

# EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA

Redacción, Administración y Comité Central: MÉJICO 2070

## La unidad proletaria

Después de trece años de luchas intestinas—tan dolorosas como estériles—los trabajadores revolucionarios han vuelto a unirse y es de esperar sea definitivamente, para poder bregar con mayor fuerza y eficacia contra el capitalismo explotador y el Estado tirano.

Al congreso de la Confederación Obrera Regional Argentina, que inició sus sesiones el 27 de junio p.p.d., y que, después de un largo y provechoso cuarto intermedio reanudó sus deliberaciones el 26 de septiembre, es a quien se debe la unión tan deseada y la terminación del período de guerra fratricida que tanto estragos produjo en las filas del proletariado argentino.

El Consejo Federal, con el laudable propósito de contribuir a poner término a la división reinante, en su sesión del 29 de julio, resolvió participar al Congreso de Concentración, y designó al secretario general y a los camaradas V. de Tardío y C. Villaro como representantes de nuestra institución, con el mandato de apoyar el temperamento que propiciaba el comité, por considerar, a su vez, que de otro modo sería imposible alcanzar la unidad deseada.

Después del acuerdo del Congreso—que ha satisfecho todas las aspiraciones y tendencias con su acertada resolución unificadora—nada tenemos que comentar, puesto que ella se comenta por sí propia, y en breve hablarán los hechos con su insuperable e insuperable elocuencia de la virtud de la unidad proletaria. Pero creemos oportuno hacerlo brevemente de ella desde un punto de vista exclusivamente ferroviario.

Nuestro gremio, que aquí como en todas partes, en sus luchas y en todas sus acciones, debe batirse simultáneamente con empresas formidables y con el trust de los trusts que es el Estado, no puede menos que preocuparse e interesarse de la unidad de todos los trabajadores del país.

¿Quién no sabe que entre nosotros el gobierno en toda ocasión ha puesto toda su fuerza e influencia para aplastar las reclamaciones obreras? En el último y grandioso movimiento de los maquinistas y foguistas, el Poder Ejecutivo puso el ejército nacional a las órdenes del representante del director de ferrocarriles, señor Guerrero?

Y ahora mismo ¿no tratan de sancionar una ley—la famosa jubilación—suprimiendo de un plumazo el derecho de organización y de huelga?

La experiencia nos ha demostrado que nada bueno podemos esperar del gobierno y que, por el contrario, tenemos que organizarnos para resistir todas las intenciones liberticidas con que nos amenazan continuamente.

Y en las luchas que tendremos que sostener, sería infantil atribuirnos la suficiente capacidad y fuerza para salir victoriosos. Aun cuando consiguiéramos robustecer nuestra organización, nosotros podríamos luchar con éxito contra las empresas, pero difícilmente lo obtendríamos contra la intromisión gubernamental.

Los ferroviarios, más que ningún otro gremio, necesitamos la solidaridad de todos los trabajadores, ya que en contra nuestra, además de nuestros explotadores directos, tenemos el Estado, que representa a todos los capitalistas.

Consecuentes con esto, nos parece un crasísimo error el aislamiento. Los ferroviarios debemos pasar a formar parte de la familia proletaria, así como han hecho nuestros compañeros de Francia, Inglaterra, España, etc., que forman parte de su respectiva organización nacional.

Mientras hubo en el país dos instituciones nacionales hemos creído prudente mantenernos equidistantes para evitar luchas internas; pero hoy que la unidad ha sido alcanzada, los ferroviarios no podemos mantenernos aislados. Tenemos necesidad de hacer causa común con los demás trabajadores para poder desarrollar una acción más eficiente, y demostraríamos desconocer nuestros intereses, si persistiéramos en mantenernos aislados.

Consecuentes con esto, nos parece que debemos ingresar en la Federación Obrera Regional Argentina, a objeto de que el proletariado regional pueda contar con el apoyo del gremio ferroviario y nuestra organización, en justa reciprocidad, pueda contar en su grandiosa labor con el apoyo decidido y eficaz de todos los trabajadores organizados.

No hay razón que pueda justificar nuestra autonomía. Los errores en que la institución nacional haya podido incurrir en el pasado, tenemos la seguridad que no han de repetirse, así como no se repetirá el pasado tan doloroso y triste del gremio ferroviario.

Nuestro gremio tiene, como todos, un pasado de desorganización y de derrotas, y, no obstante, existe en nosotros la más profunda convicción de que estamos preparando un porvenir de organización y de victorias. Esa misma convicción, ese mismo sentimiento debe hacer desaparecer de nuestro espíritu toda desconfianza sobre la organización nacional.

La lucha del proletariado moderno no es una lucha de oficio simplemente, es una lucha de clases, y guay de aquellos gremios que inspiran hoy su acción en un corporativismo impropia, infundado y anacrónico. Y los trabajadores ferroviarios—que constituimos uno de los gremios más modernos—sería realmente grotesco que pretendiéramos inspirarnos en un corporativismo medioeval.

El proletariado se organiza y unifica para liberarse de todas las explotaciones y tiranías y los ferroviarios que sentimos las mismas ansias de bienestar, no podemos substraernos al deber de luchar unidos con nuestros hermanos de explotación para echar por tierra este régimen de iniquidad y latrocinio.

## Las economías

En nuestro número anterior, hemos puesto de relieve la obra extorsiva que las empresas vienen cometiendo con el pretexto de las economías.

Hoy podríamos insistir con nuevos hechos que iluminan siñestramente la situación, pero renunciamos a ello ante la infelicidad de todas las publicaciones de esa naturaleza. Pero no queremos dejar pasar en silencio ciertas evoluciones que se notan en los grandes órganos de publicidad.

Cuando en la Cámara de Diputados, los representantes de los hacendados hicieron oír sus airadas protestas contra el aumento del flete y reclamaron y consiguieron del Poder Ejecutivo la promesa formal de que el aumento desaparecería antes de finalizar el año en curso, los amos de esta "tierra libre"—propietarios de tierras, lanas y cuernos, pardon, vacas—respiraron satisfechos.

El sacrificio de la ganancia de los exportadores, no sería definitivo.

Las empresas, que habían apelado al aumento de las tarifas para acrecentar sus ganancias, no estaban dispuestas a abandonar su propósito. Y bastó la simple perspectiva de tener que anular el aumento, para que se dedicaran a buscar otro expediente que tuviera igual eficacia para aumentar el producto líquido. Y este no fué difícil encontrarlo.

Se dijo que el tráfico había disminuido y que era preciso hacer economías, y para esto se redujo el personal y fueron suprimidos una gran cantidad de trenes de la circulación.

El sacrificio que este procedimiento entrañaba para los empleados, a nadie preocupó, y los grandes diarios que se dicen portavoces de la opinión pública, no dijeron una sola palabra sobre las molestias y enormes perjuicios que ellas producían al público, que ellos se abrogan representar y defender.

Pero, ahora que se acerca el período de la cosecha, los grandes diarios comienzan a darse cuenta de lo que significa la reducción de trenes, y comienzan, al mismo tiempo, a condenar el procedimiento de las empresas.

Mientras que los grandes capitalistas no ven amenazadas sus ganancias, las empresas ferroviarias pueden descargar sobre el país todas las calamidades imaginables y tendrán la aprobación del gobierno y de todo el periodismo rufianesco; pero cuando los procedimientos de las empresas afectan, también, los intereses de los otros pequeños grupos de grandes capitalistas, el apoyo del gobierno y de los alcahuetes, que constituyen el mal llamado cuarto poder, se hace débil y vacilante.

Como se ve, la jerga política de intereses públicos, riqueza nacional, porvenir del país, de que usan y abusan los periodistas y hombres de gobierno es de un significado asaz restringido y mezquino.

Los intereses públicos, según se desprende de estos hechos, son los intereses de varias decenas de capitalistas y empresas, y el "porvenir del país" que preocupa a nuestros grandes diarios y políticos, debe referirse también al porvenir de los capitalistas y especuladores.

Nuestro gremio es preciso que vaya comprendiendo esta farsa vergonzosa, pues mientras perdure en él la ingenua e infantil creencia que hay quien se ocupa y defiende sus intereses, será sacrificado continuamente.

Cada uno, en la vida, defiende sus intereses, y los ferroviarios debemos defender los nuestros.

## En estos momentos...

En estos momentos en que la crisis económica—hija del funesto régimen en que vivimos—por la cual atravesamos, nos acusa de cerca, sin miedo, con valentía, como si nosotros fuéramos verdaderos "animales irracionales", como queriéndonos demostrar que no somos capaces de levantarnos para repeler como se debe, revolucionariamente, altivamente, conscientemente, la constante e interminable agresión que ella nos hace; en estos momentos en que el monstruo capitalista, echándonos sus garras, hinea sobre nuestras carnes, con furor despiótico, inhumano, salvaje, sus afilados dientes; en estos momentos en que la reacción burguesa está abusando, con todo desparpajo, riéndose, como si tal cosa, de la "debilidad femenina" que reina en la mayoría de los productores; en estos momentos de estupor, de sorpresa, de abatimiento cuasi generalizado en todos los espíritus embriónicos; en estos momentos en que la peste contagiosa de la cobardía se cierne, amenazante, con intenciones de extenderse mucho más, en la pesada atmósfera de estos malos tiempos; en estos momentos, en que los proletarios somos, como siempre, hasta tanto no triunfemos en nuestros anhelos, las víctimas directas de la monstruosidad que actualmente se está cometiendo; en estos momentos en que los abusos, las suspensiones, la seditación, están a la orden del día, y se extienden por toda la República; en estos momentos en que la clase burguesa y sus lacayos nos asaltan, al unísono y nos roban, como verdaderos ladrones, como verdaderos piratas, en la mitad del camino de nuestras diarias desdichas; en estos momentos en que el clamor, la queja, el doloroso lamento, repercuten, en todos los hogares, en todos los corazones obreros, como una sorda e íntima exteriorización de rebeldía; en estos momentos en que las voces se apagan con la atropellada brutalidad de la fuerza bruta; en estos momentos en que se forman, por todos los puntos, las tristes caravanas de desocupados; en estos momentos en que los puños, apretados, crispados, resueltos, por ser pocos, chocan impotentemente en la coraza de hierro del capital, en estos momentos en que las protestas no tienen ningún eco, en los delicados oídos de la burguesía, porque no existe el formidable impulso de la colectividad; en estos momentos en

que se ejerce, sobre muchas cabezas proletarias, el desaliento aplastante que causa la contemplación de ese desgano popular; en estos momentos en que se pisotean, con la bota de potro del cosaco, del perro policial, los derechos más inherentes al ser humano; en estos momentos en que no se respetan, ni siquiera para guardas las formas establecidas, las apremiantes necesidades del pueblo productor; en estos momentos en que se mofan, de una manera visible, con la lujosa vestimenta que adoptan las damas de la sociedad, del hambre de nuestros hijos, de nuestras madres y de nuestras compañeras; en estos momentos en que el error pasa triunfante, alegre, rechoncho, montado en el potro bravío de la ignorancia; en estos momentos en que el absurdo y el sentido común se dan de trompadas; en estos momentos en que lo bajo, lo vil, lo rastroso, reciben todos en conjunto, la gloriosa palma de los vencedores; en estos momentos en que la razón del hombre que siente se oculta, para no verse obligada a juzgar sobre tanta calamidad reinante, en el más recóndito escondrijo de su cerebro; y, en fin, en estos terribles, malditos, angustiosos e inaguantables momentos de desesperación, estamos obligados, todos los hombres conscientes, y todos aquellos que tienen una partícula de amor propio, de dignidad o de rebeldía, a colaborar, con férrea voluntad, con más ahínco que nunca, sin achataamientos ni exteriorizaciones de cansancio, en la sublime obra que se está construyendo!

