

EL OBRERO FERROVIARIO

ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA FERROCARRILERA

Aparece mensualmente

Secretaría: abierta de 12 a 6 y de 8 a 10 p. m. — Redacción y Administ. MÉJICO 207C—U. T. 1155 Lib.— Reuniones del C. F.: los viernes a las 8 p. m.

EL NUEVO PROYECTO DE JUBILACION

NUESTRAS OBSERVACIONES

Va a hacer cinco años que el parlamento nacional se planteó el problema de la jubilación de los obreros y empleados ferroviarios, y, no obstante el tiempo transcurrido, él está sin solución. La ley núm. 9653, que con este nombre sancionara el congreso el año anterior, lejos de establecer el reconocimiento de un nuevo derecho como sería el disfrute de una pensión después de una cantidad de años de servicio, se concreta a imponer obligaciones y a anular, para los ferroviarios, el derecho de asociación y de huelga.

Es decir, que hasta hoy, la preocupación parlamentaria tendiente a establecer el derecho de jubilación, se ha exteriorizado en una serie de imposiciones, que han venido a hacer más penosa la situación del gremio. Y esto que hasta cierto punto no debe extrañarnos, conviene tenerlo presente para no confiar mayormente en los señores diputados.

El problema de la jubilación, fué planteado con un propósito avieso. El parlamento no se atravesó a manifestar claramente su propósito reaccionario y de ahí que no obstante su preocupación de crear al gremio una situación especial que hiciera imposible toda reclamación colectiva—como lo manifestara únicamente el ex ministro de obras públicas, señor E. Ramos Mejía—en el congreso se habló siempre del derecho de jubilación; pero, cuando las preocupaciones debieron concretarse, hemos visto que, si bien se hablaba de pensiones y jubilaciones, la ley sancionada, en cambio, fué una verdadera ley de excepción, concordante con el espíritu estrecho y policíaco que el parlamento nacional había exteriorizado en 1902 y 1910, con sus famosas leyes "sociales" de expulsión de los extranjeros y la ley 7029, denominada de defensa social.

Hoy las cosas se encaminan por un sendero distinto. El gremio ferroviario va interesándose de los problemas que afectan sus fundamentales intereses, y viene constituyendo una organización poderosa, llamada a tutelar sus intereses y derechos. La jubilación a que aspira el gremio ya no puede ser retardada indefinidamente, porque si el parlamento no lo hiciera, los ferroviarios sabrían exigirlo.

Ahora, dando cumplimiento a la promesa que hacíamos en el último número de EL OBRERO FERROVIARIO, vamos a ocuparnos del nuevo proyecto de jubilación que ha presentado a la consideración de la cámara de diputados la comisión especial de legislación ferroviaria.

La excesiva extensión del nuevo proyecto—que en los seis capítulos en que está dividido contiene setenta artículos—nos impide llevar a cabo un análisis minucioso de todas sus disposiciones, porque, para hacer eso, tendríamos que dedicarle las cuatro páginas de nuestro periódico. Pero, con el deseo de que el gremio pueda apreciar directamente los defectos y escasos méritos del nuevo proyecto, a la vez que expondremos nuestras observaciones, hemos de resumir las disposiciones del mismo.

OBJETO Y PRIMER DEFECTO DE LA LEY

El primer capítulo establece el objeto y los beneficios de la ley, y dice que en ella quedan comprendidos los obreros y empleados permanentes de los ferrocarriles de jurisdicción nacional que hay en la actualidad o que se establezcan en el futuro; los miembros de los directorios locales, y los obreros y empleados que hubieran sido destituidos con posterioridad al 1 de enero de 1913.

En el mismo capítulo se establece que están excluidos de los beneficios de la ley los obreros y empleados que desempeñan funciones transitorias o accidentales, pero, en el proyecto de ley no hay ninguna disposición, que determine cuáles son las funciones que deben ser consideradas como transitorias o accidentales, de manera que si esa disposición no se complementa y concreta, las empresas podrán colocar a todo el personal fuera de la ley.

LA ADMINISTRACION DE LA FUTURA CAJA

El capítulo siguiente, se refiere a la administración de la futura caja, y establece que ella será administrada por un directorio "formado por el director general de los ferrocarriles, por dos representantes de las empresas, dos delegados de los empleados y obreros de las mismas y bajo la presidencia del presidente de la Caja nacional de jubilaciones y pensiones civiles".

La caja de jubilación que se constituirá casi exclusivamente con la contribución de los obreros y empleados será administrada—según se desprende de la disposición transcrita—por el Estado y las empresas, ya que en el directorio compuesto de seis personas sólo dos serán designados por los obreros y empleados.

Y lo más curioso del caso es que las empresas, que de acuerdo con este proyecto, sólo contribuirán si los aportes de los obreros y empleados resultaran insuficientes, tendrán en la administración, la misma representación del personal.

Entre un directorio formado en esta forma, y la eliminación completa de toda intervención del personal, no hay mayor diferencia.

En cuanto a los representantes de los obreros y empleados, el proyecto determina que serán elegidos por una asamblea de electores que se reunirá en la capital de la república. Con respecto a la designación de los electores que deben elegir los dos representantes, el artículo 7 dispone que "los electores serán elegidos por sociedades compuestas exclusivamente por emplea-

dos y obreros ferroviarios que sean miembros cotizantes de las mismas, reunidos en asamblea el día y hora y en el local que designen y publiquen con quince días de antelación por lo menos, a razón de un elector por cada mil socios o fracción que no baje de quinientos. Cuando a una sociedad le corresponda elegir más de dos electores, la elección se realizará por el sistema proporcional. El procedimiento será reglamentado por el directorio de la caja". Esta disposición está complementada por los artículos 8, 9, 65 y 66, que establecen el reconocimiento legal de parte del poder ejecutivo de toda sociedad que cuente con un mínimo de 500 cotizantes, el pago de los gastos de los electores y representantes por parte de la caja y la prohibición a las empresas de intervenir en las elecciones de los electores y la exclusión de todas aquellas "sociedades que perciben subvenciones de las empresas o en cuya administración tengan una intervención directa o indirecta las mismas empresas".

El artículo 10 establece que los representantes de las empresas y del personal que forman el directorio durarán tres años en sus funciones. De manera que los futuros representantes del gremio, dependerán de éste como de los diputados el pueblo elector, que, una vez elegidos, hacen lo que le da la real gana.

LA CONTRIBUCION DE LOS OBREROS—RESPECTO SAGRADO POR LOS DIVIDENDOS DE LOS ACCIONISTAS—

El capítulo tercero se refiere al fondo de la caja, y es la parte más defectuosa y mala del nuevo proyecto. Basta decir que en lo referente a la contribución del personal confirma lo que aconsejaba la comisión técnica y lo empeora aún más, ya que casi exime de toda contribución a las empresas. Aun cuando a este respecto el Consejo Federal, en el manifiesto dirigido a los ferroviarios de la República ha formulado las objeciones más fundamentales, vamos a detenernos un poco ya que es la parte que afecta más gravemente y de inmediato los intereses del gremio, a quien se pretende proteger.

