



EL ESCALAFÓN

Dentro de breves días, compañeros nuestros y en representación de nuestra organización, han de reunirse con representantes del gobierno y de las empresas con objeto de considerar la confección de un escalafón de trabajo, sueldos, ascensos, primas, etc.

Esta reunión habría tenido, en otros tiempos, una significación muy distinta que la que adquiere actualmente. Pero si esto, no puede considerarse como un triunfo, no deja de ser, empero, el índice de una transformación.

La decisión del gobierno y de las empresas es algo tardía y poco meritoria por eso mismo. No obstante, nosotros, que fuimos tachados de dogmáticos, hemos aceptado la iniciativa, para demostrar precisamente nuestra gran libertad de espíritu y nuestra disposición para defender los intereses del gremio ferroviario en todos los terrenos. Confesamos sin embargo que este nuevo camino no nos inspira mucha confianza. Es que no tenemos seguridad sobre si las empresas y el gobierno se proponen buscar una inteligencia permanente con el personal o ambicionan, en cambio, mediante esos trámites, entretener a los obreros y empleados durante el verano. — época propicia por la intensidad del tráfico ferroviario — para frustrar sus anhelos de reivindicación.

Pero si con tales procedimientos empresas y gobierno trata de evitar el estallido de la tormenta — que la atmósfera recargada preanuncia como inminente —, pronto tendrán que reconocer que ese camino no conduce adonde quieren llegar.

Los obreros ferroviarios tienen ya suficiente capacidad — fruto de una tan dolorosa como larga experiencia — para orientarse por el buen camino y marchar por él con paso seguro y firme. Ya no caminarán más a tientas por los escabrosos senderos de la vida: hace rato que abandonaron los andadores.

Los desengaños — dolorosos y amargos, que surgen los espíritus en la pesadumbre — han hecho su época y contamos con que el gremio no vuelve a sufrirlos, ya que hoy sólo confía en su organización, vale decir: en sí mismo. Este estado de conciencia y comprensión de su personalidad y fuerza hacen poco menos que imposible toda mistificación y engaño.

La complejidad de los servicios ferroviarios; la extensión de las redes por vastas zonas difíciles de controlar; la subdivisión de funciones y categorías, que el espíritu burocrático multiplicó hasta el infinito; la multiplicidad de condiciones y aptitudes técnicas que las tareas ferroviarias requieren, etc., han creado un sinnúmero de autoridades que por sus atribuciones ilimitadas y con sus órdenes generalmente contradictorias contribuyen a hacer poco menos que intolerable la vida de los obreros y

empleados subalternos de los ferrocarriles. Y si a estos defectos de organización y dirección, propios o inherentes a la vastedad del organismo ferroviario, se agregan el favoritismo, la coima, la incultura, el rencor, el odio y la mezquindad — condiciones morales o inmORALES éstas que adornan a una buena parte del llamado personal superior — se tendrá una explicación del por qué los ferroviarios de éste como los de los demás países han hecho y hacen esfuerzos para implantar un escalafón.

El escalafón, por el hecho de determinar los sueldos, las primas, los ascensos, etc., no evita, claro está, la posibilidad del abuso ni de la injusticia, pero es evidente que los disminuye grandemente. Al arrebatar a los jefes inmediatos las facultades ilimitadas que hoy poseen, el escalafón hace desaparecer, por ese sólo hecho, gran número de conflictos que tienen su origen en pequeñas reyertas. Un escalafón amplio, que comprenda en sus disposiciones a todo el personal, puede ser un medio para lograr el establecimiento de una inteligencia durable entre el personal y las empresas. Y es por esto que en los países que marchan a la vanguardia de la civilización los hombres de gobierno, como así también los mismos directores de las empresas, han reconocido su utilidad y contribuido a su implantación.

Si los directores de los ferrocarriles de la Argentina — dándose cuenta de la nueva situación del personal y aprovechando la experiencia universal, a este respecto harto elocuente — desean sinceramente instaurar un régimen de democracia industrial, podrán contar con el concurso del personal y con la buena voluntad también de la organización ferroviaria, que no desea crear dificultades ni conflictos. Pero si con los procedimientos aparentemente conciliatorios las empresas pretenden mantener en vigor el viejo sistema despótico, o recurren a él con el solo fin de ganar tiempo, nada habremos perdido nosotros. Los ferroviarios habrán dado al país una nueva prueba de su profundo respeto por los intereses generales y estarán, entonces, en mejores condiciones que nunca para imponer sus derechos por sus propios medios.

Es, pues, en mérito de estas consideraciones que, aun no abrigando muchas esperanzas respecto del éxito de las gestiones pacíficas que están a punto de iniciarse, creemos que la hora de las reivindicaciones se aproxima. El escalafón — cualquiera sea el resultado de las gestiones a que venimos refiriéndonos — ha de ser una realidad. Y lo será, no nos cabe la menor duda, porque así lo exigen los ferroviarios y porque la organización — en virtud de su creciente vigor — está en condiciones de defender y hacer respetar los legítimos derechos que hasta hoy fueron hollados por empresas y gobierno.

¿A consolidar la unidad sindical del gremio!

El gran paso está dado! La sanción de los estatutos de la Confraternidad Ferroviaria, anhelo de todos los ferroviarios, se ha realizado!

Ahora sólo resta consolidar esa gran obra, y a ello han dedicado todas sus energías los ferroviarios conscientes y amantes de la organización sindical del gremio, sin descansar hasta tanto la obra esté completada y consolidada, tal como nosotros la queremos.

Si con feliz resultado hemos transpuesto la parte más escabrosa del terreno, con tanto o más tesón hemos de transponer la parte llana y fácil que aun resta por recorrer.

La sanción de los estatutos de la Confraternidad Ferroviaria por el congreso mixto, marca, sin duda, el gran paso, el paso decisivo; empero, esa sanción, intrínsecamente, no es, por los factores que en seguida vamos a enumerar, la obra completa que todos ansiamos.

flogado a lo máximo de lo que era dable esperar; que un congreso mixto sancione la unidad y las relaciones entre fraternales y federales en su vida diaria entrarán en un período de franca camaradería.

Ahora sólo falta consolidar la unidad. Esta consolidación consistirá en dedicar todas nuestras energías a la noble tarea de hacer que las relaciones entre los cuerpos directivos y entre el personal sean cada vez más cordiales, hasta conseguir que la comunidad de intereses haga de los ferroviarios un gran cuerpo con un pensamiento. Para lograrlo empezaremos por olvidar el pasado: "los hombres fuertes de espíritu miran adelante". Luego desecharemos los falsos escrúpulos y terminaremos emancipándonos de los prejuicios. Entonces, en el trabajo, en el local social, en las asambleas y en nuestra hogar, si allí puede surtir efecto, dediquemos todas nuestras energías a consolidar la unidad sindical de los ferroviarios. Con una organización poderosa, los ferroviarios haremos temblar al mundo!!

Ricardo M. BAULEO.

Congreso de Guardas y Camareros

De acuerdo con lo que se informa en la circular de los comités, que se inserta en otro lugar, en los días 5 y 6 del corriente se efectuará un este capital un congreso de guardas y camareros, con objeto de estudiar un escalafón de trabajo.

Este es el primer congreso de categoría que celebra nuestra organización, y confiamos en que la iniciativa será coronada por un completo éxito.

A propósito del escalafón del personal de Tracción

Nota de los sindicatos de Tráfico y Talleres

DECLARACION DE LA CONFRATERNIDAD

En el número anterior informamos que los comités de los sindicatos de Tráfico y Talleres, con objeto de satisfacer los pedidos de informes que habían formulado algunas secciones, habían solicitado a la Junta Central de la Confraternidad una amplia información sobre el particular.

Los lectores conocen el tenor de la nota de nuestro comité, como asimismo la primera respuesta de la Junta, que se insertaron en el número anterior. Para que los compañeros tengan un conocimiento completo, a continuación reproducimos las nuevas comunicaciones que se han cambiado sobre el asunto y que, como se ve, precisan el alcance y significación de dicho escalafón, como asimismo de los que se convengan en el futuro.

Ho aquí las notas aludidas:

Contestación de la Junta Central
Buenos Aires, septiembre 18 de 1920.
Camaradas secretarios de los Sindicatos de Tráfico y Talleres. — Mejico 1856. Ciudad.

De acuerdo a la nota pasada por esta Junta en fecha 11 del corriente, y teniendo todos los antecedentes que se refieren para contestar a sus preguntas, manifestamos lo siguiente:
1.ª pregunta: "Si el cuerpo directivo del Sindicato de Tracción sometió a la aprobación previa de esta Junta las reclamaciones que dicho convenio implica o si ha solicitado en alguna forma su opinión o autorización para celebrar dicho convenio."
2.ª pregunta: "En caso afirmativo, ¿cuál ha sido la actitud de esa Junta Central?"
El cuerpo directivo del Sindicato de Tracción no ha sometido a su estudio y aprobación de la Junta dicho convenio, por cuanto ese petitorio había sido presentado en el mes de febrero, es decir, antes de la fundación de la Junta Central.

3.ª pregunta: "De no haber sido contestada, y en consecuencia, no autorizada la gestión de ese cuerpo directivo de Tracción, desearíamos que la Junta Central se aboque al estudio del asunto y nos de a la brevedad su opinión al respecto."
De acuerdo a las manifestaciones hechas por el Sindicato de Tracción, la Junta entiende que si no ha sido consultada es por las causas anteriormente expuestas, considerando que la nota pasada por el Sindicato de Tracción especifica las causas que lo motivaron, resuelve: "que en lo sucesivo todo petitorio o convenio antes de darse por aprobado o rechazado, será en un todo de acuerdo con lo que establecen los artículos de los estatutos de la Confraternidad Ferroviaria y en que la Junta Central tiene directamente ingerencia".

4.ª pregunta: "Se desea saber si el convenio de referencia, a juicio de esta Junta no perjudica a las reclamaciones que legítimamente tendrán que formular los demás sindicatos que integran la Confraternidad Ferroviaria y en que la Junta Central tiene directamente ingerencia."
La Junta, atendiendo a las manifestaciones dadas por el Sindicato de Tracción en su circular núm. 35, en la primera parte, contesta a los cuerpos centrales transcribiéndoles las partes pertinentes:

"El convenio firmado no nos obliga a nada que signifique una depresión moral de nuestra organización. El compromiso firmado lo es más por parte de las empresas que por parte nuestra. Claro está que si hemos firmado hemos de cumplir fielmente lo firmado, pero nada más y como no hemos firmado que no tenemos intención de más está decir que todo lo que se diga al respecto no es más que el producto del charlatanismo, constituido en

elemento de acción dentro de la organización obrera."
Y cuando fuera necesario repetir las pruebas, "La Fraternidad" lo hará, y lo hará mejor que nadie."