Todos, absolutamente todos, tenemos esas angustias, humanas y santas obligaciones! Hacer lo contrario, demostrar pereza, desinterés, poquedad de ánimo, es peor aun que si se demostrara una supina ignorancia, una real estupidez, o una pronunciada o, mejor dicho, una denigrante cobardía. ¡Eso es todo, compañeros! Ser o no ser... He ahí el axioma, la verdad irrefutable!

La obra, la formidable, la invencible obra que se está realizando, tendrá, al concluirse, la virtud de acabar, de terminar, de dar fin, de una vez existen, enterrándolas, con un empuje soberano, por todas, a las inhumanas aberraciones que hoy en el abismo más profundo del pasado.

¡Esa es nuestra obra! Ella, la consciente, la rebelde y revolucionaria organización de la clase asalariada, tiene poderes increíbles: tiene más poderes que la misma lámpara maravillosa de Aladino, suponiendo por un momento de que esta haya existido!

¡A formar filas, compañeros! Aún existen muchos vacíos en el batallón que marcha, rompiendo obstáculos, sacando estorbos, hacia el futuro! Que no quede un rezagado en el camino; que no exista uno que, sabiendo su deber de hombre consciente, quiera hacerse cómplice de la situación calamitosa porque atravesamos.

Alma Templado.

Buenos Aires, 1914.

## RECTIFICACIÓN OBLIGADA

A los compañeros de la C. D. de "La Fraternidad"

En el número 21 de EL OBRERO FERROVIARIO, correspondiente a junio p.p.d., ocupándonos de un artículo del ciudadano A. Balaño, redactor de "La Fraternidad", que publicara en el diario "La Vanguardia", correspondiente al 1.º de mayo, entre otras cosas, decíamos textualmente:

"Es completamente incierto que nuestra organización está compuesta de obreros de talleres exclusivamente. En todas las secciones organizadas de nuestra Federación pertenece el personal de talleres, tráfico, vías y obras y hasta del departamento de tracción."

Nuestra declaración sobre este punto no podía ser más explícita y más clara.

No obstante, hoy tenemos que insistir de nuevo sobre este asunto ya que las apreciaciones inexactas que rectificamos en junio han vuelto a ser repetidas en modo impropio e incorrecto en el órgano oficial de "La Fraternidad", que redacta el mencionado ciudadano. En uno de los últimos números de esa publicación, en un laudable artículo sobre la fusión de los gremios ferroviarios, se presenta a nuestra organización como compuesta exclusivamente del personal de talleres.

Aparte de la incorrección que encarna esa afirmación, ya que ella, en buena lógica, no podría ser repetida sin rectificar nuestra declaración anterior, cosa que no habría sido posible, por cuando le consta al ciudadano redactor como asimismo a todos los miembros de la Comisión Directiva de "La Fraternidad", que han tenido ocasión de viajar por el interior, que nuestra organización no está compuesta—como se pretende hacerla pasar—exclusivamente de obreros de talleres.

Pero, aun suponiendo que ese ciudadano desconociera nuestra organización, él no podría ignorar nuestra rectificación anterior.

Por otra parte, no puede escapar a la inteligencia de ese ciudadano y de los compañeros de la Comisión Directiva de "La Fraternidad", el perjuicio moral que pueden causar a nuestra organización tan absurdas afirmaciones. Con declaraciones de esa naturaleza—aparte de su manifiesta inexactitud—se empujea y desprestigia nuestra organización, y es algo verdaderamente grotesco y hasta inhumano que se lleve a cabo una obra semejante desde el órgano oficial de los compañeros de tracción, que, como es sabido, han contribuido a vigorizar nuestra organización, y que, bajo ningún concepto, pueden contribuir a desacreditar la organización de sus hermanos.

Y dado a que esa apreciación personal e inexacta ha sido emitida en el órgano oficial del gremio de tracción, que aparece bajo la responsabilidad moral de la Comisión Directiva, llamamos especialmente la atención de esos camaradas, no para reprimir ese acto que conceptuamos incorrecto, sino para evitar su repetición.

## LA AUTONOMÍA

Una mala interpretación del principio federalista consagrado por los iniciadores de nuestra organización en toda su amplitud, viene a crear una serie de dificultades y obstáculos para la obra que debemos realizar. Con el sincero propósito de allanar esos obstáculos que dificultan y entorpecen la organización, trazo estos renglones que pretenden ser un análisis del concepto de autonomía, a objeto de evitar erróneas y perjudiciales interpretaciones.

El Consejo Federal—que además de su obra de orientación que con tanto acierto ha venido realizando, tiene el mérito excepcional de ser el núcleo iniciador—en estos últimos tiempos ha dirigido a las secciones repetidas circulares haciéndoles presente su crítica situación financiera, y la imperiosa necesidad de una más puntual y eficaz cooperación.

El hecho de que el consejo se haya visto en la necesidad de reiterar el pedido, me indica con claridad que una gran parte de las secciones han hecho oído de mercader. Corroboro lo que dejo dicho, una lectura atenta del balance que el Consejo ha remitido a las secciones. Analizando ese documento, se ve que las secciones, con muy contadas y honrosas excepciones, no contribuyen con puntualidad; y la inmensa mayoría de ellas no sólo no cotizan regularmente sino que, cuando lo hacen, remiten una cantidad completamente exigua, por no decir irrisoria.

La situación económica del Consejo, lejos de haber mejorado con el progreso y desarrollo de la organización, ha venido experimentando un progresivo empeoramiento.

Ese hecho tan extraño, me hace creer que el Consejo atraviesa por una suprema crisis, no sólo perjudicial para la organización, ya que por falta de recursos tiene que debatirse en la impotencia—sino que también completamente injusta, ya que, como lo indica el buen sentido, a un mayor desarrollo de la organización, debió corresponder un mejoramiento de la situación económica y financiera del mismo.

Por otra parte, algunos balances seccionales, que he tenido ocasión de ver, demuestran que el fondo social de esas secciones ha experimentado un aumento constante. Quiere decir esto, que hoy la Federación es más rica, más fuerte económicamente, mientras que el Consejo, que debe ser un reflejo fiel y exacto de la situación, de la capacidad de las secciones, nunca estuvo tan pobre y sin recursos como en la actualidad.

Esto me hace creer que hay una desviación, un completo olvido de los deberes esenciales de las secciones. Me parece que las secciones confundiendo el principio de autonomía—que significa libertad de iniciativa, igualdad de deberes y derechos entre las secciones y su centro—con el atomismo y desligamiento. Las secciones han olvidado que son partes de un organismo. Ellas retienen en sus cajas sumas de dineros sin emplearlas en ninguna iniciativa, cuando deberían, no diré remitirlas en su integridad al Consejo, pero, por lo menos, facilitarle los recursos necesarios para que pueda desenvolver una intensa actividad.

Hay secciones que tienen un local bien instalado, con biblioteca y todos los muebles necesarios, mientras que el Consejo no pudo siquiera adquirir una biblioteca para el archivo.

¿Es posible seguir así? No lo creo. Los miembros del Consejo no perciben un solo centavo; ellos, como todos los socios de la Federación, trabajan por el bienestar del gremio, pero, por el puesto que ocupan, son los que se ven obligados a realizar una mayor cantidad de trabajo y de sacrificio.

Las secciones saben perfectamente que no seremos fuertes y respetados mientras haya un gran número de ferroviarios desorganizados. Y si lo saben, si comprenden que debemos robustecer nuestra organización ¿no comprenden, acaso, que es necesario una más vasta e intensa propaganda? ¿Quién ignora que una buena parte de la organización actual, se debe a la propaganda que se ha venido realizando por medio de EL OBRERO FERROVIARIO? ¿Quién puede negar la eficacia de las conferencias y jiras de propaganda?

Y si todos comprendemos que es necesario una mayor organización, si sabemos que para eso es necesario una mayor propaganda, ¿por qué no nos esforzamos en facilitar a los compañeros de Consejo Federal los recursos necesarios para la realización de tan grande como urgente obra?

Cada uno de nosotros, como cada sección, debe estar interesada en destruir la indiferencia, en hacer desaparecer la cobardía de todos aquellos que se mantienen alejados de la organización.

La fuerza de nuestra organización es proporcional al número de asociados, y si en realidad queremos conquistar el bienestar que necesitamos, debemos procurar que nuestra organización sea cada día más fuerte, esto es, cada vez más numerosa.

Tampoco podemos esperar—sin ponernos en ridículo—que los inconscientes y los tímidos vengamos de motu propio a nuestra organización.

Nosotros, que comprendemos que la organización es indispensable para nuestra liberación, debemos esforzarnos, y sacrificarnos si fuera preciso, para hacer comprender esa verdad.

Obrar así, sacrificarnos por nuestro bienestar y nuestra libertad, será siempre mejor y más digno que permitir que nos sacrifiquen nuestros enemigos.

Como amante de la autonomía, no puedo menos que lamentar lo que está ocurriendo, pues preveo que de no cambiar de proceder, en el próximo congreso, los delegados tendrán que cambiar de sistema de organización para dar vida y vigor a la Federación. Y si esto ocurre, las secciones que han tergiversado la autonomía, que han adquirido un mezquino espíritu localista, tendrán un severo castigo.

La autonomía, que deja un amplio campo de acción a las secciones, sería eficaz y beneficiosa



siempre que al comité central se le facilite los recursos para cumplir su misión; y las secciones que aman el sistema federalista y aprecian su libertad de acción han de ser las más interesadas en facilitar al Consejo el cumplimiento de su misión. Solo viven en libertad los que son dignos de ella. En la organización proletaria, con mayor razón, puede afirmarse ese concepto. Así, que si queremos el federalismo—régimen de libertad y de autonomía—debemos saber vivir libremente, ya que si esa libertad es nociva al desarrollo de la organización, ella nos conducirá a la desorganización que, en este caso, es también esclavitud.

C. Fernández.

Mechita.

## La situación ferroviaria

La situación del gremio ferroviario nunca ha sido tan grave como en estos momentos. Por una parte las medidas que vienen adoptando las empresas con el pretexto de las economías, han venido acentuando el malestar que esos trabajadores venían experimentando, y por otra, las medidas de orden legal que están por ser adoptadas de un momento a otro han creado o van creando una situación realmente desesperante.

Y si se tiene presente el privilegio de que gozan las empresas, se verá palpablemente la injusticia de que son víctimas los obreros y empleados ferroviarios. Las empresas, por disposición de la ley Mitre, tienen asegurado un beneficio líquido; si por cualquier causa que sea, el ejercicio económico sufriera una reducción de las entradas, ellas están facultadas a resarcirse de esa disminución aumentando proporcionalmente las tarifas.

Por esta circunstancia especial, las empresas vienen a hallarse al cubierto de todas las crisis, y las peores condiciones a que se ve sometido el personal no responde a ninguna necesidad real y atendible.

Y mientras esta situación privilegiada subsista, las empresas ferroviarias constituirán una verdadera plaga tanto para los intereses de la industria y del comercio como asimismo para los empleados. Cuando el transporte disminuya — como está ocurriendo — las empresas no verán mermados sus beneficios, ya que su situación legal la asegura de todos riesgos, en detrimento, claro está, de los intereses generales.

