

# EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACIÓN 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.º 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 arrebatarse 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 arrebatarnos 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

Unanilidad 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 deprimentes, 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.º 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, creemos superfluo cualquier comentario. La Dirección General de Ferrocarriles, que según el Art. 71, inciso 1.º 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.º Días hábiles, de 7 a 11.15 a. m. y de 12.45 a 5 p. m.

2.º Medio día de descanso semanal, con góse 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 creemos 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, tenemos 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.

## Reposición de tres obreros Destituidos

En el número anterior, en la crónica de la sección General Güemes, al informar de la injusta destitución de tres capataces de cuadrilla, dábamos cuenta que el Consejo Federal había iniciado las gestiones necesarias ante el ingeniero Rapelli, administrador general de los ferrocarriles del Estado, a objeto de obtener la readmisión de esos tres trabajadores.

Hoy, completando la información, tenemos la satisfacción de comunicar a los compañeros que las gestiones del Consejo han sido coronadas por un franco éxito, pues han sido readmitidos los tres destituidos.

Es esta la primera vez que los administradores de ferrocarriles atienden las reclamaciones de la Federación; pero a medida que la organización se robustece, los gerentes de las empresas particulares han de imitar este procedimiento, porque así solamente podrán asegurarse el funcionamiento normal de los ferrocarriles.

A este propósito, nos complacemos en publicar la nota que hemos recibido de la administración del precitado ferrocarril, la que dice:

"Ferrocarriles del Estado. — Administración. — Perú 672. — Buenos Aires, 24 de Noviembre de 1916. — Señor Secretario de la Federación Obrera Ferrocarrilera, Méjico 2070. — Capital. — En respuesta a su atenta de fecha 13 del actual, y por encargo del señor administrador general, me es grato poner en su conocimiento que se han impartido las órdenes necesarias del caso para que se proceda a reponer en servicio a los capataces de cuadrilla a que se refiere su citada, lo que en la fecha debe estar cumplido. — Saludo a usted atte. — R. Bullrich, secretario general."

## A LOS FERROVIARIOS

Hay hechos cuya existencia no puede menos que producirnos perplejidad, pues escapan a toda lógica y sólo podríamos intentar explicárnoslos como una de las tantas infinitas aberraciones de la vida. Esta reflexión nos sugieren esos compañeros que permanecen con su espíritu tan dormido, hasta el punto de dejarse engañar por los jefecillos y empleados superiores que mangonean la denominada Asociación Nacional de Ferroviarios, institución carneril, que, con el mayor desparpajo, por sólo 0'50 centavos al mes, promete la mar de bienandanzas en forma de quiméricos hoteles, hospitales, balnearios, pensiones...

Resulta incomprensible la falta absoluta de sentido común en esos obreros ferroviarios que se alinean en la citada Asociación, creada por las empresas ferroviarias al sólo y único propósito, bien visible, de llevar al precipicio las justas reivindicaciones perseguidas por el gremio.

Por poco que piensen en ello los que se dejaron atrapar en semejantes engaños, debiera cubrirseles la cara de vergüenza. Comprenderían que su verdadero puesto está en la Federación O. Ferrocarrilera, encastrada dentro del concepto más amplio de la lucha de clases, que caracteriza al Sindicalismo Revolucionario. La Federación O. Ferrocarrilera, libre en todo sentido del contacto maquiavélico de los altos mandatarios de las empresas, es la única que está en condiciones de salvaguardar nuestros intereses y dignidad de la clase obrera.

Es, pues, necesario, que todos los trabajadores del riel se percaten de su situación y conveniencia, y se apresten a engrosar las filas de la única institución realmente obrera ferroviaria.

Para esto, hay que sacudir la indiferencia que reina en una gran parte de compañeros y hacer de modo que pierdan el miedo cervel que domina a muchos, los cuales se figuran ya cesantes, sólo con pensar en asociarse en nuestra Federación.

Es el miedo el factor de desorganización que más nos corresponde combatir, hasta sustituirlo por la confianza en nosotros mismos y en nuestras genuinas instituciones de combate.

A esta obra grandiosa debieran cooperar con todas sus energías los camaradas de "La Fraternidad", por cuanto creo que ha llegado la hora de convencerse que el bienestar y la salvación de la dignidad de los obreros del riel, dependen del acuerdo que reine entre ellos y sus organizacio-

nes. Las divergencias entre organismos con idénticas aspiraciones y puntos de mira, como son La Federación O. Ferrocarrilera y La Fraternidad, sólo sirven para que las empresas se burlen de nosotros y nos hagan víctimas de la explotación y tiranía.

La conciencia de nuestros derechos y deberes deben llevarnos, como lógica consecuencia, a la unidad de acción y propaganda, a fin de realizar la obra de emancipación y libertad que perseguimos para nuestra clase.

Sería uno de los mejores medios de arrancar de raíces las vegetaciones venenosas como la llamada Asociación Ferroviaria Nacional y otras que surgen al calor de nuestros enemigos de clase.

¡A la obra, pues, ferroviarios! Despertemos vibrantes de entusiasmos, tratando de organizar fuertemente nuestros organismos de clase, colocándonos, como trabajadores dignos, en el ancho campo de la lucha por reivindicación del trabajo. Sin distinción de oficio, los ferroviarios debemos prestarnos solidaridad, teniendo en cuenta que el bien de uno ha de ser el de todos.

El viajante sin boleto.

## Los Verdaderos Criminales

Los culpables de que miles de madres suecumban con el corazón transido de dolor; los que hacen que pobres criaturas vaguen huérfanas en medio del arroyo; los que hacen quedar a miles de mujeres jóvenes y hermosas sin sus prometidos novios, sin sus queridos compañeros, a las que luego le dan por único asilo el "lupanar", donde ellos han de ir a satisfacer sus bestiales instintos; los que masacran a millones de hombres en plena flor de la vida en los campos de batalla; los que encarcelan y fusilan a los obreros cuando éstos — los que tienen un corazón que palpita y un cerebro que piensa — ven los derechos humanos ultrajados, la razón pisoteada, la verdad y la justicia tergiversadas, y se levantan altivos, heroicos, protestando contra tanta iniquidad, pidiendo justicia; los que los hacen morir, ora extenuados por un trabajo embrutecedor, ora descuartizados por los engranajes de una máquina, ora caídos en las calles con el estómago oprimido por el hambre; los que los hacen morir aplastados bajo un andamio o los escombros de la mina, todo por rellenar más y más sus arcas de valores; ¿no son verdaderos criminales?

¡Es criminal aquél que después de una larga opresión y una cruel tiranía, se levanta en un amago de rebelión! No, no puede ser criminal: es justiciero. ¡Y no obstante, cuántos de estos hermanos nuestros pueblan las cárceles infames, que todavía subsisten, para vergüenza de los pueblos! Cuántos por defender la justicia, la verdad y la razón fueron al cadalso, cuando los que debían poblar las cárceles y ser ajusticiados son los otros: los parásitos, los que sólo hacen leyes para que pesen sobre otros: los que bajo el nombre de justicia fusilan a los que la piden; los que bajo el nombre de humanos condenan a una parte de los seres, los más numerosos y más dignos: los productores, al hambre y la miseria más espantosas; los que bajo el manto de la civilización (¡pobre civilización!) fraguan las masacres colectivas, esas carnicerías monstruosas donde suecumben pueblos y naciones enteras. Esos, trabajadores; esos son los únicos y verdaderos criminales. ¡Contra ellos, pues, la acción de los hombres conscientes!

Trabajadores: uníos y seréis fuertes; y siendo fuertes podréis arrancar de las mazmorras burguesas y llevarlos a sus desmantelados hogares, a esos compañeros nuestros, que allí, en los inmundos y helados calabozos purgan el delito de ser hombres; el delito de defender el derecho a la vida; de defender la razón y hacer justicia. Uníos, trabajadores: que sólo así conquistaréis los derechos que como hombres y como productores os corresponden. Uníos como un solo hombre, que sólo cuando estéis bien fuertemente unidos, podréis levantar vuestras cabezas de gigantes y fulminar las bases de esta sociedad infame; de esta sociedad que venera al parásito y desprecia al productor; de esta sociedad donde a los buenos, a los todo corazón y cerebro, se les carga de grillos y cadenas, y a los bárbaros, a los destructores de pueblos se les carga de medallas de honor; de esta sociedad de la farsa, el robo y el crimen.