Según el artículo 14, el fondo de la caja se formará: 1.º Con el descuento del 5 por ciento sobre los sueldos de los obreros y empleados; 2.º Con el importe del primer sueldo, pagadero en 24 mensualidades continuas; 3.º con la diferencia del primer mes de sueldo, cuando el empleado u obrero pase a ocupar un empleo mejor rentado o perciba un aumento de sueldo; 4.º con las multas impuestas con arreglo a esta ley; 5.º con las donaciones; 6.º con los intereses de los fondos acumulados; 7.º con las sumas que aportan las empresas en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 16. El artículo en cuestión, dispone:

"Anualmente, del 1º de octubre al 31 de diciembre, el directorio de la Caja fijará las sumas que ha de invertir en el año siguiente, en el pago de las jubilaciones y pensiones acordadas o a acordarse con arreglo a esta ley, determinando al mismo tiempo las sumas que correspondan entregar a cada empresa ferroviaria, como contribución al fondo de la Caja. Esta determinación se hará a prorrata y proporcionalmente al monto de los sueldos pagados en el año a todo su personal, por cada una de las empresas. Las empresas ferroviarias están obligadas a depositar en dinero efectivo en el Banco de la Nación Argentina, a la orden de la Caja y en el tiempo y forma que el directorio determine, las sumas a que se refiere la primera parte de este artículo. Los sobrantes y los déficits de cada ejercicio se llevarán al ejercicio siguiente."

De lo dispuesto en este artículo se ve que las empresas sólo contribuirán si los aportes del personal resultaran insuficientes para atender el pago de las pensiones. Y, como si esta parcialidad no fuera suficiente, la comisión, en su artículo 70 propone que "las sumas que las empresas aporten a la Caja como todos los gastos que esta ley les origine, serán considerados como gastos de explotación a los efectos de la ley 5315", con lo cual quedan asegurados y santificados los dividendos de los señores accionistas.

Tendríamos muchas observaciones que hacer a la contribución que el proyecto impone a los empleados y obreros, cosa que no hacemos por no reproducir aquí lo dicho por el Consejo Federal en su manifiesto.

Además, ya hemos manifestado reiteradas veces, que la jubilación debe ser costada íntegramente por las empresas, que son las que usufructúan los esfuerzos del personal. La creación de una caja de ahorro nunca ha satisfecho nuestras aspiraciones, porque, como lo dijera el Consejo, el gremio no necesita preceptores de moral.

Si los ferroviarios no tienen hábitos de ahorro, no es por ignorancia—como parece creer los señores diputados—sino en virtud del salario mezquino que perciben la mayoría de ellos. Y si hemos combatido las contribuciones que nos imponía la ley 9653, nunca podremos aceptar las que ahora pretende imponer la comisión de legislación ferroviaria.

LAS PENSIONES

En el capítulo cuarto que trata de las jubilaciones, se establecen tres clases de jubilaciones: ordinaria, por invalidez y por retiro voluntario.

El defecto principal de esta parte, está en los años de servicio y límite de edad. La jubilación ordinaria, según lo dispuesto en el artículo 24, se concederá a los que tengan como mínimo 27 años

de servicio y 50 de edad. Los que tengan 27 años de servicio y una edad mayor de 45 años e inferior a 50, si quieren jubilarse sufrirán en la pensión un descuento del 25 por ciento, lo que consideramos completamente arbitrario, tanto el descuento último como el límite de edad y los años de servicio.

"El monto de la jubilación ordinaria, dice el artículo 23, se calculará con relación al promedio de los sueldos percibidos durante los cinco últimos años de servicios, y con sujeción a la siguiente escala: 1.º, hasta 100 pesos de sueldo, será igual al 100 o/o del sueldo; 2.º, desde 101 hasta 300 pesos de sueldo, será igual a 100 pesos más el 75 o/o de la diferencia entre el sueldo y 100; 3.º, desde 301 hasta 500 pesos de sueldo, será igual a 250 pesos más el 45 o/o de la diferencia entre el sueldo y 300 pesos; 4.º, desde 501 hasta 700 pesos de sueldo, será igual a 340 pesos más el 30 o/o de la diferencia entre el sueldo y 500 pesos; 5.º, desde 701 hasta 1000 pesos de sueldo, será igual a 400 pesos más el 20 o/o de la diferencia entre el sueldo y 700 pesos."

Como se ve, la comisión se ha preocupado de fijar el máximo de pensión, pero no ha hecho lo propio con el mínimo. Y de este modo los guardabarreras, mozos de restaurants que ganan un sueldo irrisorio, percibirán una pensión completamente mezquina e insuficiente para atender las necesidades más apremiantes. Puesto que esos empleados, mientras está en el servicio, si bien perciben un salario mezquino de \$ 25 a 40 mensuales, no pagan alquiler y los guardabarreras, generalmente, disponen de una pequeña huerta. Los mozos también perciben un sueldo muy reducido, porque las empresas le computan la comida, la cama y hasta la propina, que obtienen del público. La misma observación puede hacerse con respecto a los jefes de estaciones, que disfrutan de habitación. De manera que la pensión, para estos empleados, no puede fijarse de acuerdo con el salario efectivo, si es que en realidad con esta ley se pretende asegurar a los ferroviarios el pan para la vejez.

Una pensión de 20 o 25 pesos, como correspondería a muchos guardabarreras, no puede ser una solución del problema. Y si hay dificultad para computar los alquileres, propinas, etc., que algunos empleados disfrutaban, podría subsanarse la dificultad que señalamos, estableciendo que la pensión mínima no puede ser inferior a sesenta o setenta pesos. Y esto es tanto más necesario, cuanto hay entre los guardabarreras personas ancianas que en su juventud han desempeñado puestos más importantes y mejor remunerados; y como esto ha de reproducirse en el futuro, si no se corrige el proyecto, habrá personas que sufrirán el descuento sobre un sueldo de cien pesos o más elevado durante diez y ocho o veinte años, y, si luego, por su avanzada edad, se ven obligadas a trabajar el resto del tiempo como guardabarrera, al jubilarse, su pensión oscilará entre 25 a 40 pesos, no obstante haber contribuido al fondo de la Caja con una suma mayor.

La jubilación por invalidez sólo se concede después de 15 años de servicio, pero si ésta fuere de carácter permanente y originada en el servicio y por causas evidentes y exclusivamente imputable al mismo servicio, la pensión de invalidez, dice el inciso 2 del artículo 26, se acordará cualquiera que fuere el tiempo de servicio; pero, —bueno es hacerlo notar—las condiciones de evidencia y exclusividad que esa disposición exige, creemos que nunca o en muy contados casos, se cumplirán.

Los artículos 29 y 30, que se refieren a los obreros que con menos de 10 años de servicio y 50 de edad desean retirarse y a los que fuesen declarados esantes por no requerir sus servicios o por razones de economía, debieran modificarse, estableciendo la devolución de todos los aportes que hubieran hecho más el interés del 5 por ciento. Y cuando un empleado u obrero, optase por renunciar a la devolución (que la comisión impropiamente llama indemnización), las empresas que lo hayan declarado esante debieran estar obligadas a cumplir con preferencia, cuando hubieran desaparecido las causas de la cesantía.

