

EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA

APARECE MENSUALMENTE

Secretaría: abierta de 12 a 6 y de 8 a 10 — Redacción y Adm: MÉJICO 2070 - U. T. 1595, Libertad — Reuniones del C. F.: los viernes a las 8 p. m.

Una disposición despótica

DE MAL EN PEOR

Artículo 39. — No tendrán derecho a ser jubilados:

1.° Los que hubieren sido destituidos por mal desempeño de los deberes de su cargo o por abusos de bebidas alcohólicas durante el ejercicio del mismo. Estas circunstancias deberán ser comprobadas en los expedientes que se promuevan, con sujeción a los reglamentos que el poder ejecutivo deberá dictar al efecto. — (Nuevo proyecto de Jubilación Ferroviaria).

En el número anterior de *El Obrero Ferroviario*, al terminar nuestro análisis crítico del nuevo proyecto de jubilación, elaborado por la Comisión de Legislación Ferroviaria de la Cámara de Diputados, hacíamos constar que los defectos señalados en el curso de la exposición no eran los únicos que existían.

Y hoy, completando aquella exposición, creemos oportuno señalar el artículo 39, que, como se ve por lo transcrito, no le va en zaga al famoso artículo 11 de la ley vigente.

Nosotros, que desde un principio hemos procurado hacer comprender al gremio el propósito reaccionario de esta ley, vamos a insistir a fin de que los ferroviarios se compenentren de esta verdad, y adopten las medidas que las circunstancias aconsejen para salvaguardar sus intereses y derechos.

La palabra "jubilación", de que usan y abusan los parlamentarios, es algo semejante a la hoja de parra, porque ella encubre un propósito ruin y canallesco: el de arrebatar al gremio ferroviario sus derechos de ciudadanos y trabajadores.

Y lo más extraño es que los señores diputados, al propio tiempo que hacen todos los esfuerzos imaginables para crear a nuestro gremio aquella situación especial a que se refería el ex ministro Ramos Mexía, tienen la cínica pretensión de hacernos creer que trabajan por nuestro bienestar, cuando no hay nada más incierto.

En primer término, hemos podido ver que la jubilación, por la cual tan tesoneramente trabajan los señores diputados, se reduce a una miserable caja de ahorro, desde que los fondos de la misma son extraídos en su casi totalidad de los salarios de los obreros y empleados.

En virtud de esto, aun cuando esa caja diera buenos resultados, el mérito, lejos de corresponder a los diputados, pertenecería exclusivamente al gremio que acepta sacrificar una parte del pan de cada día con objeto de librar su vejez de la incertidumbre y del hambre. Pero, los parlamentarios de nuestro país — acostumbrados a desempeñar una simple función de comparsa para legalizar los actos del poder ejecutivo y de la policía — entienden que al ocuparse de la situación de un gremio tan importante y numeroso como el nuestro, llevan a cabo un sacrificio tan colosal que forzosamente nos obliga a nosotros a un reconocimiento eterno.

Por lo que a nosotros afecta, declaramos que su preocupación, mientras no se traduzca en un mejoramiento positivo, no nos inspira la menor simpatía, y sí bastantes recelos.

Por que hemos visto prácticamente que, no obstante hablar de jubilación — lo que debiera equivaler al reconocimiento de un nuevo derecho, — primero con el Art. 11 y hoy con el Art. 39, se pretende arrebatarlos los pocos que todavía disfrutamos.

Los hechos son los que nos inspiran esta desconfianza. Para confirmarnos en esa saludable desconfianza, hemos podido ver, primero en el Senado Nacional, luego en la Cámara de Diputados, más tarde en la Comisión Técnica y hoy en la Comisión de Legislación Ferroviaria, exteriorizarse el propósito de perjudicar al gremio. Pues el Art. 39, que comentamos, ya figuraba como Art. 33 en el proyecto que presentó la Comisión Técnica.