Uníos, sí, trabajadores, en fuertes sindicatos de resistencia, que sólo así podréis luchar con éxito por el bien nuestro y de vuestros hijos.

Uníos y triunfaréis.

J. M. Fernández.

## MOVIMIENTO E INFORMES DE LAS SECCIONES

### Vigoroso Desarrollo de la organización

El progreso de que dábamos cuenta en los últimos números de "El Obrero Ferroviario", lejos de decaer, es cada día más vigoroso e intenso. La Federación ha entrado, por fin, en un franco período de éxito, y pronto, muy pronto, ella ha de convertirse en una potencia incontrastable.

En el transcurso del mes de Noviembre, se organizaron las siguientes secciones del Pacífico: Junín, Mendoza, Villa Mercedes y Justo Daract; en el Central Argentino: Corral de Bustos, Firmat, y Santa Fe; en el Sud: Mar del Plata, Saavedra y General Alvear; en la Compañía General de la Provincia de Buenos Aires: Patricios y Alta Córdoba en C. C. Además, debido a la activa propaganda que los compañeros realizan, dentro de poco han de quedar constituidas las secciones: Río Cuarto, Córdoba, San Martín, Pergamino, Palmira, Rafaela, Monte Caseros y en varias otras localidades de importancia.

En estos momentos en que todo el gremio considera útil y necesaria la organización, es cuando los militantes de la Federación han de desplegar mayor actividad.

Los compañeros que desean contribuir a la obra que realizamos, deben escribir a la secretaría central de la Federación, la cual le remitirá a vuelta de correo, estatutos, fórmulas de ingreso y todos los elementos e instrucciones necesarias para la constitución de nuevas secciones.

Obrando así, camaradas, la Federación verá multiplicarse sus fuerzas, y el gremio ferroviario — tan numeroso como explotado — podrá poner término a los males que sufre. Y no olvidemos, tampoco, que en la lucha social, como en la vida, sólo triunfan los capaces y aguerridos.

La resignación — si puede servir para conquistar un puesto en el paraíso — en el mundo en que vivimos sólo sirve para hundirnos en la miseria y reforzar las cadenas de la esclavitud. Ningún ferroviario, pues, debe ser resignado.

Constituímos un gremio de vital importancia para la civilización y la sociedad y, por lo mismo, tenemos derecho a un mayor respeto y a disfrutar del relativo bienestar que hoy no gozamos, pero que estamos en el deber de conquistar.

### EN EL CENTRAL ARGENTINO

Abusos a granel. — Violación de los reglamentos de Ferrocarriles. — Protesta unánime del personal.

Desde antes de iniciarse la contienda europea, esta empresa — como sus similares — venía esquilmando al personal con el pretexto de las economías. Al estallar la guerra — alegando la carencia de combustible y la reducción del tráfico — fueron suprimiendo un gran número de trenes y declarado cesantes buena cantidad de obreros y empleados.

No satisfechas las empresas con estas medidas que, de por sí, aseguraban a los accionistas pingües dividendos, apelaron al aumento de tarifas, lo que originó la protesta general de los comerciantes e industriales.

Pero como en nuestro país las empresas constituyen un poder verdaderamente soberano, los comerciantes e industriales tuvieron que someterse a los caprichos de los directores de ferrocarriles, como antes habían tenido que hacerlo los obreros y empleados.

Los balances que han venido publicándose, lejos de haber justificado las draconianas medidas, han revelado que ellas no obedecieron a ninguna necesidad apremiante y sí a un mezquino propósito de lucro. Los señores accionistas han visto crecer sus dividendos, pero los administradores no cesan por eso en su obra. Como verdaderos vampiros insaciables no pierden oportunidad para intensificar la inicu explotación que ejercen.

Ultimamente, se adoptaron medidas violatorias de disposiciones claras y terminantes del Reglamento General de Ferrocarriles y tan extorsivas que originaron una protesta general.

Desde el 1.º de Noviembre se ha pretendido hacer correr los trenes de cargas con un solo guarda, lo que constituye una violación descarada de los artículos 11, 12 y 78 del Reglamento General, y, cosa curiosa, la Dirección General de Ferrocarriles — que según lo dispuesto en el art. 71 inciso 1.º de la ley general — está en el deber de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos vigentes, no se ha creído obligada a tomar intervención para hacer cesar los abusos.

En virtud de una enérgica resistencia del personal afectado, la nueva disposición no pudo ser aplicada en la sección de la capital; pero ella ha regido y rige todavía en muchas secciones del interior.

Los trenes de carga de Gálvez a Rosario son conducidos por un solo guarda. Este está obligado a hacerse cargo del tren 45 minutos antes de la salida, lo que resulta materialmente imposible, puesto que debe prepararse sus útiles, confeccionar el registro de guías y revisar el tren, desde que él es el único responsable de todo lo que ocurra en el trayecto.

El servicio de guardas entre Gálvez y Ceres se hace en una forma peor aún. Los trenes salen de Gálvez con dos guardas, uno a cargo del tren y otro durmiendo hasta la estación Sunchales; de esta última estación a Ceres se hace cargo del tren el que fué descansando o durmiendo hasta Sunchales, para que pueda hacer lo propio el compañero.

Una vez en Ceres, si hay algún tren listo, inmediatamente debe emprender viaje de regreso el guarda que fué descansando desde Ceres. Cuando no hay tren — cosa que ocurre raras veces — ese guarda queda a disposición de salir para el primero.

Al llegar a Gálvez — lugar de residencia — es tratado con las mismas consideraciones.

Como se vé, estos guardas no gozan de ningún descanso, porque es de todo punto imposible dormir en los furgones, en virtud del continuo traqueteo y violentas sacudidas a que están expuestos. Además, se trata de furgones completamente sucios porque jamás son limpiados.

Con este procedimiento vergonzoso, la empresa ha podido economizar el sueldo de 12 guardas, que fueron declarados cesantes, varios de

ellos viejos y meritorios empleados y padres de numerosa familia.

¡Magnanimidad incomparable del dios Capital! A unos, los impide ganar el pan para sus hijos, y a otros — para concederle el mendrugo miserable — los obliga a pasar la vida en los furgones, lejos de su hogar y de los seres más queridos.

Y después de estos hechos, los moralistas nos repiten enfáticamente que el movimiento to emancipador del proletariado es peligroso, porque amenaza quebrantar los vínculos sagrados de la familia.

Los guardas de Villa Constitución y Venado Tuerto trabajan en condiciones muy semejantes a los de Gálvez. Muchos trenes corren con un solo guarda y éste — además de las obligaciones y responsabilidades propias de su cargo — está obligado a cooperar en los trabajos de maniobras, porque en muchas estaciones, de noche no hay ningún cambista, y las funciones de éste deben cumplirlas el segundo jefe y el guarda.

En las estaciones cabeceras en que no se redujo el número de cambistas, éstos están sometidos a un prorroto de diez a quince.

Y, contrariamente a lo que se desprende de estas medidas excepcionales, el trabajo, lejos de disminuir, aumenta constantemente.

Con fecha 12 de Noviembre se intentó imponer al personal de tracción y tráfico en general un prorroto de siete días mensuales. Y, cosa rara, esa medida, que aparentemente obedecía a una disminución del trabajo, en realidad tendía a "robar" a los obreros el jornal de siete días.

Porque el prorroto que se intentó implantar era el más original que se conoce. Los obreros perdían, sí, el fruto de siete días de labor, pero no gozaban del descanso correspondiente. Los superiores habían ideado un prorroto general, consistente en hacerlos trabajar dos horas menos, ya que de este modo, si los obreros sufrían en los salarios una reducción equivalente al 25 por ciento, en cambio, trabajando dos horas menos estarían en condiciones de hacerlo con más intensidad, y, por lo mismo, sin reducir la producción.