En los primeros meses del año en curso, pretextando una disminución de las entradas, las empresas se creyeron en el caso de sacar partido de las disposiciones de la ley 5315, y aumentaron el flete. Estas medidas fueron combatidas por los hacendados y terratenientes, y, bajo la presión de éstos, las empresas vieron en la necesidad de reducir en parte el aumento del flete.

Los representantes de los terratenientes y demás categorías afectadas por el aumento de las tarifas, iniciaron diversas gestiones ante el poder ejecutivo y desde las poltronas parlamentarias anatematizaron el proceder antipatriótico de las empresas. El diputado Atencio, en un largo y patético discurso, censuró acerbamente esas medidas que amenazaban llevar al país a la bancarrota. Simulando una suprema ignorancia de los antecedentes legales, sostenía que las empresas ferroviarias, como todas las entidades económicas, debían estar expuestas al riesgo de la ganancia y pérdida, a tener, como todos, sus años buenos y malos.

Las gestiones de este diputado y su minuta solicitando la intervención del ejecutivo para obligar a las empresas a reducir los fletes no tuvo ningún resultado positivo y el ministro que — como es sabido — desempeñó durante varios años el cargo de defensor de la empresa del Sud, no podía, hoy, que se encuentra en situación de defender con éxito los intereses de los accionistas, cometer una traición, máxime cuando una actitud o un gesto que pudiera resultar perjudicial para estas grandes empresas originaría su destitución inmediata, lo que significaría un completo suicidio político.

Y el ministro no es tan ingenuo ni tan torpe ya que no podría modificar ni alterar la situación del privilegio de las empresas y terminaría miserablemente su carrera de abogado y político, mientras que persistiendo en esa actitud resultará un ejemplo admirable de coherencia.

No obstante, el que sólo conociera los debates parlamentarios y el juicio de los grandes órganos de publicidad, se vería obligado a culpar al ministro de obras públicas de todas las calamidades que las empresas hacen soportar al país. Cuando en realidad los acontecimientos que se desploran son simples efectos de las concesiones leoninas que todos los gobiernos han venido realizando con el pretexto de atraer capitales, mientras que su objeto único era el de obtener una participación en el enorme negocio que representaba cada concesión.

Y teniendo en cuenta la característica de nuestros políticos, ni por hipótesis puede admitirse en ellos un móvil impersonal y desinteresado. Así que a nadie puede causar extrañeza lo que ocurre. El mal servicio ferroviario es una consecuencia del desarrollo artificial de esa industria.

Pero, lo que es digno de nota especial, es la situación deplorable de los trabajadores y empleados. Mientras para las empresas no hay años malos, mientras los accionistas tienen asegurado un pingüe dividendo, los obreros y empleados ferroviarios halláanse expuestos a grandes y graves peripecias. Su salario no tiene ninguna seguridad ni estabilidad.

Las últimas medidas de las empresas han venido a demostrar una vez más esta situación.

Viendo que el aumento de las tarifas era objeto de gran resistencia, los administradores ferroviarios, con el consentimiento del gobierno, con objeto de no exasperar a los hacendados y terratenientes, en estos últimos días han reducido el número de trenes circulantes, destituyeron un gran número de obreros y empleados y redujeron el jornal de los que continuaron en el trabajo.

Este procedimiento va dirigido directamente contra el personal, aunque el mal servicio que origina estas medidas afecta también a la industria y al comercio en general.

Ante estos hechos nos parece que el personal ferroviario no puede continuar impasible ni debe continuar por más tiempo con el sistema de lamentaciones y reclamos. Esta actitud no tendrá ningún resultado positivo, a la vez que pone de relieve una incomprensión del problema y de sus intereses, que no es posible admitir.

No creemos que en estos precisos momentos el gremio ferroviario pueda remediar la situación, pero de la actitud que se adopte se podrá apreciar su grado de capacidad y de inteligencia.

Dirigirse formulando quejas a los órganos gubernamentales, significa desconocer la realidad de los hechos, pues no es concebible que la dirección de ferrocarriles, que ha autorizado esas medidas, con pleno conocimiento de sus consecuencias, sea

hoy la que pueda llamar al orden a las empresas.

Estas situaciones no pueden evitarse cuando han producido todos sus efectos calamitosos. En los momentos de desocupación las organizaciones muy poco pueden hacer; en esas circunstancias su acción no ofrece ninguna seguridad de éxito.

En cambio con una acción intensa, con una lucha persistente puede evitarse esas situaciones angustiosas. Nadie negará, por ejemplo, que si entre nosotros hubiera habido una organización sindical más sólida y una acción más eficaz, si se hubiera conseguido reducir la jornada de trabajo, la actual desocupación, si no habría sido evitada, sería menos grave y dolorosa.

El gremio ferroviario, si no desea perder el tiempo lamentablemente, debe adoptar este nuevo camino. Estrechando en estos momentos angustiosos las filas de sus organismos sindicales, en el próximo período de la cosecha podría — por una acción colectiva — hacer reconocer de las empresas y el gobierno los derechos que hoy le son desconocidos.

(De La Acción Obrera.)

## A propósito de la asamblea de Talleres

Bajo el patrocinio de los compañeros maquinistas y fogoneros de la Fraternidad, en esta localidad (Talleres, F. C. S.), se realizó con fecha 3 de octubre, una asamblea, cuyo objeto era el de uniformar criterio, a fin de dar nueva vida, nuevo aliento a esta sección, que en otros tiempos fuera torre inexpugnable de fuerza proletaria, tan justamente temida.

Tan laudable iniciativa no es nueva, por cierto, ya que aún están presentes en la memoria los esfuerzos realizados por un puñado de obreros audaces que se jugaron en ello sus empleos, puesto que a nadie se ocultaba que los mastines a sueldo del capital, expertos por obligación, toman todas sus precauciones a fin de evitar una posible alteración del régimen que los mantiene. Esto, y el vacío que produjeron elementos capaces de mantener sin rencillas ni sectarismo y abandonando a sus propias fuerzas iniciales tan nobles propósitos, fueron las causas de tan lamentable fracaso. Pero, ahí donde por causas varias se fracasó ayer, mañana si persisten las causas que motivaron el intento fracasado, surge la experiencia que delineará el nuevo camino, el nuevo criterio, o el método a observarse; y como por lo demás persisten y persistirán las causas que provocan la organización proletaria, acaso cada vez más intensamente por la nunca saciada sed de beneficios que agregan al capital y por el siempre creciente número de necesidades de todo género que llenan en una vida de producción intensa en que el desgaste de energías es tal que por doquier se cierne sobre nosotros bajo múltiples formas y aspectos, la fatídica muerte.

Ahora que la crisis capitalista ha llevado al seno de todos los hogares proletarios la disminución de los medios de subsistencia ya exiguos, en forma de suspensiones de rebajas de salarios; ahora que las empresas usan y abusan únicamente de su inmenso poder, distribuyendo y graduando el hambre caprichosamente, recargando a todo aquel que, sabiéndose obrero y productor, ve con indignación que los que no son tales usufructúan su producción repartiéndose arbitrariamente: en estos instantes es cuando se ve con toda amplitud y sin prisma alguno que suavice los tonos crudos y brutales de la lucha entre las clases poseedoras y desposeídas, puede comprenderse y apreciarse, y es, también, cuando por instinto de solidaridad y conservación, se crea la organización y se emprende la lucha.

Esta iniciativa patrocinada por aquellos que apenas hace un par de años sostuvieron el más gigantesco de los combates proletarios que jamás se vió en esta parte de la América, desarticulando e inmovilizando el movimiento comercial de la región durante más de cincuenta días, a pesar de venida tras heroica lucha contra la coalición del Estado y el Capital, siñ sufrir en lo más mínimo su cohesión y empuje, nos patentiza el valor de la unidad proletaria y nos hace creer que no está lejos el momento de la revancha.

Los compañeros de la Fraternidad se han aleccionado en los hechos y estos por sí solos valen el conjunto de todas las teorías. Ellos saben que la derrota de los obreros del taller en 1906 se debió a la lucha aislada y parcial, error que ha malogrado casi todos los esfuerzos del gremio.

A ese error se puede así mismo atribuir la derrota del 1912, de los maquinistas y fogoneros. Esta lucha no era puramente local; abarcaba toda la República, pero sólo comprendía una fracción del gremio, y de ahí que solo nos ha sido útil como aprendizaje. Aprendizaje cruel y saturado de amargura y de pena, ante el desgaste inútil, el esfuerzo estéril, con relación al objetivo inmediato; pero es también cierto que de él surge el posible triunfo de mañana y de este modo, el error se convierte en mayor conocimiento y el fracaso en una mejor capacitación para las próximas emergencias. Se comprobó fácilmente estas afirmaciones con observar que el egoísmo corporativista que en otro tiempo florecía entre estos obreros, ha desaparecido por completo y se ha abierto camino un escepticismo saludable en lo que respecta a la legislación estatal. Las represalias que las empresas cometen constantemente con el personal, vuelven a éste cada vez más tenaz en su propósito de organización y rebeldía, porque aprende que solo puede contar con su fuerza y la de sus iguales. Que a caro precio hemos pagado tan duras y sabias lecciones, no debe añagarnos ya, puesto que eran necesarias.

Compenetrados del rol que desempeñan y de la posición que ocupan en la sociedad, los ferroviarios, se ven impulsados a combatir para mejorar la situación, y puesto que no pueden contar más que en su propia fuerza y organización, consideran, con razón, que es preciso que la organización, frente a la coalición de todos los poderes, abarque todos los ramos de la actividad asalariada en el riel. ¡Pues solo así, ante la ruda verdad de la fuerza, se doblegan los tiranos!

Que así lo hayan comprendido, no cabe duda, cuando en la asamblea a que se hace mención varios de sus más autorizados representantes, constataron la ineludible necesidad de la organización, brindando su local como primer principio de la futura organización que recibirá la vida de millones de obreros anhelantes de romper el cerco que encierra una situación angustiosa, porque es de creer que ante la buena voluntad y el ejemplo que nos brindan todo lo que no sea una noble y franca adhesión a tan bello propósito, sería una cobardía.

Y es a vosotros, obreros del tráfico de Talleres, que os corresponde no malograr tan saludables propósitos.

Porque tarde o temprano deberá ser.

Sigfrido.

## ¿PUES Y QUÉ?

Por una nimiedad, por una insignificancia, por un "sacame de ahí esas pajas", no estuvieron conformes con nosotros; y, al no estar conformes, nos "desacreditaron" ante la ciega fe de los ingenuos. ¡Nos pusieron como trapo de cocina!... Por último, cuando concluyeron de lanzar blasfemias y calumnias de todo calibre, nos dijeron, en nombre "de todos", que ya se estaban cansando. Esto último nos hizo reír. ¿Sabéis por qué? porque nos hablaron en plural...

Si los términos se hubieran invertido; si en vez de hablarnos en plural (en nombre de muchas personas), nos hubieran hablado en singular (en nombre de una sola), era fácil que le creyéramos.

Pero de ninguna manera cuando quieren abrogarse representación de terceros. Sabemos, tenemos completa seguridad, que en nuestros compañeros ferroviarios no existe tal cansancio; este existe solamente en la mente obsecada de un individuo: un individuo que tiene la vana pretensión de detener, con la palma de su mano, la velocidad que lleva la impetuosa corriente que marcha directamente por su verdadero cauce natural.