En la seguridad que los cuerpos directivos de dichos consejos interpretarán la forma explicativa de lo transcrita, damos por aclarado este asunto.

Saludos cordiales de Agapito Piñeyro, Secretario general.

Nueva nota de los Comités de Talleres y Tráfico

Buenos Aires, septiembre 21 de 1920.
A la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria. — Alberdi 355. — Ciudad.

Estimados camaradas: Obra en nuestro poder vuestra carta de fecha 15, la que hemos sometido a la consideración de los comités de estos sindicatos.

Los comités de tráfico y talleres han estudiado detenidamente vuestra comunicación en su reunión extraordinaria de fecha 20, y encontrando que ella si bien oportuna y de interés para las empresas, no contesta a las preguntas que se habían formulado en nuestra comunicación de fecha 9, se opone a la consideración de los comités de estos sindicatos.

Los comités de tráfico y talleres han estudiado detenidamente vuestra comunicación de fecha 20, y encontrando que ella si bien oportuna y de interés para las empresas, no contesta a las preguntas que se habían formulado en nuestra comunicación de fecha 9, se opone a la consideración de los comités de estos sindicatos.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

De paso, hacemos notar que estos comités, como el gremio en general, conocen a las empresas que las empresas conocen, a la vez, cuánto como se inició la discusión del mismo, por haber hecho pública esta discusión en el acta de referenda. — una aclaración más precisa a los efectos de disipar las dudas e incertidumbres que hay en el gremio sobre el particular.

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

Importante circular a las secciones

CIRCULAR Nro. 3.
B. Aires, septiembre 25 de 1920.

Camarada secretario de la sección: A los fines consiguientes, nos es grato llevar a su conocimiento y, por su intermedio, a los asociados, los últimos acuerdos de los comités centrales.

Escalafón general único. — En cumplimiento de una indicación del último congreso estos comités habían resuelto confeccionar un escalafón general único, para lo cual habían nombrado dos comisiones especiales, para ocuparse de la correspondiente a tráfico, talleres y a talleres y vías y obras, la otra. Cuando dichas comisiones se dispusieron a iniciar dicha labor, la Dirección general de ferrocarriles, nos informó que ella, persiguiendo igual propósito, había confeccionado, a su vez, un escalafón que deseaba someter a la aprobación del personal y las empresas. Antes de abandonar sus propósitos, los comités de tráfico y talleres han nombrado una comisión especial de seis miembros, los que el 21 del corriente tuvieron una entrevista con el señor A. Pradua, jefe de la oficina de control del trabajo ferroviario.

A requerimiento de nuestra comisión, el señor Pradua informó que el poder ejecutivo, con el deseo de prevenir y evitar conflictos, abrigaba el propósito de confeccionar un escalafón para todo el personal, contando desde ya con la conformidad de las empresas, las que, según ese funcionario, hoy desean llegar a una inteligencia con el personal.

En vista de lo anterior, el acuerdo de la Junta Central, que se inserta en el número anterior, que nuestra organización aceptaba discutir por partes, siempre que se tratara de un escalafón amplio y completo, que comprenda a todo el personal, y que, al mismo tiempo, de este se trataran los asuntos de orden general, como ser: readmisión de los cesantes y cumplimiento estricto de la reglamentación que el gremio en general exige. El señor Pradua, por su parte, confirmó que se proyecta un escalafón general y en lo referente a los otros asuntos manifestó que como el escalafón ha de ser discutido por representantes de las empresas y del personal de cada repartición, estos últimos han de tener oportunidad para plantear todos aquellos problemas de orden general que estimen necesarios.

En consecuencia, se ha convenido que el primero a discutirse será la parte del escalafón que se refiere al personal de guardas y camareros.

Para este caso, como para los sucesivos, se procederá en la misma forma que se hizo al tratarse el escalafón del personal de tracción. Una comisión del personal, acompañada de representantes de la Confraternidad y del sindicato respectivo, discutirán con los representantes de las empresas, y el escalafón que se convenga será sometido a la aprobación de las secciones, que son las que deben darle validez.

Para apresurar la realización de lo que ha sido y es la aspiración general: un escalafón único, los comités han resuelto convocar un congreso de guardas y camareros, en esta capital para los días 5 y 6 de octubre próximo.

Dicho congreso estará constituido en la siguiente forma: 26 guardas y 6 camareros, que teniendo en cuenta la importancia de la organización en cada ferrocarril, se ha resultado distribuir como sigue:

F. C. C. A., 5 guardas y 2 camareros; F. C. S., 4 guardas y 2 camareros; F. C. P., 3 guardas; F. C. C. C., 4 guardas y 1 camarero; F. C. O., 4 guardas; F. C. B. A., 3 guardas; FF. CC. del estado, 1 guarda y 1 camarero; F. C. E. R., 1 guarda; F. C. R. P. B., 1 guarda.

El comité del Sindicato de Tráfico ha creído conveniente limitar de este modo el número de delegados por considerar que una mayor representación, a parte de resultar excesivamente costosa, no habría podido realizar su cometido con la rapidez que el caso requiere.

En consecuencia, se ha convenido que el primero a discutirse será la parte del escalafón que se refiere al personal de guardas y camareros.

Para este caso, como para los sucesivos, se procederá en la misma forma que se hizo al tratarse el escalafón del personal de tracción. Una comisión del personal, acompañada de representantes de la Confraternidad y del sindicato respectivo, discutirán con los representantes de las empresas, y el escalafón que se convenga será sometido a la aprobación de las secciones, que son las que deben darle validez.

Para apresurar la realización de lo que ha sido y es la aspiración general: un escalafón único, los comités han resuelto convocar un congreso de guardas y camareros, en esta capital para los días 5 y 6 de octubre próximo.

Dicho congreso estará constituido en la siguiente forma: 26 guardas y 6 camareros, que teniendo en cuenta la importancia de la organización en cada ferrocarril, se ha resultado distribuir como sigue:

F. C. C. A., 5 guardas y 2 camareros; F. C. S., 4 guardas y 2 camareros; F. C. P., 3 guardas; F. C. C. C., 4 guardas y 1 camarero; F. C. O., 4 guardas; F. C. B. A., 3 guardas; FF. CC. del estado, 1 guarda y 1 camarero; F. C. E. R., 1 guarda; F. C. R. P. B., 1 guarda.

El comité del Sindicato de Tráfico ha creído conveniente limitar de este modo el número de delegados por considerar que una mayor representación, a parte de resultar excesivamente costosa, no habría podido realizar su cometido con la rapidez que el caso requiere.

En consecuencia, se ha convenido que el primero a discutirse será la parte del escalafón que se refiere al personal de guardas y camareros.

Para este caso, como para los sucesivos, se procederá en la misma forma que se hizo al tratarse el escalafón del personal de tracción. Una comisión del personal, acompañada de representantes de la Confraternidad y del sindicato respectivo, discutirán con los representantes de las empresas, y el escalafón que se convenga será sometido a la aprobación de las secciones, que son las que deben darle validez.

Para apresurar la realización de lo que ha sido y es la aspiración general: un escalafón único, los comités han resuelto convocar un congreso de guardas y camareros, en esta capital para los días 5 y 6 de octubre próximo.

¡Siempre ellos!...

La insidia y la calumnia es la obra de los que no saben o no quieren razonar; de los que no quieren, no digno aceptar, sino discutir los problemas que afectan a todos por igual.

Así proceden los "autonomistas" que escriben un papel al cual (¡oh ironía!) llaman "La Voz del Ferroviario", en el cual vuelcan toda la bilis, todo lo malo que pueden tener los individuos que favorecen con su acción nefanda la obra antiobera del capitalismo despótico y explotador.

Los sujetos que nos ocupan, jamás se han preocupado ni se preocupan de atacar a las empresas capitalistas, al enemigo común del proletariado. No; eso no es posible esperar de los que llamándose cínicamente los defensores de la clase trabajadora, tratan con sus críticas, que destilan el más repugnante de los venenos, de destruir la organización sindical, único medio de de-

fensa y de conquista con que cuenta el proletariado.

Pero, a pesar de la ponzoña de todos los escribidores enemigos de la clase obrera, los ferroviarios continuaremos impertérritos nuestra lucha reivindicadora, más convencidos cada día del valor que en la lucha representa nuestra organización: la Confraternidad Ferroviaria.

Así, pues, compañeros ferroviarios, nuestra preocupación constante debe ser la de reforzar y perfeccionar nuestra organización para las luchas que se avecinan, con la convicción de que así cumplimos nuestro deber.

Dejemos a los difamadores que cumplan su misión antiobera; dejemos que "critiquen", y mientras tanto no los imitemos, no nos rebajemos a su nivel moral.

Nuestra obra de trabajadores conscientes es muy otra, que la de los críticos: ella consiste, como decimos, en hacer obra práctica en las filas de la Confraternidad.

Pedro SPAGNUOLO.

Los Jefes de Estación

Del periódico "Defensa Ferroviaria", Nro. 14, correspondiente al 10 de julio p.pdo. que es órgano oficial de los sindicatos ferroviarios de Madrid, Zaragoza, Alicante, Madrid, Aragón y M. A. V. A. reproducimos en su integridad la significativa declaración de un jefe de estación. Aun cuando dicha carta que ha sido escrita por el citado periódico, estaba destinada a los compañeros ferroviarios de España, las consideraciones que en la misma se formulan, son en un todo aplicables también a los de la Argentina, motivo por el cual nos hemos inclinado a reproducirla en las columnas del EL OBRERO FERROVIARIO.

El artículo de ese jefe incognito — por la elevación de conceptos y las atinadas observaciones que hace sobre la realidad del momento y el porvenir inmediato que en todas partes se vislumbra cada día con mayor claridad — ha de ser leído con interés, y encontrará entre los jefes de estaciones en particular y los ferroviarios en general de nuestro país, una acogida de franca simpatía, desde que los compañeros más capaces e inteligentes han de encontrar en este artículo del colega español el reflejo de sus propios sentimientos y aspiraciones.

He aquí las palabras del inteligente colega:

"...Es ya hora que los ferroviarios todos concretemos nuestra situación y aspiraciones, dentro de las características propias de nuestra profesión, para evitarnos los recelos que de unos a otros pudieran existir y anular en absoluto cualquier posibilidad de contribuir a fomentar antagonismos dentro de una clase, de la que, unidos todos en una misma organización, componemos el alma que da calor a los distintos órganos, sin que ninguno de estos órganos, por potente que llegara a ser, pueda considerarse capaz de cumplir ni siquiera la misión especial que a él pudiera circunscribirse."

