparar una enérgica resistencia a las reclamaciones obreras y arbitrar los medios necesarios para hacer fracasar el movimiento, si éste se llevaba a efecto.

Esta presunción se halla confirmada por los actos posteriores de la compañía, y plenamente corroborada por el mismo gobierno, quien, al producirse la huelga, en los primeros días de julio, llamó a los ferroviarios reservistas bajo las armas y los obligó a reanudar las funciones que como obreros habían abandonado. Pero como aún con esta medida canallesca la empresa corría el peligro de verse derrotada, el gobierno declaró el estado de sitio en todo el país, con lo que, prohibidas las reuniones y las comunicaciones entre los huelquistas, se aseguró el triunfo de los accionistas del ferrocarril Norte. Es decir, se anularon los derechos y garantías de los habitantes para defender los intereses de la compañía.

El gobierno español, para justificar sus desmanes y su servilismo hacia los capitalistas, declaró que las medidas excepcionales se debieron a que la huelga tenía un carácter político, o sea, que ella era el preludio de un acción sediciosa de tendencia republicana. Aun cuando nadie tomó en serio las declaraciones de los políticos gobernantes, recordaremos que en los países limítrofes: Portugal y Francia, toda huelga ferroviaria importante es fomentada—al decir del gobierno respectivo—"por... monárquicos"!

Y lo notable es que en uno como en otro, el gobierno declara estados de sitio, dicta leyes, se vale de la fuerza policial y del ejército para ahogar las reclamaciones ferroviarias. Entre nosotros, nadie atribuye a las huelgas intereses republicanos o monárquicos, pero no por eso los ferroviarios y los obreros en general se han visto libres de persecuciones y estados de sitio.

Esta uniformidad de los gobernantes en perseguir a los trabajadores y en obstaculizar su organización, viene a ratificar con hechos la afirmación contenida en el *Manifiesto Comunista*, según la cual, "los estados modernos son simples comités administrativos de los intereses burgueses".

Así lo demuestran, y de un modo concluyente por cierto, los recientes acontecimientos ocurridos en España, con los que ha venido a reafirmarse, como decimos, nuestro concepto de que todos los gobiernos, ya sean éstos republicanos, monárquicos, imperialistas, o cualquier otra cosa, están siempre al servicio incondicional de los capitalistas.

Esta nueva constatación nos induce a insistir sobre la necesidad imperiosa que tenemos los ferroviarios de abandonar el terreno de las ilusiones, para disponernos decidida y entusiastamente por la obra que será fecunda para nuestro porvenir: el fortalecimiento de nuestra Federación.

De consiguiente, hace falta crear las aptitudes necesarias para que, en caso de un conflicto con las empresas, nos hallemos en situación de hacer uso proficuo de ellas.

No olviden, por lo tanto, ni un solo momento los ferroviarios, que para mejorar nuestra vida, debemos contar con nosotros, nada más que con nosotros.

Hay que confiar en la propia fuerza e infundir a todos y a cada uno esa misma confianza.

¡COMPAÑEROS!

El camarada Oto Ewe, ex ajustador de Sevigné, que fué declarado cesante a consecuencia de las reclamaciones que iniciaron meses atrás, contra la inicua explotación de que eran víctimas, nos dirige la comunicación que más abajo publicamos, con la esperanza que los compañeros en general y los del Sud especialmente sabrán responder al llamado solidario.

La nota aludida dice así:

"En la última protesta del personal del galpón de la sección Sevigné contra los abusos de un inspector mentiroso y la miserable explotación de que éramos objeto, se consiguió obligar a la empresa a que pagara el sobretiempo en debida forma.

"Para endulzar la amargura de esta pequeña derrota y amargar nuestro justiciero triunfo, la empresa, abusando descaradamente, destituyó el primero de Mayo ppdo., a dos de los compañeros que por encargo de los demás, llevaron a cabo las gestiones mencionadas, que son M. Villordo y el que subscribe, ambos de oficio ajustador, que trabajábamos en Sevigné y Ayacucho.

"El camarada Villordo tuvo oportunidad de encontrar ocupación inmediatamente, pero yo, hasta la fecha no he tenido igual suerte. Por tal causa, mi situación no es nada envidiable y si ella se prolonga todavía algún tiempo, la situación mía y de mis hijos se hará realmente afligente.

Como deseo evitar para mis pequeños la tortura del hambre, solicito de mis compañeros de ayer y de los ferroviarios en general el apoyo solidario. No pido ningún sacrificio; solicito simplemente de los compañeros un poco de solidaridad que todos podrán prestarme con sólo tener un poco de buena voluntad. Los compañeros que desean ayudarme ya sea con alguna donación individual o lista de subscripción, pueden remitir el importe al secretario del Consejo, camarada Francisco Rosanova, o directamente a mi nombre en la dirección que va al pie.—*Oto Ewe*, calle Andrés Baranda, núm. 675, Quilmes, F. C. Sud.

EL SINDICATO

I

El Infierno del Salariado

¿Qué situación ocupa en la sociedad actual el trabajador, el asalariado?

He ahí lo que no se enseña en la escuela laica.

Incumbe, pues, a los interesados completar su instrucción sobre este asunto, descuidado voluntariamente por los pedagogos burgueses. No se necesita para esto ni gran ciencia ni potencia cerebral enorme: basta sencillamente buen sentido.

Las cuestiones sociales no son materia ardua ni abstracta, ni se necesita ser muy letrado para convencerse de que todos los seres humanos deben tener la existencia asegurada y no verse obligados a llevar, desde la cuna a la tumba, una vida de galeotes.

Por tanto, un poco de perspicacia y de reflexión lleva al trabajador a darse cuenta de que no debe de ser así. Su suerte está a merced del amo. Nunca tiene seguro el pan del mañana. Si en el día encuentra un patrón (para cuyo enriquecimiento trabaja) que consienta en emplearle, va tirando penosamente; pero si el patrón, por cualquier motivo, le despide, se ve frente a frente de la miseria... víctima de todas las miserias de la falta de trabajo.

La Ley (expresión codificada de los *grandes* principios de 1789) ha proclamado—¿por burla? —al pobre igual al rico, a pesar de lo cual, es pobre. Con su cualidad de hombre libre a cuestas, va de puerta en puerta ofreciéndose como esclavo voluntario. Si se resiste, negándose a prostituir sus músculos y su cerebro en beneficio del burgués, no se substrae al salariado sino para entregarse al hambre.

¿Es excepcional ese estado?

¡Desgraciadamente no! ¡Esa es la parte que toca a todos los trabajadores en los beneficios de la sociedad; ese es el lote del pueblo en el siglo XX!

Por eso se ha llegado a deducir que entre la precaria existencia del asalariado moderno y de los esclavos del mundo antiguo o de los siervos de la Edad Media no hay diferencia esencial.