No es él, ni nadie, enténdanos bien, lo suficientemente fuerte para arremeter, como un Quijote cualquiera, a la organización ferroviaria.

Sus impetus, sus furores, chocarían, terminarían por mejor decir, en ser nulos, impotentes...

¡No es la maligna intención de uno o de dos individuos la que derribará la grandiosa obra que ya hemos cimentado!...

## A LOS COMPAÑEROS EXTRAVIADOS

Entendiendo que nunca alcanzaremos ningún bien sino es por propios esfuerzos, me dirijo a los compañeros que, a pesar de la propaganda, continúan todavía prefiriendo las tabernas y prostibulos a la organización. A esos compañeros que trabajan y sufren como nosotros y que, en lugar de unirse para remediar la situación, van a corromperse, a matar la angustia con alcohol que sólo sirve para destruir la dignidad, a esos compañeros, quiero recordarles que la miseria no desaparece con una horrachera.

Si en verdad no estáis conformes con la situación de esclavos y queréis salir de ella, tenéis que abandonar los lugares de depravación y venir con nosotros a luchar por la organización.

Uniéndonos es como podemos salir de la situación de parias; luchando constantemente contra los que explotan nuestros esfuerzos, es como iremos mejorando nuestra condición y matando nuestras penas.

Las tabernas y los templos—sean de Dios o de Venus—solo sirven para infectar nuestros cuerpos.

Compañeros: vosotros que maniobráis en la sombra, de acuerdo con nuestros explotadores, para desorganizar las filas de la Federación Ferroviaria, abandonad esa obra inmundada y nefasta, por que os precipita hacia el abismo.

No os hagáis engañar como los niños con masitas, porque las golosinas ni alimentan ni fortalecen.

Compañeros: Seáis obreros conscientes, organizados, haced obra común con nosotros.

Dejad los prostibulos y las tabernas, y concurrid a la organización, donde podréis instruirlos y fortalecer vuestro espíritu.

Almo perdido.

## Un microcéfalo en acción

Un jefe, un individuo, un tipo repugnante que lleva en la gorra "los tallarines" que lo acreditan como jefe de estación, pero que lo lógico, lo humano sería que en vez de ocupar tan alto cargo, fuera a ocupar una jaula de hierro entre las fieras del jardín zoológico, ha cometido una gran barbaridad; una barbaridad horrible, antihumana: ha destituido, por una simpleza, por una nimiedad, a un pobre anciano que tenía 20 años de servicios en la empresa del Ferrocarril del Sud.

¡Es el colmo de la brutalidad!...

Transcribimos a continuación, la crónica que apareció en "La Protesta" del día 14 del mes próximo pasado; ella se relaciona, casi toda, con el hecho que, hasta ahora, que escribimos estas líneas, nos parece increíble e inverosímil que haya podido cometer un ser humano. ¡Cuidado, compañeros; ese hombre es una fiera!

Dice la crónica en cuestión:

"LA HUELGA DE BERAZATEGUI. — UN JEFE DE ESTACION DESPOT.—UN GUARDA-BARRERAS DESPEDIDO.

La lucha en Berazategui sigue en el mismo estado. Los huelguistas empeñados en triunfar, y la policía en quebrarlos. Esto no se conseguirá tan fácil; para vencer la conciencia y firmeza de los huelguistas habría que suprimirlos a todos. Mientras quede uno vivo, será siempre una oposición tenaz al tirano Rigolleau. Los hombres indignos aumentan todos los días, no en las filas de los huelguistas; ahora el jefe de la estación también empieza a ejecutar obras que lo colocan en la categoría del más vulgar malhechor. Un guarda-barreras que lleva 20 años de trabajo en la compañía y que cuenta en la actualidad 80, fué despedido porque daba de comer a dos huelguistas. Este jefe, de seguro espera una recompensa de Rigolleau y por eso se ha propuesto combatir a los huelguistas usando los medios a su alcance. A otros dos empleados los ha amenazado también con despedirlos si los vé hablar con los huelguistas.

Estos medios torpes no servirán para nada; ya lo hemos dicho, para reducir a los huelguistas, es necesario darles lo que piden. De lo contrario, todo será en vano.

Los almaceneros que siempre explotaron a los huelguistas y que a costa de ellos lograron reunir lo que poseen, también se han puesto al servicio de Rigolleau. Hacen de policía, delatan, espían. Esperan también una recompensa; todos estos trabajos para el tirano, porque el tirano paga.

Comerciantes, comercian hasta con la conciencia; para ellos no hay dignidad, hay solamente dinero. Y bien: los huelguistas, a pesar de todas estas dificultades, de la multiplicación de los enemigos, de las detenciones, prisiones y demás calamidades, se mantienen tan decididos como el primer día de la huelga. La fe en ellos no se ha enfriado, al contrario, cada día es más vigorosa, más fuerte. Y la victoria es de los fuertes.

Por su parte, los carneros tampoco pueden nada; todos los días cometen fechorías y tejen ardidés que no surten efecto alguno. Ahora han dado en gritar a todos los vientos que el local de los huelguistas se halla hipotecado, lo cual es una gran mentira, como saben. Este nuevo ardid de los carneros, irá a perderse en el vacío de su propia fatuidad. Son ardidés que no logran convencer ni a los tontos."

## La jubilación

Felizmente, la cámara de diputados no ha tenido tiempo para sancionar el draconiano proyecto de jubilación. Pero si el gremio no adopta una actitud más enérgica y viril, las empresas y sus lacayos conseguirán de los diputados la misma aquecescencia que tuvieron del senado.

A continuación transcribimos de "La Vanguardia" el juicio que el mencionado proyecto merece al doctor Juan B. Justo, que, como podrán notar los compañeros, coincide con lo que hemos venido sosteniendo nosotros:

UN PROYECTO MEDIOCRE

Es inminente la discusión por la cámara de diputados de la Nación de los despachos de la comisión de legislación sobre el proyecto de ley de jubilación de los empleados ferroviarios, tal como del senado ha vuelto a la cámara.

El proyecto, a cuyo alrededor se ha hecho tanto ruido, es la muestra de lo que por ahora puede esperarse de los gobernantes argentinos en materia de legislación social.

Ante todo, el motivo del proyecto: la huelga ferroviaria de 1912.

Sabiase que los maquinistas y foguistas se encontraban fuertemente organizados, y estaba fresco aún el recuerdo de la huelga ganada por ellos en apoyo de sus compañeros del Gran Oeste. Pero ni esas circunstancias, ni la evidente necesidad de leyes que aseguren condiciones humanas de trabajo y de remuneración a los trabajadores en general, y especialmente a los empleados en los servicios públicos, sacaron de su inercia a los señores que gobiernan el país. Fué necesario otro conflicto, mucho más grave que el anterior, para que asomara a la conciencia de los oligarcas la idea de la conveniencia eventual de una ley que protegiera o pareciera proteger a los ferroviarios.

Ni se disimuló tampoco el carácter de la nueva ley que deseábase dictar. Lejos de presentarla como el primer paso hacia la institución del seguro social, se la caracterizó francamente como ley de excepción, para acallar los reclamos posibles de un gremio que, por la naturaleza de sus servicios, es excepcionalmente poderoso.

Así nació el proyecto aun en discusión, y así fué apoyado por el poder ejecutivo, que si no ha aportado la menor luz a su discusión, ha acentuado su carácter de ley de clase.

No se trata, tampoco, de un proyecto de ley, sino de un proyecto de promesa de ley. Los artículos votados hasta ahora por las cámaras no darán a los empleados ferroviarios el derecho efectivo a una pensión de retiro determinada. Hablan únicamente de la formación del fondo de pensiones, dejando a otra ley, que se dictará quién sabe cuándo, la fijación de los beneficios que podrán recibir los empleados. Y sin preestablecer el monto de las pensiones de retiro, ni la edad en que tendrán derecho a ellas los empleados, sin saber, pues, cuánto dinero será anualmente necesario para el nuevo servicio, se proyecta un descuento considerable en los sueldos y un impuesto que pagará el público, para constituir el fondo de pensiones.

En dos años que se llevan discutiendo este proyecto de promesa de ley, el P. E. no ha tenido tiempo de recoger los datos necesarios para basar inteligentemente el servicio de pensiones a los empleados ferroviarios, a fin de que se diera desde ya una verdadera ley, de efectos inmediatos.

Peculiar del proyecto en discusión es que promete extender sus beneficios hasta a los empleados que ganen mil o más de mil pesos. En la legislación del mundo entero no habría otro ejemplo de ley, pretendida social, que se ocupe de asegurar al porvenir de altos funcionarios privados, cuyos sueldos parecerían deber bastarles para constituir sus recursos propios para la vejez, mucho más desde que a esos altos empleados debe suponerse con la educación necesaria para llenar por sí mismos esa previsión elemental.

Y si mediocre era este proyecto de promesa de ley como fué de la cámara al senado, mucho peor es como ha vuelto del senado a los diputados.

Antes se imponía a las empresas cierta contribución. Ahora se dice también que contribuirán, pero a expensas del público, pues se establece que ese gasto no ha de reducir el altísimo dividendo que la ley 5315 autoriza para el capital ferroviario, lo que significa que su importe saldrá de un nuevo recargo a los fletes y pasajes.

Y, por fin, el senado ha incorporado al proyecto la cláusula que prohíbe a los obreros beneficiarios declararse en huelga, y castiga esta actitud con la pérdida de todos los descuentos sufridos. Conocida es la actitud de franca oposición de los trabajadores del riel a esa nueva cláusula, que viene a corroborar la tendencia policial y capitalista propia del proyecto. La diputación socialista ha de combatir con toda su fuerza ese agregado que empeora la ley, hasta el punto de hacer de ella una grave amenaza no sólo contra la libertad de organización y acción gremial de los ferroviarios, sino también contra los salarios que ganan actualmente.

## Para evitar un equivoco

Es una mala práctica la de los redactores de EL OBRERO FERROVIARIO — ha dicho alguien en un periódico hermano — de no constatar si las denuncias que le envían para publicar, vienen por conducto suficientemente serio y digno de confianza.

Nosotros, que hemos tenido y tenemos la mejor buena voluntad para acelerar el avance, cada vez mayor de la organización ferroviaria, no vemos el por qué se nos acusa de tanta negligencia y apatía; no alcanzamos a comprender por qué se desconfía tanto de nuestra obra; ni tampoco por qué se obstaculiza el triunfante camino de nuestra acción.

Los que formamos parte del cuerpo de redacción de esta batalladora hoja, somos ferroviarios. Por lo tanto, no caben en nosotros esas maliciosas intenciones con que se nos quiere obsequiar. Lo que más puede haber, es un error, un equivoco, — ya que nadie puede granjearse de ser o pasar por infalible — pero nunca, jamás, un procedimiento jesuítico...

Como ferrocarrileros, como hombres que apreciamos en lo que vale la dignidad de cada individuo, no estamos acostumbrados ni hemos bajado a un tan bajo nivel social para "denigrar" gratuitamente el buen nombre de los compañeros.

Prestamos el mayor cuidado para proceder con nobleza, en todos nuestros actos de infatigables y desinteresados luchadores...

Cuando nos remite una crónica, que acusa directa o indirectamente a determinada persona, tratamos de averiguar—lo principal, para nosotros, ya que en estos casos no se puede andar con muchos requisitos—quién es el que la ha remitido; y, si éste no nos merece confianza, pedimos el "Visto Bueno" al secretario de la sección. ¡Eso es todo!