UNA DISPOSICION... PATRIOTICA

No de otro modo puede calificarse la parte final del artículo 40 que dispone que, el jubilado perderá todo derecho, si llega a domiciliarse en el extranjero, sin previo permiso del congreso. La comisión, al redactar esta disposición, ha de haber olvidado que nuestro "honorable congreso" sólo está en actividad cinco meses por año.

REGLAMENTACION DEL TRABAJO

El mérito mayor de este proyecto está, a nuestro juicio, en la intención de reglamentar las condiciones de trabajo y en la derogación de la ley 9653 que con su famoso artículo 11, resultaba una verdadera mordaza. El artículo 60 del proyecto que comentamos dispone que: "Dentro de los 120 días de sancionada esta ley, las empresas ferroviarias deberán someter a la aprobación del P. E. por el ministerio de obras públicas un proyecto de disposiciones a fin de reglamentar el trabajo de su personal, de que perciba un sueldo equitativo y justo, coe de las garantías necesarias para su estabilidad y para el ascenso a que tenga derecho, y en materia disciplinaria esté sujeto a prueba contradictoria y a un procedimiento sumario."

Si dar a las disposiciones legales mayor importancia de las que tienen en la realidad, porque hemos visto prácticamente que las empresas se rien de ellas cuando los obreros no tienen fuerza, consideramos de cierta utilidad una reglamentación de las condiciones de trabajo, y, especialmente, una limitación de las facultades omnímodas que hoy tienen todas las empresas en

materia de disciplina. Y el principio de prueba contradictoria que la comisión propone, nos parece el más acertado.

En cambio, consideramos deficiente el artículo 61 que se refiere a la sanción del reglamento de trabajo, ya que en la forma que está redactado, las organizaciones sindicales y los obreros y empleados, no tienen ninguna intervención, como puede verse leyendo el texto del artículo que a continuación transcribimos:

Art. 61. El proyecto de disposiciones a que se refiere el artículo anterior será sometido a examen de una comisión formada por el presidente del departamento nacional del trabajo y los representantes de las empresas y delegados de los empleados y obreros que con arreglo a esta ley deben formar parte del directorio. Esta comisión será presidida por el director general de ferrocarriles, con voz y voto en las deliberaciones y cuyo voto será decisivo en caso de empate."

La intervención de los dos representantes obreros que formarán parte del directorio de la Caja, por competentes que fueran, nunca podrán conocer todo el engranaje de los ferrocarriles y la importancia de las innumerables categorías de obreros y empleados, que han de estar comprendidos en una reglamentación de esa índole. Además, si realmente se desea que los obreros y empleados perciban un "sueldo equitativo y justo", la reglamentación de trabajo no puede ser elaborada por las empresas.

Por otra parte, entendemos que aun cuando del proyecto de ley desaparecieran todos los defectos, si el gremio no cuenta con una robusta organización, nada habremos adelantado, porque las empresas harán con ella lo mismo que vienen haciendo con algunas disposiciones del Reglamento General de Ferrocarriles, que establecen la jornada legal y el descanso semanal para el personal de trenes, disposiciones que, como es notorio, son violadas sistemáticamente.

OMISION INEXPLICABLE

En todo el proyecto no hay una sola disposición o referencia a la situación de los ferroviarios que fueron jubilados por las empresas con anterioridad al 1º de enero de 1913, ni a los fondos que con ese objeto tienen acumulados varias de ellas. Y aun cuando el número de los obreros y empleados que se hallen disfrutando la pensión debe ser muy reducido, nos parece que esas personas deben estar incluidas en la ley, y el fondo que cada empresa tenía acumulado con objeto de jubilar al personal, debe pasar a formar parte de la Caja, puesto que ellas desde que se sancionó la ley, quedarán exentas de esa obligación.

CONSIDERACIONES FINALES

Las observaciones que anteceden, bastante fragmentarias e incompletas por cierto, nos demuestran que el nuevo proyecto, si bien es superior bajo muchos aspectos a la ley 9653 y al proyecto de la mal llamada comisión técnica, adolece de grandes y fundamentales defectos. Porque es bueno tener en cuenta que las deficiencias señaladas en esta exposición, no son las únicas que existen.

Además, hemos podido ver que tanto las pensiones, como los sueldos de la categoría de empleados que tendrán que nombrarse para administrar la Caja, son extraídos de nuestros sudores. De manera que si algún compañero podrá obtener algún beneficio, no será por un acto de altruismo o de unanimidad de las empresas o del parlamento, sino en virtud de los sacrificios que se imponen a todo el gremio.

La contribución que se pretende imponer, no puede ser aceptada, puesto que ella viene a menar los ya míseros jornales.

Pero, si queremos que nuestra voz no resulte completamente ineficaz y estéril nuestra protesta, debemos disponernos a materializarla en hechos, lo que sólo es posible robusteciendo nuestra organización. Hecho esto, los ferroviarios de la Argentina podrán obtener lo que acaban de conquistar los ferroviarios yanqui, o sea, leyes que satisfagan sus aspiraciones y necesidades urgentes.

Y es en virtud de estas consideraciones que en vez de perder el tiempo en inútiles cálculos con los diputados y en humillantes anteaulas ministeriales, nos dirigimos a los ferroviarios de la república, recordándoles, una vez más, que la jubilación libre de aportes como todas sus reivindicaciones, sólo podrán obtenerse mediante su organización y la lucha, y es a ella que los obreros y empleados conscientes de su situación, han de dedicar su tiempo y energía.

Nuestra gira de propaganda

Dando cumplimiento a la resolución del segundo Congreso de nuestra institución y satisfaciendo un anhelo general de los asociados, dentro de poco dará comienzo la gira de propaganda que el Consejo Federal tiene anunciada. La salida de los delegados se anunciará oportunamente a las secciones y la secretaría del Consejo Federal, avisará a las mismas y a los compañeros de las localidades que serán visitadas, la fecha probable de la llegada de los delegados, a fin de que puedan preparar los actos de propaganda que crean conveniente, evitando así demoras inútiles y perjudiciales.

Como los recursos que disponemos, son limitadísimos, para que la gira resulte lo más extensa posible, el delegado o delegados permanecerán en las localidades que visiten el menor tiempo posible. Además, el objeto principal de nuestra ji-

ra, no es el de visitar las secciones existentes, sino el de contribuir al surgimiento de nuevas secciones con objeto, claro está, de robustecer la Federación, a fin de que ésta pueda, cuanto antes, materializar sus propósitos de mejoramiento de las condiciones de vida de los ferroviarios del país, que van siendo cada vez más intolerables.

Esperamos que las secciones cooperarán material y moralmente al éxito de esta jira, votando alguna contribución extraordinaria las que disponen de recursos suficientes y todas ellas pueden ayudarnos, además, indicando los puntos o localidades susceptibles de organizar y que deben visitar los delegados.