Es cierto que el asalariado moderno participa en mínima proporción de los progresos científicos e industriales que modifican sus condiciones sociales de vida: como en platos que hubiesen parecido lujosos al esclavo antiguo; se alumbra con petróleo, con bujías, con gas o con electricidad, sistemas de alumbrado muy diferentes de los quinqués ahumados o de las antorchas de resina de la Edad Media.

Pero esas maravillas del genio humano, y muchas otras que es superfluo enumerar, si pueden ser condimentos del bienestar y de la felicidad, distan mucho de ser los elementos esenciales de ella. Para ser dichoso no basta gozar de la vista, ni siquiera disponer, a la medida de los recursos de que se pueda echar mano, de automóviles, de ferrocarriles, de telégrafos, de teléfonos, etc.

La felicidad, que es la sublimación del bienestar, resulta de un equilibrio normal entre el esfuerzo productivo y la posibilidad de consumir, equilibrio que permite gozar de la vida sin coerción ni inquietudes. La felicidad consiste en la serenidad de espíritu producto de la certidumbre de la existencia asegurada en el presente y en el porvenir; en no estar bajo la subordinación de nadie, ni menos de un patrón, y a sentirse moral y materialmente un ser autónomo, libre de todas las trabas y de todas las servidumbres procedentes de voluntades humanas.

Mas, por maravillosos que sean los progresos que realice la ciencia, no modifican las relaciones sociales que colocan al trabajador bajo la dependencia del capitalista. Esas relaciones continúan siendo las de amo a esclavo, aunque atenuadas, a lo menos en la forma, al influjo del espíritu de rebeldía.

Nominalmente el asalariado es un hombre libre, así como el esclavo era una mercancía viviente con que se traficaba, y el siervo de la Edad Media era una cosa impersonal, adscripto a la gleba, que sufría las fluctuaciones del territorio señorial en que vegetaba. Pero esa liberación, completamente ficticia y legal, no ha desprendido al asalariado de la sujeción económica: de hecho está bajo la absoluta dependencia del capitalista; y aun, considerado el asunto desde ciertos puntos de vista, su suerte es más aleato-

ria que la del esclavo antiguo, cuyo valor mercantil le hacía apreciar del propietario, que tenía interés en conservar "su mercancía" en buen estado para evitar su depreciación.

En nuestros días ya no es el capitalista propietario del trabajador, se limita a alquilarle; de esa manera la responsabilidad del explotador se reduce al mínimum, no teniendo que responder más que de los "riesgos locativos", y aun en ese caso, es decir, en caso de accidentes, de brusca ruptura de contrato, etc., el alquilador de obreros encuentra en la ley el medio de eludir su responsabilidad. Luego, cuando por la edad diminuye el vigor productivo del asalariado, el patrón no sufre la menor pérdida: despide aquel obrero ya gastado y sin valor, sin importarle nada que aquel desgraciado haya contribuído al edificación de su fortuna.

Resulta, pues, que en la sociedad actual, el proletario no tiene jamás asegurada la pitanza del día siguiente, y su trabajo no puede librarle de las miserias que entrevé cuando llegue la falta de trabajo, la enfermedad o la vejez... ¡No puede hacerse ilusiones: no espere con orden, economía, resignación y otras "virtudes" emolientes de que sus educadores le han saturado, evite la desgracia que, como resultado de una organización social defectuosa, hiere indistinta y ciegamente, porque el salario, insuficiente siempre, se gasta conforme se cobra; además su situación es siempre instable, porque está a la absoluta merced de su patrón, quien, sin escrúpulos, puede echarle a la calle en cuanto se le antoje.

E. Pouget.

EL BIEN Y EL MAL

Cuando decís que se debe dar el bien a cambio del mal, os enganáis. El mal es una cualidad innata de vosotros, y por eso de poquísimo valor. El bien, por el contrario, lo habéis inventado vosotros, pagándolo caro, y por eso es una cosa preciosa, y un objeto raro, tanto, que nada hay sobre la tierra de más bello. Por esta razón, colocar el bien al mismo nivel del mal, es para vosotros desventajoso e inútil.

Yo os digo: dad el bien sólo a cambio del bien, y tened cuidado de no dar nunca más del que habéis recibido, a fin de no despertar en el hombre el sentimiento de la usura.

El hombre es avaricioso; si una vez le dais más de lo que espera, en otra ocasión querrá todavía más.

Pero no le déis menos de lo que espera, porque el hombre es también tenaz en el odio, y si le engañáis una vez, dirá que sois un estafador, dejará de estimaros y nunca más os hará un bien, sino una limosna.

Hermanos: sed, pues, estrechamente exactos en pagar el bien que se os haga, ya que nada hay tan triste ni tan repugnante en el mundo como el hombre que hace una limosna a su prójimo... Pero cuando se trata del mal, pagad siempre el céntuplo; sed cruelmente generosos en vuestro pago cuando queráis recompesar a vuestro semejante del mal que os haya hecho. Si cuando le habéis pedido un trozo de pan os da una piedra, arrojadle encima una montaña.

Máximo Gorki.

Movimientos é informes de las secciones

EN EL F. C. DEL SUD

DESCONTENTO GENERAL

No pasa semana sin que los dirigentes de las distintas reparticiones de que se compone la empresa del ferrocarril del Sud, inventen un nuevo modo de hacer economías. En el departamento de talleres se comenzó por la supresión del extraordinario; la suspención de determinados obreros; paralización casi completa de las reparaciones en el material rodante; escasez de toda clase de material: aceite, jabón, estofa, tornillos, clavos, maderas, etc., etc. Luego la supresión de varios días por semana y orden de fiestas a los más insignificantes aniversarios, el despido por ínfimas faltas; severa vigilancia en todas las reparticiones por el fiel cumplimiento del horario; descuento en los sueldos y obligación a muchos capataces de trabajar.

Y como en la sección talleres, en los demás departamentos. Parece que la única preocupación de las empresas es la forma de realizar la mayor economía aunque por ello sufran los obreros, los pasajeros y el país entero.

La sección tráfico es quizá una de las más azotadas por la fiebre de economías. En las estaciones han sido reducidos al mínimum posible los obreros que descargan y cargan encomiendas, que efectúan la limpieza y—hoy—hasta despachan trenes.

A pesar de tantos trabajos y de lo reducido del salario se les descuentan dos días al mes. Los guardas, sin que se lo recordemos saben muy bien a cuántas vejaciones y cuántas injusticias tienen que aguantar si no quieren ser suspendidos o destituídos de la empresa.

Hemos conversado hace unos días con un obrero del galpón de máquinas de Plaza y nos habló de las imposiciones de los jefes y capataces, quienes, abusando de la desorganización no reparan en ofender hasta los sentimientos íntimos de los obreros a quienes dirigen.

En vías y obras sucede otro tanto.