Nosotros no podemos, por nuestra dignidad, por nuestra altivez y, ¿por qué no decirlo?, por nuestro orgullo, recurrir a las oficinas de las empresas ferrocarrileras, para solicitar datos que se relacionan con el poco o el mucho valor moral de sus empleados.

## TRABAJOS DE ZAPA

Se nos informa que determinados oradores están haciendo por el interior de la República "trabajos de zapa" en contra de nuestra Federación Ferrocarrilera.

¡Nos extraña tan grotesca intrusión en nuestros problemas gremiales y no podemos comprender cómo es posible que exista tanto "rastrismo oculto" en las personas que hasta hoy las tuvimos en un concepto demasiado elevado. Y decimos "hasta hoy", porque recién ahora nos damos cuenta que estábamos en un error: éramos bastante benévolos para juzgar.

Pero, a pesar de todo, aún no queremos convencernos de la verdad; esperaremos otra "ocasión oportuna" para sacarles, con más pruebas, los trapitos al sol...

¡Somos tolerantes!...

## Pró revista "Via Libre"

El comité pro revista "Via Libre", encargado, como se sabe, de hacer todos los trabajos tendientes a materializar, en un tiempo no lejano, la bella idea de publicar una "Revista defensora de los obreros y empleados ferroviarios y de los trabajadores en general", nos ha entregado, días ha, la nota que más abajo transcribimos. En ella se hacen ver los trabajos que hasta ahora se han realizado, y se solicita, al mismo tiempo, la colaboración eficaz de todos los compañeros conscientes.

Creemos inoportuno, supérfluo, digamos así, entrar en mayores detalles para explicar con nuestras palabras la necesidad que existe, en los actuales momentos, de que los compañeros no hagan oídos de mercader a este llamado fraternal. Con la fuerza, con la solidaridad y con la constancia de todos los buenos, se pueden realizar grandes obras. Y esa, compañeros, es una de ellas!

He aquí la nota mencionada:

"Director de EL OBRERO FERROVIARIO.

Estimado camarada:

Solicitamos de usted, por medio de la presente, la publicación de esta carta abierta, que trata y se relaciona con los trabajos que ha realizado, hasta ahora, el Comité pro revista "Via Libre". Consideramos lógico que su paladín y todos los periódicos obreros se ocupen, de vez en cuando, de la magna obra que nosotros pensamos llevar a cabo. No se trata de ninguna fantasía irrealizable; es una idea que, habiendo fuerza, voluntad, perseverancia, puede practicarse con suma facilidad!

Y en nosotros, compañero, hay todo eso: hay fuerza, hay voluntad y hay perseverancia...

Pasemos, pues, a explicar la marcha que ha tenido, hasta la fecha, el buque en que navega nuestra idea; la bella, la grande idea que ha de llegar, no hay duda, al puerto triunfal de la Realidad; y allí, agrandada, materializada, ha de emprender un vuelo inimaginable por los cuatro puntos cardinales de la República!

Por casi todas las secciones organizadas circulan las listas de suscripción para recolectar, de los buenos camaradas, las donaciones voluntarias que han de servir para dar principio, con una base sólida, a la publicación de la revista.

La crisis actual nos ha tocado de muy cerca; ella fué una de las causas que hicieron demorar, no hay que dudarlo, la devolución de las listas ya citadas. Pero, tiempo al tiempo; cuando éste llegue nos vendrá a decir de que todas las secciones han cumplido con su deber! Hasta la fecha tenemos en nuestro poder una cantidad que aún no alcanza para cubrir los gastos que se ocasionarán cuando aparezca la revista "Via Libre".

Muy pocas secciones son las que han devuelto la lista con el importe que hubiesen recolectado entre los compañeros!

Parece que existiera un poco de desgano, de apatía...

Muchos no comprenden que en los actuales momentos es cuando más falta hace una revista que levante, con sus intermitentes y periódicos gritos de rebelión, el ánimo decaído, semi-aplastado, de algunos compañeros. Alguien nos ha observado que sería muy conveniente que nosotros postergáramos para una fecha o un momento más oportuno, la aparición de la revista, por creer que actualmente la crisis nos está ahogando; pero, nosotros pensamos de diversa manera: creemos que a la ocasión la pinta calva, y que así, efectivamente así, debe ser; creemos que el momento se presta, por muchas razones — y por las mismas de economía, que aducen las empresas para preparar ambiente favorable para el engrandecimiento simultáneo y consciente de la organización ferrocarrilera; creemos que la crisis nos favorece de algún modo: se solidariza con nosotros para hacer ver, a nuestros compañeros de trabajo, que es necesaria e imprescindible una acción conjunta, uniforme, constante, entre todos los espíritus emancipados con que cuenta el poderoso gremio ferroviario, para erguinos, de una vez por todas, en el cimentado pedestal de nuestros derechos proletarios, y contrarrestar, con un potente gesto revolucionario, los abusos que se cometen todos los días; creemos que esa acción conjunta aun no existe; y creemos, también, que no es "cosa del otro mundo" hacer de que exista, de que tenga vida!

Por creer todo eso, por creer que el gremio ferroviario es susceptible de sacudir el marasmo que hoy lo abate; por creer de que él tiene cualidades para despertar de su largo sueño; por creer de que ya es tarde, difícil e infantil poner un freno a la voluntad que nos domina, seguimos impertérritos, sin mirar para atrás, porque esto es de cobardes, por el camino que indica la conciencia!

Todos aquellos compañeros que se hallen decididos a secundarnos en el brillante plan que hemos formado, deben demostrarlo en una forma práctica. No es con buenas teorías, ni con buenos sentimientos, como vamos a triunfar: necesitamos acción, acción y más acción...

¡Con la acción de los hombres han germinado, en todos los tiempos y en todas las edades, los triunfos más grandiosos; con nuestra acción, compañeros, germinará, como una flor bella, voluminosa, perfumada, la revista "Via Libre"!

A la obra, pues!

Contribuyan todos con un pequeño granito de arena: al tenerlos todos juntos, pegaditos, armados, formaremos — es nuestra intención — una montaña más grande que el Himalaya!

Por el Comité pro revista "Via Libre".

El Secretario.

Bs. Aires, Octubre de 1914—Méjico 2070.

# Movimiento e informes de las Secciones

## EN EL CENTRAL CORDOBA

### Abusos inauditos con los guardas

Los atropelos que vienen cometidos, son tan numerosos que nos resulta completamente imposible hacer una narración, ya que, para una simple enumeración, sería necesario emplear varias columnas de nuestro periódico. No obstante haremos lo posible de señalar algunos concretos a objeto de que quien nos lea pueda formarse una idea de como son tratados los guardas de este ferrocarril.

El compañero A. Caspar, en vista de que después de 20 horas continua de servicio, se pretendía obligarlo a continuar trabajando, vióse en la necesidad de plantar el tren, y fué, por esta causa, destituido por orden del señor jefe de Tucumán. Las leyes y reglamentos nacionales de ferrocarriles, nos parece que no podrían resultar más grotescos e inútiles.

La jornada de trabajo no tiene más límites que los que imponen la voluntad caprichosa de estos despotas.

En Frías se pretendió hacer salir al compañero Ramón Flores después de 4 horas de descanso, y como se negara a acatar esa orden, por cuando le correspondía otro tanto de descanso, puesto que había prestado servicio durante 18 horas consecutivas y el mínimo del descanso reglamentario es de 8 horas, fué declarado cesante.

Habiendo presentado una reclamación por la injusticia de que había sido víctima, se le contestó que esas medidas habían sido adoptadas por orden del nuevo superintendente.

En Alta Córdoba y en San Francisco, se cometen igualmente muchas injusticias. Con el pretexto de las economías, a todos los guardas se le descuentan cuatro días por mes, y muchos obreros y empleados fueron declarados cesantes.

Y lo más triste y lamentable, es que, a pesar de todos los abusos de los superiores, hay entre nosotros personas muy serviles y canallas. Entre estos, merecen ser señalados al desprecio de los compañeros conscientes, los guardas F. Orellano y M. Ceballo por su conducta indigna y cancleril.

Un Federado.

## ALIANZA

### Abusos inculcables—Progreso de la organización.

En los números anteriores nos hemos ocupado de los abusos que vienen cometidos en estos talleres y hoy debemos volver a insistir, no para protestar, ya que la empresa se ríe de nuestra protesta escrita, sino para indicar a los compañeros un procedimiento más expeditivo y eficaz.

El sistema de abusos no desaparecerá hasta tanto los compañeros no cambien de procedimiento. Las quejas y lamentos, por justas que ellas sean, hemos visto que no tienen ninguna influencia sobre nuestros explotadores. Estos no modificarán su conducta mientras no seamos capaces de unirnos estrechamente y exigir un mayor respeto.

Los explotadores abusan de nuestra desorganización e impotencia, y sus abusos sólo cesarán cuando hayamos conseguido robustecer nuestra organización; cuando hayan desaparecido las rencillas que hoy nos dividen en beneficio exclusivo de nuestros explotadores.

Confirma lo que venimos diciendo, el aviso que a continuación transcribimos, que fué colocado en el departamento de C. W. por orden del jefe. Por él se constata una vez más que la reducción de personal y todo el plan de economías, lejos de responder a una disminución del tráfico, obedece al mezquino propósito de aumentar el dividendo de los accionistas.

El aviso, dirigido al personal de coches y vagones, dice textualmente:

"Desde la fecha NO será suspendido NINGUN CONTRATO POR MAL TIEMPO O LLUVIA. El obrero que no pudiera seguir su trabajo por dicha causa, pedirá al capataz respectivo su boleta de salida, pudiendo completar las horas perdidas, si el tiempo lo permitiera, el jueves, o de lo contrario el viernes, observando el horario de costumbre, no pudiendo hacer más de 24 horas por semana."

Por una parte, muchos obreros son destituidos por falta de trabajo, y por otro lado se obliga al personal a continuar trabajando bajo la lluvia.

Según versiones circulantes, el jefe tenía pensado establecer un horario más equitativo, pero consultado el caso con los capataces Invernizzo y Sifredi — una verdadera yunta de perros — le hicieron desistir.

En el departamento de herrería fueron rebajados diez o doce operarios a simples peones, con un salario de 30 centavos por hora, y corre el rumor de que esta medida pronto será empleada en los demás departamentos.

Como era de prever, todas estas calamidades han determinado en los espíritus una profunda y saludable reacción. Los obreros que hasta ayer permanecieron indiferentes hacia la organización comienzan a interesarse, y muchos se han dado cuenta que sólo una fuerte organización puede poner término a estos abusos y, sin esperar invitación de nadie, han ingresado espontáneamente en nuestra Federación.

Y este es el procedimiento que deben poner en práctica los compañeros que desean poner fin a todos los atropelos de que hoy somos víctimas.

—La conferencia de fines de septiembre, que versó sobre el palpitante problema de la desocupación, estuvo a cargo del secretario general. Ante una numerosa concurrencia, dicho camarada habló por espacio de una hora explicando las causas de la desocupación y, brevemente, indicó la eficacia de la organización para contrarrestar los efectos de ese fenómeno del régimen capitalista.

—En vista de la penosa situación en que se encuentran, los compañeros han presentado a la superioridad una solicitud reclamando algunas mejoras de carácter urgentes e indispensables; pero, hasta el momento de escribir esta crónica, ninguna respuesta se había obtenido.