AVELINO ZAPICO

ANTECEDENTES PERSONALES — AGITACION PRO INDULTO

Un camarada ferroviario nos remite un artículo en el que da los antecedentes personales del compañero Avelino Zapico. Convencidos de que él ilustrará a los camaradas sobre la vida de Zapico, dedicada desde muy temprana edad a las honrosas tareas de la organización obrera, lo insertamos en EL OBRERO FERROVIARIO. Dicho relato infundirá, además, a los ferroviarios y a todos los trabajadores la seguridad y la confianza de que todos cuantos esfuerzos hagan en pro del indulto de dicho compañero, serán para bien de un abnegado soldado de la causa emancipadora.

“A los 16 años de edad ingresó en el Sindicato de los Mineros de Asturias. Contribuyó poco después a la fundación de una sección en el pueblo de las Piezas, lugar montañoso adonde no habían llegado aún los ecos de las luchas proletarias. Allí trabajó activamente por la organización, hasta que, en busca de horizontes más amplios, decidió trasladarse a la Argentina, donde le esperaban tantas vicisitudes. Llegado a ésta, costóle mucho hallar ocupación. Cansado de las andanzas en procura de trabajo, había decidido ya volverse a su tierra natal, cuando le fué ofrecido un puesto de peón en un taller, con el irrisorio salario de \$ 1.20 por día. Resignóse y trabajó, a pesar de que la exigüidad del salario no le permitía atender a las más apremiantes necesidades de su vida. Esa circunstancia, púsole en el trance de buscar otra colocación más remunerada. Fué así que, mediante la ayuda de un amigo, consiguió entrar en los para él funestos talleres de Liniers en calidad de peón de patio. Ocupóse en los primeros tiempos en el transporte

de carbón para las locomotoras. Posteriormente, se le trasladó a la sección armadura de vagones, ingresando entonces a la Federación Obrera Ferroviaria, sección Liniers. Dedicóse a ella con entusiasmo. Pero aquí le tocó sufrir mucho por la circunstancia de que sólo obtenían buenas contrataciones aquellos que adulaban a los jefes y les repartían coimas. Los que no se resignaban a estas miserables traposadas, celosos de su dignidad de obreros, eran víctimas de continuos abusos y suspensiones. Entre éstos se contaba Avelino Zapico. Por su rectitud y honestidad, los jefes le hostilizaban en toda forma, hasta que, el 21 de agosto de 1913, le fué notificado que quedaba cesante. Angustiado por la injusticia que esa resolución importaba y viendo que se le obligaba a dejar el puesto para cederlo a obreros recientemente ingresados por el solo hecho de que eran menos dignos y más dóciles para soportar las arbitrariedades de los ensobrecidos jefes, sumióse en penosas reflexiones que, en última instancia, lo llevaron a descarrar tres tiros de revólver contra el causante directo de todas sus desventuras y las de sus compañeros: Nicolotti, jefe de la sección. Tenía entonces dos años de antigüedad en los talleres. Por ese gesto, producto, podríamos decir, de la indignación colectiva de que él fué fiel intérprete, los jueces lo condenaron a diecisiete y medio años de presidio, que cumple en las nevadas regiones de Ushuaia.

“Tales son los antecedentes de este joven camarada, que desde la edad de 16 años ha puesto sus energías al servicio de la causa emancipadora del proletariado.—Un ferroviario”

Como se ve, trátase de un compañero digno de nuestra más franca solidaridad y merecedor de todo nuestro apoyo.

La sección Haedo ha tenido la feliz iniciativa de recolectar firmas para, una vez alcanzado el número suficiente de ellas, hacer las gestiones pertinentes ante el presidente de la Nación en el sentido de obtener su indulto. Apoyemos ampliamente esa noble iniciativa y no neguemos nuestra firma para una causa de suyo tan humana y por medio de la cual podremos quizá reintegrar a nuestras filas al abnegado compañero Zapico. Si ello no se consigue, que no sea por nuestra indiferencia. Demostremos, pues, que no hemos olvidado al valiente camarada y que le recordamos cariñosamente.

Sobre todo—para alentarnos en esta tarea—tenemos en cuenta que La Fraternidad acaba de obtener el indulto del compañero Reyes Romero, condenado él también por un hecho semejante pocos meses antes que nuestro camarada.

Prosigamos la campaña pro indulto hasta que el éxito corone nuestros esfuerzos.

se tratara de correspondencia oficial de las mismas.

9.° Hace tres años fué destituido el 2.° jefe de la estación Junin, bajo la acusación de ocuparse en las horas de trabajo de propaganda en favor de la Federación, mientras que hoy los altos empleados que están en la A. F. N., con toda libertad, remiten al personal subalterno estatutos, fórmulas de ingreso y notas, diciéndoles: “Usted, lo mismo que todo el personal bajo sus órdenes, *subscribirán* las boletas de “solicitud de socios” que acompaño, adhiriendo a la asociación”; y más adelante agregan: “después se entenderá directamente con los señores jefes para el cobro de cuotas, etc.”

Lo trascrito, que es copia de una nota del representante de la A. F. N. en Bahía Blanca, señor R. Garsilaso, pone de relieve el procedimiento convincente que usan esos señores para conquistar asociados.

10. No hace más de cuatro meses que el inspector seccional de plaza Constitución, Mr. Singlair, pretendió obligar a varios obreros a que optaran entre la permanencia en la empresa o en la Federación, y, al propio tiempo, le manifestaba que si deseaban pertenecer a alguna sociedad, debían ingresar en la Asociación, hecho que destruye la pretendida afinidad que quieren hacer creer los señores Bartoloni y Barraco.

11. Mientras a los delegados de la Federación se les prohibe repartir EL OBRERO FERROVIARIO y efectuar la cobranza de las cuotas, a los asociados a la A. F. N. el importe de las cuotas les es descontado al cobrar sus haberes, y tenemos conocimiento de varios a quienes los jefes retuvieron la boleta de pago por el delito de no haber abonado la cuota de socio de la Asociación.

12. Por los hechos expuestos se ve que el “mutualismo, previsión, enseñanza, confraternidad, hábito de trabajo, rectitud, ahorro, honradez y buenas costumbres” que, según los estatutos, persigue la Asociación, en los hechos, sus actos “conducen a la explotación de los intereses de las empresas. Los estatutos, en este caso, sólo sirven para ocultar los fines reales.

La Asociación F. N., según sus estatutos, además de los propósitos manifestados por la junta de gobierno en la declaración que comentamos, se propone: organizar cooperativas de consumos; adquirir bien inmuebles para la casa social y alojamiento temporario de los asociados que residan fuera de la capital; comprar casa de salud en sierras y balnearios; fundar bibliotecas, casa de instrucción y trabajo para los asociados y sus hijos; oficina de asesores legales; asilos para incapacitados, ancianos y huérfanos, etc., etc.; y para que no haya la menor duda que piensan seriamente materializar tan amplio programa—han establecido una cuota de 50 centavos mensuales... Creemos que con lo expuesto nadie podrá dudar de que la A. F. N. responde a los intereses y fines de las empresas, y que su objeto inmediato, y quizás único, está en obstaculizar el desarrollo creciente de la Federación y “La Fraternidad”, y ver si es posible usurpar al gremio la representación en la futura caja de jubilación. Y una asociación con propósitos tan aviesos, no creemos que pueda calificársela más que de organización patronal y amarilla.