En la sección Plaza existe un jefe seccional que tiene los mismos modales de un director impuesto por negreros de esos que en los yerbales de Misiones y Alto Paraná supieron dejar rastros imperecederos de su audacia e instintos brutales. Sólo le diferencia de aquéllos el que no ordena la caza a sangre y fuego del paria que en busca de libertad huye sin rumbo.

Este señor recorre personalmente todos los sitios de trabajo y con modales brutales propios de gente inculta trata a los obreros por las más insignificantes causas las más de las veces inventadas por el mismo.

Los obreros, con quienes conversamos, se mostraron todos descontentos de los tratos que reciben y de la situación nada grata que soportan.

¿Y qué decir de las cuadrillas firmes cuyo estado es de lo peor que pueda imaginarse?

En todas partes, pues, hemos oído el descontento de los trabajadores; todos se quejan de las injusticias de que se les hace víctimas, y, sin embargo, la gran mayoría de ellos no forma parte de nuestra organización. ¿Por qué? Ellos no saben explicarlo. Les falta decisión; desconfían; tienen miedo.

No, compañeros, es preciso decidirse y sin temor a nada, porque en nuestra unión está la fuerza; sin desconfianza de nada, por sólo con nuestra acción y actividad dentro de la organización sabremos llevar las cosas bien, regidas por un criterio elevado, formando un solo pensamiento y contraloreando la obra común, de la que es de esperar los beneficios que de toda sana y fuerte sociedad son propios; y, por último, sin miedo al jefe prepotente o al sicario adulón, levantemos bien alto nuestra voz de protesta y reivindicación obrera y como un solo hombre formemos nuestro organismo de resistencia contra la maldad, la avaricia, la infamia y el dolo de los prepotentes señores del riel.

Que el descontento obrero se convierta en realidad en el seno de nuestra organización.

Talleres

EL ESTADO MAYOR DE LA PINTURERIA—

Bien sabemos que nada nuevo es denunciar abusos en los talleres de cualquier ferrocarril, porque ellos son el reflejo del carácter servil de una categoría de sujetos que consideran que la mejor manera de merecer la estimación de sus amos es vejando a los obreros que están sometidos a su vigilancia, pero conviene hacer notar cómo es posible destruir la influencia de esos sirvientes, con sólo la voluntad y un poco de preocupación por los propios intereses.

En los talleres del ferrocarril del Sud, departamento de pinturería, hay tres traidores de las luchas obreras, llamados Carolo y Pedro Mayun y Antonio Izzo, que en mérito a sus antecedentes han sido premiados, el primero con el puesto de encargado de los letristas y embarnizadores de persianas y ventanas; el segundo, encargado de cuadrilla; y el tercero, de los materiales.

El encargado de la pinturería, a quien secundan estos instrumentos, es un señor A. Moglia, que precisa de elementos así para el mejor cumplimiento de su desgraciada misión.

Pueden imaginar los compañeros, cuántos abusos e imposiciones soportaremos los obreros, sobre todo demostrando algún interés por la organización, cuando tenemos por delante a tres de los principales crumiros de las grandes huelgas, que tantos sacrificios costó a los que supimos desafiar la prepotencia capitalista.

Y mientras para los obreros dignos no está lejano el día que logremos por nuestro esfuerzo las reivindicaciones anheladas, para los traidores que ocupan hoy los cargos en el estado mayor de la pinturería, ello constituye una amenaza de muerte; por eso sus medidas de rigor tienden a mantener la desconfianza y el miedo entre nuestros compañeros, obstaculizando a su manera las acciones colectivas.

Yo que soy uno de los que sufre la insolencia de los mencionados encargados, exhorto a los compañeros a ingresar en la Federación Obrera Ferrocarrilera, robusteciendo sus filas, porque es al medida más práctica para defender nuestra dignidad, desterrando de los sitios de trabajo a elementos inútiles y perjudiciales. — *Un agremiado.*

Tandil

LOS ABUSOS DE LAS EMPRESAS Y LAS INJUSTICIAS DE LOS MANDONES DE TRES ARROYOS—

Cuando las empresas ferroviarias no pueden percibir una enorme entrada para sus cajas de ahorro, tal como lo desean los glotones accionistas de Londres, éstos, que son insaciables en esterlinas y no quieren que sus dividendos disminuyan aunque el país esté cruzando por una crisis aguda, buscan los medios de escapar a sus efectos. El despótico gobierno, por su parte, fiel a su naturaleza, favorece todas las obras que ellos desean para sacrificar más y más al país, explotando así de un modo escandaloso a sus empleados; para esto aumentan las tarifas de las mercaderías y de los pasajes, diminuyen los trenes que quieren, y hasta les roban el pedazo de pan que deben dar los menesterosos obreros a sus seres queridos.

Ahora bien; nosotros, los empleados ferroviarios, no queremos ocuparnos de los aumentos de las tarifas ni de la diminución de los trenes, porque es el comercio y el público quien deben protestar enérgicamente contra estos abusos; si no lo hacen, demuestran que son unos abyectos y cobardes, dominados, también, por el capital extranjero. Pero sí, queremos nosotros, los empleados ferroviarios, ocuparnos de las injusticias que cometen los mandones.

Es muy sabido que en todas las secciones se cometen injusticias a granel y todos estamos afectados con el prorrateo que efectúan los vampiros explotadores. Pero en algunas secciones donde existen mandones depravados como el Tartarín Coleman, de Tres Arroyos, no se pueden enumerar las injusticias que se comete con el personal de la misma. Allí los cambistas tienen un servicio de 12 horas diarias; los guardas y guardas breacks, en su mayoría, llegan a tener a veces un servicio de 15 a 20 horas cada viaje, y un limpia-coche, que para el caso citamos a R. Carbajo, que en los tres meses de verano tiene un ayudante y percibe un salario de 2.50, ahora debe hacer primero el servicio doméstico de la casa del señor jefe, ir a buscar la carne al mercado todas las mañanas, limpiar el chiquero, dar de comer a las gallinas, después limpiar las oficinas, la plataforma de los coches del tren de Lobería, J. Barra y Tandil, y dos o tres dormitorios que llegan de Plaza, por dentro y fuera;—estos trabajos debe hacerlo solo y con un sueldo de 2.20 diario—. Amás, se le descuenta el medio día lunes porque es el único día que no tiene tanto trabajo según lo creen ellos, los "mandones".

Esto que es el colmo de la ignominia, diariamente se comete en esta Sección; serían, en verdad, unos incautos y débiles de espíritu si los hermanos víctimas de esta explotación siguen tolerándolas. Pero si tienen un espíritu de rebeldía; si sienten amor a la libertad y a sus seres queridos, y si anhelan un buen porvenir pronto buscarán los medios de poder librarse de las garras de la hiena que los está devorando.

El único medio de escape, la única palanca conmovedora, y la única madre que alienta y ampara a todos los ferroviarios es la Federación Obrera Ferrocarrilera.—*Un Ferroviario.*

Duelo.—El 27 de junio ppdo. dejó de existir el camarada F. Medina, uno de los primeros asociados de esta Sección. El extinto había sabido granjearse la simpatía general, y su fallecimiento fué realmente sentido y lamentado por todos los compañeros.