Corresponsal.

## MERCEDES

El motivo de la presente es para hacer conocer por medio del periódico algunos de los muchos abusos que cometen los superiores.

Con motivo de la guerra europea, reducen el personal del galpón, esto es: ajustadores, ayudantes, limpiadores y carbaneros, y obligan a los que quedan a hacer la misma cantidad de trabajo como cuando estaba todo el personal.

Al personal de tracción los dan por ausentes y obligan a los que están en servicio a trabajar por ellos. De los compañeros suspendidos, uno solo volvió a entrar, a pedido de los compañeros; por los otros nada se hizo, porque ellos no quisieron pasar por secretaria, a pesar de haber sido invitados por varios compañeros de la comisión.

Entiendo, compañeros, que es preciso tener más conciencia, porque es el único modo de fomentar la unión, ya que no se puede prescindir de ella si queremos ser respetados por nuestros verdugos.

Hace falta también tener un poco de buena voluntad y concurrir a nuestras asambleas, pues no basta solamente pagar la cuota y dormir el sueño eterno.

¡No, compañeros! Es necesario luchar con valentía y hacer mucha propaganda y fomentar la solidaridad entre los compañeros.

—Sólo así llegaremos a triunfar.

Un Federado.

## SAN JUAN

### Primer aniversario de la Sección

Con el deseo de recordar la fecha de la fundación de nuestra sección, el 17 de octubre ha tenido lugar una importante reunión para conmemorar nuestra iniciación a la vida sindical e inaugurar al mismo tiempo la biblioteca social, que a fuerza de sacrificios hemos conseguido formar.

La reunión tuvo un éxito feliz, pues en ella asistieron todos los compañeros que se encontraban fuera de servicio. Varios camaradas de los más activos hicieron uso de la palabra explicando la importancia y alto significado de la organización, que fueron escuchados con vivo interés y aplaudidos con entusiasmo por todos los presentes.

La reunión, que resultó un excelente acto de propaganda, se disolvió en medio de entusiastas vítores a la Federación Obrera Ferrocarrilera y a la sección San Juan.

Corresponsal.

## ROSARIO

Libertad del compañero Casas. — Cambio de local. — Las economías.

Después de una larga e injusta detención, ha recobrado su libertad el camarada Pedro Casas, que fué detenido por la policía poco después de haberse hecho cargo de la secretaría de nuestra sección, con motivo de un mitin de desocupados.

El gobierno radical ha pretendido satisfacer los instintos de venganza de la burguesía en la persona de este compañero, a quien la policía quiso procesar bajo la inculpación de haber violado la ley de defensa social que, al ser sancionada, mereció la más severa censura de parte del difunto diario radical "La República", que calificaba de oligárquica y bochornosa.

—La secretaría social, ha sido trasladada en B. Avellaneda esquina Gorriti, donde, en adelante, deberá ser dirigida toda correspondencia.

—Las economías han creado una situación insostenible. Además de haber sido destituido muchos obreros, los que trabajan no ganan lo necesario para vivir, y son objeto de innumerables vejaciones de parte de los superiores.

Los trabajadores del departamento de coches y vagones son los más afectados, aun cuando en todas partes los abusos están a la orden del día.

El personal de tracción se ve también hostigado como nunca.

Es posible que de estos hechos, la organización resulte robustecida, ya que los abusos hacen crecer el valor de la organización mejor que nuestra propaganda.

Corresponsal.

## CAÑADA DE GOMEZ

### Reflexiones oportunas

¿Por qué camaradas no procuráis concurrir al local de nuestra sociedad hermana "La Fraternidad"? ¿No sabéis que os llaman a defender vuestros intereses actuales y venideros?

¿No pensáis que esa indiferencia con que miráis la Federación, os pone en mal concepto ante vuestros compañeros y especialmente los asociados?

Es muy doloroso decirlo y me aborcho a pensar que todavía no lo habéis comprendido. En tiempos normales, cuando el trabajo es inmenso y las pocas horas de descanso de que disponemos apenas alcanzan para reposarnos un poco de las fatigas sufridas durante las muchas horas de trabajo, tenemos excusas para no concurrir a local mencionado que podrían muy bien verseer con un poquito de buena voluntad.

Desde algún tiempo a esta parte, la mayoría del personal ferroviario asociado a la Federación, no ha concurrido nunca en número suficiente para celebrarse una asamblea, que han debido ser suspendidas por falta de quórum, habiendo muchos e interesantes asuntos que resolver.

Yo creo, compañeros, que vuestra imaginación se halla aturdida por los espantosos estragos de la guerra europea, fantasma que llena de miseria al mundo entero, sin saber que aquí, cerca de nosotros, al alcance de vuestros brazos, también tenemos un enemigo poderoso a quien debemos declarar una guerra sin cuartel, una guerra sin tregua.

No olvidéis que debemos aniquilar a nuestros poderosos enemigos, los capitalistas. Cuando habremos conseguido el aniquilamiento capitalista, nuestros esfuerzos habrán terminado y quedaremos satisfechos de la obra.

Si no conseguimos obtener esa satisfacción, nuestros hijos nos maldecirán por haberles dejado una vida de esclavos.

Compañeros indiferentes: no queréis dejarle a vuestros hijos el derecho de que mañana puedan gritar a pulmón lleno: ¡Estas glorias las debemos a nuestros padres y todos nuestros antepasados: ellos abrieron el primer surco para depositar tan sagrada semilla cuyo fruto recojemos hoy nosotros...

Bien, camaradas, en nombre de la Federación Obrera Ferrocarrilera, que accedan todos a mi pedido y humildemente os pido que en lo sucesivo se sacrificen un poco más y concurren a las asambleas con más puntualidad.

¡Cuánta satisfacción para nosotros y cuánto bien para todos individual y colectivamente será el día que veamos a todos nuestros socios unidos como un solo hombre, defendiendo sin odios ni rencillas de ninguna especie, nuestros intereses!

Entonces habrá llegado el momento en que nos-

otros seremos los más fuertes y nuestra solidaridad pesará como una plancha de plomo sobre las espaldas de aquellos que, directa o indirectamente ejercen presión sobre nosotros.

¡A la lucha, a trabajar por nuestra redención si queremos ser libres!

Es Concreto.

## LA BAJADA

El diablo, cuando no tiene que hacer con el rabo se ocupa en matar moscas, y esto es precisamente lo que le sucede a la C. G. B. A., que en su afán de economías no hace más que barbaridades. Concretemos:

En esta sección, hay 14 guardas, mientras que por el tráfico corresponden 28. De los 14 guardas, solamente 2 son de primera y los restantes de segunda, que perciben la miserable suma de 80 y 90 pesos mensuales, mientras que están obligados a correr trenes como guarda de primera con el sueldo de guarda de segunda. Los trenes corren con 50 vagones y a veces llevan cuatro vagones de lotes; en las estaciones intermedias, como hay cambistas, deben los guardas desempeñar también esas funciones, es decir, tres personas distintas y un solo dios verdadero, o si se quiere, tres trabajos y un solo trabajador.

Según el reglamento de la empresa, cada 7 días de trabajo debieran tener 36 horas de descanso que no lo dan, pero, en cambio, le descuentan 5 días por mes por economías.

Con fecha 8 de septiembre, figuraba un guarda ausente y el tren 5 tuvo que correrlo un peón de plataforma. El día 9 del mismo, en Pergamino, figuraban dos guarda ausentes, y, a las 5 p. m., fueron llamados para correr el tren primero de pasajeros hasta Rosario, y de estos casos se podrían citar muchos.

Ahora bien; esos guardas merecen la condena unánime de todos los hombres conscientes, porque son actos indignos de todo hombre que tenga dos dedos de frente, pues de esa manera favorecen los planes rastrosos de los superiores.

Los guardas, pues, deben de hacer desaparecer esos abusos reclamando las horas francas que les pertenecen y deben portarse como empleados conscientes y abandonar de una buena vez todo servilismo, que siempre resulta perjudicial.

Los peones de cargas trabajan 3 días por semana y no quieren facilitarlos a las casas mayoristas para hacer ese trabajo; por esta causa se han retirado 5 casas de las más importantes. En su afán de hacer economías estos Argelinos no hacen más que diabluras, ya que son todos unos pobres diablos.

A los limpias máquinas que ganan la fabulosa suma de sesenta pesos por mes, les descuentan siete días y medio, lo que equivale a una pérdida de 15 pesos; a los engrasadores le descuentan 5 días y a los maquinistas 7. Estas economías no tienen razón de ser, porque las máquinas da asco de mirarlas de tanta suciedad, debido al exceso de trabajo.

Actualmente hay en la playa más de 35 vagones en mal estado y sin poder prestar servicio por falta de material y de personal para arreglarlos. Los maquinistas, cuando están ausentes son llamados para correr algún tren especial o para reemplazar algún enfermo, y lo peor del caso y más lamentable, es que, a pesar de haber convenido de no hacerlo, lo hacen con la mayor frescura.

Citaré un caso reciente: El día 9 de septiembre el maquinista B. H. no se presentó a tomar servicio, porque le correspondía el descanso después de 6 días de trabajo, y vióse obligado a guiarlo el segundo jefe de máquinas por no encontrar personal disponible, pero al fin se encontró uno, y nada menos que el secretario de la sección de maquinistas, Juan Avampa.

Al relatar estos hechos, creo supérfluo declarar que no me guía ningún personalismo ni estoy animado de espíritu de bandería. Yo, como todos los ferroviarios, aprecio y estimo La Fraternidad y deseo que en ella todos los militantes sepan dar ejemplo de valor y de altivez.

Los compañeros de la organización, cuando no pueden evitar la consumación de una injusticia, por lo menos deben cuidarse de no facilitar los planes de los enemigos.

Los jesuitas de la C. G. B. A., no sabiendo que hacer, quieren demostrar un espíritu de raza. Los señores quieren demostrarse francófilos a todo trance y la emprenden contra los austriacos. El 20 de septiembre fueron declarados cesantes el maquinista Rossich, el jefe del empalme Puerto R., Baissich, el auxiliar del mismo nombre y muchos otros empleados, por el grave delito de ser austriacos.

Otras mil calamidades, las dejo por el momento en el tintero, pero mientras los jesuitas continúan en su infamia, siempre habrá

Uno que no se calla.

## LOS TOLDOS

### Un jefe canalla

A la larga lista de despotas y canallas que van siendo presentados al gremio por medio de nuestra hoja, hoy agregamos uno más, que como verán los compañeros, en nada desmerece de los anteriores.

Este "petite" Guillermo II se llama M. Piñeyro, y antes de venir a esta estubo en Pico donde, también, había sabido conquistarse el más profundo y cordial desprecio de todos los obreros y empleados, por sus procederes antipáticos y despoticos.

Una mañana de intensa niebla que impedía distinguir las propias maos, estando yo de servicio en una maniobra fué enviado un vagón por un cambio doble, correspondiente a mi cabina. Siendo imposible distinguir nada con la vista, debido a la niebla, tuve que hacer cálculos para dar el cambio, y aunque mi equivocación no fué grande, cuando dí el cambio todavía faltaba pasar una rueda del convoy; error que no habría tenido importancia ni trascendencia de ninguna especie, ya que no había originado ningún desperfecto.

Pero el señor Piñeyro, que está acostumbrado a recibir coimas de sus subalternos y como yo nunca he cometido semejantes humillaciones, por considerar que es indigno de un obrero consciente obsequiar a sus explotadores y verdugos, aprovechó esa circunstancia y, con el exclusivo propósito de perjudicarme, se dirigió telegráficamente al ingeniero relatóndole el percance ocurrido.