Por esta disposición, los obreros y empleados que incurrían en una falta en el servicio, además de ser castigados con la destitución o pérdida del puesto, perderán todo derecho a la jubilación, y, por lo

mismo, despojados de los aportes que hubieran hecho efectivos a la caja de jubilación.

Leyendo con atención el inciso con que iniciamos este comentario, se ve que la diferencia entre él y el famoso Art. 11 es pura fórmula. En la nueva disposición se dice: "no tendrán derecho a ser jubilados los que hubieren sido destituidos por mal desempeño de los deberes a su cargo", etcétera, y en el Art. 11, la misma idea era expresada con más claridad y despotismo, diciendo que "los obreros o empleados que voluntariamente abandonen sus servicios o lo presten de modo que se interrumpa o perturbe la continuidad y regularidad de la marcha de los ferrocarriles, serán considerados como separados del servicio y deberán ser substituidos, perdiendo el derecho que hubieran adquirido a las jubilaciones, pensiones o retiros a que esta ley se refiere y a los aportes que hubieran hecho."

Y si ahondamos más el análisis, veremos que la nueva disposición es más peligrosa que el Art. 11, porque, según él, la destitución y pérdida de los aportes se imponía cuando el obrero o empleado incurría en una falta voluntaria, mientras que, según el nuevo proyecto, los obreros y empleados pueden perder el derecho de jubilación y los aportes por cualquier falta, sea o no voluntaria y produzca o no una interrupción o perturbación de tráfico, con lo cual queda empeorada la condición del personal, desde que estará más expuesto a perder la jubilación.

Si esta disposición no fuera anulada, ningún obrero o empleado podría tener esperanzas de alcanzar la jubilación, porque no habrá uno solo que en el transcurso de 27 años no incurra en alguna falta. Además las empresas, para ahorrarse la contribución, tendrán especial interés en destituir a los obreros y empleados que estén en vísperas de jubilarse.

Urge, pues, que los ferroviarios inicien una intensa agitación para conseguir que desaparezcan de una buena vez todas las disposiciones draconianas que, clandestinamente, se han introducido en el proyecto de jubilación.

Huelga de obreros marítimos

Unanimidad del movimiento

Desde hace poco más de ocho días, se encuentra en huelga el numeroso gremio de marineros y foguistas, al cual se han plegado, entre otras ramas afines, los patronos y contramaestres, circunstancia que da al movimiento excepcional importancia, tanto por el número de huelguistas como por la paralización completa de la navegación de cabotaje que ella importa. Reclaman éstos aumento de salario, horario de ocho horas y otras mejoras importantes relativas a la comida y al descanso durante el viaje.

Muchos años hacía que este gremio veíase reducido a condiciones deprimidas, condiciones que se agravaron luego por algunos movimientos que emprendieron de resultados negativos.

Pero en esta circunstancia las cosas toman un cariz completamente halagüeño para los marineros y foguistas, debido principalmente a la enérgica actitud y a la unanimidad con que ha respondido el gremio.

Cada día se registran nuevas y entusiastas adhesiones. Las tripulaciones de los barcos que se hallan en viaje, dejan a los buques desiertos e inmovilizados a medida que llegan a puerto. Todos estos hechos infunden plena y absoluta confianza en el buen éxito de los esfuerzos que realizan los camaradas de la Federación Obrera Marítima, que es la institución hermana patrocinadora del movimiento.

A la vez que saludamos a los marineros y foguistas por su hermosa actitud, les enviamos nuestros más sinceros y fervientes votos de triunfo, asegurándoles nuestra más decidida y franca adhesión.