Nuestro sentido pésame a la familia del que fué nuestro camarada.

Empalme Lobos

EL CUENTO DE LAS ECONOMIAS—LA SITUACION DE LOS LIMPIADORES DE MAQUINAS—

Con el pretexto de las economías las empresas han establecido un sistema de descuentos que tiene por objeto despojar—al personal de tráfico que menos gana—de dos jornales por mes, sin otro beneficio que el recargo de trabajo y el aumento de las privaciones. Porque el descuento está destinado a pagar el personal relevante y es lo menos que se hace, resultando que donde hay ocho guardas, el descuento representa 16 días, y sin embargo, la empresa nunca dispone de un relevante. Con los peones sucede igual; los días que éstos deben perder de trabajar, no significa otra cosa que recargo de trabajo para los apuntadores, cambistas y capataces de playas, aparte del consiguiente atraso de los trenes y en consecuencia más hora de servicio para los jefes, auxiliares y boleteros. Estos últimos como son empleados de otra categoría y no están comprendidos en esa pérdida forzosa de sus sueldos, parecen insensibles a las injusticias de las empresas y miran con desdén la asociación, sin darse cuenta que dentro de ella se beneficiarían grandemente.

Otra práctica muy corriente en las empresas es la de ascender a empleados nuevos en los puestos que corresponden a los empleados más antiguos, no por razones de competencia o aptitudes, sino con el fin de crear discordias, que no serían posibles si no nos ayudáramos mutuamente, reconociendo que somos iguales no obstante la aparente superioridad de los unos sobre los otros, por la categoría del puesto o la naturaleza del trabajo.

—Está muy lejos el día que las empresas acuerden beneficios a sus obreros en relación a los sacrificios que éstos hacen en el trabajo; la retribución de los esfuerzos está basada en la ilimitada ganancia para el capitalista y en la pérdida de la salud y la vida para el obrero, puesto que se encuentra imposibilitado de atender a sus necesidades con el escasísimo salario que percibe. Y entre el personal ferroviario, no sabríamos decir con exactitud quiénes son los que están en peores condiciones, pero hoy queremos particularizar la pésima situación de los limpiadores de máquinas que prestan servicio en la estación Merlo del F. C. S. Su sueldo es de 2 pesos por día, que sumarían 60 pesos mensuales, si no fueran los descuentos por médico, fondo de jubilación, etc., que lo reduce a 50 pesos.

Por tan miserable sueldo, un limpiador está obligado a atender 5 máquinas haciendo la limpieza general de éstas, sacar fuegos y la carbonilla de las vías; hace más penoso el trabajo el hecho de que no hay zanjas para limpiar las máquinas y a veces esta operación se hace en un galpón que se inunda completamente cuando llueve.

En otras estaciones, la situación de los limpiadores es idéntica. Y está muy lejos el día—repetimos—en que las empresas se dispongan a reconocer sus sufrimientos. Son ellos, quienes deben apresurarse a ingresar en la F. O. F., haciéndola más fuerte con sus energías para que esta institución reclame a las empresas, lo que es legítimo exigirles.—*Ya voy.*

Ingeniero White

IMPORTANTE CONFERENCIA—

Ante una numerosa concurrencia de obreros del gremio, tuvo lugar el sábado 1 de julio una interesante conferencia a cargo de los camaradas A. de Arrieta y J. A. Linera.

El primero de los mencionados hizo uso de la palabra durante treinta minutos, y, con frases sencillas, puso de relieve las causas materiales que han determinado el surgimiento de la organización proletaria. Hizo ver las ventajas de todo orden que la organización reporta al trabajador, y el influjo, cada vez más poderoso, que la misma ejerce en la vida social.

El camarada Linera—que le siguió en el uso de la palabra—se concretó a explicar la naturaleza de nuestra organización y los problemas que actualmente preocupan a los ferroviarios del país.

Desmintió la versión que personas malignas vienen propalando contra nuestra Federación, a la que tratan de hacer pasar como una organización sectaria, haciendo ver, al propio tiempo, que en nuestra Federación tienen libre acceso todos los explotados ferroviarios deseosos de luchar. Criticó acerbamente la carneril "Asociación Ferroviaria Nacional", cuyos dirigentes, dijo, con un jesuitismo sin escrúpulos, pretenden embaucar al gremio.

En seguida entró a ocuparse de la unidad del gremio, haciendo resaltar el significado moral de la fusión con la Liga Ferroviaria y de la imperiosa necesidad de hacer lo propio con La Fraternidad a fin de ver materializados los anhelos del gremio. Se refirió, por último, al aumento de la cuota social que fué aprobado por todos los asociados lo que pone de relieve el espíritu de organización que anima a los compañeros y su elevada capacidad societaria.

Las palabras de los oradores fueron recibidas con grandes aplausos, y entre vítores a la Federación y a La Fraternidad se disolvieron los compañeros llevando en su alma un aliciente más para proseguir la obra en pro de la unidad ferroviaria.

Las Flores

ANIVERSARIO DE LA FRATERNIDAD—

El vigésimo noveno aniversario de La Fraternidad fué conmemorado por todos los compañeros de ésta.

Los compañeros de tracción organizaron para el día indicado una sencilla fiesta, a la que participaron todos los compañeros de nuestra institución, desarrollándose el acto en un ambiente de verdadera fraternidad.

Compañeros de ambas instituciones hicieron uso de la palabra para poner de relieve la fructífera labor que ha sabido realizar La Fraternidad, a la vez que expresaron sus vehementes deseos de ver unidos a los ferroviarios de la república en una institución única.

Por falta de espacio nos vemos obligados a dejar sin publicar un breve y meditado discurso que pronunció en dicho acto uno de los más jóvenes y activos militantes de nuestra Federación.

Santa Fé

PROGRESOS DE LA ORGANIZACION—BIBLIOTECA, MESA DE LECTURAS Y CLASES PARA LOS ASOCIADOS—

La Federación Obrera Ferrocarrilera—sección Santa Fe—ha inaugurado recientemente una biblioteca y mesa de lecturas, en su local social, realizando así un anhelo colectivo. Y teniendo en cuenta que la biblioteca por sí sola, a pesar de contar con una cantidad selecta de libros, no es de igual utilidad para aquellos compañeros que carecen de la instrucción más elemental, se resolvió complementar el programa de cultura dedicando tres días de la semana para clases de aritmética, geometría, gramática, etc. Infinidad de jóvenes concurren a las clases, y sin duda alguna á éstos les serán provechosas, no sólo para aumentar su capacidad intelectual, sino como experiencia de que la organización sindical por sus medios propios, puede contribuir a mejorar las condiciones morales y materiales de los trabajadores, sin que para esto tenga que apelar a las instituciones de la burguesía.