Una vez en ésta el ingeniero, enterado del hecho, comprendió que yo no tenía ninguna culpabilidad; sin embargo el jefe me impuso como castigo un peso de multa.

El próximo domingo, me correspondía franco; pero el señor jefe exigió que debía limpiar los cambios. Para que se vea la injusticia de ese proceder, debo hacer presente que esa limpieza se efec-



tuaba hasta entonces una vez por mes, y cuatro días antes los cambios habían sido limpiados por mí, y por este motivo, aun en el caso de que esa limpieza hubiera sido necesaria, de ningún modo habría correspondido a mí.

Otras muchas injusticias, que dejo de relatar, se cometieron conmigo, por cuanto el señor Piñeyro tenía empeño en que yo abandonara el servicio para dar mi puesto a uno de sus favoritos, cosa que consiguí, ya que me vi obligado a presentar al inspector mi renuncia.

Como considero que los procedimientos infames deben ser divulgados, he creído cumplir con un deber de obrero consciente al presentar al desprecio de los ferroviarios federados este prototipo de jefe.

José Tuñón.

MECHITA

Proletarios del riel

Deseo preguntaros, ante todo, porqué existe en el fondo de nuestra conciencia, de nuestro cerebro, aquel extremado y fatídico proceder que nos coloca en un terreno ya por demás vergonzoso.

Veo con dolorosa impresión, en esta senda de sufrimientos morales y materiales, la apatía que existe para reflexionar un momento sobre la necesidad imprescindible que tenemos para encaminarnos, todos a un son, por los nuevos y modernos caminos.

Voy a hacer una comparación que servirá de concreto para que os forméis un poco de conciencia propia.

Hace unos días que hemos contemplado, aunque de "telas para afuera"—pero no por esto dejamos de tener datos satisfactorios, que nos prueban los hechos que han ocurrido—algunos cuadros cómicos y dramáticos, que se representaron en la sociedad que, por cruel ironía, lleva el nombre de "Biblioteca Sarmiento". Si este se levantara de su sepulcro, ¡quién sabe lo que haría! Sería muy capaz de imitar al mártir de Galilea, cuando con un gesto de desesperación, echó a "latigazo limpio" a los mercaderes del templo de Jerusalén.

Y si así lo hiciera, merecería el aplauso de los buenos—por un lado—y la condenación de los malos, por el otro...

El nombre de Sarmiento, el gran Sarmiento, está tirado por el suelo; lo pisotean a cada vuelta; lo tapan con la suela del zapato—como acostumbra a tapan, los comisarios pampas, los nombres de la justicia y de la libertad ciudadanas.

Se ven día a día los procedimientos vergonzosos, mantenidos como si tal cosa por la camada de burocratas que administra y dirige los intereses de dicha sociedad.

Allí, en el mismo local, tienen instalado un despacho de bebidas alcohólicas; con esto podéis formar una idea para saber como entienden los señores nombrados el adelanto de nuestra colonia.

No es posible de ninguna manera creer que es justa la reunión de dos fuerzas antagónicas, enemigas, como por ejemplo, el alcohol que envenena y embrutece y el libro que instruye y sirve de bálsamo para reconfortar a los espíritus decaídos.

Degeneración y civilización son dos palabras que no andan juntas; siempre que por casualidad se encuentran en el camino, podría decirse que se dan unas cuantas bofetadas: no pueden verse...

La otra noche—y aquí viene la comparación de que os hablaba—se realizaron dos actos simultáneos: uno en la sociedad de la Biblioteca Sarmiento y otro en el local de la Biblioteca Aurora.

¿Cuánta diferencia existía en uno y en otro acto! En el primero, entre la exaltación voluptuosa que causaba la atmósfera asfixiante del salón, los espíritus se recreaban en expansiones delirantes y supremas; bebían en la copa del placer y en la copa de veneno, el elixir delicioso de las orgías. ¡La gente se divertía que era un gusto!...

Después, cuando los humos del entusiasmo, etc., se habían elevado a los cerebros de "algunos concurrentes", se arrojó la gorda: empezaron a volar sillas, objetos, palabras de grueso calibre...

En el segundo acto, en el otro extremo de la colonia, en la Biblioteca Aurora, se celebraba una conferencia que contrastaba de una manera evidente con el festival de la sociedad que lleva el nombre de Sarmiento. Se hablaba a la concurrencia allí reunida; se despejaban las tinieblas de ignorancia; se indicaba a los obreros el verdadero camino de su salvación...

¿Era, en una palabra, el reverso de la medalla!...

—Ante un núcleo bastante numeroso de compañeros se celebró, el 9 de octubre por la noche, en nuestro local social, una fiesta para despedir al activo secretario Cándido Fernández, que abandonaba el puesto porque se alejaba de esta sección. Los camaradas habían resuelto ofrecerle una prueba de gratitud con una cordial despedida — ya que el compañero nombrado había desempeñado, durante el período de un año, el puesto de secretario de esta sección, en el cual trabajó con la mayor actividad para mantener una férrea organización, que al verla nos vemos satisfechos y a llevaremos con mayor impulso, si cabe, porque reconocemos que ella es la base primordial de nuestra fuerza para imponer, mañana o pasado, nuestra razón soberana.

Por tal causa, pedimos a todos los compañeros de ésta que lleven por todos los rincones la propaganda, para fortalecer, mucho más aún, la solidaridad con todos nuestros hermanos de clase.

¡Sólo así podemos ser dignos, nosotros también, a que se nos haga — en caso de alejarnos de esta localidad — una fraternal despedida, como la que le hicieron al compañero Fernández...

Un Ferroviario.

MECHA

Aclaración y ratificación

Por desdicho, en el número pasado omitimos dar el nombre del cobrador de la Biblioteca Sarmiento, habiendo dado lugar a diversas interpretaciones, por existir varios.

Nos referíamos a Domingo D. Castañón (a) Maura, como vulgarmente suelen nombrarle, por pertenecer a la mazorca y no tener otra misión que la de molestar al personal con sus noticias, las que sólo sirven para poner de manifiesto sus instintos perversos, pero que felizmente van a parar a donde se deposita todo lo inútil.

Como su trabajo se reduce a esto, aun cuando muy a menudo sufre decepciones, no se desanima y entra con más zafia a tirar las puñaladas por debajo del poncho.

El es capataz de playa ¡nada menos!, habiéndolo pervertido la renuncia y las caricias de algunas victorias obtenidas con unos débiles de espíritu que, aun comprendiendo tener la razón de su lado, se han inclinado a favorecerlo en la mistificación de la verdad.

Los camaradas renuñantes de la sección Sar-

miento han comprendido el triste rol que desempeñaban y lo mal encaminada que se encontraba la sociedad, optando, como era de esperar, por renunciar, como lo habían hecho ya una infinidad de operarios que se encontraban en las mismas condiciones.

Las orgías que a menudo se celebran en ese recinto de corrupción, impropio de denominarse biblioteca, corrompen a los que concurren, porque reina el alcohol, perdición de todos los hombres; y los que amen a la humanidad y tengan un poquito de decoro, no deben, bajo ningún sentido, fomentar la perdición, porque hoy son ellos, luego sus esposas y más tarde hundirán en el abismo hasta a sus propios hijos, por el ejemplo.

Los déspotas son los que deben concurrir, y no pedir con humillación el "peso" del obrero como cuota para gastos, cual si fuera una limosna que pidiera un mendigo que implora la caridad pública para ir a beber en los boliches.

La hipocresía que los escolta bajo el nombre bello de protector, es necesario arrancarla.

Sarmiento, si existiera, vería con desagrado cuán mal comprendido fué y vacilaría al ver su nombre como rueda por círculos de corrupción de hombres y de niños.

¡Proletarios! ¡Compañeros! Vuestro sudor de sangre tan mal retribuido sirve para sostener sociedades privilegiadas, que viven a vuestras expensas. ¡Despertad, pues!...

Botón Rojo.

TRENQUE LAUQUEN

Los camaradas de ésta — siguiendo una práctica que va generalizándose — han resuelto instalar una biblioteca social a objeto de facilitar el desarrollo intelectual del gremio. Con este propósito han puesto en circulación una rifa que es de esperarse obtendrá el éxito que los iniciadores persiguen.

Los compañeros que vienen demostrando deseos de elevar el bajo nivel moral e intelectual en que se encuentra el gremio ferroviario, deben interesarse de las iniciativas culturales que contribuyen, fuera de toda duda, a formar aquellos sentimientos de dignidad, que generan las luchas más hermosas y heroicas.

Los que como nosotros han sostenido que la organización sindical era la base sobre la cual era posible levantar la intelectualidad y la superior moralidad del gremio, no pueden menos que aplaudir la actitud de las secciones que vienen esforzándose en formar bibliotecas. Ellas, a medida que se desarrollan, irán modificando la estrecha mentalidad a la vez que darán nacimiento a nuevas ideas.

A los camaradas de Trenque Lauquen que piensan conmemorar el tercer aniversario de nuestra Federación, con la inauguración de la biblioteca, vayan nuestras más sinceras felicitaciones y nuestros augurios de éxitos en la obra emprendida.

OLAVARRIA

Conferencia de propaganda

Con el deseo de dar un mayor impulso a la propaganda, los camaradas de esta resolvió organizar una conferencia y para mayor eficacia de la misma, se solicitó la presencia del secretario general, quien, conforme a nuestras indicaciones, llegó a ésta en las primeras horas del día 18 de octubre.

Durante las horas del día se dedicó a ayudar a los compañeros en los trabajos de orden interno y de índole administrativos, a que estaban empeñados los miembros de la comisión. Terminados estos trabajos y ordenadas con claridad las cuentas, tuvo lugar, por la noche, en el local social, la conferencia anunciada, ante una numerosa concurrencia que llenaba totalmente el salón.

Por espacio de una hora hizo uso de la palabra el compañero Rosanova. Estudió la situación legal de los ferroviarios, haciendo notar los privilegios de que gozan, con lo que hace un singular contraste la situación de parias en que se encuentran los obreros y empleados ferroviarios.

En seguida entró a ocuparse de la organización ferroviaria de los diversos países y de las ventajas que han obtenido por medio de la misma los trabajadores.

Analizó detenidamente la crítica situación actual, e hizo ver como podía modificarse fácilmente con una robusta organización sindical.

Terminada la conferencia del compañero Rosanova, tomó la palabra uno de los compañeros presentes que incitó a los concurrentes a intensificar la campaña en favor de la organización a fin de poder salir de una vez de la situación de penurias.

Fué, como teníamos pensado, una excelente jornada de propaganda y no es aventurado afirmar que con ese acto se inicia para esta sección una nueva era de fecunda actividad y de progreso.

El personal del tráfico se muestra esta vez decidido a participar activamente en la organización.

Cronista.

TANDIL

Un mal compañero. — Actos de solidaridad.—Conferencia del compañero Rosanova

S. Angerami fué uno de los primeros socios de esta sección y hasta formó parte de la comisión administrativa, pero como ha conseguido ser ascendido, para conquistarse la simpatía de los superiores ha emprendido una campaña calumniosa y denigrante contra la organización. A objeto de que no pueda sorprender la buena fe de los compañeros, cumplimos con el deber de denunciar sus turbias maniobras.