Nosotros, los jefes de estación, en una infinita mayoría, hemos venido colocándonos, voluntariamente o por falta de independencia de esa misma voluntad nuestra, totalmente al margen de nuestra organización de resistencia, contrariando, más que favoreciendo, la labor que a ella incumbe — fuere o no de los que así han pensado —, a pesar de que en todo momento hemos sido los que primeros, en mayor proporción, hemos participado de los beneficios de la misma organización, sin serlo alguno y sin recordar que a la labor organizadora de clase, creadora de aquellos beneficios, no aportamos sino un espíritu permanente de oposición, directa o indirecta, por la presión sobre el resto del personal, de nuestra representación en la compañía, para hacernos más agradables a nuestros superiores.

Está ya ocurrido con la mayoría de los jefes de estación desde los primeros momentos de nuestra organización; pero una minoría no despreciable y que, acaso por falta de calor, no se ha manifestado tal cual es, no pensamos así; algunos de nosotros mantenemos, y mantendremos, una intimidad de convicciones y una elevación de pensamiento que en nada ni por nada cedemos a nadie, a pesar de lo cual, y por el bien de la causa de nuestra profesión o retraining, éramos y somos incluidos constantemente entre aquella mayoría, viniendo a considerárense a todos como contradictores sistemáticos de la organización por voluntad propia, por imposición de una voluntad ajena y superior, o por un concepto de indiferencia respecto de la organización, bastante menos generalizado, seguramente, de lo que se ha llegado a suponer; pues se dan casos en que los que poseemos una sensibilidad grande hayamos de entristecernos viendo cómo agentes inferiores, a los que queremos considerar como hermanos, nos miran como un ogro, teniendo que encontrar, cada uno de los que así pensamos, la justificación de ese concepto general formado de nosotros en la justicia con que es aplicado a la mayoría de mis compañeros.

A pesar de que respecto de la organización venimos ocupando una posición errónea, hija de un equivocado concepto de la superioridad del cargo, error de concepto que puede y debe ser significado en el límite comúnmente estrecho en que apreciamos el principio de nuestra autoridad sobre los demás agentes, somos muchos los que advertimos que, lejos de una identificación cariñosa, dentro de las facultades de cada uno y entre todos, propugnamos hacia una tirantez permanente de relaciones que evidencian las causas de aquella limitación de concepto, en la ausencia de un principio básico de instrucción y cultura general, que no es, ni mucho menos, el dominio por la acción del tiempo, de las fórmulas rutinarias de la profesión.

Dentro de la mayor dificultad que supone "saber mandar que hacerse respetar", es cierto que por aquellas razones somos muchos de nosotros los que convertimos el ejercicio de nuestra misión en una tiranía tan odiosa como cualquier otra; ya que todas las tiranías, por el hecho de serlo, llevan en sí este germen. Y a pesar de todo esto, somos nosotros, con las mismas parias del ferrocarril, y es seguro que continuaremos siéndolo durante mucho tiempo, si no nos damos cuenta inmediatamente de ello y, rápidamente, modificamos nuestra posición y concepto de la organización, abriendo nuestros brazos, como con ellos abiertos nos esperan, a los demás obreros del carril, para caer estrechamente confundidos unos con otros y fundir en uno el sentimiento de emancipación necesarios a todos y a la que ellos caminan en una labor constante y de la que nosotros no hemos podido penetrarnos a causa de la disposición enfatuada de nuestros cargos, ya que la significación de ellos hace compatibles el cumplimiento del deber con el ejercicio del derecho, y habremos de ser nosotros el elemento que en el desarrollo de la sociedad futura, dentro del ciclo de nuestra significación profesional, tengamos representación en la más perfecta organización de la industria, sin que contrariamente a ello, y limitados a nuestra inercia, podamos esperar otra cosa que una posible anarquía en el período precedente a la estabilización de la nueva sociedad, frente a cuya proximidad no creo que ninguno de nosotros cierre los ojos de la inteligencia y tapone sus oídos para no escuchar el clamor que desde que avanza, con tanto ruido que la inacción de su estética indolente

contendrá la ola que se precipita ya, recogiendo a su paso cuantos elementos se la integran para darle mayor fuerza y presión. Si esto crea el disgusto de los compañeros que me loan, están muy equivocados, porque con nosotros o contra nosotros avanzará la ola y seremos arrollados, y sufriremos las consecuencias de aquella anarquía que con nuestro concurso podríamos evitar, pecando por omisión, sin que pueda alcanzarnos ningún atenuante de que pecan por acción.

Personas, querido amigo, que haya molestado su atención por unos momentos, pero los creo de la mayor importancia para llamar la atención de mis compañeros hacia el camino de su emancipación, hoy que veo cómo los trabajadores del mundo entero — en España estamos auto ejemplos de sublimidad admirable — se aprestan al paso decisivo de su aspiración absoluta, y las empresas ferroviarias, dándose cuenta perfecta de lo que esto representa, se aprestan al pensamiento del personal, distanciándolo de su verdadera organización y dividiéndolo entre otras muchas que, faltas de ideal alguno, vienen naciendo de poco tiempo a esta parte, y en cuya creación y sostenimiento es lo más la influencia de aquellas y el espíritu arrivista de los nuevos propagandistas, fáciles a la presión de ellas y dispuestos a favorarlas, a cambio de una compensación, a la que muchos de los que la hayan de merecer tan rumbante, no podrían aspirar en el terreno legal de sus méritos.

Permítame esta expansión del espíritu, trabajosamente contenida ante el cortejo interminable de ruindades y bellequerías de que somos objeto constantemente y en las que muchos participan por falta de aliento dignificador, y disponga de su afectísimo amigo y compañero. — Un Jefe Incógnito."

FEDERACION OBRERA REGIONAL ARGENTINA

Ultima circular a los sindicatos

Buenos Aires, septiembre de 1920.

Camarada secretario:

Habiendo solicitado el Partido Socialista la cooperación de la Federación Obrera Regional Argentina para realizar en el país una "agitación en favor de la inmediata sanción por el Senado nacional", cooperación que consistirá en la designación por parte de la F. O. R. A. de oradores que, conjuntamente con los de la Federación Obrera Regional Argentina, se presenten en los mitines públicos ya proyectados por el Comité Ejecutivo del Partido Socialista.

El Partido Socialista, en su reunión del 23 de agosto p.pdo., acordó aceptar como la F. O. R. A. — ajustándose a lo enunciado en el artículo 20, inciso a) de la Carta Orgánica, que determina la absoluta prescindencia de nuestra institución frente a las tendencias ideológicas y políticas — no podía aceptar el pedido de colaboración formulado sin infringe esas terminantes y categóricas disposiciones estatutarias.

Además, se desahució en la resolución precitada por el Consejo Federal, en vista de las insistentes invitaciones que el Comité Ejecutivo del Partido Socialista dirige a la F. O. R. A. con el objeto de su cooperación en agitaciones que con diversos fines organiza aquel partido, sometiendo a consideración de los sindicatos su actitud, y a fin de conocer el pensamiento que los mismos sindicatos expresan respecto a la Carta Orgánica de la Federación Obrera Regional Argentina.

Y esto es tanto más necesario puesto que no se trata en este caso de una adhesión al Partido Socialista, sino de la adhesión de esta F. O. R. A. a la campaña de un partido cuya finalidad política y fondo doctrinario no es compartido por muchos obreros de la Federación Obrera Regional Argentina, y que transgredir los principios de prescindencia que constituyen la base de su unidad, sería, en el caso de que el Consejo Federal consideró necesario desestimar la invitación que el Partido Socialista le hiciera.

No obstante estar convencido de las razones expuestas, determinó el Consejo Federal a someter este asunto a la deliberación de los sindicatos y a la circunstancia de que algunas organizaciones de la Federación Obrera Regional Argentina, ya formulado públicamente su protesta y pedido de intervención de la F. O. R. A. contra la intervención en los sindicatos que son de exclusiva incumbencia de los organismos sindicales — de un "Comité de información gremial" creado por el mismo Consejo Federal, en la colaboración de la F. O. R. A.

Dicho Comité, después de arrojar la facultad de "generalizar" la organización obrera — tarea ésta que, de ser necesaria, hubiera sido realizada por los sindicatos —, ha revelado una tendencia marcada a sustituir, según lo denota el "Comité de Información Gremial" (Organización Obrera", números 144, 145, 146, 147 y 148, los organismos naturales del movimiento sindical, lesionando así su autonomía y privando funciones propias de los sindicatos.

Con motivo de estos hechos, diversos sindicatos han reclamado, fieles a los principios de independencia que caracterizan al movimiento obrero en cuanto respecta a su autonomía, que el Consejo Federal adopte medidas tendientes a librarlos de la acción de grupos extraños y de naturaleza ajena, que requieran asimismo, denunciarse a los sindicatos la inopinada e injustificable intrusión de los elementos del "Comité de Información Gremial" en los sindicatos que son propios y exclusivos de los sindicatos que integran la F. O. R. A.

Como de esto se infiere el espíritu de las organizaciones federadas, en "Consejo" que subsistente considero que cada vez se hace más necesario mantener esa prescindencia y autonomía a fin de que la unidad de las organizaciones no sea afectada en los más mínimos — ha creído conveniente proponer algunas cuestiones a la resolución de los sindicatos.

Al efecto, someto:

1. — ¿Considera ese Sindicato que el Consejo Federal debe ajustar su conducta, cuando su concurso sea requerido por partidos políticos o grupos ideológicos a lo que dispone el artículo 20, inciso a) de la Carta Orgánica?

2. — ¿Qué actitud debe adoptar con aquellos grupos extrañados que asumiendo por sí y ante sí funciones privativas de los sindicatos, como ha ocurrido — como en el caso del "Comité de Información Gremial" — a los organismos sindicales, y a la misma Federación Obrera Regional Argentina?

Estas dos cuestiones que se entrelazan han determinado al Consejo Federal a someterlas a la resolución de los sindicatos, con el fin de que digan con toda claridad cuál es el pensamiento de sus afiliados respecto de ellas.

No las habría planteado el Consejo Federal si, con motivo del primer punto, un sindicato no le hubiera objetado una resolución anterior; y en cuanto a la segunda

cuestión, no la sometiera al juicio de los sindicatos, hubiera sido suscitada por varios sindicatos y federaciones.

Y como la precitada resolución del Consejo Federal podría dar lugar a nuevas conjeturas, y considerando, por otra parte, que la autonomía de la organización sindical resulta atacada por el Comité mencionado — cuya disolución reclaman algunos sindicatos al Partido Socialista por intermedio de la F. O. R. A. — el Consejo Federal, repitiendo, deseo de armonizar criterios para tratar o rectificar su línea de conducta, somete al juicio definitivo de los sindicatos federados la actitud por él asumida en defensa del criterio prescindencia de nuestra entidad.