Una considerable parte de nuestros compañeros son hostiles a la organización por los prejuicios que tienen, y en este caso, la instrucción, ya sea por medio de los periódicos en los mismos lugares de trabajo, o de las bibliotecas y mesas de lecturas de nuestros locales, constituye un factor importante que debemos tenerlo muy en cuenta.

Nuestra Sección, ha recibido un importante contingente de socios que aceptan con entusiasmo los propósitos de la F. O. F.; y estoy seguro que día a día aumentaremos el número de adherentes, si como es de esperar, los compañeros que están al frente de ésta y demás secciones, no traicionan sus propios ideales, abandonando la lucha. Digo esto porque entre nosotros no faltan —aunque en número reducido—los "cansados" que se colocan al margen de la acción como si con esta actitud pudieran acelerar la transformación social de que hablan apostólicamente.

Los compañeros capacitados deben demostrar su convencimiento, no únicamente cuando desempeñan un puesto en el Sindicato, puesto que sus deberes no se limitan a determinadas circunstancias. Ni siquiera el pretexto de una mayor libertad puede justificar el aislamiento de la organización, pues que, es evidente que la libertad individual es ilusoria donde la colectividad a que pertenecemos está sometida.—*Un ferroviario.*

Libertad

ROBUSTECIMIENTO DE LA SECCION — ABUSOS A GRANEL—

La Sección de esta localidad (F. C. M.), cuya fundación es bien reciente, ve acrecer diariamente sus fuerzas con la incorporación de nuevos socios. Cada vez es mayor la simpatía que inspira su existencia a los empleados y obreros ferroviarios, lo que permite abrigar la esperanza, muy justificable por cierto, de que pronto la totalidad del personal forme parte en su seno. Y no es posible imaginar otra cosa. Aparte de que cada vez es más profunda la convicción de los obreros respecto a su derecho a la libertad, ella no constituye tan poderoso acicate que los lleve a buscar los medios expeditos para su realización, como los hechos materiales de la vida esclava del asalariado, los que representan un verdadero punto de apoyo para la poderosa palanca que ha de remover al mundo: la organización obrera.

Los abusos del capitalismo, la situación insalvable de miseria que crea, si se permanece quieto, tienen una influencia poderosísima sobre el espíritu obrero, determinándolo a buscar el procedimiento que la experiencia histórica ofrece como el más eficaz y decisivo; es decir, el de la unión de sus esfuerzos, que para el caso nuestro se condensa en la Federación Obrera Ferrocarrilera.

Por ello se explica, pues, que nuestra joven Sección, haya visto aumentar de una manera insospechada, el número de sus asociados.

—Para ilustrar lo que acabamos de decir, podrían describirse largas páginas de abusos y atropellos que vienen sufriendo los obreros en esta Sección, cometidos por la empresa y sus adláteres, sus altos empleados. Pero, como bien dice el refrán: "para muestra, basta un botón", bien vale la pena concretar en dos o tres casos toda la serie de ellos, cuya acentuación van generando un profundo y saludable sentimiento de rebelión, materializándose, pues, esos sentimientos, en la protesta práctica, concreta y efectiva de la organización, que en definitiva, en día no lejano, sabrá exteriorizarla con provecho y de una manera rotunda y eficaz.

He aquí algunos de los datos:

Personal de playa y cambistas.—Este modesto personal, amenazado de peligro de muerte constantemente por su arriesgado trabajo, no conoce con exactitud el límite de la jornada. Tan pronto trabaja 16 y 18 horas consecutivas, descansando después sólo 6 u 8 horas, para volver a emprender más tarde nuevamente el trabajo, como 24 horas continuas, sin recibir el menor reposo. El no conoce el descanso semanal como tampoco mensual. A veces, como si todo ello no fuera suficiente, ciertos jefes llegan al caso de obligarlos a realizar ciertos trabajos, que nada tienen que ver con su índole de ferroviarios; así se les ve a lo mejor arreglando la "quintita", el "jardincito" del jefe, u otro quehacer de carácter doméstico, tal como de servir de mandadero, yendo al almacén cuantas veces sea necesario para la casa del jefezuelo.

El personal de guardas.—Este personal no conoce ni categoría ni consideración de parte de los "superiores". Tan pronto corre un guarda un tren de carga, como uno de pasajeros o un tren de hacienda. Llega el caso también, que a lo mejor el guarda, por mandato de los superiores, está al servicio particular de un señor cualquiera, mientras un farolero corre un tren de pasajeros, al cual, con sólo verle su humilde indumentaria debería sentirse avergonzada la empresa.

El franco anual, que en otro ferrocarriles, quizá más económicos que éste, es conocido por su personal, aquí sólo lo disfrutan los altos empleados. Por rara casualidad alcanzan a gozarlo alguna vez los jefes de estación y empleados de oficinas. Estos, para obtenerlo, tienen que pasar una verdadera ''viacrucis''. El personal restante, considerado como la última baraja, desconoce por completo el franco aludido.

Entre los guardas, como entre el personal de playa, la jornada de trabajo carece también de límites. Puede decirse que es peor aun. Ocurren casos, muy continuos, que un guarda tiene que soportar un trabajo constante de 36 y 40 horas, sin tener en este período de tiempo una sola hora de descanso. Si alguno, con justicia, emite una protesta, inmediatamente es amenazado con la expulsión.

Como estos empleados, las condiciones del personal restante, es más o menos la misma. Situación pésima, vergonzosa e inhumana, que la empresa, usando el eterno estribillo: ''las razones de economía'', ha erigido en sistema para acumular ingentes sumas es sus arcas de oro.

Pero, ya lo hemos dicho: todo ello no ha de resultar en fecha no lejana, sino que en propio perjuicio de las empresas. Pues, es bajo el aguijón de una situación semejante, calamitosa y diríase insufrible si no fuera que hay quien la sufre, que nuestra organización aquí, allá y por todas partes se verá robustecida hasta llegar al grado de fuerza necesaria para imponer los derechos que nos corresponde. — *Un Compañero Consciente.*

Realicó

La fusión con la Liga Ferroviaria mereció de los compañeros de ésta una acogida muy entusiasta. En la asamblea que tuvo lugar el 24 de junio, por unanimidad se aprobó una moción aplaudiendo la obra realizada y haciendo votos, además, para que pronto sea una realidad la fusión con La Fraternidad.

En la misma asamblea, se acordó iniciar los trabajos necesarios para instalar, a la brevedad posible una biblioteca, y, al efecto, se nombró una comisión.

Para que todos los asociados de la localidad puedan participar en las deliberaciones, se acordó efectuar asambleas ordinarias el primer domingo de cada mes, y nadie debe dejar de concurrir.