A la Dirección General de Ferrocarriles

Como cumple el reglamento el Central Argentino

El reglamento general de ferrocarriles, establece en su Art. 9 que todo tren en marcha deberá tener un jefe, que impartirá las órdenes a todos los empleados de servicio del mismo, incluyendo el maquinista y foguista". Por el artículo 10 se determina que los jefes de trenes no pueden abandonar su puesto; y el Art. 12 nos dice que "los guarda-frenos estarán siempre cerca de éstos, dispuestos a maniobrarlos a la primera señal y no podrán abandonarlos, sino para dar cumplimiento a alguna orden del jefe del tren, volviendo inmediatamente a su puesto".

De estas disposiciones se desprende claramente que en todo tren debe haber siempre más de un guarda. Si esto no bastara, está el Art. 78, que nos dice también que en los trenes habrá el número de guarda-frenos necesario. De manera que según estas disposiciones, los trenes no podrían tener menos de dos guardas, uno como jefe del que habla el Art. 9 y otro como guarda-frenos, que ordenan los Arts. 12 y 78.

Y bien; estas disposiciones se violan descaradamente en casi todos los ferrocarriles.

Como, al parecer, la Dirección General ignora los hechos, no obstante contar con un gran número de inspectores, y a objeto de que se decida a tomar la intervención que el caso requiere, publicamos a continuación las denuncias bien concretas que han llegado a nuestro poder, y que se refieren al Central Argentino. Es indiscutible que la lista que publicamos de los trenes que durante el mes de Noviembre han corrido con un solo guarda, no es completa, pero ese hecho, lejos de favorecer a la Dirección General de Ferrocarriles, viene a agravar su responsabilidad.

De Gálvez a Ceres y viceversa, desde el 1.° al 22 de Noviembre, fueron conducidos por un solo guarda, los siguientes trenes:

Día 3, tren 561; día 4, 579 y 561; día 5, 569, 561 y 6002; día 6, 561, 6004 y 580; día 7, 599, 1653, 561, 580 y 4178; día 8, 579, 561 y 580; día 9, 579 y 4232; día 10, 561 y 580; día 11, 561, 4241 y 620; día 12, 562, 579 y 561; día 15, 579 y 561; día 16, 580, 579 y 561; día 17, 580, 6024, 4249, 579 y 599; día 18, 579, 561, 4410 y 562; día 19, 580 y 562; día 20, 579, 502 y 562; día 21, 580 y 561 y día 22, 579 y 580.

Además, el día 2, el tren 4058 que va de Santa Teresa a Villa Constitución; el día 6, tren especial 4016 de Villa Constitución a Empalme del mismo nombre; el día 9, tren 3102, de V. Constitución a Empalme ídem y de éste a Baradero, con más de 200 ejes y 2 furgones.

Ante la elocuencia de estos datos, creamos superfluo cualquier comentario. La Dirección General de Ferrocarriles, que según el Art. 71, inciso 1.° de la Ley de ferrocarriles, es la encargada de velar por la aplicación de las disposiciones vigentes, debe cumplir con su deber, cosa que nunca debió haber olvidado.

La gira de propaganda

El Consejo Federal, de común acuerdo con el Consejo Federal de la Federación Obrera Regional Argentina, a la cual estamos adheridos, ha creído conveniente iniciar la gira de propaganda por el ferrocarril del Sud.

En virtud del acuerdo con la F. O. R. A., la gira estará a cargo de dos delegados, uno por cada institución; pero, a objeto de que ella resulte lo menos gravosa posible, uno de los delegados, el de nuestra institución, saldrá por la línea de Empalme Lobos, 25 de Mayo, Bolívar, Guaminí, Carhué, Saavedra, Tornquist y Bahía Blanca. El delegado de la F. O. R. A., visitará Chascomús, General Guido, Maipú, Ayacucho, Balcarce, Mar del Plata, Necochea Tres Arroyos y Bahía Blanca.

Después de visitar Ingeniero White, Maldonado y probablemente Punta Alta, los delegados regresarán por Pringles, Olavarría, Tandil y Las Flores.