El Consejo Federal, por lo demás, al adoptar la resolución que motiva la presente circular, entiende no atacar al Partido Socialista ni afectar a sus militantes. Considera, eso sí, que es su deber velar por la independencia del organismo federal, a cuyo efecto aplica un criterio de absoluta justicia.

La Rusia de los Soviets, la Rusia del Socialismo hecho carne, la Rusia de las libertades reales, sigue siendo objeto de calumnias denigrantes, de ataques absurdos, pueriles, infames.

La grandiosa obra llevada a cabo por los forjadores de un mundo justo — por el proletariado ruso redimido de la esclavitud — apenas si se siente afectada por la impotente voajería de los burocratas universales empujados para apagar esa potente y reductora que despierta ecos armoniosos en todos los ámbitos de la tierra, donde hay un grupo de explotados.

Los gobernantes de todos los países burgueses, fieles cancheros del arca repleta, cuya custodia fueron encomendada por los trusts omnipotentes, al darse cuenta de que no basta el veneno de los plumíferos para intoxicar la atmósfera en que actúa, crece y se consolida el nuevo régimen sin zánganos ni reínas, recurrieron al bloqueo asilado contra esta Rusia que, en Europa — con el hambre, los padecimientos atroces, debilitamiento físico y moral y la muerte — el comunismo soviético, el socialismo obrero triunfante.

El proletariado ruso, animado por un ideal sublime, se resignó a las privaciones materiales, para mantener inquebrantables sus aspiraciones y anhelo de contribuir a la Revolución Social en el mundo entero. Por este motivo ha sobrelevado todo estoicismo, prosiguiendo su marcha ascendente, triunfando de todas las atrocidades traicioneras que fueron preparadas por los diplomáticos avezados en el arte de subyugar, maltratar y explotar a los pueblos comprendidos en su esfera de dominio.

Paralelamente al asesinato por hambre, los gobiernos designados por el capital organizaron cuadrillas de bandoleros encargadas de hostigar y debilitar la fuerza del gobierno del trabajador. Así habían sido armados y enviados los ejércitos de "Blancos", "Verdes", "Rojos" y otros militares fanáticos, reconocidos por turno como "gobierno genuino y democrático de todas las Rusias".

Los ejércitos rojos de obreros y campesinos, guiados por su espíritu de negación y conscientes del papel histórico que fueron llamados a desempeñar, sacando fuerzas de los continuos sufrimientos y privaciones en que se había templado su heroísmo sin par y entusiasmados por la realidad vivida de su independencia económica y política encarrada en la República Federal Socialista de los Soviets, bien pronto se dedicaron a destruir las plagas pestíferas que pretendían cubrir su cuerpo sano y robusto, extirpando, poco a poco, todos los "democráticos" gobiernos impuestos por los políticos de París, Londres y Washington.

Se hizo evidente, entonces, que ninguna hazaña, ninguna intriga de la diplomacia secreta de los aliados, ninguna instigación, eran capaces de abatir el comunismo ruso, solidamente arraigado en la clase productora.

La burguesía, comprendiendo que la República de los Soviets ha de proyectar la justicia verdadera hacia otros países donde padecían hambre y pobreza, y que millones de proletarios eran víctimas de la guerra y la rapacidad de los detentadores del poder, y los medios de subsistencia, y no queriendo resignarse a los imperativos de la hora solemne de la transmisión de los valores sociales, sigue empeñándose en su astuta tarea de distraer a las masas laboriosas rusas del trabajo productivo, pacifista, obligándolas a dedicar todas sus energías y atenciones para la guerra. Los representantes de la clase capitalista temían dar un paso a la Rusia bolchevista, dándose cuenta de que su obra social, económica y, sobre todo, educacional (en un solo año fueron establecidas en Rusia 50.000 escuelas, sin contar los innumerables centros culturales y artísticos, como ser: teatros, exposiciones artísticas, museos, etc.), no tardaría en traspasar las barreras construidas con el material tan frágil como la mentira, la difamación y tergiversación de la verdad — que tarde o temprano se impone —, llegando a inflammar el espíritu de los trabajadores del mundo que, conscientes de su fuerza, efectuarían la revolución social en sus propios países.

Hubo, pues, que prolongar el estado de guerra en la Rusia comunista a toda costa, aunque sin esperanzas de éxito. Retardar la hora irreversible del ajuste de cuentas. De ahí los pleitos y más pleitos de los estados circundantes de Rusia; las conferencias ambulantes de los primeros ministros aliados, las negociaciones con los países reaccionarios: Hungría, Polonia, Rumanía y los estados-tapón: Checoslovaquia, Estonia, Lituania, etc.

Los pueblos experimentados por la gran masacre colectiva — la guerra europea — han logrado desvirtuar los planes siniestros de sus gobernantes que, intimidados, por otra parte, por la fuerza arrolladora de la organización obrera, no pudieron sino abstenerse de participar en el juego homicida de los Millerand, Lloyd George y Wilson, pero no ocurrió así con Polonia.

Este reino, desmembrado, desaparecido como unidad política, por la corrupción, venalidad y las ambiciones desmedidas de su clase "noble" dirigente, hace siglo y medio, sigue viviendo en su sueño, en su delirio de la grandeza pasada, aspirando a la res-

tauración de su poderío de antaño — fundado sobre la rapia y opresión —, sin tener para nada presente que las nuevas condiciones, las grandes transformaciones habidas en el mundo desde aquel tiempo no permiten realizar semejante sueño. Pero, obcecados, retrogrados, vengativos, ingratos para con la revolución rusa que los había liberado, los polacos eran el único elemento manejable para llenar el puesto de gendarme de los intereses de los opresores refugiados en el último raudito capitalista: "la liga de las naciones".

Y Polonia, arruinada, misera, hambrienta, católica, analfabeta, esperando poder, con la ayuda de los "demócratas y civilizadores aliados", oprimir y explotar a los pueblos vecinos débiles, aceptó jubilosamente la misión de saltador de caminos que le asignó Francia.

¿Cuánto substancialmente había de parecerle el deber de acudir en ayuda del pueblo ruso?

Pero fue tan voraz su apetito y tan grande su precipitación de hartarse, que se atragantó sin poder llenarse.

Sin embargo, hay que reconocer que las guerras continuas e interminables han llevado a la Rusia obrera a una situación un tanto crítica. Por esto hoy incumbe a los proletarios de todo el mundo el deber de acudir en ayuda del pueblo ruso.

Hay que tener en cuenta que si los trabajadores adoptan el papel de simples y pasivos espectadores en la lucha gigantesca emprendida entre estas dos fuerzas históricas: la clase poseyente, detentadora de los bienes elaborados por manos ajenas, secundada por las guardias blancas, ligas patrióticas y militaristas, ansiosas de perpetuar el crimen legalizado: la guerra, en fin, del armatoste caduco, y por el otro, el proletariado ruso, sufrido, hambriento, bloqueado, pero no desalentado, no desanimado, idealista, entusiasta, persiguiendo la justicia, la lucha será cruenta y duradera, repercutiendo sus efectos en los demás países, contribuyendo al incremento de la escasez de los víveres y a la carestía universal de la vida, que es la causa de las epidemias y males generales: — corolario ineludible de las guerras y la inanición.

Mas los hombres de trabajo que sintieron en carne propia las penurias de la campaña "civilizadora" llevada a cabo por los dos bandos que se disputaban las colonias y los mercados, han dado muestras inequívocas del despartir, comprendiendo que en el teatro de la guerra de clases empeñada entre los trabajadores rusos y las fuerzas teibrosas coligadas están en juego la libertad, bienestar, progreso e igualdad de los propios obreros de los países capitalistas. De ahí que los laboristas británicos hayan constituido el "consejo de acción", cuyo objeto es impedir toda ayuda a Polonia contrarrevolucionaria, agente provocador de la "entente", existiendo además un gobierno inglés el inmediato reconocimiento del gobierno del soviet.

De ahí las agitaciones en Alemania, los encuentros sangrientos de los obreros de este país con las fuerzas brutales traídas por Francia, del Africa (los negros, hoy por hoy, son los únicos elementos antisociales y, por ende, merecen la confianza de los aliados) para pisotear el derecho de gentes; de ahí que los compañeros italianos organizados levanten su potente voz en defensa de sus hermanos, y que el tiempo ha habido apresado varios buques pesqueros, de comunicaciones con destino a Polonia; de ahí que los obreros de Bélgica, Checoslovaquia, Austria, se hayan rebelado contra sus gobernantes que pretendían prestar indirectamente ayuda a la Polonia negra.

La reacción mundial, conabulada con fines de suprimir, destruir o, a lo menos, postergar el advenimiento de la gran hora que inaugura una era de justicia verdadera, igualdad real, abundancia y el saber que dignifica, la paz y armonía entre todos los hombres que pueblan el globo terrestre, se enfrenta frente a frente con los proletarios de todo el mundo organizados, solidarios, conscientes de su deber en el momento crítico de la crisis dolorosa por que atraviesa la sociedad humana.

Cuanto mayores esfuerzos hagan "todos" los productores, aun en los países más aledaños del punto en que se decide el porvenir, para privar a los burgueses de los medios de reacción contra el hermoso ideal materializado en la República de los Soviets; cuanto más se empeñen en extender y llevar a cabo el boicot declarado en Europa a las fuerzas contrarrevolucionarias negándose a producir, cargar y transportar los productos alimenticios, las materias primas de que se abastece a Polonia, tanto más pronto el proletariado ruso saldrá triunfante y tanto más pronto el "sol de oriente" proyectará sus rayos luminosos, envolviendo acariciados a todos los sufridos y desposeídos, aportándoles calor y alegría.

El proletariado argentino no ha de permanecer admirador platónico del heroísmo ruso, sino que debe aportar su grano de arena a la obra común de la emancipación del hombre, abriendo al boicot al grupo de la "entente" ávido de sangre "plebeaya", cimentada de la vida holgada "aristocrática".

Buenos Aires, Agosto de 1920.

Secretaría provisoria: Alberti 355, Bs. As.

BOLSHEVIKI.

Confraternidad Ferroviaria

A LOS FERROVIARIOS EN GENERAL

[Camaradas!]

El Congreso Mixto efectuado a fines de junio pasado, con las delegaciones representativas de La Fraternidad y de la Federación Ferroviaria, dejó sancionada la unidad del gremio, sobre bases concretas y categóricas que fueron previamente conocidas y aceptadas por los asociados de ambas organizaciones. Esa unidad tan anhelada y reclamada por los ferroviarios todos, ha tomado forma bajo el nombre de Confraternidad Ferroviaria, nombre que caracteriza perfectamente los deseos y propósitos de que los trabajadores del riel constituyan una sola y solidaria familia.