Trenque Lauquen

COMO PROCEDEN CIERTOS JEFES—

Parece que estos jefes se han propuesto a que rompamos con nuestro acostumbrado silencio y que gritemos a toda voz, para que oigan hasta los jefes más incumbrados, de cómo se reparte la justicia aquí, en tierra adentro. Ahí va un ejemplo:

El día 30 de junio del corriente, fué suspendido un día el camarada J. Terrón por llegar cinco minutos atrasado a su trabajo. Esta suspensión se debió a que el encargado de limpiamáquinas, Gerónimo Rodríguez, reportó al mencionado compañero.

El día 6 de julio, a ese encargado, hubo que irlo a buscar a su casa y llegó al taller con una hora de atraso, haciendo perder ese tiempo a todos los limpia-máquinas, pues, estaban esperando a que le repartieran el trabajo.

Cualquiera persona que mirara las cosas bajo un punto de vista lógico y equitativo supondrá que si a un limpiador, por llegar 5 minutos tarde, se le suspende un día, a un encargado que, no sólo pierde él una hora, sino que también hace perder tiempo a los demás, habría que suspenderlo un mes, por lo menos.

Pero no; aquí la justicia se mide con dos varas diferentes, y a nosotros nos toca siempre la más corta. El encargado en cuestión no fué ni amonestado.

¿Sabrá algo de esto el señor Sturgeon?

Puede ir tomando nota, si, como suponemos, ignora estos hechos que hablan tan mal de la justicia y de la moralidad de los superiores.

La Bajada

EL XXIX ANIVERSARIO DE LA FRATERNIDAD—

Los compañeros de esta Sección, que hacen cuanto está a su alcance por la unidad ferroviaria, han querido expresar sus sentimientos solidarios y confirmar las vinculaciones que existen con La Fraternidad, asociándose a la fiesta conmemorativa de esta institución.

En la asamblea efectuada el 23 del mes ppdo., se designó la comisión de fiesta, encargada de confeccionar un programa para los días 8 y 9 de julio, con la cooperación de las dos instituciones, a fin de ofrecer una oportunidad de expansiones a sus asociados, juntamente con sus familias.

La comisión cumplió debidamente su cometido. El 8 por la noche se inició la fiesta. El compañero secretario de la F. O. F., dió una conferencia explicando el significado sencillo y trascendental del motivo que congregaba al personal de las distintas reparticiones de los ferrocarriles, refiriéndose de paso a los problemas de actualidad. Sus palabras fueron recibidas con vivas a La Fraternidad y Federación Obrera Ferrocarrilera. Después, se realizó un baile en el que participaron más de 200 personas, reinando un significativo entusiasmo, que se realzaba con la presencia de compañeros que a medida que dejaban sus servicios, se dirigían a tonificar el espíritu en ese ambiente de franca cordialidad.

El día 9, terminó la fiesta con un pic-nic que también estuvo muy concurrido. En este acto dió una conferencia el compañero Pedro Casas, quien como en otras ocasiones, se ocupó de la necesidad de unificar las fuerzas de nuestras organizaciones.

Nuestra fiesta, que no ha tenido ninguna relación con los festejos patrioteros, ha dejado una excelente impresión. Y si bien no podemos afirmar que constituye un episodio revolucionario, tenemos la plena seguridad que ha contribuído a estrechar más las simpatías y desvanecer los resabios que hasta hoy han sido un poderoso factor de antagonismos que en todo momento obstaculizaron la unidad del gremio.

Es preciso trabajar sin descanso para llevar al convencimiento de todos los trabajadores de las empresas ferroviarias, que en tanto sigamos indiferentes a la marcha de la organización, cualquier propósito de mejoramiento será vano.

Unirnos todos, crear la fuerza, sólo así triunfaremos.

La Carolina

Los empleados tienen el deber de devolver los objetos que el público o el mismo personal pierde u olvida. En este sentido hay disposiciones en los reglamentos de todas las empresas; pero, con esto sucede lo que con muchas otras disposiciones, que por cada uno que la observa hay diez que la violan.

Aquí, por ejemplo, el jefe López es el que da el mal ejemplo. Tiempo ha a un compañero se le cayó un objeto en la punta del cambio. El jefe, que estaba cerca, se apresuró a recogerlo y, a pesar del tiempo transcurrido, dicho objeto no fué entregado a su legítimo dueño.

¿Qué espera, señor López, para cumplir con su deber?

Villa Constitución

LA OBRA DE LOS SOCIOS DEL CIRCULO—

Un sinnúmero de calamidades y abusos sufren los cambistas de ésta, lo que relataremos brevemente, no sin dejar constancia, de paso, que los magnánimos superiores son miembros activos de la flamante y carneril ''Asociación Ferroviaria Nacional''.

Hasta hace poco había en esta playa dos máquinas para las maniobras y una para los locales. Cada máquina era atendida por dos cambistas, quienes trabajaban bajo la dirección de un capataz.

Esta situación se ha modificado radicalmente y en perjuicio del personal, en virtud de la obra del señor Miguel Fajardo, representante de la famosa Asociación Ferroviaria Nacional.

Hoy, sólo existe una máquina, la que está destinada al servicio de maniobra y para atender los locales; y para hacer todo el trabajo auxiliar que una máquina en esas condiciones supone, no hay más que un solo cambista, a quien se le paga un salario miserable y desde hace cuatro años no se le entrega ropa de agua ni capote de abrigo.

Para justificar estos hechos se recurre siempre al pretexto de la economía, pero si esto fuera exacto, el trabajo diminuiría antes del personal, mientras que en realidad ocurre todo lo contrario. Aquí se ha reducido el número de cambistas, pero aumentó proporcionalmente el trabajo de éstos, quienes realizan una tarea verdaderamente extenuante.

Además, es evidente que ese proceder no responde a ninguna razón de economía del momento que subsisten todos los puestos burocráticos. Porque, para dirigir y vigilar el cambista hay un capataz de maniobras, un encargado de galpón de cargas, y tres jefes,... que con sus órdenes contradictorias acrecientan las penurias de los pobres cambistas.

Como resulta materialmente imposible a los cambistas atender las necesidades del servicio, los guardas son obligados a reemplazarlos.

Los guardas en muchas ocasiones se ven precisados a desempeñar las funciones de los cambistas, peones de plataforma, serenos, etc.

Y... queda mucho todavía para decir, pero dejamos para otra ocasión.

Villa Diego

A LOS ASOCIADOS—

A objeto de poder ayudar a los obreros condenados por la huelga de Berisso—que hoy más que nunca necesitan de la solidaridad proletaria —la asamblea general efectuada el 29 de junio, considerando que la circulación de listas de subscripciones suelen resultar ineficaces y molestas para muchos compañeros, acordó elevar la cuota social a pesos 0.80 centavos, la que regirá desde el mes de agosto.

Aun cuando esta resolución viene a exigir de los compañeros un sacrificio un poco más elevado, creemos que todos han de aceptarlo voluntariamente en homenaje al alto fin solidario que lo origina.—*La Comisión.*

Maldonado

DOS CAPATACES EN LA PICOTA. — PESIMISMO INJUSTIFICADO. — MANIFIESTO DE PROPAGANDA.—

Tenemos en ésta dos capataces modelo, dignos ejemplares para una galería de lanares. Se llaman Campetella y Datti, siendo el primero capataz de limpia-máquinas y el segundo, de ajustadores.