Una vez terminada la gira del Sud, se emprenderá otra por el Oeste, y después de ésta una tercera por el Central Argentino, Santa Fe, Central Norte, Argentino del Norte hasta San Juan y de ésta los delegados emprenderán su regreso por el Pacífico visitando de paso todas las secciones de la línea.

Estas son las líneas generales de la gira, cuya realización dependerá en gran parte del concurso que le presten las secciones, puesto que los recursos de que dispone el Consejo — como lo hemos manifestado — son limitadísimos.

En el Ferrocarril Sud

Nuestra primera reclamación

El 25 de Noviembre ppdo., el personal de los galpones, respondiendo a una iniciativa de la Federación, elevaba al gerente de esta empresa la solicitud que transcribimos:

Señor R. de Candolle, Gerente del Ferrocarril Sud

Muy señor nuestro:

Los que subscriben, en su calidad de obreros y empleados de la empresa, nos dirigimos a Vd. para manifestarle que consideramos perjudicial el nuevo horario de trabajo impuesto en los galpones, y, en conocimiento de que el señor Jefe del departamento de tracción, se ha rehusado a escuchar las reclamaciones interpuestas por los obreros afectados, solicitamos del señor gerente el establecimiento del siguiente horario para el personal de galpón de máquinas en general:

1.° Días hábiles, de 7 a 11.15 a. m. y de 12.45 a 5 p. m.

2.° Medio día de descanso semanal, con goce de sueldo.

Además, nos permitimos solicitar para el personal de revisadores de vehículos, seis días de licencia anual con pase de 1.ª clase.

Como el horario que solicitamos lo creamos justo para todo el personal y la licencia que pedimos para los revisadores existe en varias empresas similares del país, creemos superfluo exponer las razones que nos asisten, ya que ellas no podrán escapar al ilustrado criterio del señor gerente.

En la seguridad que será atendida la modesta petición que dejamos formulada, saludamos al señor Gerente con la mayor consideración.

Con la misma fecha, el Consejo Federal se dirige, a su vez, a la gerencia, solicitando una entrevista a objeto de ampliar los fundamentos y las razones que había tenido el personal para formular la petición. Sabiendo como proceden estos señores — cuyos modales y educación sólo son comparables con los cerdos — el Consejo Federal, con el deseo de que no se prolongara demasiado una situación ambigua — como sería la falta de respuesta — hizo presente al gerente que su contestación sólo sería esperada hasta el 10 del corriente.

Además, en previsión de una negativa, se acordó iniciar inmediatamente la gira por las líneas del sud, porque así, a la vez que se contribuye a robustecer la organización, tendremos oportunidad de conocer la opinión de los federados y estaremos en condiciones de adoptar las medidas que las circunstancias exijan.

Porque si la empresa se niega, como parece, a escuchar razones, no tendremos más remedio que apelar a la fuerza.

En la lucha, poco o nada es lo que podemos perder, mientras que todo podemos conquistar. Y, si la empresa la provoca con su estúpida y torpe intransigencia, no debemos rehuir.

Desde ya los compañeros deben hacer comprender a los superiores que no se está conforme con la situación creada, y debe trabajarse con la mayor lentitud posible hasta tanto no se establezca el horario pedido.

POR LA LIBERTAD DE AVELINO ZAPICO

La Comisión nombrada por la sección Haedo para llevar a cabo los trabajos necesarios para gestionar el indulto del camarada Avelino Zapico que, como es sabido, se halla purgando la monstruosa condena de diez y siete años y medio de presidio, nos pide llamemos la atención de las secciones que aun no han remitido las firmas, para que lo hagan a la mayor brevedad.

Este pedido no debe ser echado en olvido, si es que efectivamente los compañeros desean contribuir a la excarcelación del valiente camarada Zapico.

Como en el curso de este mes se piensa elevar al presidente de la República la petición de indulto, las secciones que retienen en su poder las firmas recolectadas para tan noble fin, deben remitirlas a la sección Haedo o a la secretaría central de la Federación, antes del 15 de Diciembre.