Sobre los que subscriben ha recaído la honrosa y delicada misión de regir los destinos de la nueva entidad. Y al dejar constituida la primera Junta Central y como una de nuestras primeras obligaciones, nos dirigimos al gremio todo por intermedio del presente manifiesto, para explicarle los objetivos de la Confraternidad Ferroviaria y para pedirle su cooperación más decidida para alcanzarlos.

El objetivo principalísimo de la Confraternidad Ferroviaria es unificar la acción del gremio y asumir su representación, en todas aquellas cuestiones que afecten por igual a los ferroviarios todos. Y para poder cumplir ese propósito, se ha resuelto que cada ferroviario se organice en su respectivo sindicato de oficio, siendo esos sindicatos los que a su vez constituyen la entidad federativa que se llama Confraternidad. Esta entidad, pues, no representa especial y separadamente a los ferroviarios sino por intermedio de sus respectivos sindicatos y cuando se trate de cuestiones de orden general en las cuales todos los ferroviarios estén afectados.

Sobre esa base descansa la Confraternidad, y con ella la unidad del gremio. Sobre esa base se ha logrado unificar las opiniones de las dos organizaciones que representan genuinamente al gremio: La Fraternidad y la Federación Ferroviaria, organizaciones éstas que si bien estaban unidas en espíritu — por la identidad de anhelos y propósitos — estaban separadas en la acción diaria y permanente, por la diversidad de sus procedimientos.

De todo ello se desprende que sin los sindicatos la Confraternidad Ferroviaria no existe; y la Confraternidad será tanto más poderosa y eficaz, cuanto mejor organizados estén los sindicatos que la integran. En ese sentido, los ferroviarios que aun no hayan demostrado su capacidad para la organización, no deben esperar que la Confraternidad venga, de la noche a la mañana, a salvarlos de todas sus desgracias; por el contrario, son ellos los que tienen que dar vida a los sindicatos, para que éstos, a su vez, se la den a la Confraternidad.

Esta Junta Central juzga necesario explicar estas cosas, pues día a día comprueba que muchos camaradas no están bien informados de los objetivos y el programa de acción de la Confraternidad. Así, por ejemplo, ya hemos visto cómo algunas secciones — muy pocas felizmente — se han lanzado a resolver emplazamientos y a declarar huelgas, invocando indebidamente el nombre de la Confraternidad. Grave error éste, que nos puede llevar a graves resultados. La nueva entidad federativa es algo más que una organización de resistencia: es el conjunto representativo de los sindicatos ferroviarios para la obtención de mejores condiciones de trabajo, salario y tratamiento para los ferroviarios en general, conjunto que, si bien contempla la necesidad de recurrir a la huelga para la obtención de sus aspiraciones, en cambio no hace de la huelga su único programa de acción, y en consecuencia, no la utilizará sino como medio de defensa y cuando la gestión pacífica y conciliadora no haya dado los resultados que de ella hay derecho a esperar.

Y no podría ser de otra manera, a menos de perder la unidad del gremio. Y la unidad del gremio es lo que hay que conservar en primer término, pues todo está supeditado a ella. El gremio no obtendrá positivas conquistas mientras se encuentra disperso o dividido; no las obtendrá tampoco si, aun unido, no es capaz de darse una organización estable y disciplinada. Sin disciplina no hay organización eficiente. Y no nos referimos a la disciplina como se interpreta vulgarmente, es decir, a la disciplina que hace un esclavo del disciplinado, sino a la que han sabido darse los obreros más inteligentes y mejor organizados del mundo: a la disciplina voluntaria y consciente, que no convierte al hombre en un autómatas, y en cambio le asegura el desarrollo normal y eficiente de su acción para el logro de sus aspiraciones.

Puede compararse el organismo del trabajo ferroviario con el organismo humano. Y así como en este último no hay trastorno que no influya sobre el corazón y, por acción refleja, sobre el resto del organismo, así también en la compleja organización del trabajo ferroviario no existe nada que no interese y afecte a todos por igual en forma más o menos directa e intensa. De ahí que aun cuando los trabajadores ferroviarios estén diseminados por todo el país y algunos separados por miles de kilómetros, todos constituyan una sola familia, estrechamente unida por las mismas necesidades, por iguales aspiraciones, por idénticos sentimientos y anhelos de justicia.

Camaradas ferroviarios: El Congreso Mixto que sancionó la unidad, dió a esta Junta Central, con algunas de sus resoluciones, el programa de trabajo inicial; ese programa contiene las siguientes cuestiones concretas:

- 1. — Gestionar la reincorporación de los compañeros cesantes por motivo de huelga.
- 2. — Obtener para la Confraternidad Ferroviaria la representación íntegra de los obreros y empleados ferroviarios en el Directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones.
- 3. — Obtener, por parte de las empresas, del gobierno y de los ferroviarios mismos, el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias del trabajo ferroviario.
- 4. — Iniciar gestiones para la obtención de leyes que abaraten la vida obrera.
- 5. — Derogación de las leyes de residencia y orden social.
- 6. — Libertad de los presos por cuestiones sociales.

Pero, conjuntamente con todo eso, la Confraternidad se ha de dedicar a la total organización del gremio en sus respectivos sindicatos de oficio. Ha de trabajar también por la buena organización interna de los sindicatos, por la mayor armonía en las relaciones entre esos mismos sindicatos y procurar fomentar el crecimiento de la capacidad intelectual de los ferroviarios. Sin que previamente se haya obtenido todo eso, no será serio pensar en lo que constituye el objetivo final de la Confraternidad: esto es, que los ferroviarios asuman la gestión directa de la industria ferroviaria.

A organizarse, pues. Cada uno de los ferroviarios que hoy están organizados, debe convertirse en un propagandista entusiasta y decidido. Interesar al indiferente, convencer al equivocado, combatir al enemigo nuestro: esa debe ser desde hoy la tarea de todos los camaradas conscientes. Por ahora, ellos son los que tienen que obrar. Esta Junta Central ayudará en la tarea, poniendo en ello todo su empeño. Y no se podrá pensar en grandes acciones hasta tanto la organización de la mayoría del gremio no quede terminada en forma tal, que constituya un exponente de fuerza serena y consciente. Así triunfaremos.

Organizarse, capacitarse, estrechar filas. Esa es la tarea inmediata. La Junta Central lleva a todos esas palabras de orden y espera que ellas constituirán la base de la propaganda en la tarea del engrandecimiento del gremio.

¡Viva la unidad del gremio! ¡Viva la Confraternidad Ferroviaria!

La Junta Central: Enrique Castelli, presidente. — Antonio Tramonti, vicepresidente. — Ernesto A. Tossini, secretario de actas. — Alfredo Cavalli, tesorero. — José Negro, profesorero. — Vocales: Juan F. Tato, José S. Sartorio, Antonio Carini, Rufino Jodzinski, Arturo Fornarini, Marcelino Ganzá, Pedro Spagnolo, Simón Soto, Rafael A. Porfirio, Juan Reposi.

Buenos Aires, Agosto de 1920.

Secretaría provisoria: Alberti 355, Bs. As.

Camaradas:

Leed y difundid EL OBRERO FERROVIARIO

Movimiento Internacional
Contra las guerras reaccionarias
y a favor de la Rusia de los Soviets

Energica actitud de la Federacion Internacional Sindical
e Internacional del Transporte.

Cuando el ejército rojo de la república de los soviets llegó en su avance victorioso a pocas millas de Varsovia, la Europa reaccionaria, que había alentado y estimulado la agresión polaca, temerosa de la victoria rusa, estuvo a punto de desatascar una nueva guerra para asegurar, decaese, la independencia de Polonia pero en realidad para evitar la victoria definitiva de la Rusia revolucionaria.

militarismos — y aumentará las fuerzas de producción.
¡Camaradas! En 1914, nuestra organización fue demasiado débil para oponerse a la guerra. Hoy, fuerte de veintiseis millones de adherentes; fuerte sobre todo por un espíritu más anticapitalista, más socialista y más revolucionario, la Federación Sindical Internacional debe hallar en ella misma, en sus medios de acción, la potencia para evitar que se reproduzcan semejantes horrores.

FEDERACION INTERNACIONAL DE OBREROS DEL TRANSPORTE

A los obreros del transporte, marítimos y ferroviarios de todos los países:
Camaradas: El Congreso Internacional de Obreros del Transporte, celebrado en Cristianía en el mes de marzo último, ha resuelto por unanimidad que la Federación Internacional de Obreros del Transporte y las organizaciones y afiliados se opongan por todos los medios de que disponen a otra guerra venga una vez más a ahogar al mundo en torrentes de sangre.

formados por Robert Williams, Harry Collins y Ernest Revin, en los cuales se pide felicitemos cordialmente a las camaradas francesas, alemanas, belgas, austriacas, checoslovacas, italianas y a los demás obreros que han impedido con éxito el transporte de las municiones de guerra en favor del capitalismo internacional organizado contra la Rusia del soviets.

ITALIA

DONDE CONDUCE LA INTRANSIGENCIA BURGUESA. — HERMOSO GESTO Y GRANDIOSO TRIUNFO DE LOS METALURGICOS

En los primeros días del mes de agosto los trabajadores metalúrgicos italianos formularon a los explotadores del ramo varias reclamaciones de orden económico. Estos señores, que amasaron fortunas colosales en los últimos cinco años, alegando diversos pretextos, se negaron a acceder a las pretensiones del personal.

hajo para apoyar la reclamación de los ferroviarios, no pudieron evitar el fracaso. El gobierno de Millerand — que en esa emergencia contó con el apoyo de todas las fracciones burguesas — pudo resistir victoriosamente las exigencias de nuestros compañeros. La huelga fué vencida por las empresas y el gobierno, quedando, en consecuencia, un gran número de víctimas.

A los colaboradores y corresponsales

A fin de evitar lamentables errores que casi siempre redundan en perjuicio de la seriedad que debe caracterizar a nuestra organización, se invita a los compañeros colaboradores y corresponsales de EL OBRERO FERROVIARIO que en lo sucesivo toda correspondencia que remitan para ser publicada, debe venir con el sello y visto bueno del secretario seccional. Sin este requisito no serán publicadas.

Confraternidad Ferroviaria

PRIMEROS RESULTADOS
No se ha ido tan lejos para poder constatar el fruto grandioso que da la joven Confraternidad.

Lo que debió hacer

El obrero que no quiere organizarse en su gremio, en su federación o en su sindicato, moralmente se anula, se suicida, es culpable no sólo de su esclavitud, sino también, de la esclavitud de sus demás compañeros y comete el crimen de permitir que sus hijos vivan en la miseria.