Porque es clásica la experiencia que la reducción del tiempo de trabajo no implica una disminución proporcional de la producción. El personal, dándose cuenta de la treta, se opuso enérgicamente.

Los compañeros del galpón de Coghlan — dando ejemplo de energía y dignidad — después de haber elevado una nota pidiendo no se aplicara tan original prorroto, al día siguiente, o sea el 13 de Noviembre, como no hubieran obtenido contestación, abandonaron colectivamente el trabajo.

Este acto de los limpiadores de Coghlan y la protesta general del personal de los demás galpones, hizo comprender a la empresa que estaba jugando con fuego y que podía resultar quemada, y volviendo sobre sus pasos, con fecha 14 ordenó quedara sin efecto el prorroto.

De manera que, de no mediar la enérgica resistencia de los compañeros, el personal de tracción estaría sufriendo un descuento igual a la cuarta parte de sus ya bien miseros sueldos.

Es bueno que los compañeros aprovechen la enseñanza que arrojan estos hechos, a fin de hacer desaparecer de una buena vez todas las arbitrariedades que, encubiertas con el pretexto de las economías, en realidad sólo sirven en la práctica para esquilmar al personal.

### AVELLANEDA

Compañeros ferroviarios: El 28 de Diciembre del año actual cumple un año de vida esta Sección.

Un año lleno de incidencias continuas, entre el núcleo componente de esta sección y los dirigentes de la Asociación Ferroviaria Nacional.

Lucha de críticas vergonzosas hechas en contra nuestra por los aliados del capitalismo, y a la cual resistimos heroicamente, sin dejarnos intimidar ni menos pisotear nuestros derechos de hombres libres.

Nuestra unión sembró el desconcierto entre los componentes de esa famosa asociación de marcos, los cuales creyeron que nos tendrían embobados y dispuestos por el hediendo e infecto cuero del... carnero...

Padres de familia quedaron sin pan y sin hogar, oprimidos por los altos jefes, secuaces del capital ferroviario.

Obreros honestos y laboriosos se vieron de la noche a la mañana despedidos de su empleo.

¿Por qué? Porque la conciencia del deber los llamaba a organizarse y militar en las filas de la Federación Obrera Ferrocarrilera, la única institución que puede, hoy por hoy, defender los intereses de clase del obrero del riel, expoliado por la avaricia insaciable de las empresas ferroviarias, ávidas siempre de exprimir y sacar todo el jugo posible del producto del trabajador, dándole apenas un mísero jornal, a costa del peligro incesante a que está expuesto por un miserable pedazo de pan.

Primero fué el personal del trasbordo el que pagó caro el no querer ingresar en la asociación patronal.

Traidoramente fueron asestando golpe tras golpe contra esos obreros, despidiéndolos del puesto que tenían, suspendiendo a unos y multando a otros.

Después fué el personal de cambistas que sufrió otra avalancha; pues los cambiaban continuamente de turnos para ver si podían desorganizar nuestras filas. Siguió en seguida el personal de oficina, el cual fué expoliado e inducido por la superioridad de la estación para que se retiraran de la Federación e ingresaran en la Asociación Ferroviaria Nacional.

¡Inútil tentativa! Cual coraza de acero bien templado resistimos con orgullo los embates que nos dirigían traidoramente.

Un rasgo de debilidad, por parte nuestra, y adios ilusiones; hoy seríamos unos inconscientes y estaríamos señalados por todo el proletariado. Pero, como he dicho, nuestra coraza fué sólida y el acero con que había sido templada no podía, ni debía ceder a los golpes que asestaba el enemigo.

Esta demostración de fuerza llevó el descontento entre esos "señores" ferroviarios, ambiciosos de mando y de poder; que titilándose defensores del gremio nos querían hacer ver gato

por liebre.

Y he aquí el resultado: la Famosa Asociación Ferroviaria Nacional encontró apenas 30 sectarios para organizar sus destrozadas filas; en cambio nosotros contamos hoy con más de doscientos cincuenta asociados, sin tener en cuenta que día a día van ingresando más.

Compañeros: Empleados en el trasbordo, en la plaza y oficinas, en los galpones, venid y uníos como un solo hombre a nuestras filas proletarias y no déis crédito a lo que os ofrezcan para militar en la asociación patronal.

Son lobos que se cubren con la piel del cordero para poder mordernos impunemente.

Compañeros ferroviarios: Sostuvimos con honor y gloria la campaña empeñada en favor de la organización sindical; sostuvimos firmemente nuestro emblema de hombres libres y progresistas; estrechamos nuestras filas para hacer una resistencia heroica el día que queramos salir de la explotación; oponiéndonos como un solo hombre a la perfidia de los aliados y satélites de las empresas y no nos dejemos arrollar. Somos libres.

Saluda al gremio ferroviario.

Engles

**INGENIERO WHITE**

**Comisión mixta**

Con empuje avasallador, digno de todo aprecio, es la labor que realizan los componentes de esta Comisión creada en la asamblea del 16 de Octubre.

La Fraternidad, por su parte, ha nombrado cinco miembros, los cuales con los nuestros, se reúnen en nuestro local social dos veces por semana, para echar las bases de la Confraternidad mixta, que en un día no lejano vinculará con lazos indelebles a estas dos instituciones.

La Comisión Mixta de La Fraternidad, compuesta por jóvenes entusiastas y avezados en las luchas gremiales, van iniciando juntamente con nuestra comisión, un proyecto tendiente a hacer desaparecer ese ambiente nefasto que rodea a las agrupaciones, y sobre todo, luchar por la unificación del local, lo cual creemos será un hecho, siendo que tanto moral como materialmente beneficia a ambas partes.

Le auguramos a estos rudos batalladores un sin fin de triunfos que vendrán a beneficiar a los parias del riel.

JOSE HERMIDA

¿Qué calificación merece este señorcito? Crumiro, amarillo, inconsciente, refractario... ¡Bah! todo lo que se diga de este cambista, es poco para tacharle la acción cometida...

Desertó de nuestras filas por el solo hecho que su superior principal, le aconsejó con una caricia que abandonase la Federación e ingresase en la "fastuosa" Asociación. Más vale así, pues nosotros no queremos espíritus corderiles sino almas fuertes, que afronten con serenidad los embates de la burguesía y sufran con valor las asechanzas ruines de los de la amarilla.

Compañeros: no olvidéis de mirar con desprecio a este amarillito vendido sólo por una palmadita en la espalda.

MANUEL TRILLO

**Ave negra**

El nombre que nos sirve de epígrafe, pertenece a uno de esos seres que desde que vinieron de la "tierrita" vienen con infulas de abogados y con miras de escalar la cumbre por medio de su bajeza ruin y cobarde.

Este reptil siniestro ha logrado su objeto, porque después de arrastrarse como víbora, y ser un crumiro, ha logrado ascender a capataz. ¡Y vaya con el capatacito! Parece un kaiser cuando ordena...

Se ha acrecentado el odio entre los cambistas por su actuación en favor de los patronos; todos los ferroviarios deben despreciar a este ser que sirve, vil en su mandato, las órdenes que le dan sus generales de la A. F. N.

Descenso lamentable

Nuevamente la parca inexorable y fatal ha arrastrado a la tumba glacial, a uno de esos seres que en su escabrosa trayectoria dejan sus huellas indelebles por su actuación descolante en las luchas sindicales. Minado su cuerpo por las abejas de la muerte, pronto arrebataron la vida a ese ser que por ser sembrador de los ideales emancipadores, la guadaña de la muerte lo derribó como en el monte el hacha del robusto leñador derriba al añoso arbusto; cuando menos lo pensábamos, puesto que en la noche del 15 de Noviembre asistió a la asamblea general, para horas más tarde en un ataque cardíaco, dejar un vacío en nuestras filas, difícil de llenarlo...

¡Campaio López!: ¡Que la tierra que te cubre sea el sudario de amor que te brindan los compañeros que junto contigo lucharon por la emancipación social!