La existencia de afiliados con tendencias socialista, anarquista, etc., no puede hacer variar el juicio, ya que todos sabemos—por el refrán popular—que el camino del infierno está adonde hay de buenas intenciones. Las personas que desean en realidad cooperar al bienestar del gremio ferroviario, no deben dedicar sus energías, ni poner su nombre al servicio de las entidades que las empresas fomentan.—F. Rosanova.

Dignidad obrera

Todo obrero que se preocupa de su situación, siente, por propia inspiración, la necesidad de rebelarse contra el sistema de explotación que deprime su individualidad. Como no basta para ser respetado las agresividades de su temperamento, procura organizarse con sus compañeros de trabajo, olvidando las pequeñas cuestiones que por momentos les hacen rivales. Empiezan así, a dirigir contra el enemigo común, los esfuerzos colectivos, reemplazando con provecho para todos, la hostilidad recíproca que engendra la suferencia, por la hostilidad necesaria contra los elementos que les son adversos en razón del papel que desempeñan como funcionarios del capitalismo. Me refiero a los jefes y empleados superiores de las empresas ferroviarias.

La organización constituye la fuerza y garantiza los derechos de cada uno de los obreros que le dan vitalidad.

Para que la dignidad obrera no sea un mito, es indispensable que la organización reúna las condiciones esenciales de solidaridad, de manera que sus movimientos se conviertan por virtualidad combativa, en conquistas que modifiquen las condiciones de trabajo, creando una situación mejor.

Infútil es que hablemos de dignificación si no tenemos carácter para vencer las pequeñas y grandes dificultades que se oponen a la expansión del movimiento sindical; como infútil es que esperemos que fuerzas extrañas al Sindicato realicen nuestros anhelos de mejoramiento.

Los obreros en general, y particularmente los ferroviarios, tenemos empeño en dignificarnos. Como ésta es una aspiración nobilísima, aparte de organizar, conviene unificar y generalizar la acción, concentrando las energías para su mejor aplicación.

Seamos, pues, cada ferroviario un cultor de la dignidad en el más amplio concepto. Seremos tanto más dignos y acreedores de respeto, si demostramos absoluta fidelidad a nuestras instituciones, las únicas que tienen por misión histórica destruir el privilegio y asegurar la libertad.

J. S.

VOZ DE ALERTA

A vosotros, los obreros de vías y obras y talleres, me dirijo por intermedio de estas columnas para que ingreséis todos como un solo hombre al seno de la Federación Obrera Ferroviaria.

Yo creo innecesario repetirlos una vez más, los beneficios que nos acarrearía la unidad total del gremio ferroviario. Vosotros lo sabéis, de aquí que no atino a comprender cómo vosotros que per-

manecéis al margen de la organización, no ingresáis solícitos y presurosos a ella.

La F. O. F., después de el Pacto de Solidaridad establecido con La Fraternidad, ha acrecentado en algo su poderío. Los cuadros de la organización nuestra se han fortalecido, y todo hace suponer que en un no lejano plazo, la unidad total del gremio ferroviario será un hecho, pese a los amarillos de la A. F. N.

Es preciso, por lo tanto, que cada uno de nosotros sea un activo propagandista y sostenedor de la Federación, para poder poner coto a tantos vejámenes con que las explotadoras empresas nos brindan a diario. Es necesario que los trabajadores del riel mancomunemos sus esfuerzos; acrecienten la vitalidad del Sindicato, intensifiquen todos los medios de propaganda y acción, y la obra de organización se verá coronada por un completo triunfo.

Ferrovianos: tened en cuenta que sólo por “una grande unión” podréis conseguir lo que anheláis, es decir: más pan y más libertad.

El problema nuestro es un problema de fuerza, y ésta se crea con la unión y la conciencia de clase de los trabajadores. De aquí que nazca la necesidad de agruparse sólidamente para crear eso, que en todos los momentos de la historia fué el poder resolutivo de los conflictos de dos derechos en pugna, la fuerza, que al decir de Marx, es “la partera de la historia”.

Venid con nosotros ferroviarios que permanecéis alejados de la organización. Solos seréis vejados, tiranizados y no podréis quejaros; os darán menos sueldo, más horas de trabajo y harán efectiva la tan famosa ley de jubilaciones que viene a esquilmaros un poco más vuestro ya tan escaso salario.

Acudid a las secretarías de las secciones; llenad las fórmulas de ingreso, vivid la vida sindical, y veréis entonces, como estos dos organismos obreros que son la Federación Obrera Ferroviaria y La Fraternidad harán temblar el poderío y capitalista, y cimentarán una siempre creciente y relativamente buena situación para todos los obreros del riel.

Unos ferroviario, sin distinción de ideas, nacionalidad u oficio; por vuestros intereses de clase, por vuestra vida emanada, y por vuestra libertad.

La F. O. F. os llama para que acudáis a ella; vosotros no debéis permanecer impasibles ni tampoco debéis prestar apoyo a organizaciones que forman las empresas para dividirnos y mejor explotarnos.

Nuestro puesto de productores y de obreros conscientes de su histórica misión está en la Federación Obrera Ferroviaria y La Fraternidad. La A. F. N. hay que despreciarla porque la forman los amos, porque es amarilla y porque su aspiración es antiobrero.

Ferrovianos: A la unión, a una grande unión. Por el pan y por la libertad, asociados.

Un ferroviario FEDERADO.

Maldonado, Octubre de 1916.

Remachando el clavo

A consecuencia de la declaración de los representantes de la A. F. N. que hemos comentado, han llegado a nuestro poder desde distintos puntos de la república, una gran cantidad de cartas en las que se confirman y amplian los cargos formulados por el secretario del Consejo. Aun cuando muchas de esas comunicaciones arrojan viva luz sobre el carácter patronal de la mencionada asociación, porque relatan las parodias de las llamadas asambleas, que no pasan de ser simples reuniones de camarillas; ponen en descubierta la moralidad de algunos de los dirigentes, que son “carreristas” empedernidos, la absoluta falta de espacio nos obliga a dejarlo sin publicar; sólo, como una excepción, publicamos la carta que nos dirigió un guardia del Oeste, activo militante de la sección Caballito, que dice:

He leído en *La Vanguardia* del 19 del mes ppdo. las respuestas con que un señor Bartoloni ha llenado el cuestionario formulado por la dirección de ese diario, para definir el carácter de la Asociación Ferroviaria Nacional.

Como empleado del ferrocarril, puedo hacer conocimiento de causa, algunas observaciones sobre esa institución creala con el exclusivo objeto de arrebatar a la Federación y La Fraternidad la representación en la caja de jubilación. Su origen y propósito antiobrero se evidencian al constituirse por categoría, es decir, por empleados superiores al grado de inspector.

En el P. C. O., el segundo jefe de movimiento, don Pedro Ratti (q. e. p. d.), fué el encargado de repartir las fórmulas de ingreso; y los jefes de las reparticiones, abusando de la autoridad de sus cargos, impusieron a sus subalternos, la obligación de ingresar a la asociación para darle fuerza numérica.