Temblad tiranos!

Temblad tiranos que mi roja lira, trancumbada caerá una y mil veces en la testa, sin luz de los burgueses que secundan el robo y la mentira!
Temblad todos los zánganos malditos: los que engañan al pueblo con los mitos para vivir en ríos de bonanza.

ba reducido a un montón informe de carne y huesos despedazados.
Nunca más padecerá las miserias de la vida. Ahora, el trágico desgarro de materia iría a engordar la tierra del campesano.

ACTOS OFICIALES

REUNIONES EXTRAORDINARIAS DE LOS COMITES DE TRAFICO Y TALLERES

11 DE AGOSTO
Presentes: Diez y nueve consejeros.
Presidente: Menéndez.
Se lee y se aprueba el acta anterior.
Secretario del comité del sindicato de Talleres. — El secretario informa de las consultas hechas a los compañeros candidatos para ocupar este puesto, de acuerdo a lo resuelto por el comité de Talleres en su última reunión, debido a no haber aceptado el compañero Aguirre Bengoa.

20 DE AGOSTO

Presentes: Diez y ocho miembros.
Presidente: Camaño.
Se aprueba el acta anterior.

23 DE AGOSTO

Presentes: once miembros.
Presidente: Calogari.
Huelga Central Córdoba. — Rosanova da cuenta de haber recibido la copia de nuestros telegramas en Alta y Baja, como igualmente telegramas de

LA FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL A LOS TRABAJADORES DEL MUNDO

Ante la gravedad de la situación mundial, la Federación Sindical Internacional insta a los proletariados organizados del mundo a manifestar su oposición irreductible contra la guerra.

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

En poco menos de una semana, los trabajadores tomaron posesión de todos los establecimientos metalúrgicos de Italia, incluso los grandes astilleros y arsenales. Es digno de hacer notar que esta toma de posesión, a pesar de la obstinada negativa de los capitalistas, se efectuó sin derramamiento de sangre y sin que el proceso de la producción sufriera mayormente.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

En poco menos de una semana, los trabajadores tomaron posesión de todos los establecimientos metalúrgicos de Italia, incluso los grandes astilleros y arsenales. Es digno de hacer notar que esta toma de posesión, a pesar de la obstinada negativa de los capitalistas, se efectuó sin derramamiento de sangre y sin que el proceso de la producción sufriera mayormente.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

En poco menos de una semana, los trabajadores tomaron posesión de todos los establecimientos metalúrgicos de Italia, incluso los grandes astilleros y arsenales. Es digno de hacer notar que esta toma de posesión, a pesar de la obstinada negativa de los capitalistas, se efectuó sin derramamiento de sangre y sin que el proceso de la producción sufriera mayormente.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

En poco menos de una semana, los trabajadores tomaron posesión de todos los establecimientos metalúrgicos de Italia, incluso los grandes astilleros y arsenales. Es digno de hacer notar que esta toma de posesión, a pesar de la obstinada negativa de los capitalistas, se efectuó sin derramamiento de sangre y sin que el proceso de la producción sufriera mayormente.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

En poco menos de una semana, los trabajadores tomaron posesión de todos los establecimientos metalúrgicos de Italia, incluso los grandes astilleros y arsenales. Es digno de hacer notar que esta toma de posesión, a pesar de la obstinada negativa de los capitalistas, se efectuó sin derramamiento de sangre y sin que el proceso de la producción sufriera mayormente.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

En poco menos de una semana, los trabajadores tomaron posesión de todos los establecimientos metalúrgicos de Italia, incluso los grandes astilleros y arsenales. Es digno de hacer notar que esta toma de posesión, a pesar de la obstinada negativa de los capitalistas, se efectuó sin derramamiento de sangre y sin que el proceso de la producción sufriera mayormente.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

FRANCIA

CONGRESO FERROVIARIO

En la primera quincena del mes de septiembre, celebró en París el congreso general de la Federación de Ferroviarios franceses. Es éste el segundo congreso que los compañeros ferroviarios de Francia celebran en el año.

Movimiento e Informes Seccionales

TOLOSA

ACUERDO DE GRAN IMPORTANCIA PROXIMA LUCHA GENERAL

En la numerosa asamblea efectuada el día 16 de septiembre, esta sección tomó la resolución que transcribimos a fin de que sea conocida por el resto del gremio, ya ella reviste una excepcional importancia y está destinada a tener honda repercusión. Ella dice así: "Considerando: que la situación creada a los ferroviarios por las empresas capitalistas, es intolerable; que el encarcamiento de los artículos de primera necesidad hace cada día más difícil la vida de la clase trabajadora..."

Que por otra parte, la Reglamentación del trabajo ferroviario es descaradamente violada por las empresas en todas aquellas partes que pueden beneficiar al gremio; y, por último, que los movimientos parciales redundan en perjuicio de nuestra organización.

Resuelve: 1. Solicitar de los comités centrales de los sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confederación Ferroviaria, la preparación de un movimiento general para la próxima temporada de trabajo con las siguientes bases: a) Aumento de salarios. b) Cumplimiento de la Reglamentación del trabajo. c) Jornada máxima de 8 horas diarias para todo el personal exceptuando aquel que actualmente trabajan menos horas, por su trabajo específico, que quedarán como hasta la fecha. d) Readmisión de todos los cesantes por haber participado en las huelgas o por pretextos fútiles de las empresas."

También se resolvió comunicar esta resolución a la Junta Central de la Confederación Ferroviaria, a fin de que la tome en consideración.

DOCK SUD

ACLARACION

Por un error, en el número pasado de EL OBRERO FERROVIARIO apareció una errónea en la que se hacían ciertos cargos al camarada Terencio Rosetti, lo que lamentamos mucho, pues es este uno de los buenos y activos compañeros de la sección que ha cumplido y cumple con su deber.

Al hacer la salvedad necesaria, pedimos disculpa al compañero afectado. — La Comisión.

TALLERES SUD

AGRADECIMIENTO

La compañera Angela Ros agradece a los compañeros que han contribuido en la suscripción a favor de su esposo, y hace constar haber recibido la suma de \$4.85 \$. — La Comisión.

TEMPERLEY

FALLECIMIENTO DE UN COMPAÑERO

El día 2 de septiembre, encontrándose prestando servicio en la estación Lanús, el compañero Pascual Palermo, fué arrollado por un tren, lo que le produjo una muerte instantánea.

Con la muerte de este compañero, la sección Temperley pierde uno de sus socios más activos.

Sean estas líneas la expresión de nuestro más sentido pésame a la familia del extinto. — La Comisión.

BURZACO

RESOLUCION IMPORTANTE

En una asamblea efectuada recientemente se tomó la resolución que a continuación transcribimos: 1. Iniciar una campaña tendiente a conseguir la reforma de la ley de jubilaciones y pensiones de los obreros y empleados ferroviarios, en todas aquellas partes que nos perjudican y especialmente la reducción de los años de servicio de todo aquel personal que, por esta sección, donde informan que en el movimiento participan, además de la sección de Tráfico, las secciones de Talleres y Tracción. Además, informan que hay varias otras secciones que se disponen a solidarizarse.

Se produce una animada discusión, en la que intervienen casi todos los miembros presentes y los secretarios de Tráfico y Talleres. Se acuerda insistir ante la Junta Central de la Confederación para que intervenga para la solución satisfactoria del conflicto.

Sunchales. — Un telegrama comunicando que la empresa quiere obligar a 20 guardas de esta sección a que se trasladan a Ceres, quienes han resuelto negarse en virtud de que en la localidad no hay habitaciones. Se resuelve encargar a los camaradas Kogan y Benvenuto para que hagan gestiones ante la dirección general de ferrocarriles, a fin de que deje sin efecto dicha medida.

Rosario Tráfico C. Argentino. — Informa que bajará de esta sección una comisión con objeto de hacer varias reclamaciones y, al mismo tiempo, pide se le indique fecha de reunión de los comités porque desean asistir a ella.

Villars. — Pide telegráficamente que se le autorice bajar una comisión a esta, para hacer gestiones a favor de un compañero despedido, pues la superioridad niega permiso.

Se resuelve indicarle que someta esa reclamación a la reunión de delegados de ese ferrocarril, que se llevará a cabo el 4 de septiembre en esta capital. Acto seguido se levanta la sesión.

Bibliografía

Encarcamiento y Capitalismo. — Por Bartolomé Bosio. — Hemos recibido este interesante libro, el que trae un breve prólogo de nuestro camarada Rosanova. El beneficio total de la venta de este libro — como de la del anterior, titulado "La Guerra y el Imperialismo capitalista" — el autor lo dona a favor del diario de la F. O. R. A.; un motivo más, pues, para recomendar a los compañeros su adquisición y lectura. Precio de cada ejemplar, con derecho a un número de rifa, 50 centavos. Por pedidos, a la secretaría de la F. O. R. A., Belgrano 2545, Bs. Aires.

LA BANDA

POR EL CUMPLIMIENTO DE LA REGlamentACION DEL TRABAJO NOTA AL PRESIDENTE DE LA NACION

Los camaradas de la sección La Banda visto que las gestiones hechas ante la empresa y D. G. de Ferrocarriles por el cumplimiento de la Reglamentación del trabajo, no han dado resultado hasta hoy, con el mismo fin, han dirigido una nota al Presidente de la República firmada por todo el personal asociado. Saben los compañeros que esto no ha de remediar su situación actual, pero lo hacen con el fin de dejar constancia de que antes de recurrir a los medios poderosos con que cuenta para su defensa la clase obrera, han recurrido a todos los medios "legales". Dice la nota: "Excelentísimo señor Presidente de la República Argentina, Dr. H. Yrigoyen. Buenos Aires. Los que suscriben, empleados y obreros al servicio del F. O. C. A. ponen en conocimiento de V. E. el proceder incorrecto de la citada empresa, para con el cumplimiento de la Reglamentación del trabajo, firmada por V. E. el 11 de octubre de 1917."

Desde esa fecha la empresa desconoce en absoluto los artículos 11 y 12 de la Reglamentación mencionada, y todas las protestas que formulamos ante ella y la Dirección General de Ferrocarriles, no tienen eco favorable. Son casi tres años que esperamos que se nos haga justicia y, en lugar de haberlo sido, la medida más extrema que nos da nuestra organización, queremos hacer conocer a V. E. el asunto que nos avocamos, creyendo en esta forma, que una medida justa tomada por el gobierno de la nación, ha de oponer una valla al abuso de la empresa." — Corresponsal.