Al efectuarse el sepelio de sus restos, una infinidad de compañeros acompañaron hasta la última morada a aquel camarada que en su vida fue un luchador persistente por nuestra Federación Obrera Ferroviaria.

Antes que la capa pesada de la tierra tapase la caja mortuoria, el camarada Juan A. Linera, con frases caldeadas de cariño puso de relieve la biografía del camarada Campio López, haciendo resaltar que entre el gremio de guardas, fué uno de los que se distinguió por su árdua labor, diciendo que en nombre de la Federación Obrera Ferroviaria depositaba un ramo de siemprevivas y dejaba asentado el consuelo para sus deudos.

Un compañero.

**POR LOS FERROCARRILES**

**DEL ESTADO**

**Disposiciones arbitrarias contra los guardas**

En el número anterior, "El Obrero Ferroviario" refleja en términos generales la situación de los guardas, que ven empeorada a medida que el administrador general realiza su plan de economías tan grato a la burocracia que le rodea. Para completar esas disposiciones, que como se ha dicho, aumentan considerablemente las horas de servicio, la superioridad ha tomado esta otra:

"Se prohíbe los calentadores y braseros con fuego en los furgones. Cuando los guardas necesitan agua caliente, deben pediría al comedor, los de pasajeros, y a la máquina los de trenes de carga."

"Los inspectores de tráfico y jefes de estación vigilarán el cumplimiento de esta disposi-

ción y darán aviso por telégrafo de cada infracción" (orden de servicio núm. 52). "Los infractores, — dice otra orden de servicio, — serán separados de sus puestos.

Es curioso notar, que en esas circulares tan severas, no se menciona para nada la comida de los guardas, lo que hace suponer que éstos deben alimentarse sólo de agua caliente. De modo, pues, que los guardas de los trenes de carga, no pudiendo preparar la comida en el furgón, tampoco pueden gastar en fiambres, porque no se lo permiten sus escasos recursos, y deben resignarse a esperar para comer, su llegada a destino. Es de advertir que ni en este caso es muy fácil de "arreglarse", porque el celo de los inspectores prohíbe también los braseros sin fuego, aunque esta disposición se extrema sólo con los guardas, pues hay otros empleados de la empresa que llevan todo el bagaje de cocina en los furgones y no son molestados.

Aparte de ser escasa la remuneración, lo más grave del caso es que el pago se efectúa con un considerable atraso, lo que hace más difícil el problema de los gastos de viaje. El pagador llega a Cruz del Eje después del 15 de cada mes, y sigue pagando por la línea, de modo que los que se encuentran en Catamarca, Andalgalá y Tinogasta, cobran al 30, un mes, cuando ya tienen dos y medio de trabajo.

Este cúmulo de abusos nos hará cada vez más esclavos si permanecemos alejados de la organización. Que cada uno ocupe su puesto en las filas de la Federación Obrera Ferroviaria, para hacer que los explotadores respeten nuestra dignidad.

**¡Esos encargados de depósito!**

Hace poco que el encargado del depósito de máquinas de San Juan, señor H. Rojas, que cumplía estrictamente sus obligaciones, fué reemplazado por el señor Pastor, un "inspirado" que se ha propuesto hacer méritos por las economías que realiza en perjuicio del personal. Veamos en qué forma.

Ha resultado, caprichosamente, reducir los días de trabajo, haciendo guardar las fiestas de todos los santos de su devoción; ha suprimido las horas de sobretiempo y ha recargado el trabajo, exigiendo que el trabajo de varios lo haga uno. Por ejemplo, el revisador que hace guardia de noche, tiene que desempeñar las funciones de limpia máquina, sacador de ceniza, etc., por \$ 60 mensuales.

No obstante ser tan amigo de las fiestas, se enfurece cuando un obrero se las toma por su cuenta y sin pedirle permiso. El 5 del mes pasado provocó un incidente, insultando a un ajustador porque había faltado su ayudante. ¡Qué estúpido!

El encargado de depósito de Mascacín, don Basilio Arias, es un digno émulo de Pastor. Tiene por costumbre ocupar a los empleados en los quehaceres domésticos, obligándoles entre otras cosas, a que acarreen agua para regar las plantas. Una negativa, traería por consecuencia la pérdida del puesto. Pero no todos somos manejables, y esto lo prueba la trompadora que le aplicó Herreras, sin que don Basilio pudiera evitarlo con su parada.

Puede verse cuán servil es este tipo, por el siguiente caso:

El jefe de la estación Mascacín, tiene a su servicio una muchacha que ha traído de Salta, la que, cansada de malos tratos resolvió abandonar la casa. Lo comisionaron para buscarla a don Basilio, y éste, con escopeta al hombro, como si fuera a cazar una bestia, salió en el tren 222, máquina 619, el 10 de Octubre ppdo., abandonando el depósito. Como era de esperar, cumplió su comisión y trajo triunfalmente a la muchacha, para que el jefe le aplicara por castigo una paliza. Con esto nos demuestra que mejor estaría empleado de vigilante.

**TAFI VIEJO**

**3er. aniversario de la sección**

Festejando el tercer aniversario de su fundación, esta sección celebrará el día 19 del corriente una importante velada cinematográfica, en el salón-biógrafo "Centenario" de esa localidad, a la que desde ya le aseguramos el más brillante éxito a que se han hecho acreedores los compañeros que en Tafi Viejo levantaron la organización ferroviaria, invencible y fuerte sobre pedestales inmemoriales como son la solidaridad y el espíritu de clase, que podrán constatar en esa reunión de franca alegría que celebren, pues los hombres de trabajo aspiran a su libertad por la cohesión de sus fuerzas, y por la comprensión cada día más creciente de la importancia que tiene para el proletario la unidad con los que sufren como él, y que como él quieren más pan; más vida libre.

Compañeros: No faltéis a este acto de propaganda, de cuyo beneficio participareis todos, por cuanto el fondo social será fortificado con el obolo solidario de cada uno.

¡Ferroviarios, concurrir a la velada!  
¡Viva la F. O. F.!

**GENERAL GÜEMES**

El personal de ésta ha tenido dos satisfacciones: una por la readmisión de los tres capataces de cuadrilla que habían sido destituidos injustamente, y la otra la constituye el traslado del señor Antonio Saportit, que fué una verdadera calamidad mientras lo tuvimos como encargado de este depósito, porque es un hombre completamente depósta e inculto.

No obstante los dos gratos acontecimientos, el personal no está satisfecho. Y no lo está porque si bien nos hemos librado de un mal sujeto, como ése no era el único ejemplo, no significa que han terminado los abusos.

Queda aún entre nosotros el señor Antonio Cessari, capataz de los ajustadores de vagones, que como buen alcoholista consuetudinario, sólo afina a cometer barbaridades y a insultar al personal.

Poco tiempo há, sin mediar motivos, insultó al compañero Florencio Miranda, que hallábase en el servicio, y este camarada se vió obligado a darle con la linterna por las narices, ya que el beodo no cejaba en mover su viperina lengua.

En ese momento se hallaban presentes varios compañeros y entre éstos Jesús Córdoba; pero, claro está, nadie se consideró obligado a intervenir y menos a tomar la defensa de Cessari.

Esta actitud no agradó al borracho, y para vengarse, recurrió a todas las bajezas imaginables, hasta conseguir la destitución del compañero Córdoba, lo que ocurrió el 18 del ppdo.

Nos parece que el nuevo encargado — si no desea perder las simpatías que goza—debe tratar de comprobar los hechos, antes de adoptar medidas tan extremas.

**LIBERTAD**

Hoy, nuevamente nos vemos obligados a ocuparnos del "célebre" jefe de la estación Libertad, M. Vilas, cuyos subalternos tienen que soportar a diario las manías de este señor, quien hace uso y derrocho de favoritismos para algunos empleados que no figuran en nuestras filas. Nosotros, que no ignoramos las razones que asisten al tal Vilas para ser tan "muy amigo de hacer favores" a determinados individuos de sus subordinados, nos complacemos en hacerlas públicas.

Los limpia-coches gozan de un descanso semanal, cosa que no sucede con los obreros de igual categoría, limpia-jaulas, los que no tienen franco un día fijo, sino cuando le da la real gana al jefe de marras.