Tenemos entendido que ese despreciable sujeto, con el fin de debilitar nuestra organización, ha tejido una sarta de embustes y lleva su desparramo hasta el extremo de afirmar que va a constituir una sociedad nueva y mejor!...

Nosotros aconsejamos a los compañeros una saludable desconfianza, ya que de un sujeto semejante nada bueno y útil podría esperarse. Los judas y los traidores deben ser despreciados por los hombres honestos y rectos.

Angerami es hoy un instrumento del inspector, un enemigo de nuestra organización, y como tal deben tratarlo todos los compañeros conscientes.

—El compañero José Luisano nos pide de hacer público su sincero agradecimiento a los compañeros por la ayuda espontánea y eficaz que le han prestado con motivo del fallecimiento de su compañero, después de 7 meses de penosa enfermedad. Pues los compañeros de ésta — siguiendo una hermosa práctica de solidaridad — hicieron circular una rifa a objeto de contribuir a aliviar su afigente situación y alcanzaron a reunir ciento cuarenta pesos, suma que le fué entregada.

—En breve se piensa iniciar una rifa o una subscripción voluntaria a beneficio del compañero Manuel Taboada, que acaba de fracturarse la pierna derecha en un desgraciado accidente ocurrido en la estación Rauch.

—De regreso de Olavarría llegó a ésta el 20 de octubre el secretario general de nuestra Federación, compañero F. Rosanova, y al día siguiente pronunció una breve conferencia en el local social, explicando los propósitos de nuestra Federación y la obra que ha venido realizando el Consejo Federal. Explicó también las causas que han demorado la convocación del congreso y expuso detalladamente las gestiones que han venido realizándose para llegar a un acuerdo o fusión con las demás organizaciones ferroviarias existentes.

Terminó su conferencia exhortando a los compañeros a redoblar los esfuerzos en favor de la organización, y manifestando su convicción de que la unidad de los diversos elementos ferroviarios debe ser alcanzada, ya que por encima de todas las divergencias doctrinarias y tácticas, ella se impone, como una necesidad ineludible, para salir de la situación de impotencia en que nos debatimos y poder tutelar con eficacia intereses y derechos, hoy desconocidos y pisoteados por las empresas.

S. D'Amico.

TUCUMAN

Renovación de la comisión.—Nuevos bríos

En una de las últimas asambleas se procedió a la renovación de la comisión, y fueron reelectos varios de sus miembros, que se distinguieron por su actividad en el período anterior.

Como la organización se encuentra un tanto decaída, la nueva comisión tiene resuelto desplegar toda su fuerza para levantar nuestra sección al nivel que le corresponde.

Para asegurar el éxito de la campaña que piensa emprenderse, se ha resuelto invitar a los compañeros de Taji Viejo, y ya se han efectuado las reuniones preliminares.

Pero como la campaña en favor de la organización, no debe ser de carácter local exclusivamente, se ha escrito a las demás secciones del Central Norte, a fin de que presten la cooperación debida. De esta manera nuestra Federación va a adquirir la fuerza y el prestigio que necesita para poder realizar su elevada misión.

Corresponsal.

TAPI VIEJO

Las economías — A favor de la biblioteca

En estos talleres el plan de economías se desarrolla con una amplitud y pujanza realmente germánica. Todos creímos que con la supresión de varios días por semana de trabajo, el plan de economía había tenido todo su desenvolvimiento; pero nos equivocamos. La invasión sigue avanzando. En la fundición ya no se trabaja los lunes.

—La función cinematográfica a beneficio de la biblioteca, ha tenido un éxito lisonjero, debido a la actividad que para el caso supieron desplegar los compañeros y especialmente la comisión.

Corresponsal.

LA PLATA

Expulsión de un mal compañero

Los compañeros de la sección del Ferrocarril provincial La Plata a Meridiano V, en una de las últimas asambleas, en vista del mal proceder que venía observando el ex secretario de la misma señor Antonio J. Migo, acordaron expulsarlo. Esta resolución, que fué adoptada por unanimidad, demuestra que los compañeros platenses tienen un alto concepto de la moralidad proletaria y no están dispuestos a tolerar en el seno de la organización a las personas que no saben cumplir con su deber o que, con sus actos bochornosos e indignos, mancha los grandes ideales que la organización persigue.

La organización no podría realizar su misión, si no eliminara de su seno a los elementos disolventes y carneriles que se introducen en ella para poder satisfacer sus bajos instintos de traidores y miserables. Y de ahí que, si las expulsiones pueden parecerse severas, son ellas muy necesarias e inevitables, mientras haya en nuestras filas malos compañeros.

Un asambleísta.

FIORITO

Los capataces en todas partes abusan demasiado; son muy pretenciosos y por lo mismo no nos extraña que el señor Juan Guzmán haga otro tanto. Existen aquí varios ignorantes que tienen la absoluta creencia de que dicho capataz es dueño y señor de nuestra vida, y no se animan a formular protesta alguna.

En breves líneas esbozaré algunos casos concretos, que pondrán de relieve hasta dónde puede llegar este individuo en su continuo afán de aprovecharse de los obreros a sus órdenes.

El citado capataz trata a sus subalternos con un despotismo sin igual.

Para la alimentación de 28 peones, hace el siguiente gasto diario: un cuarto de kilo de yerba, medio kilo de azúcar, seis kilos y medio de carne — a veces en mal estado — y un poco de fideos, todo lo que hace hervir en un tacho mugriento.

Como no nos alcanza ni la yerba ni el azúcar, tenemos que comprarlas a nuestras expensas. Por la comida nos cobra 65 centavos por día, y nuestro jornal alcanza a la suma de \$ 1.40 diario!...

Varios protestamos por el alimento insano que nos da, y el señor capataz contestó que por 65 centavos no podía dar costillas, sin dejar de agregar la amonestación de rito:

—Aquél que no esté conforme, puede ir al hotel.

Nosotros hacemos votos para que esos compañeros abran los ojos y vean con claridad la situación penosa en que se encuentran y procuren remediarla a la mayor brevedad.

Dos ofendidos.

Nuestro progreso

LINCOLN

A pesar de todas las arbitrariedades de los superiores, nuestra organización no retrocede. Con pasos lentos, pero firmes, estamos avanzando sin cesar. Las persecuciones no amedrentan ya a nuestro gremio.

Desvanecidas una por una las ilusiones por la realidad, los ferroviarios se deciden a conquistar por su propio esfuerzo el bienestar que necesitan.

Hoy son los compañeros de Lincoln quienes han constituido su sección y vienen a robustecer las filas de nuestra Federación, y mañana o pasado será todo el resto del gremio.

Y, así, hemos de seguir adelante hasta ver satisfechas nuestras ansias de bienestar y de justicia.

AMEGHINO

—El 16 de octubre, los compañeros de ésta, efectuamos una reunión para cambiar ideas sobre la angustiosa situación en que nos encontramos, y, por unanimidad, se acordó dejar constituida una sección, habiéndose designado en la misma una comisión provisoria para ponerse en relación con el Consejo Federal y solicitar los útiles necesarios.

Con esta breve comunicación que recibimos del compañero secretario, y que transcribimos al gremio, los compañeros de Ameghino nos comunicaron su laudable decisión.

Estos bravos compañeros, que, con tan admirable espontaneidad, se incorporan a la vida sindical, constituyen el mejor desmentido que puede darse a los enemigos de nuestro gremio y de nuestra Federación.

A los compañeros que se inician en la lucha, nuestro más caluroso saludo y nuestros más sinceros anhelos están en augurar la constancia necesaria para la gran obra de redención que hemos emprendido.

UN SALVAJE

En nuestro reciente viaje hemos tenido ocasión de observar un hecho repugnante, que deseamos hacer conocer al gremio para evidenciar una vez más el alma ruin de los carneros.

Al salir del Tandil hemos tenido ocasión de conocer al carnerón más grande de los guardas del Sud, que, como es sabido, es Rafael Giraffa, quien conducía el tren con que nos tocó hacer el viaje.

Nos habría pasado desapercibido ese sujeto de revólver en cinto y negras entrañas, si él no se nos revela cometiendo una salvajada con un obrero que, posiblemente desocupado y sin recursos, se había visto en la obligación de no poder sacar boleto.

El guarda, enterado de que ese pasajero viajaba sin boleto, como buen mastín, manifestó que en la primera estación lo entregaría a la policía.

El obrero, amedrentado por esa amenaza, antes de llegar a La Canal, se bajó del tren, ignorándose la consecuencia de tan arriesgada actitud.

Como es visible, la actitud despectiva e inhumana de ese guarda, sería la causante de las desgracias que hayan podido suceder al desdichado pasajero. Como esos procedimientos denigran al gremio, deseáramos que no se repitieran, aun cuando tenemos la seguridad de que los obreros organizados han de proceder, en casos semejantes, de un modo más correcto y equitativo.

LEMA

La "Federación Obrera Ferrocarrilera" extiende su radio de acción por los cuatro puntos cardinales de la República; por lo tanto, todo ferroviario que se encuentre en uno o en otro lugar, y quiera pasar por hombre consciente, debe propagar los fines que ella persigue.

¡Ahí va el cupón...

Todos los ferrocarrileros, todos aquellos que comprenden, superficial o concienzudamente, euan magna, euan grandiosa y euan sublime es la obra que estamos realizando, al colaborar, con nuestros energéticos esfuerzos, en el engrandecimiento de la "Federación Obrera Ferrocarrilera", tienen la obligación, el deber, mejor dicho, de llenar dicho cupón y remitirlo a la brevedad posible a nuestro local central, Méjico 2070, o a la sección que pertenezcan.

Se reciben adhesiones desde cualquier punto de la República. Los compañeros de la Sección Buenos Aires, alentados por la noble satisfacción del deber cumplido, piensan extender su radio de acción: anotarán en sus respectivos libros a todos los ferroviarios que quieran ser "socios directos", de la Federación Obrera Ferrocarrilera; tendrán comunicación con todos aquellos que les escriban sobre algo que tuviere relación con la organización.

De esta manera, ninguno, absolutamente ninguno, podrá decir que aún no se ha anotado de socio porque nadie lo invitó para que así lo hiciera. De esta manera, nadie podrá decir, mañana o pasado, cuando se le pregunte, que ignoraba en que forma debía proceder para ser socio o ponerse en relación con los miembros de la Sección Buenos Aires u otras secciones. De esta manera, nadie podrá excusarse, diciendo que no se anotaba de socio porque se recurriría demasiado con los gastos de franqueo al remitir la correspondencia o el dinero de las mensualidades; porque ya se ha llenado este vacío: desde hoy en adelante todos los "socios directos" y todos los delegados están autorizados a descontarse, en la planilla que se les remite desde esta capital, los gastos que han efectuado.

Ya lo saben, pues, los ferroviarios: los que no son socios deben remitir el cupón, y los que lo son, deben de invitar a que se apunten sus compañeros de trabajo. ¡Así triunfaremos en nuestros anhelos!...

FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA—SECRETARIA: CALLE MEJICO 2070

Compañeros del Consejo Federal:

Estando de acuerdo con los fines que persigue esa organización, deseo ser admitido como socio, comprometiéndome a cumplir con todos los deberes inherentes a la misma.

Nombre y apellido .....  
 Oficio .....  
 Departamento .....  
 Localidad .....  
 Calle ..... Núm. ....  
 Ferrocarril .....  
 Firma .....

BOYCOTT

a la

Cervecería Quilmes

y a los productos de la

Compañía Argentina de Tabacos