Con el fin de mantener la mistificación, se quiere disimular el propósito fundamental de la asociación con las palabras de unión, confraternidad, mutualismo, etc., que resuenan bajo la careta amarilla que encubre las intenciones de evitar la unión real que propicia la organización inspirada por obreros que ansian librarse del parasitismo que los agobia.

Es absurdo suponer que aquellos que ejercen espionaje sobre nosotros, a fin de hacernos cumplir rigurosamente las órdenes de servicio; los que nos tratan con la rigidez de militares, sin dejar pasar la falta más leve, sin dispensar un castigo y perder oportunidad para multarnos o quitarnos los empleos, tengan por otra parte, una preocupación solidaria, a cuyo fin fomentan esa forma de “confraternidad”. Los ferroviarios que no quieren complicarse en esta grotesca comedia, dicen, sin ningún temor, que la Asociación Ferroviaria Nacional es peligrosa para los intereses generales de los obreros que son explotados por las empresas, porque es una sociedad más amarilla que el asufre.

Corresponde al señor Bartoloni, que nos explica por qué las empresas aceptan como cosa propia los trabajos que se hacen en sus oficinas a favor de la A. F. N. Por qué en el P. C. O., por ejemplo, se detienen las boletas de pago para descontar la cuota; y, finalmente, en razón de qué inteligencia se utilizan las balijas de correspondencia oficial de las empresas, para la correspondencia carneril?

La respuesta, puede enviársela a EL OBRERO FERROVIARIO, Méjico 2070.

UN GUARDA.

El carácter patronal de la Asociación Ferroviaria Nacional DEMOSTRADO POR LOS HECHOS

En *La Vanguardia* del 19 de octubre ppdo. apareció una nota firmada por el presidente y secretario de la Asociación Ferroviaria Nacional, señores Esteban Bartoloni y Santiago Valle Barraco, donde, contestando a varias preguntas que le habían sido formuladas por la dirección del diario socialista, afirmaban que esa organización perseguía fines puramente mutualistas y de previsión, y que era independiente y completamente desvinculada de las empresas.

Para desvirtuar las afirmaciones de dichos señores, el secretario del Consejo Federal de la Federación, dirigió a la dirección de *La Vanguardia*, la carta y aclaración que más adelante reproducimos, por considerar que los datos que en ella se consignaban, pueden contribuir a ilustrar el criterio del gremio.

Buenos Aires, octubre 19 de 1916.—Ciudadano director de *La Vanguardia*.—Estimado ciudadano: El que suscribe, en su carácter de secretario general de la Federación Obrera Ferroviaria, desea se le permita publicar en las columnas de ese diario la adjunta aclaración, a fin de evitar que el gremio ferroviario pueda ser sorprendido en su buena fe sobre el origen y fines de la Asociación Ferroviaria Nacional, ya que en el número de hoy los representantes de la susodicha asociación hacen aclaraciones que no concuerdan con la verdad de los hechos.

Agradeciendo desde ya la deferencia, saluda a usted cordialmente.—F. Rosanova.

“En vista de que los representantes de la junta ejecutiva de la Asociación Ferroviaria Nacional hacen toda clase de esfuerzos para salvar del naufragio a la entidad que ellos mismos, con sus actos, han desprestigiado, me considero obligado, en virtud del cargo que ejerzo, a puntualizar el carácter patronal y amarillo de la misma, ya que el silencio podría ser interpretado como un tácito asentimiento a las afirmaciones que hacen en las columnas de *La Vanguardia*. Además, con mucha anterioridad a la carta del diputado Bunge, la Asociación Ferroviaria Nacional, había sido calificada de amarilla por los militantes de la Federación Obrera Ferroviaria y “La Fraternidad”, y los cuerpos directivos de ambas entidades, en junio ppdo., se creyeron obligados a dirigir al gremio un manifiesto para denunciar, a su vez, el carácter amarillo y patronal de la asociación mentada; de manera que si tal calificativo fuese inmerecido, más que el diputado Bunge estaría comprometida la seriedad de la Federación y de “La Fraternidad”, motivos éstos que explican y justifican nuestra intervención en el asunto.

Expuesto lo que antecede, pasamos inmediatamente al asunto en debate.

Las afirmaciones de los señores Bartoloni y Barraco negando el carácter amarillo de la asociación que representan, no nos han sorprendido. No conocemos ninguna organización amarilla que haya confesado públicamente su carácter. Más aún: Todos los estatutos de organizaciones obreras fomentadas por los patrones—que hemos tenido oportunidad de conocer—contienen declaraciones semejantes a las de la A. F. N.; esto es, que tienen como propósitos: mutualismo, previsión, enseñanza, etc. La célebre asociación de libre trabajo—que tantos estragos hizo entre los obreros de los puertos—también afirma en sus estatutos que persigue fines mutualistas, de previsión, etc.

Además, si para calificar de amarilla una organización que lo es, se necesita el consentimiento de los iniciadores y directores, jamás podrá decirse tal cosa. Los malhechores muy raras veces confiesan sus delitos, así como los capitalistas jamás reconocen la explotación que ejercen. No obstante, todos estamos convencidos de la

existencia de organizaciones amarillas, de delinuentes y de explotadores. Porque más que las negativas individuales pueden los hechos que esas entidades y personas realizan, y son éstos los que se encargan de demostrar el carácter de la Asociación F. Nacional.

Y, a objeto de evitar que esta aclaración tome una extensión desproporcionada, concretaremos a continuación los hechos más salientes que, a nuestro juicio, ponen de relieve el carácter patronal de esa asociación:

1.° Si los iniciadores de esa asociación perseguían “el mejoramiento de las condiciones económicas, morales, técnicas y sociales de los ferroviarios” (artículo 2 de los estatutos de la Federación), no tenían necesidad de crear un organismo, por cuanto ya existía la Federación, que los perseguía, y el simple sentido común habría aconsejado el ingreso en ella.

2.° Con anterioridad a la fundación de la Asociación F. N., los que hoy son sus directores, abusando de los puestos que ocupan, han venido realizando una obra carneril, obstaculizando el desarrollo de la Federación y persiguiendo a los asociados en la misma, obra que hoy continúan en mayor escala.

3.° Los mismos señores, atribuyéndose una representación que el gremio jamás les había confiado, y siempre abusando de los altos puestos que ocupan, cuando la cámara de diputados discutía por segunda vez el proyecto que luego se convirtió en ley núm. 9653, ordenaron a los jefes remitieron telegramas a la comisión de legislación solicitando la inmediata sanción del proyecto con el artículo 11 inclusivo, que el gremio unánimemente rechazaba.

4.° En la reunión preparatoria que se convocó en el hall del diario “La Razón” a objeto de crear el Círculo Ferroviario—que es lo que hoy se conoce con el nombre de A. F. N.—, el señor Barraco manifestó que, habiéndose aprobado la ley de jubilación, la que admitía la representación de los empleados en la caja, era necesario constituir una asociación para evitar que dichos representantes fuesen designados por “La Fraternidad” y la Federación, que eran enemigas de las empresas.