Y como no hay causa sin efecto, ni efecto sin causa, aplicando al caso las teorías del determinismo, diremos el por qué de tales anomalías.

Resulta que los primeros — los limpia-coches — gozan el privilegio mencionado, debido a que el que hace de capataz, un tal Durán, siente correr por sus venas la sangre "noble" del señor Vilas. Además, otro de los favorecidos, es marido afortunado de una planchadora que presta gratis los servicios de su arte al jefe de estación, el que, por su parte, paga con el descanso semanal al dichoso marido.

Tenemos, también, en esta estación, un peón que, además de ser farolero y efectuar cuanto trabajo le obliquen, tiene, como recompensa, la "suerte" de ejecutar todos los servicios domésticos de la casa del jefe, sin exceptuar la preparación del baño tibio o caliente para la "jefa". Esta es la causa por la cual se le vé, a veces, peregrinar con las latas detrás de la máquina de maniobras hasta poder conseguir agua caliente. Y sucede que cuando son necesarios los servicios del peón aludido en la planchadora, éste se encuentra en casa del jefe, barriendo la cocina, haciendo leña, regando las plantas de la "jefa" o lavando las ollas. De modo que, para bajar o cargar los bultos de los trenes que llegan a la estación, no hay más remedio que acudir a los guardas y cambistas, pues el peón que la empresa paga para ese trabajo, se ocupa en los quehaceres particulares del jefe y su señora.

Corresponsal.

**ALBERDI**

Es digno de notarse el rápido progreso experimentado por esta sección, desde su reciente fundación, — 1.º de Agosto del corriente año — que fuera con 30 compañeros, hasta el presente que hemos alcanzado a ser 60 socios. Si se tiene en cuenta el reducido número de ferroviarios existentes en esta localidad, se verá que casi en su totalidad están asociados, sin contar las fórmulas llenas que diariamente se reciben de los compañeros de tráfico del ramal a Buchardo.

Sería un ejemplo digno de imitarse por parte de los compañeros de otras localidades, que aún permanecen indiferentes a la organización. Esos ferroviarios debieran colocarse a la altura de las circunstancias, comprendiendo que sus puestos de combate, que el radio de acción común a todos los trabajadores del riel, está circunscripto por la F. O. F., institución de clase, compuesta por los obreros mismos, y no como la llamada "Asociación Ferroviaria Nacional" que, en puridad de verdad, es la hija espúrea de los vampiros capitalistas de las empresas que chupan nuestra sangre y explotan nuestro sudor de productores.

Si, camaradas; en la "Asociación Ferroviaria Nacional", sólo pueden encontrar su lugar los verdugos de la clase obrera, los degenerados y explotadores que viven de nuestro trabajo. Me dirijo especialmente a los obreros de tráfico, a objeto que despierten de una vez por todas, de la larga inconsciencia en que viven; que abandonen las pretendidas presunciones de "jefecitos" y "empleados de tráfico", pues hay que tener presente que, ante todo, somos ferroviarios a quienes por igual hincan sus afilados dientes los capitalistas ferroviarios.

Sería lastimoso que no obráramos de acuerdo con nuestros intereses proletarios y que olvidáramos que para ganar un misero sueldo, tengamos que trabajar 30 largas jornadas de 12 horas diarias.

Pensemos, camaradas, la enorme responsabilidad que pesa sobre nosotros en esas 12 horas de trabajo diario, durante las cuales, al menor error o descuido, seremos víctimas de nuestros opresores, con la consiguiente escuela de miserias y hambre que darían buena cuenta de nuestra existencia. Pensemos que continuamente estamos expuestos a ser víctimas de grandes injusticias, de grandes atropellos por parte de los dirigentes de la "Asociación Ferroviaria Nacional". ¡Y pensar que todavía haya gente tan enteramente estúpida que pretenda hacerse creer que debemos entrar en esa trampa para inconscientes! Esa trampa de sociedades amarillas y de todas las sociedades con fines lucrativos que las empresas han pretendido organizar con el propósito de contrarrestar nuestra decidida acción bajo el amplio pabellón de la F. O. F.

Afortunadamente, nuestros enemigos no verán colmados sus deseos, y ya vemos diseñarse, con júbilo, el fracaso que están sufriendo. Hora es ya de ingresar, todos los obreros ferroviarios, en las organizaciones revolucionarias de nuestra clase, pues nunca como ahora es más oportuno el momento, por cuanto "La Fraternidad" de maquinistas y fogonistas de locomotoras, nos ha dado la mano con su Pacto. Solidario con nuestra Federación O. F., demostrando que ha llegado el desengaño de las ignorancias que existían entre los ferroviarios los que en lo sucesivo desarrollarán la acción conjunta de todos los que sufrimos las inclemencias de la tiranía capitalista.

—Para satisfacer el deseo de muchos compañeros, haremos constar que las entradas durante los meses de Agosto, Septiembre y Octubre ascendieron a \$ 58,50 y las salidas durante igual período a \$ 22,65, habiendo un saldo en favor de la caja de \$ 35,85.

Corresponsal

**TANDIL**

**Ayuda Mutua — Fallecimiento**

Los compañeros de esta sección, al constituir la para resistir la explotación capitalista, pensaron que era conveniente establecer una caja

destinada al socorro de los enfermos.

A beneficio de esta obra se ha puesto en circulación una rifa, a la que no dudamos cooperarán los buenos compañeros.

En la asamblea efectuada el 13 de Octubre, se ha reformado el art. 1.º de los estatutos, fijando en 15 días en vez de 6, para tener derecho al subsidio.

Esta disposición, por acuerdo de la asamblea, entró en vigor desde el 15 de Noviembre, y de ella deben tomar buena nota los compañeros.

**LABOULAYE**

**Conferencia**

Con asistencia de un crecido número de obreros ferroviarios tuvo lugar el lunes 13 de Noviembre, en el "Cine Moderno", una conferencia de propaganda sindical a cargo del ciudadano M. Palacín, bajo los auspicios de La Fraternidad y la Federación Obrera Ferroviaria.

El orador disertó sobre los fines que inspiran la acción sindical, demostrando su necesidad, y criticando a la vez la acción de las sociedades amarillas, surgidas para servir a los intereses de las empresas.

Hizo resaltar que el valor de las organizaciones proletarias está en razón directa a la actividad que despliegan los asociados, y exhortó a los presentes para que velaran por la buena marcha de sus organizaciones respectivas, concurriendo asiduamente a las asambleas y reuniones.

**SANTA FÉ**

**A los jefes de estación, auxiliares y telegrafistas**

Esta sección de la Federación Obrera Ferroviaria, realiza en su radio de acción la necesaria concentración de obreros ferroviarios, para combatir por la conquista de mejores condiciones de vida. Nuestra propaganda aumenta la fuerza; levanta los espíritus, vigoriza las voluntades y desarrolla los vínculos de solidaridad. El personal de tráfico y tracción se confunde en un solo anhelo, quiere borrar todas las diferencias ficticias para obtener mejores resultados de sus esfuerzos. Pero aún quedan rezagados: los jefes de estación, auxiliares y telegrafistas. Estos, que viven agobiados por el exceso de trabajo en las oficinas; que ven arrebatados sus sueldos por multas y descuentos arbitrarios; que sufren privaciones y están constantemente amenazados por sus superiores, no tienen por qué huir de la organización; por el contrario, como los demás obreros debieran ingresar a la Federación, a fin de que sean respetados sus derechos.

Es preciso que los jefes y demás personal de oficina olviden los prejuicios de categoría y comprendan que la unificación de los ferroviarios, que nosotros deseamos, no excluye a aquellos que pueden contribuir a materializarla definitivamente.

**VILLA DIEGO**

**La unificación ferroviaria. — Por los presos**

de Berisso

Las resoluciones de los congresos celebrados este año por la F. O. F. y "Fraternidad", se avocaron el problema de la unidad ferroviaria sin resolverlo. Pero el pacto de solidaridad aceptado últimamente por las dos instituciones, contribuirá a darnos la solución que ansia el gremio.