Son ellos unos terribles propagandistas de la patronal Asociación Ferrovaria Nacional, que es, como ya lo sabe el gremio, un verdadero criadero de estos ejemplares de la especie zoológica.

El tal Campetella, poco feliz en su propaganda, pues son muy contados los que se entusiasman con el cuero de ovino con que quiere vestirlo la aludida asociación, y no sabiendo cómo arreglárselas para alcanzar éxito en su despreciable tarea, se ha lanzado a decir por ahí que los asociados en la Federación Obrera Ferrocarrilera y La Fraternidad son unos ''lanudos'', porque pertenecen a estas organizaciones que se esfuerzan y luchan por mejorar las condiciones de la vida obrera, contra la prepotencia y avaricia de las empresas, en cambio de entrar a formar parte de la Asociación Ferroviaria Nacional, constituída por los altos empleados, por inspiración de las compañías capitalistas, y para defender o velar por los intereses de éstas.

Y el muy pobre Cristo tiene, no obstante,—sin duda por el hecho de que forma parte del establo carneril—,la pretensión de que es muy ''listo'', aptitud esta que no tienen, dice, los adherentes a nuestras organizaciones.

Sin embargo, es bueno recordarle, a pesar de toda su ''habilidad'', que si por alguien ha llegado al puesto de capataz que tiene, ha sido por la F. O. F., y si a alguien debe la conservación de su puesto, sólo ha sido a lo ''listo'' y ''habilidoso'' que se ha demostrado en sus genuflexiones y blandura de la espina dorsal para con sus superiores, de los cuales se ha hecho desde el primer momento, acentuándolo ahora, un insuperable falderillo...

—Entre algunos compañeros de ésta continúa el pesimismo que el fracaso de 1913 ha producido en sus espíritus.

A toda propaganda que se le haga en el sentido de que presten su concurso a la organización, contestan con aquello de que: ''perro que se quema una vez, no pisa una segunda para quemarse dos veces''. Respuesta inconsulta y fuera de todo sentido común. Porque si efectivamente en alguna ocasión un malintencionado hubiera abusado de ciertos puestos de confianza y alguna acción contra el enemigo no haya surtido el efecto deseado, sólo puede explicarse la producción de esos hechos por una falta de preocupación por parte de todos los compañeros. Pues no es posible creer que las cosas se hagan solas, o cuando se hagan, los que las hacen estén librados a su propio criterio, mientras los demás nos retiramos a nuestras casas, desde donde, a lo mejor, nos olvidamos que tenemos una organización, por cuya vigorización y seriedad todos debemos interesarnos.

Es lo que ha ocurrido en ésta a propósito de ciertos hechos lamentados por todos los compañeros conscientes. Es necesario impedir que ellos se produzcan. Y para impedirlo, no es posible lograrlo retirándose o desinteresándose de la organización. Si así fuera, la cosa lejos de marchar bien, iría peor.

Todos estamos en la obligación de velar por el robustecimiento y buena marcha de la organización obrera; pues es sólo con ella como se hace posible a los trabajadores tomar la defensa de sus intereses y mejorar sus condiciones de vida frente al capitalismo explotador y tiránico que venimos sufriendo.

—Ha sido editado y difundido con toda profusión un extenso manifiesto, llamando a la unión del gremio y desemascarando a la pretendida Asociación Ferroviaria Nacional. Dicho manifiesto ha circulado por casi toda la línea, y ha dejado en todas partes le mejor impresión.—*Corresponsal.*

BALANCE

DEL CONSEJO FEDERAL, CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO TRIMESTRE DE 1916.

ENTRADAS—

ABRIL

Saldo anterior	$	80.11
Cotizaciones de febrero, Sección Lincoln	„	3.—
Sobres y un block, id.	„	1.60
Cotizaciones de enero á marzo, Ayacucho	„	30.—
Un block, un talonario y sobres, Caballito	„	1.60
Cotizaciones de diciembre, enero y febrero, Tolosa	„	12.45
Id. marzo, Sec. Gral. Güemes	„	12.50
Id. abril, Sec. Maipú	„	10.—
Id., id., Sec. Alianza	„	10.—
A favor del periódico, id., id.	„	5.—
Para gastos II Congreso, íd., íd	„	10.—
Cotizaciones de febrero, Sec. Santa Fe	„	31.25
Id., enero a marzo, Sec. La Bajada	„	13.—
20 medallas, id., id	„	8.—
Cotizaciones de febrero y marzo, Sec. Rosario	„	20.—
Gastos para II Congreso, Sec. Haedo	„	50.—
Id., íd., Cañada de Gómez	„	10.—
Cotizaciones atrazadas, 1915, id., id	„	13.—
Id. de diciembre a febrero, id.	„	27.75
Id., Sec. Las Flores	„	50.—
Id., abril, Sec. Avellaneda	„	20.—
Id., febrero, Sec. V. Constitución	„	6.10
15 medallas, id., id.	„	6.—
Impresión de reglamentos biblioteca Olavarría	„	3.—
Cotizaciones de marzo, Sec. General Pico	„	8.—
Para gastos II Congreso, íd., íd.	„	15.—
Cotizaciones de enero y febrero, Sec. Trenque Lauquen	„	13.—
2 talonarios, 2 blocks y 50 sobres	„	2.90
Una medalla	„	0.50
100 sobres	„	0.50

MAYO

Por error en balance del mes de marzo	$	0.50
2 medallas de Rodríguez	„	1.—
Estatutos y cotizaciones, Sec. Mercedes	„	20.—
Cotizaciones de diciembre, Sec. Maldonado	$	5.—
Id. enero, id., id.	„	5.28
Id., febrero y marzo, Sec. Maldonado	„	6.25
Id., marzo, Sec. V. Diego	„	11.—
Utiles, id., id.	„	6.70
Cotizaciones de marzo y abril, Río Tercero	„	7.50
Id., abril, Gral. Güemes	„	13.—
Un libro, id., id.	„	3.50
Cotizaciones, marzo, Sec. Tolosa	„	8.60
Id., id., Sec. Maipú	„	10.—
2 talonarios y un block, id., id.	„	1.80
Ejemplares de *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, Sec. Maipú	„	1.90
Cotizaciones de marzo, Sec. Santa Fe	„	31.25
Id. febrero, Sec. Caballito	„	8.12
Utiles, id., id.	„	4.60
100 ejemplares de *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, Sec. Caballito	„	3.—
Para entregar al delegado Sec. Ayacucho	„	16.—
200 ejemplares de *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, Sec. Las Flores	„	6.—
Cotizaciones de marzo, Sec. Villa Constitución	„	5.65
Ejemplares de *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, id., id.	„	1.80
2 Talonarios, íd., íd.	„	1.20
Para entregar al delegado, íd., íd.	„	15.60
Cotizaciones, abril, Sec. V. Diego	„	14.—
Ejemplares de *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	4.50
Cotizaciones de mayo, Sec. Alianza	„	16.50
200 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	6.—
Cotizaciones, Sec. Formosa	„	17.50
Biblioteca, Sec. T. Lauquen	„	5.50
Cotizaciones, abril, Sec. Haedo	„	20.—
Utiles, íd., íd.	„	8.50
A. S., por gasto de Congreso	„	2.60
R. A., íd., íd.	„	5.20