5.° Este propósito de usurpar la representación del gremio—manifestado en la primera reunión—está corroborado por los estatutos de la misma A. F. N., pues, entre los propósitos principales que persigue, manifiestan énicamente en el inciso 5 del artículo 1° que tienen por objeto: *Designar los dos representantes de los empleados y obreros ferroviarios que han de integrar la junta creada por el artículo 17 de la ley 9653.*

6.° La vinculación de la Asociación con las empresas está demostrada por una serie de hechos de carácter oficial, que ninguna declaración habilidosa podrá ocultar, como se desprende fácilmente de lo que pasamos a exponer.

7.° Las empresas, aparte de la presión que ejercen contra los asociados a la Federación y a “La Fraternidad”, por circularles especiales tienen impartidas órdenes prohibiendo terminantemente efectuar reuniones de carácter societario en terreno o casas de su propiedad, y, por tal causa, en diversos puntos donde las únicas casas son de las empresas, resulta casi imposible la formación de secciones de la organización. En cambio, las principales secciones de la Asociación Ferroviaria Nacional, como ser Oeste, Pacífico, Compañía General, Central Argentino, Central Córdoba, etcétera, efectuaron sus asambleas constituyentes en las oficinas que las respectivas empresas les han cedido deferentemente.

8.° En varias empresas la correspondencia de la Asociación Ferroviaria Nacional ha sido distribuida en las balijas de las compañías, como si

Movimiento é informes de las secciones

Creciente progreso de la Federación

Va siendo cada día más difícil informar de la actividad cada vez más intensa, que despliegan los ferroviarios del país.

El OBRERO FERROVIARIO, que hasta ayer reflejaba en sus páginas toda la actividad de las diversas secciones, hoy apenas puede dar una pálida idea del progreso que la Federación experimenta. La nueva era que anunciábamos al comentar el pacto de solidaridad establecido entre el C. F. de nuestra institución y la C. D. de La Fraternidad, es hoy una bella realidad. La apatía, la indiferencia y el temor que eran las características de muchos ferroviarios, han desaparecido; y nuevos sentimientos, más en armonía con la realidad de la vida y con los intereses fundamentales del gremio son los que preocupan y agitan a los ferroviarios de la República.

Y la Federación, que desde un principio ha tratado de hacer comprender a los obreros y empleados ferroviarios, la existencia de un interés común en estar agrupados en una institución única, es la que ve crecer sus fuerzas, como lógica consecuencia de la evolución y progreso mental del gremio.

El sentimiento de clase que hasta ayer aparecía como diluido en el engranaje de la división burocrática y técnica, surge vigoroso y pujante. La unión del jefe de estación con el humilde peón—que parecía imposible—es ya una realidad. Unos y otros han comprendido que para la empresa no son más que meros instrumentos creadores de dividendos; que la guerra fratricida beneficia a los explotadores de sus esfuerzos y amarga la vida ya penosa de todos y cada uno, porque acrecienta las dificultades del servicio.

Y que esta evolución se ha producido y se acentúa cada día más, lo demuestra palpablemente el progreso creciente de la Federación. En el transcurso del mes últimos se han constituido nueve secciones que son Huíca Renancó, Casilla, Gálvez, Las Varillas, Rufino, Salta, Vera y 25 de Mayo, y dentro de breve tiempo han de constituirse otras secciones en Mendoza, Córdoba, Justo Daract, Villa Mercedes, Río Cuarto, Corral de Bustos, Frimat, Mar del Plata, Junín, Saavedra, General Alvear y en varias otras localidades, donde los compañeros trabajan localmente.

Ha llegado el momento de consolidar la organización, y si todos trabajamos activamente, pronto la Federación contará con más de cien secciones, y estaremos en condiciones de poner término a todos los abusos que el gremio ha tenido que soportar por falta de organización.

Robustecida la Federación con la incorporación de nuevos contingentes y aumentados los recursos monetarios como consecuencia de la mayor organización, EL OBRERO FERROVIARIO aparecerá quincenalmente para informar a los asociados de todos los actos de la Federación y del movimiento ferroviario internacional.

Esta transformación del órgano oficial en publicación quincenal podrá hacerse dentro de un plazo relativamente breve y sin ningún sacrificio pecuniario, si todos los asociados se empeñan, como es su deber, en cooperar al engrandecimiento de la Federación.

¡A la obra, pues, compañeros ferroviarios!

Ferrocarril Sud

Prolongación del horario de trabajo.—Gran descontento entre el personal de galpones.—Reclamación de la Federación.

La empresa del Sud parece dispuesta a provocar conflictos, porque las medidas realmente intolerables que acaba de adoptar, no podrán ser acatadas silenciosamente.

En EL OBRERO FERROVIARIO último hicimos referencia al nuevo horario que Mr. Greaven había impuesto en los galpones de Las Flores y Olavarría y que había dado lugar a una reclamación del personal afectado.

Informamos, también, que el jefe de tracción, lejos de atender la reclamación, había anunciado que el nuevo horario sería impuesto en todos los galpones, cosa que fué llevada a cabo en el transcurso del mes de octubre.

Por el nuevo horario, la jornada de los operarios de los galpones es prolongada a nueve horas y un cuarto, y se anula, casi en todas partes, el medio día de descanso semanal. Los limpiadores tendrán que trabajar una jornada de diez horas y en algunos galpones alcanzan hasta diez y media horas.

Con esta medida los ajustadores, caldereros, carpinteros, ayudantes etc., vienen a tener un recargo de 45 minutos diarios de trabajo y si a esto se agrega la pérdida del descanso semanal el aumento excede de una hora y media de trabajo. Para los limpiadores, el recargo de trabajo es aún mayor.

Este hecho ha de hacer comprender a los compañeros, que cuando se afirma que el único propósito de los capitalistas está en intensificar la explotación con objeto de una mayor ganancia, no se incurra en ninguna exageración. La medida que comentamos—con la cual se pretende que cinco obreros hagan el mismo trabajo que hasta ahora hacían seis—confirma plenamente las afirmaciones de los militantes de las organizaciones sindicales.

El Consejo Federal de la Federación, respondiendo a las indicaciones que hicieran las secciones de Olavarría, Las Flores y Tandil, ha sometido a la consideración de las demás secciones del Sud, la conveniencia de formular las siguientes reclamaciones:

Para el personal de los galpones, el siguiente horario de trabajo:

- 1.° De 7 a 11.15 a. m. y de 12.45 a 5 p. m.
- 2.° Medio día de descanso semanal con sueldo íntegro.

Para los revisadores:

Se ha resuelto reclamar seis días de licencia anual, con paso de primera clase, cosa que gozan desde muchos años en otras empresas del país.

Además, en varias secciones el personal de guardas y guardas breck tiene resuelto reclamar un viático de 12 centavos por hora, tal como rige para los maquinistas y foguistas.

Como se ve, las reclamaciones que piensan formular los compañeros del Sud, no pueden ser más modestas, de manera que la empresa no podrá alegar ninguna razón para desatenderlas, y nadie podrá acusar a la Federación—como acostumbra hacerlo—de provocadora de conflictos.