Si el próximo congreso de "La Fraternidad", se efectúa en Marzo, de acuerdo con los estatutos, puede designar delegados con amplios poderes para que concurren a nuestro, que ha de efectuarse en Abril, a fin de que se realice definitivamente la fusión con la reforma de los estatutos de cualquiera de las dos instituciones.

La F. O. F. adquiere día por día más una idea de la importancia que tendrá el próximo congreso en el cual, aparte de las cuestiones generales, merecerá especial atención la unidad para la acción. Nuestros delegados podrán hacer buena obra en ese sentido, porque todos estamos convencidos que hoy por hoy, los únicos elementos discordantes son los que constituyen la Asociación Ferroviaria Nacional. Ellos, sus dirigentes, amparados en los altos puestos que desempeñan buscan adeptos por medio de la amenaza y la mistificación, y con estos recursos logran atraer sólo a los débiles de espíritu.

En la asamblea efectuada el 29 de Julio ppdo., se acordó por unanimidad una cuota adicional de 0.20 \$ a favor de los presos de Berisso. Hay muchos compañeros que han olvidado este compromiso, olvidando por consiguiente a los compañeros que están en la cárcel por defender sus derechos.

¡Solidaridad para nuestros hermanos!

**GENERAL PICO**

**Un héroe del Amarillismo**

Acaba de ser trasladado a la sección Caballito para que preste servicio en Ing. Brian, el tal Juan Cucuí (a) "Mafalda", ex delegado de la famosa Reforma de esta sección.

Como el sujeto se lo merece, vale la pena hacer una breve crónica al respecto para que sepan los compañeros ferroviarios de esa clase de tipo que les toca en suerte.

Aquí, entre los "reformistas", creo que llegó hasta provocar la disolución total de la Reforma, pues ese carnero dejó los libros abandonados en la bodega, entre el aceite, la estopa, y los fierros viejos; pero como, en realidad, tales libros no tienen mayor mérito, es muy justo que se revuelquen entre el material de las empresas.

Se dice, también, que Cucuí no ha dejado balances de ninguna clase, y en los libros no aparece lo pagado. Por esta causa se han enviado varios telegramas a la calle Chacabuco, y entre ellos, uno que dice que "ordenen para mandar los libros que en ésta nadie quiere hacerse cargo de ellos".

Y tengan cuidado los compañeros, pues como ha sido, según dice, maquinista de los grandes paquetes navales italianos, si ve cerca el mar, es capaz de creerse que está conduciendo uno de ellos, y es posible, si llegara cerca del mar los rieles, que podría ir a navegar con la locomotora.

HAEDO

Esta sección, como todas las que cuenta nuestra Federación, ha visto aumentar considerablemente el número de asociados, desde que se estableció el pacto de solidaridad con nuestros camaradas de La Fraternidad.

El estado soñoliento por que atravesaba, ha desaparecido para dar lugar a una nueva era de actividad, que consiste en contribuir con todas las energías a la organización. Era de esperar, porque los compañeros de ésta luchaban para arribar a la unidad del gremio y de ello da prueba varias asambleas mixtas realizadas en ésta. Empero, la Comisión Directiva y el Consejo Federal no se ponían de acuerdo, los compañeros desafiaban creyendo ver obstáculos o intereses personales que impedirían llegar a la unión.

Hoy, que ya han visto realizados en principio sus deseos, vuelven éstos y otros que permanecían indiferentes y que por fin se han dado cuenta que es la organización inteligentemente formada, la única capaz de reivindicar nuestros justos derechos de asalariados.

También es digno de mencionarse la actividad que despliegan muchos compañeros de La Fraternidad, cobrando las cuotas, trayendo adhesiones y boycoteando a los pocos inconscientes que aún quedan y que por lo mismo se rehusan, como buenos borregos, a ingresar en la organización.

El personal de la playa de maniobras ha dado la nota desolante, pues se retiró en masa de la carneril Asociación Ferroviaria Nacional para incorporarse en la Federación.

Los limpia-máquinas y revisadores de vehículos también han comprendido cuál es el lugar que les corresponde, y hoy forman parte en su mayoría de la Federación.

Hace mucho que el personal de este depósito de locomotoras, solicitó del jefe inmediato una bonificación del 75 olo sobre los abonos, cosa que gozan en casi todos los demás ferrocarriles. Como no obtuvieron ninguna contestación, en el año último elevaron a la gerencia una solicitud, la que fué firmada por todo el personal, y obtuvieron el mismo resultado, esto es, la callada por respuesta.

Ahora la empresa, con el evidente propósito de crear animosidad en el personal y quebrantar el espíritu solidario que existe, ha acordado el descuento pedido al personal que está por mes.

Los compañeros han de aprovechar la lección y dándose cuenta de una vez, que no han de ser atendidas sus reclamaciones mientras no constituyan una fuerza, capaz de perjudicar a los explotadores.

Y es por esto que una vez más los incitamos a ingresar en la Federación y a luchar por su engrandecimiento, que equivale a nuestro bienestar.

A los compañeros que desean retirar o entregar libros, le advertimos que deben hacerlo los martes y viernes, que es cuando está abierta la secretaría y atendida la biblioteca.

SOLIDARIDAD

La sección Haedo, con el propósito de ayudar a la viudedad del ex compañero Montes, hizo circular listas de suscripción con el resultado siguiente:

Lista N.º	Nombre	\$ mjs
1.	Victor Terente	52.-
2.	José Sánchez	50.70
3.	Aurelio Palacios	50.-
4.	Héctor Colino	36.10
5.	Juan Argüelles	21.40
6.	Esteban Comato	8.75
7.	José Díez	3.50
8.	M. Fernández	8.-
9.	M. Caballito	20.-
10.	Caballito	40.-
Total		\$ 200.45

A propósito de esto, recibimos la carta que a continuación publicamos, en la que la viudedad de nuestro infortunado camarada expresa su agradecimiento a los que han contribuido a esta manifestación de solidaridad.

La carta mencionada dice:  
"Compañero redactor de 'El Obrero Ferroviario': — Ruégole quiera hacer público que he recibido la cantidad de trescientos pesos con ochenta y cinco centavos, producto de una suscripción iniciada por la sección Haedo en mi favor.

"En la imposibilidad de dirigirme a todos los compañeros que han contribuido a aliviar mi situación, aprovecho la oportunidad para hacer llegar a todos ellos mi más sincero y expresivo agradecimiento.

"Sin otro motivo, saludo al compañero redactor cordialmente.  
"Castilina Monzó de Montes. — Morón, Noviembre 29 de 1910."

LA BAJADA

Un amarillo incorregible

A título de contestación para varios compañeros que nos han pedido datos sobre la actuación del ex guarda Angel Anony, hemos resuelto demostrar por las columnas de "El Obrero Ferroviario", que dicho señor es un amarillo incorregible.

Ingresó en nuestra sección, el 1.º de Enero de 1913 y se dió de baja el 30 de Octubre de 1915, para ingresar en el Círculo Ferroviario (A.N.F.), en cuyo ambiente, por tratarse de una institución patronal, debió sentirse más satisfecho. Compró una nueva situación, porque llegó a nuestras manos una lista de socios de la Asociación Ferroviaria Nacional, en la que figuraban los empleados principales de la compañía, y a la cola, unos cuantos borregos, en los que se contaba Angel Anony.

El 11 de Enero, del corriente año, nuestro cobrador le hizo presente que debía abonar siete recibos de cuotas que adeudaba a la Federación, a lo que contestó Anony que no quería saber más nada de sociedades. Nuestra cobrador le dijo, que no le extrañaba esa actitud, puesto que se había asociado con los patronos. Anony replicó, que la convenia más estar bien con éstos, y a los pocos días era destituido de su puesto sin ninguna consideración.

El pobre Anony, es padre de varias criaturas, y se encontró después con que los únicos que podían evitar que muriera de hambre, eran aquellos a quien había despreciado por servilismo hasta sus jefes.