ZANJON AMARILLO

A LOS CAMARADAS DE TRAFICO Y VIAS Y OBRAS

Motiva estas líneas el hecho de que en esta Sección, aun quedan bastantes camaradas ferroviarios, pertenecientes al Tráfico y Vías y Obras, alejados de nuestra organización, hecho que no podemos admitir de ninguna manera en estos momentos en que todo el proletariado del riel se apresura a ocupar su puesto de combate en las filas sindicales. Hoy, camaradas, no se justifica en ninguna forma, esa actitud de indiferencia que los hace permanecer duramente mucho tiempo, pues con la constitución de la Confederación Ferroviaria, ha desaparecido la aparente causa en que se pretendió justificar tan pernicioso alejamiento. Con esto queremos significar la necesidad imperiosa de que cada obrero ponga a nuestras filas a cumplir con su deber de explotado, con el convencimiento de que sólo así podremos defender nuestros intereses de la insaciable avaricia capitalista. Camaradas de Tráfico y Vías y Obras: a organizarse! — Un federado.

LINCOLN

CONTRA LA PERVERSIDAD DE UN CRAPULA

Aunque cansados ya de ocuparnos de los elementos serviles que merodean por todos los lugares turbando la tranquilidad de los demás, hoy nos ocupamos de un individuo de esa clase, que opera en la estación Pasos Kanke, donde ha demostrado sus "matonadas" y rasgos de inconsciencia. Este individuo, jefe de la estación Pasos Kanke, ha demostrado su odio hacia los trabajadores en muchas ocasiones, pero días pasados llegó a los límites de lo tolerable. Encontrábase en servicio el auxiliar, camarada Quesada con las camaradas Gutierrez y Sarmiento, cambistas, se presentó el "señor" Cabrera — tal es el nombre del jefe — revólver en mano insultando y amenazando al personal.

Estos hechos obligaron al personal a dar cuenta a la superioridad, ante la cual negó el cínico las acusaciones de las camaradas citadas. Pero éstos perdieron un careo, en el cual, ante los afectados, no tuvo más remedio que confesar sus faltas. Con esto, debía haber comprendido este imbécil de que a los hombres no se le sopleiga con matonadas, pero parece que no fué así. Su conducta, creemos, dará lugar a que sus atropellos (de los cuales dejamos constancia), sean repelidos eficazmente. — Corresponsal.

TALLERES OESTE (Liniers)

ASAMBLEA GENERAL — SOLIDARIDAD CON LOS MARITIMOS — CONFERENCIA

El 31 de agosto p.p.d. esta sección efectuó asamblea general, a la que concurrieron un buen número de asociados. Después de la aprobación de las actas leídas, la secretaria informa sobre el movimiento de la sección dando a conocer la libertad de R. Mehan y a aportar el máximo de energías a la organización a fin de que ésta pueda beneficiar más aún a los compañeros que militan en sus filas. — Dilección a los balances de junio y julio, los que fueron aprobados. De acuerdo a la circular N.º 11 A de la F. O. R. A. y a moción del camarada Farengo, se resolvió designar pesos 100 del fondo social para los compañeros de la Federación Obrera. Matifina en huelga desde hace más de siete meses contra la prepotente empresa naviera Mihanovich. A los efectos de integrar la C. A. se designa al camarada José Mazzoco para tesoroero y para contador al camarada A. Parichetti. Agrega que fué la orden del día, el presidente presenta al camarada A. Tramonti, de la sección Talleres Sud, quien por espacio de 40 minutos, disertó sobre el movimiento obrero ferroviario haciendo atinadas observaciones sobre el mismo y la unidad del gremio. Al finalizar, exhortó a los compañeros a continuar la lucha hasta obtener el respeto de nuestros derechos de obreros. — Corresponsal.

JUNIN

CONSTITUCION DE LA SECCION TRAFICO. — UN TRAJIDOR

En la reunión efectuada por los compañeros de la sección Tráfico el domingo 13 del corriente, dejaron constituido su sindicato, cuya comisión administrativa quedó integrada por los siguientes compañeros: J. Palacín, secretario general; A. Martínez, de actas; F. Fogli, tesoroero, y P. Rebecchi, contador.

Además, fueron designados delegados para la comisión mixta de la Confederación los camaradas J. Palacín y S. Minardi.

De poco tiempo a esta parte se viene destacando en las débiles filas de la famosa y ridícula "A. F. N." un individuo, hasta ayer "revolucionario convencido", un pobre y miserable ente moral y físicamente incapaz de ninguna buena acción. Aunque sea mucho honor para él que su nombre figure en las columnas de nuestro periódico, creemos necesario que los camaradas federados lo conozcan para que sepan a qué atenerse: Miguel Ortiz Giménez; este pobre diablo se vanagloria de ser uno de los más eficaces propagandistas del amarillismo en esta sección, y ejerce su propaganda con el mayor cinismo y repugnancia. Sin duda ha de aspirar a la "medalla" que la empresa premia a los traidores que venden su conciencia.

Los compañeros del patio de vagones que trabajan en íntimo contacto con él, sabrán darle su merecido, pues si hasta ahora parecieran prestar oídos a su estúpida fraseología, hoy, convencidos de su misión, engrosan las filas de la organización, haciendo caso omiso de las ridículas gesticulaciones. — Corresponsal.

VILLA MERCEDES

Para integrar la Comisión Administrativa ha sido trasladado a la sección local el camarada Alfredo Robers, presidente de "La Fraternidad", sección V. Mercedes. Con tal motivo los afiliados quisieron exponer en un banquete su afecto hacia tan meritorio camarada. El banquete fué servido en la confitería "El Águila" de los señores Ortiz Hnos., en la noche del 27 de agosto, en que resultó un alto exponente de la simpática que se ha granjeado el camarada Robers por su actuación al frente de esta sección y por su constante lucha en pro de la unión de los ferroviarios. Lleguen al camarada Robers y familia los fervientes votos de la sección V. Mercedes, para que sean felices en su nueva residencia. — Corresponsal.

COMPANERO TRASLADADO

Para integrar la Comisión Administrativa ha sido trasladado a la sección local el camarada Alfredo Robers, presidente de "La Fraternidad", sección V. Mercedes. Con tal motivo los afiliados quisieron exponer en un banquete su afecto hacia tan meritorio camarada. El banquete fué servido en la confitería "El Águila" de los señores Ortiz Hnos., en la noche del 27 de agosto, en que resultó un alto exponente de la simpática que se ha granjeado el camarada Robers por su actuación al frente de esta sección y por su constante lucha en pro de la unión de los ferroviarios. Lleguen al camarada Robers y familia los fervientes votos de la sección V. Mercedes, para que sean felices en su nueva residencia. — Corresponsal.

GAYUPAN

SERVILISMO DE UN CAMBISTA

A pesar de que no nos agrada mucho ocuparnos de individuos que perdieron hace mucho su dignidad, hoy nos ocuparemos de uno que debe catalogarse como traidor de sí mismo, al serlo de la clase obrera. José M. Lobos, cambista en la estación Carlos Berg, es el individuo que hoy presentamos al resto de los ferroviarios organizados sindicalmente, a fin de que aquellos que tengan oportunidad de tratarlo, sepan que trato deben usar con él. Bien: este individuo, desde hace ya mucho tiempo ha demostrado carecer en absoluto de moralidad de obrero, pues después de haber trabajado desordenadamente durante 12 horas diarias como cambista, se prestaba servilmente a todos los caprichos de su jefe, haciendo en las horas libres de pedo particular de éste, a quien hacía toda clase de servicios domésticos. Pero, este no nos importó nada nunca, pues únicamente se perjudicaba él. Más, ahora que cometió otro acto más servil y que perjudica directamente a los compañeros no hemos de ser cómplices silenciando el hecho. El día 7 de septiembre, el "Lobo manso", tomó servicio a las 7 de la mañana y trabajó como cambista hasta las 19 (7 de la noche) hora en que a invitación de su jefe tomó servicio nuevamente como guarda y corrió tren de carga núm. 755 a Huituco Renaco, desde donde fué trasladado a General Pico, donde fué jefe controlador de un servicio después de 25 horas y 30 minutos de trabajo continuo. Hecha esta hazaña, regresó desde Pico a su residencia haciendo un recorrido de 2 kilómetros a pié, a fin de ponerse pronto a órdenes para tomar servicio nuevamente. Con lo expuesto, creemos haber dicho lo suficiente para que los compañeros comprendan a este servil, que como tal, debemos demostrar toda la fuerza de nuestro desprecio. — Corresponsal.

RIVERA

JEFE HIPOCRITA Y AMARILLO

Con motivo del traslado del compañero H. Arribas a la estación Atreco (en la que ya presta servicios antes de ser trasladado a Rivera), el jefe de aquella estación, Pedro Antoniosi, se rehusa a darle servicio, alegando ante el inspector seccional que no lo quiere por razón de que este compañero "es muy huelguista", pretexto un tanto ingenuo que no le ha dado mayores resultados. Por otra parte, el jefe de sección de referencia dice que su actitud se basa también en que el camarada no le trataba con una "atención de amarillito". Y nuestro compañero sostiene e insiste dispuesto a demostrar que el infatuado jefe es algo más que amarillito; es también un descarado traidor del proletariado ferroviario, pues en la última huelga, siendo socio de la Federación, trabajó y obligó a trabajar a sus subalternos, a quienes engañó miserablemente.

Por otra parte, es socio de la "A. F. Nacional". Y ahora preguntamos: ¿este jefe es "amarillito" o no lo es? La respuesta queda a cargo del lector. Como se ve por lo expuesto, los amarillos intrigantes parecen querer romper lanzas contra los obreros conscientemente organizados, pero tenemos la firme convicción de que sus maquinaciones han de fracasar frente a nuestra organización, que, dicho sea de paso, se robustece día a día. A cada injusticia de estos enemigos, los obreros sabrán responder con una justa venganza en lo lejano día en que sea la Confederación Ferroviaria la encargada del control del trabajo ferroviario, para lo cual nos aprestamos. Camaradas: cada cual a su puesto; seamos implacables frente a todos nuestros enemigos. — Corresponsal.

FORMOSA

NECESIDAD DE MEJORAR NUESTRAS CONDICIONES DE VIDA

La superioridad de este ferrocarril parece querer aventajar a la de los otros en el sentido de ejercer la más infame explotación con el personal que presta sus servicios. Además, sus procedimientos, reñidos siempre con la razón y la justicia, nos obligan a exteriorizar nuestra indignación frente a los hechos, ya que hoy los trabajadores de esta sección parecemos

que no tenemos derecho a otra cosa, pues las innumerables reclamaciones formuladas ante la superioridad no han dado resultado alguno.