JUNIO

Cotizaciones de marzo, Sec. Caballito	„	5.—
Id., íd. mayo, Sec. Güemes	„	13.—
50 medallas, íd., íd.	„	25.—
130 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37	„	3.90
Ley Reglamento FF.CC. íd. íd.	„	1.50
Cotizaciones de enero, Sec. I. White	„	17.50
Id., íd., febrero, íd., íd.	„	19.90
250 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	7.50
Cotizaciones de mayo, Sec. Haedo	„	17.25
180 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	5.40
Cotizaciones, junio, Sec. Maipú	„	10.—
200 sobres, Sec. Caballito	„	0.80
50 sobres, Sec. Alianza	„	0.20
Comité pro *El Obrero Ferroviario,* para el núm. 38	„	100.—
Cotizaciones, mayo, Sec. Villa Diego	„	14.25
10 medallas, Sec. Maldonado	„	5.—
Cotizaciones abril, Sec. Maldonado	„	4.50
150 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	4.50
Cotizaciones de enero a mayo, Sec. Ameghino	„	20.45
1 block y 100 sobres, íd., íd.	„	1.40
Gasto para II Congreso, íd., íd.	„	10.—
Para M. M., íd., íd.	„	5.50
Cotización, abril, Sec. V. Cons.	„	5.10
60 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 38, íd., íd.	„	1.80
Cotizaciones, abril, Sec. Caballito	„	7.50
120 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 38, íd., íd.	„	3.60
Cotización de abril y mayo, Sec. Gral. Pico	„	9.—
100 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	3.—
Para J. G. íd., íd.	„	12.—
Cotizaciones de febrero a mayo, Sec. Resistencia	„	27.—
100 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, íd., íd.	„	3.—
67 íd., núm. 38, Sec. Maipú	„	2'—
Cotizaciones de junio, Sec. Alianza	„	17.—
200 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 38, íd., íd.	„	6.—
Cotizaciones de abril, Sec. Lincoln	„	3.45
50 ejemplares *El Obrero Ferroviario,* núm. 37, Sec. Lincoln	„	1.50
200 íd., íd. núm. 38, Sec. Las Flores	„	6.—
Para gastos del Congreso a N. M.	„	5.20
Id., íd., a J. G.	„	3.90
Total de entradas	$	1.179.41

SALIDAS—

ABRIL

Sueldo al secretario	$	120.—
Gastos de comida durante el Congreso	„	46.80
Donación al conserje	„	3.—
Alquiler de Secretaría, mes de marzo	„	25.—
Limpieza, íd., íd.	„	3.—
35 metros de género	„	6.15
Por medallas	„	40.—
2000 sobres	„	5.—
Papel sellado para reclamación D. G. FF. CC.	„	4.—
Subscripción a *La Vanguardia*	„	1.50
Gastos de M. A., delegación a La Fraternidad	„	1.50
Libro copiador, 50 anotadores y 3 docenas lápices	„	7.50
Libro de actas para V. Diego	„	2.40
Libro índice para G. Güemes	„	2.50
Láminas de Marx, G. Bruno y Ferrer, para I. White	„	1.—
Libro copiador y 2 lapiceras para Secretaría	„	2.90
Una encomienda a Güemes	„	0.60
Telegrama a Güemes y V. María	„	1.03
Estampillas y fajas postales	„	10.—
Certificados	„	0.62
Tachuelas	„	0.30
Papel secante y de embalar	„	0.35

MAYO

Impresión de *El Obrero Ferroviario*	„	134.—
Sueldo del secretario	„	120.—
Alquiler de Secretaría	„	25.—
Uso de teléfono	„	3.—
Limpieza de Secretaría	„	3.—
Pago al delegado J. A.	„	16.—
Subscripción a *La Vanguardia*	„	1.50
Pago al delegado R. A.	„	15.60
Códigos de la República	„	6.50
Alquiler del salón para el Congreso	„	20.—
A Peuser, por varios	„	6.—
Aquilio Hnos., por impresiones varias	„	37.50
Estampillas y fajas postales	„	25.25
Certificados varios	„	2.16
Encomienda a V. Constitución	„	0.80
Un libro, Sec. I. White	„	0.50
J. Momo, por varias compras	„	1.30

JUNIO

Sueldo al secretario	$	120.—
Alquiler de Secretaría	„	25.—
Limpieza íd., íd.	„	3.—
Uso de teléfono	„	3.—
Impresión de *El Obrero Ferroviario,* núm. 38	„	132.—
J. G., gasto delegación por G. Pico	„	12.—
N. M. íd., íd. por Ameghino	„	5.50
Libros a Sección Libertad	„	6.60
Gastos de tren, íd., íd.	„	1.80
J. Collado, por varios sellos	„	9.10
J. Gandulfo, libros varios	„	8.—
Pratt y Cía., por papeles mimeógrafo y tinta	„	4.30
J. Gandulfo, por libros	„	7.20
Subscripción a *La Vanguardia*	„	1.50
Expedición y transporte de periód.	„	2.50
Aquilio Hnos. impresiones varias	„	68.50
Gasto de telegrama	„	0.80
Certificado	„	0.89
Encomienda postal	„	1.90
Estampillas y fajas postales	„	32.10
Saldo en Caja	„	30.46
Total salidas	$	1.179.41

RESUMEN GENERAL

ACTIVO—

Existencia en Caja el 30 de junio	$	30.46
Haber de las Secciones, por útiles, periódicos, etc.	„	331.55
Total	$	362.01
Déficit que pasa al tercer trimestre	$	40.99

PASIVO—

A la imprenta de P. Pereyra	$	257.—
A la C. O. R. A.	„	50.—
A P. Pereyra, de J. Daract	„	25.—
Por alquiler	„	28.—
Al fondo pro jira de propaganda	„	43.—
Total	$	403.—

BIBLIOGRAFÍA

Revista Técnica Ferroviaria.— Ha visitado nuestra redacción el núm. 12 de esta publicación que ve la luz en La Plata, el que trae un material de lectura abundante y variado.

La subscripción anual para esta revista es de $ 3 y no de 6 como por error apareció en nuestro número último.

Revista Jurídica y de Ciencias Sociales.—Hemos recibido el número de esta importante publicación correspondiente al segundo trimestre del año en curso.