Los compañeros de esta sección, pensando que esta dura lección le serviría para proceder mejor, resolvimos auxiliarlo. Al efecto, se inició una suscripción, reuniéndose 250 pesos que fue-

ron entregados. Grande ha sido nuestra equivocación, pues sólo hemos conseguido dar vida a un enemigo, que no pierde oportunidad para desacreditar nuestra organización.

Es bueno hacerle presente a este reptil, que nuestro sacrificio pecuniario, fué inspirado por el llamado de la sociedad Sarmiento: "Sed compasivo con los... a...". Por otra parte, consideramos que las criaturas no debían sufrir las consecuencias que les acarrea un padre degenerado.

La Comisión.

¿POR QUÉ SERÁ?

¿Por qué será — me pregunto — que la mayoría de los obreros ferroviarios, permanecen impasibles ante los insultos de capataces y jefes; ante la explotación de las empresas, que cada minuto, cada hora que transurre, se hace más insostenible? ¿Por qué será que los locales de la Federación permanecen casi desiertos los días de asamblea?

¿Será porque piensan que los socios de la Federación, cumplen con su deber de obreros sólo con abonar la cuota mensual, o porque los amos les han hecho una operación quirúrgica en el cráneo, y les han extraído la "masa pensante"?

¿Será lo primero? ¡Malo...! ¿Lo segundo? ¡Quién sabe!... El hecho es, que parece temieran como a un monstruo horrible al local social. ¿Creerán que ocultos bajo las sillas estarán los amos, y que en un momento dado, pueden aparecer y abofetearlos?

¡Nada temáis, compañeros!... En ese caso, estaríamos allí nosotros dispuestos a defenderlos como compañeros... Como enemigos declarados ya de los amos. No temáis; que nosotros, los que desconocemos el miedo y luchamos con orgullo, conscientes de nuestra obligación de hombres, hemos roto con los amos, les hemos declarado guerra sin cuartel; y siendo así, no ignoran que nosotros estamos en el local de la Federación, dispuestos a no permitir que ellos lo profanen... que lo manchen con pasar los umbrales.

No quiero creer que sois eunucos, que habéis renunciado a ser hombres. No, no quiero creerlo; sino diría que no queréis rozar vuestra persona con la nuestra, por pertenecer nosotros a una clase llamados "hombres".

Compañeros, hermanos de infortunio, renunciad a ese título de *ex hombres*, que vosotros mismos os habéis adjudicado. Venid con nosotros. Así nos probaréis que sois ya verdaderos hombres, que no tenéis miedo a los amos, y que tenéis un cerebro que piensa...

Flor Dea

Galería Zoológica

En el gremio ferroviario abundan los hombres de elevada moralidad y alto valor intelectual. La naturaleza misma del servicio — lleno de responsabilidades y riesgos — desarrolla los sentimientos heroicos y altruistas.

Son innumerables los casos en que el personal pone en peligro su existencia para salvar la del prójimo; pero, como esto ocurre todos los días, nadie se admira de ello.

No obstante esto, hay que reconocer que no es oro todo lo que luce, vale decir, no en todo ferroviario existen tales condiciones de amor al prójimo. Un buen número de ellos, de humano sólo tienen el aspecto exterior. Observando atentamente sus actos, se ve que en nada se diferencian de las fieras y reptiles. Y a estos seres — que a la vez que constituyen un peligro para el público, avergüenzan al gremio — nos proponemos colocarlos en la picota, para que no puedan sorprender, con sus exterioridades de humanos, a las personas que tienen la desdicha de tener que tratarlos.

En la estación Villa Mercedes (San Luis), hay un ejemplar de fiera, digno de figurar en una jaula de cualquier Zoológico, que ocupa el puesto de jefe y marcha a la vanguardia de la ya célebre Asociación Ferroviaria Nacional.

Como buen irracional, no concibe que los empleados bajo sus órdenes, puedan, fuera de las horas de servicio, proceder como lo tengan por conveniente. El señor Verde — así se llama el sujeto que nos ocupa — piensa de una manera muy original. Como él forma parte de la A. F. Nacional, cree — claro está — que los demás empleados, no podrán continuar trabajando, si no se deciden a hacer lo propio, o sea, a entrar en la jaula llamada A. F. N....

En la estación Paunero, del mismo ferrocarril, hay otro animal raro. El día 4 de Noviembre, por sí y ante sí, pretendió agregar al tren 541, que conducía ya 200 ejes, el máximo que autoriza el reglamento general de ferrocarriles, 20 ejes más con hacienda.

Como se le hiciera notar que para llevar la carga era indispensable dejar igual número de ejes, el jefe contestó que allí no se bajaba nada.

Sólo después de una acalorada discusión, el jefe comprendió su error y el tren pudo salir como debía, es decir, con la cantidad de ejes reglamentaria.

En el ferrocarril Sud, los tipos dignos del Zoológico, abundan tanto como en el Pacífico. Un buen ejemplar — sin contar al jefe de tracción y al inspector Singlar — se encuentra en Quilmes, equidistante del zoo de la Capital y de La Plata, y no obstante, es desconocido por todos los zoológicos y paleontólogos que hoy tanto abundan.

Católicamente se llama Emilio De Vecchi, el personal en cambio, porque el sujeto hace como si fuera jefe, le ha puesto un nombre más expresivo, llamándolo háiser, que equivale a ti-

gre. Un zoológico — probablemente — lo llamaría oso, porque es a lo que más se asemeja; desde que le gusta insultar a los empleados en los momentos en que hay más público.

Pero, si el público, suele aplaudir y premiar a los osos bailarines, siente asco, en cambio, cuando gruñen desafortunadamente.

En el depósito de Coghlan (F. C. C. A.), hay dos tipos dignos también de las simpatías del director del Jardín Zoológico, señor Onelli, y son el maquinista José Carezzi (a) Federico París, y el capataz de los ajustadores, don Alejandro Celli.

El primero, se parece al jefe de Quilmes, pero como buen napolitano, es un animal cómico.

En su labor en pro de la A. F. N., da lugar a actos de verdadera hilaridad, por lo cual — no obstante su antipática misión — hace pasar ratos muy alegres a los compañeros de esa.

En la misma localidad ha surgido un tipo lanar, que se llama Juan Benedetto. Cuando los limpiadores abandonaron el trabajo, este lanudo aconsejaba que no lo hicieran, comprometiéndose a arreglar el asunto bajo su palabra... "de honor".

Actos Oficiales

CONSEJO FEDERAL

Suspendida la publicación del resumen de las notas del Consejo por causas ajenas a nuestra voluntad, y viendo que ella interesa vivamente a los asociados, se ha creído conveniente reanudarlas, y a continuación, insertamos el resumen de las reuniones del mes de Noviembre próximo pasado.

REUNION DEL 3 DE NOVIEMBRE

Se abre la sesión a las 9 p. m. Preside H. Ch. Acta anterior. — Se lee y aprueba sin discusión.

Empalme Lobos. — Los delegados designados para visitar esta sección, informan de su cometido. Se aprueba informe y gastos originados.

Ferrocarriles del Estado. — El secretario informa que de acuerdo con la resolución anterior, se entrevistaron con el administrador general, y que éste prometió readmitir los tres compañeros destituidos.

Balace. — El tesoro da lectura del balance correspondiente al tercer trimestre.

Se resuelve que en lo sucesivo sea leído mensualmente.

Horario de secretaría. — Por indicación del secretario se acuerda establecer un horario de trabajo para el mismo.

Reclamación al Sud. — Se da cuenta del resultado del referéndum sobre las proposiciones de las secciones Olavarría, Las Flores y Tandil.

Viendo que no hay uniformidad sobre el viático para los guardas, se acuerda dejar sobre esta petición amplia libertad a las secciones, y que la Federación sólo patrocine la reclamación del personal de los galpones y revisadores de vehículos.

Se resuelve que la petición a la Gerencia las secciones la formulen directamente por escrito, y que el Consejo, a su vez, lo haga por medio de una comisión de su seno. La fecha de la petición se conviene en que sea el 25 del corriente.

Tiraje de "El Obrero Ferroviario". — Se resuelve elevarlo a 13.000 ejemplares.