En los talleres de esta sección, por ejemplo tenemos compañeros carpinteros los cuales, a pesar de tener más de dos años de servicios continuos, figuran como provisorios, razón por la cual tienen un salario muy inferior al resto de los compañeros que, en honor a la verdad, no es tampoco envidiable.

Después, los peones, tanto los del taller como los de vías y obras viven en una situación lastimosa, pues la exigüidad de sus salarios les obliga a andar semidesnudos y mal alimentados de modo tal que en muchas ocasiones no pueden hacer frente al trabajo.

La situación de estos últimos es más penosa aún, pues de su jornal de \$ 2.60 por día, con el cual tienen que afrontar los gastos de comida, etc. etc. Las providurias están a cargo de capataces autorizados por la superioridad, los que cobran por los artículos que venden precios exorbitantes. Ejemplo: azúcar el kilo \$ 1.40; yerba 1.40; galleta 0.70; vino (común) litro 1 \$; fideos kilo 0.70, y así sucesivamente. (Estos precios son copia de las libretas de los peones).

En el kilómetro 23, existe una cuadrilla volante a cargo del capataz José González, quien suministra la comida a los peones a 0.80 por día. Hace días, la peonada de esta cuadrilla, semidesnuda, en la estación, esperaba la llegada del tren en el cual sabían que llegaba el jefe de vías y obras, al cual se quejaron de las tristes condiciones en que viven, pero todo fué inútil, dado que la queja no fué atendida.

Camaradas: nuestra "salvación" está en nuestra organización; mientras permanecemos desorganizados nada hemos de obtener de nuestros explotadores, pero una vez bien organizados hemos de conquistar todas aquellas mejoras a que tenemos sobrado derecho y que hoy nos niegan.

A la obra, camaradas; que cada ferroviario sea un valiente soldado de la Confederación. — Corresponsal.

GALVEZ

POR EL CUMPLIMIENTO DE LA REGlamentACION DEL TRABAJO

Esta sección, convencida ya por experiencia de que todas las gestiones que los obreros realizan ante la Dirección G. de Ferrocarriles a fin de hacer cumplir a las empresas la reglamentación del trabajo, han de ser de resultado negativo, ha resuelto en asamblea general dirigir una nota-protesta al M. de Obras Públicas, por los crecientes abusos de la empresa, consentidos por la D. G. de Ferrocarriles que jamás ha resuelto una consulta favorablemente a los trabajadores a pesar de estar éstos encuadrados en la ley.

Fero los obreros de esta sección — como dice la nota de referencia — ya no pueden confiar en las gestiones amistosas; hoy sólo pueden esperar el respeto a sus derechos si éstos son sostenidos por la fuerza de nuestra clase: la organización sindical.

Así, pues, como consecuencia de este convencimiento, los camaradas de Galvez se aprestan a fortalecer sus filas en el momento propicio asumir la actitud que corresponde, cuando la razón y la justicia sean desconocidas por los mismos que pretenden estar encargados de administrarla. — Corresponsal.

PERGAMINO (C. A.)

POR LOS DOMINIOS DE INSUA

Camaradas: Voy a comunicar a todos en general y especialmente al personal de guardas la forma incorrecta de proceder del señor arriba mencionado en cierta parte de los ramales a cargo del jefe controlador de trénes valiéndose para ello de nuestro periódico. Con fecha septiembre 17 llegó a Otto Bemberg en servicio con tren 27 desde Peyrano el camarada J. R. Duarte el que se halla transferido en esta localidad desde el 10. del actual; cuando se iba a retirar de servicio se le notificó que al día siguiente, cuando tuviera su descanso saldría con máquina y furgón para seguir desde estación El Arbolito con un tren de carga a Pergamino, desde donde regresaría el lunes a ésta para salir nuevamente el martes con tren 272, 6.25 horas. Entonces el camarada Duarte le hizo presente al jefe que avisara a control, que el regresaba el lunes no saldría el martes con tren 272 por cuanto a su regreso se terminaba el ciclo y hasta tanto no tuviera 36 horas de descanso semanal no saldría en servicio; entonces se ordenó al camarada citado que una vez llegado a Pergamino se presentara al señor Insua, jefe controlador de trénes en Pergamino. Bien, una vez llegado a Pergamino Duarte se presentó al señor Insua, el cual preguntó que hora venía con tren 272 para rehusarse a salir con tren 272 el 21/9/20. El camarada citado le hizo presente que él necesitaba tomar su descanso semanal en su residencia, a esto replicó el señor Insua que muy bien podía tomarse su descanso en Pergamino como lo habían hecho antes los personales que hacían el servicio en esa ramal y por lo tanto no veía el inconveniente que tenía de tomárselo allí.

El camarada Duarte le hizo notar que él no aceptaba bajo ninguna forma esta clase de arreglos convencionales, pues él trabajaba de acuerdo con la reglamentación del trabajo y no estaba dispuesto ni él ni su compañero R. Perreyra a seguir en este tren de abusos cometidos por ellos al violar en una forma tan descarada la reglamentación. El citado señor contestó al camarada Duarte que si el personal se creía con derechos que no saliera el día 21 con 272 y luego verían quien tiene la razón. El camarada nombrado contestó que por su parte estaba en su sobrada razón y que si el tren no salía por falta de personal podía quedar en Otto Bemberg, pues a él no le afectaba ni perdía nada. Pero muy bien que cuando este señor se dió cuenta de que se encuentra-

be ante un camarada que no se hallaba dispuesto a ceder ante amenazas, por cuanto debía a fondo culpos son sus derechos, ordenó saltar máquina y furgón hacia Pergamino hasta Otto Bemberg el domingo 19/9/20 para llevar el personal de guardas a tomar su descanso semanal para poder tener personal para el 272 el 21/9/20. Fué así como el ramal quedó clausurado, desde el 18/9/20 a las 24. Vió pasar como un 16/9 con una pareja de personal que saqueaban la locomotora 703 y furgón bía hacerse respetar y regresaban como pasajeros en un especial a propósito para ellos a su residencia.

Casos como el presente son dignos de que se repitan para hacerles comprender que no obramos bajo el temor de sus represalias, ni tememos a sus injusticias y que si estamos dispuestos a hacernos respetar, aunque ellos piensen lo contrario; nosotros debemos demostrar que sabemos encuadrarnos dentro de nuestros derechos consagrados tras años de dura labor. — Corresponsal.

HAEDO

SERVILISMO IMBECIL

Estamos ya convencidos de que el obrero que llega a ser capataz de otros obreros tiene que renunciar a su dignidad de hombre y destruir todos los sentimientos buenos que pudiera haber tenido para entregarse al más bajo servilismo que de otra manera, el capitalismo no le hubiera concesso el "cuidado" de sus intereses.

No obstante saber esto, y saber también que nuestra prédica no ha de cambiar en nada absolutamente la modalidad de esos sujetos, hoy nos ocuparemos de uno de ellos, con el sólo fin de que nuestros compañeros conozcan perfectamente de quien deben estar continuamente a la defensiva y dispuestos para la ofensiva, pues de lo contrario serán seguras víctimas de estos encarnizados enemigos de la clase obrera.

Manuel González, ex reductor de rompehuelgas en 1912, actualmente capataz de caldereros en el depósito de locomotoras de la sección Haedo, encarna uno de los tipos que mencionamos, con el agravante de que además de las funciones inherentes al puesto que desempeña, ahora se ha convertido en un vulgar "corre vie y dile" del conestrate Camacho y del jefe de depósito.

Todos los actos de los obreros organizados sindicalmente para la defensa de sus derechos e intereses de tales, son castigados por este sujeto y de inmediato comunicados a los "superiores" con el fin de que éstos se molesten impertinentemente.

Los manifestos convocatorios a asambleas que los obreros (como lo vienen haciendo desde hace ocho años) fijan en lugares visibles en uso de un derecho indiscutible, son arrancados por el individuo mencionado, los que luego presenta al jefe, instigándolo así a coquetear desmanes con quienes no tienen alma de camareros.

Así fué como días pasados, vió que el compañero Gutiérrez tenía en el cajón donde guarda su ropa, etc., etc., varios de estas manifestos, y dió intervención al jefe, quien en ausencia de aquél, como un vulgar "ratero" le abrió el cajón y le sustrajo los manifestos los que llevó a su oficina, a la cual citó después al afectado.

Con un lenguaje digno de un matón orillero reprendió el jefe (quien tiene la vieja costumbre de amenazar con botetadas a los obreros) al camarada Gutiérrez, quien dando prueba una vez más de su prudencia, se limitó a exponer los derechos que le asistían en la emergencia.

Fero nosotros, tenemos la convicción de que no es el jefe el malo, sino el imbécil que le llena la cabeza de cuentos; el señor Manuel González, que para hacer hablar a los obreros lo que muchas veces debieran callar, les dice que el jefe es un alcorroque y que Camacho no sabe ni porqué vive, pues él sólo es quien dirige.

Por esto podrán ver los camaradas, quien es este sujeto que los critica al jefe mientras está con ellos, mientras que al jefe le lleva todas las alcahuetas que puedan dañar a los obreros. Por eso decimos al comienzo de estas líneas que todos los camaradas deben estar siempre a la defensiva con estos tipos y preparados para la ofensiva continuamente.

Nuestra ofensiva, camaradas, sólo podrá tener el éxito deseado, desde las filas de la organización sindical.

¡Contra los serviles, a organizarse, compañeros!

Varios ferroviarios.

SAN CRISTOBAL

NOMBRAMIENTO DE LA COMISION MIXTA

En la asamblea efectuada por esta sección el día 5 de septiembre, de acuerdo a la circular núm. 2 de los sindicatos de Tráfico y Talleres de la Confederación, se resolvió nombrar la comisión mixta, la que quedó compuesta por los siguientes compañeros: Waldo Masini (Tráfico); Manuel Lima, (Talleres) y el camarada Galvarino por Tracción.

ALTA CORDOBA

PREVENCION A UN CAPATAZ

En el aserradero de esta sección tenemos un encargado llamado Luis Mircurelli, que con sus necesidades está provocando al personal bajo sus órdenes, de forma tal, que no dudamos que el día menos pensado se le dé su merecido. Este pobre hombre, no se da cuenta de que el 99 o 100 del personal ya está cansado de sus impertinencias, a las que no puso fin ya por que lo inspiran distintos sus inocentes hijos que se les fueran sin ser culpables las culpas de su padre. Pero si bien hasta hoy nos hemos abstenido de tomar medidas, hoy le prevenimos que estamos dispuestos a no permitir que nadie, absolutamente, difame nuestra organización.

Queda, pues, prevenido, el capataz Mircurelli. — Cero.

BOICOT a GATH Y CHAVES Productos de la Corveceria BIECKERT y los diarios LA PRENSA y LA RAZON