Correspondencia. — Se da cuenta a la siguiente correspondencia: de las secciones Ingeniero White, General Ghemes, Comité Ejecutivo del Partido Socialista, sección Tolosa, Bolívar, Tandil, 25 de Mayo, Maipú, Las Flores, Ayacucho, Olavarría, Avellaneda, Empalme Lobos, Cruz del Eje, Alberdi, Bragado, Caballito, Federación, Obreros Metalúrgicos, Córdoba, Haedo, Junín, La Boulaye, La Bajada, Laguna Paiva, Lincoln, La Banda, Las Varillas, Maldonado, Mercedes, Paraná, Patricios, Pehuajó, Rosario (C. A.), Rosario (F. C. S. F.), Realicó, Rufino, Río Tercero, Río Cuarto, Santa Fe, Tucumán, Tañi Viejo, Trenque Lauquen, Villa Constitución, Villa Diego, Vera, Villa Mercedes, Zanjón Amarillo, San Juan, Corral de Bustos, Resistencia, Coghlan, Salta, General Picó, Justo Daract, diario "La Protesta", etc.

REUNION DEL 10 DE NOVIEMBRE

Se abre la sesión a las 9 p. m.

Impresión del periódico. — La sección Caballito transmite un ofrecimiento de la imprenta Rodríguez hijos. Después de un breve cambio de ideas se acepta la proposición y se nombran dos miembros del Consejo para requerir más informes.

Correspondencia. — Se da cuenta de la correspondencia recibida, que es como sigue: Santa Fe (F. C. C. A.), Cañada de Gómez, Coghlan, Saavedra, 25 de Mayo, Bolívar, Río Cuarto, Junín, Patricios, Mar del Plata, Vera, Villa Constitución, Ayacucho, Salta, Córdoba, Empalme Lobos, Trenque Lauquen, La Bajada, Lincoln y Cruz del Eje.

Petición al Sud. — El secretario da cuenta de las gestiones hechas en este sentido.

REUNION DEL 17 DE NOVIEMBRE

Se abre la sesión a las 9 p. m.

Actas anteriores. — Son leídas y aprobadas, previas algunas observaciones.

Publicación de las reuniones. — Se acuerda reanudar la publicación de un resumen de las actas.

Avellaneda. — Una comisión informa sobre el mal proceder del empleado de la misma.

Impresión del periódico. — Previo informe de la comisión nombrada, se acuerda encargar a la imprenta de Rodríguez hijos la confección del órgano oficial.

Correspondencia. — Se da cuenta de las siguientes correspondencias: Meridiano 5.º, Bolívar y Mar del Plata.

Gira de propaganda. — Se acuerda celebrar una reunión con el C. F. de la F. O. R. A. para cabo la gira.

Carácter de la A. F. N. — El secretario informa de la reunión efectuada en el C. E. del Partido Socialista. Hace notar que los delegados de la Federación y Fraternidad sostuvieron con pruebas el carácter patronal de la A. F. N.

REUNION EXTRAORDINARIA DEL 22 DE NOVIEMBRE

Se abre la sesión a las 9 p. m.

Están presentes los miembros del C. F. de la F. O. R. A.

Se entra a estudiar la mejor forma de llevar a la gira.

Después de un breve cambio de ideas, se acuerda que ésta comience por las líneas del Sud. Se acuerda, también, que el C. F. resuelva en la próxima reunión si hará la representación al delegado de la F. O. R. A. o mandará uno de su seno.

REUNION DEL 24 DE NOVIEMBRE

Se abre la sesión a las 8.30 p. m.

Acta anterior. — Se lee y aprueba.

Gira de propaganda. — Después de un breve cambio de ideas, se acuerda que la gira del Sud esté a cargo de un miembro del Consejo, y es designado el camarada V. Rosénz, y en seguida se establece el salario del mismo.

REUNION CON EL C. F. DE LA F. O. R. A.

Se acuerda efectuar una nueva reunión el día 27 para ultimar los preparativos de la gira.

Reclamación al Sud. — Se nombra la comisión que debe entrevistarse con la Gerencia.

El secretario da lectura de una nota de la sección Bolívar, relacionada con el mismo asunto. Se levanta la sesión a las 11 p. m.

REUNION EXTRAORDINARIA DEL 27

Se abre la sesión a las 9 p. m.

El secretario informa de lo resuelto en la sesión anterior.

Mansilla (de la F. O. R. A.) manifiesta que por razones financieras, a la institución que representa le convendría postergar la iniciación de la gira.

Después de una breve discusión, se acuerda que ésta comience el 11 de Diciembre y que los delegados salgan por distintas líneas.

Se acuerda, también, que en caso necesario la Federación Obrera Ferrocarrilera preste a la F. O. R. A. el dinero necesario para que pueda hacer frente a los compromisos contraídos con la rifa.

NOTAS BREVES

Trabajador: eres con nosotros o en contra nuestra. Nosotros luchamos en contra de la clase capitalista; y para ello nos unimos en UNION GRANDE UNION. Permaneciendo desunido te traicionas y nos traicionas. En la gran lucha de clases no hay términos medios, si no quieres ayudar a tus enemigos, los patronos, únete con nosotros.

Cuando estamos trabajando, los patronos nos ponen a argentinos, españoles, ingleses, negros, italianos, etc., etc., a producir riquezas para ellos a todos juntos, sin importarnos nuestras creencias o nacionalidades. Tomemos el ejemplo y unámonos para luchar en contra de los patronos, y retenerlas nosotros.

Los intelectuales de la política toman sus opiniones en el mismo punto donde reciben sus honorarios. En las oficinas de sus amos.

Los trabajadores adquirimos la experiencia en el mismo punto en que recibimos los golpes. En el trabajo.

Los trabajadores recibimos lo que los parásitos producen: Nada. En cambio los parásitos reciben lo que los trabajadores producimos: Todo. Organizémonos para que cada trabajador reciba sus productos.

Arauca.

NUESTROS MUERTOS

JORGE AYALA

Este camarada que trabajaba en calidad de cambista en la estación Sunchales, F. C. C. A., al efectuar un corte de vagones el día 7 de Noviembre, fué apretado entre los paragolpes y como consecuencia de tan fatal accidente, media hora más tarde dejaba de existir.

Este compañero formaba parte de la sección Gálvez, donde su fallecimiento ha sido muy sentido.

JOSE CATTANEO

El 30 de Octubre ppdo. falleció el compañero José Cattaneo, activo y entusiasta partidario de la Federación, que formaba parte de la sección Maldonado.

Su prematura desaparición fué sinceramente sentida por todos los asociados de la sección, porque el extinto, por su buen comportamiento, gozaba de la simpatía y el aprecio general.

S. FABREZIO

Después de una prolongada enfermedad, ha dejado de existir el 25 de Octubre ppdo. este buen camarada, activo militante de nuestra Federación y uno de los fundadores de la sección Tandil.

La prematura desaparición de este compañero, constituye una verdadera pérdida para la sección.

ANTONIO VALDIVIA

Ha fallecido en Charadai (Chaco Austral), el estimado compañero Antonio Valdivia. Trabajaba de ajustador en el depósito de locomotoras que el F. C. S. F. tiene en esa localidad.

Luchador infatigable, ha prestado valiosos servicios a la organización y por eso será siempre recordado en esta sección donde se ha destacado por su sinceridad.

Valdivia deja en la miseria a su compañera y cinco hijos de poca edad.

ROBERTO POISA

El 22 de Octubre, mientras atendía en Constitución las maniobras de un tren que debía salir a las 5.25 p. m., fué arrollado por el que llega a las 5.10, procedente de La Plata, causándole la muerte instantánea.

El trágico fin de este joven camarada — pues sólo contaba 21 años de edad — fué muy lamentado por los compañeros de trabajo.

Con la desaparición de Roberto Poisa, nuestra Federación pierde un entusiasta y activo propagandista.

A las familias de los compañeros que han fallecido, les expresamos — por medio de estas líneas — el más sentido pésame de los asociados en la Federación, por la pérdida de sus seres queridos.