En este caso, si el conflicto se produce no será por culpa de la intransigencia del personal, sino

que la responsabilidad del mismo ha de recaer exclusivamente sobre la empresa, que ha venido abusando de la paciencia del personal. La Federación, por su parte, entiende que con la reclamación excesivamente modesta que formularán los compañeros del Sud, se tendrá una oportunidad para conocer el espíritu que anima a los directores de las empresas ferroviarias. Con la actitud que la empresa del Sud adopte, sabremos si ante ella tiene valor únicamente la fuerza, o por el contrario, valen también las razones de los obreros.

Y, como entendemos que la claridad es beneficiosa para nuestra organización, en breve se ha de formular la reclamación, a fin de que la empresa defina su actitud. De esta manera sabremos si es posible obtener el respeto de nuestros derechos sin necesidad de apelar a la lucha, que, por la naturaleza de nuestro trabajo, tiene la virtud o la desgracia de lesionar los intereses generales de la población. Pero si las empresas, abusando de sus prerrogativas, desatienden las reclamaciones que se le formulen, el gremio no podrá por menos que hacer valer sus derechos por sus propios medios.

Las secciones que todavía no han contestado a las circulares del Consejo Federal deben hacerlo cuando antes, para que se pueda determinar la forma y la fecha de la reclamación que debe presentarse a la empresa.

En el Argentino del Norte

ECONOMÍAS DE RAPELLI. — ABUSOS A GRANDEL

Los diarios y el público han dado en elogiar al señor Rapelli por las "grandes economías" que ha realizado y sigue realizando en su carácter de administrador de los ferrocarriles del Estado. Y se hace notar que ellas han sido hechas en un corto período de tiempo.

Veamos, pues, cómo se hacen esas economías en el Argentino del Norte. Resultará interesante conocer el procedimiento que emplea. Por ejemplo:

Se cobran multas que oscilan entre \$ 0.50 y una tercera parte del sueldo, pretextando faltas que son sólo imputables al exceso de trabajo unas veces y otras a la impericia de los superiores.

Los guardas trabajan hasta 35 y 37 horas consecutivas durante el tiempo que dura la recolección de uvas con descanso entre 3 y 4 horas, para recorridos de 700 kilómetros.

El sueldo que se asigna a los guardas de carga es de \$ 80.00 mensuales, pero la mayor parte de éstos sólo ganan \$ 65.00, con la "bonificación" de \$ 0.80 por noche, con esta particularidad: en las 37 horas corresponden 3 noches, pero se les abona el importe de una sola.

El sistema, como se ve, es originalísimo y se funda en el robo descarado de los salarios obreros ya exigidos en demasía.

En la sección San Juan, que es una de las más accidentadas de la línea principal, el señor Carlos Uriburu—en la época en que era gerente—, ordenó que todo tren de carga corriera con tres guardas entre las estaciones Bermejo y Caucete (orden de servicio núm. 22, artículo 255), pero el jefe de tráfico, Wilkinson, este año ha dispuesto otra cosa, es decir que aquellos trenes corran con un solo guarda desde San Juan hasta Deán Funes y regreso a Cruz del Eje (563 kilómetros, 24 horas de servicio término medio), y esto para los trenes que transportan frutas. La "combinación" se hace así: el guarda primero atiende el tren desde San Juan hasta Mascasin y desde este punto hasta Cruz del Eje el segundo y allí hasta Deán Funes de regreso a Cruz del Eje los dos.

Además, so pretexto de activar la marcha no se cambiaba furgón en Mascasin ni en Cruz del Eje, con cuyo procedimiento se consigue hacer trabajar a un personal por tres.

Y vamos a referir un caso que ilustra la bondad del procedimiento.

En cierta ocasión el guarda José Nieto salió de San Juan con el tren de fruta núm. 214 a las 6 p. m.; atendió éste hasta Mascasin—el trayecto más peligroso—de conformidad con el orden superior y sin novedad. Luego desató el tren en la marcha del tren en razón de que debía seguir el segundo hasta Cruz del Eje. Al llegar a la estación Tello, se les alzó el tren y cuando se abrió Nieto a auxiliar al segundo que se hallaba apretando frenos, ya habían pasado la estación. Cosa semejante ocurrió en otras estaciones. Y esto seguirá ocurriendo porque no es posible que un hombre solo pueda atender trenes rápidos como los de fruta.

Al llegar a Cruz del Eje, donde hay una pendiente que termina en curva, corría el tren a una velocidad bastante regular. El maquinista, Marcelino Acevedo, pidió frenos; el guarda segundo hizo todo cuanto pudo para auxiliarlo, pero a pesar de sus esfuerzos y los del maquinista, la marcha del tren no disminuía en la proporción debida; al llegar a la curva y dar vuelta, advirtió el maquinista la presencia de otro tren, parado dentro de señales, pero ya no era tiempo para evitar el choque y éste se produjo.

Los guardas llevaban 15 horas de servicio y un recorrido de 433 kilómetros. En el exceso de labor debió buscarse la causa de este accidente, pero la superioridad, no entendiéndolo así, rebajó al maquinista a la categoría de maniobras y a los guardas los suspendió por 15 días.

Según se advierte, los guardas, obligados a trabajar en forma tan excesiva y por sueldos ínfimos, son responsables de los errores de los superiores y víctimas de sus combinaciones.

Los jefes de estación, auxiliares, telegrafistas, cambistas, etc., trabajan noche y día, para percibir sueldos de: 100 pesos los jefes; auxiliares y telegrafistas, 20, 40, 50, 60, 70, 80 y 90 pesos, entre unos y otros. Los sueldos que deberían ganar, son: auxiliar, 90 pesos; telegrafistas, 80 pesos; los cambistas ganan 50, pero los hay que no perciben nada porque son "practicantes", no obstante llenar las funciones de tales.

Otra fuente de economías es ésta: la de privar de kerosene, aceite, escobas, plumeros, plumas, lápices, etc. Las estaciones, por esta causa, están muchas veces a oscuras. Por otra parte, en repetidas ocasiones, se ven los jefes en la precisión de escribir con palos. Para dar salida a los trenes se ven en figurillas, pues no tienen pitos para ello.

Algo más: a muchos guardas no les dan capotes ni uniformes.

Cuando se aplican multas injustas, inútil es consignar que no vale la pena reclamar, porque las reclamaciones no prosperan, dado que aquí llas constituyen un buen capítulo de las economías de Rapelli.

Existen, además, para colmar las cosas, un núcleo de matones, cuyas pretensiones llegan hasta querer tratar al personal de guardas a golpes. Entre éstos, anotamos: Oris, inspector de locomotoras; Mensaguín o Mensanquín, jefe de la estación Cruz del Eje; el ídem de Mascasin; Fuller o Fuller y Luque, jefe y auxiliar, respectivamente. Estos sujetos (el primero ha sido carnero en 1912 en el F. C. P.), días pasados tironearon y tomaron a golpes, con un farol, al guarda Oros, amenazándolo luego con una pistola. Esto ocurría en plena oficina. No temen represalias, porque cuentan con el beneplácito del señor Gutiérrez, inspector de tráfico.

Tratóse de esclarecer el hecho ante el inspector referido, pero éste sólo tomó declaración al guarda, al cual—después de oídas sus razones—le dijo que no podía creer que él hubiese permanecido como un santito, en tanto los otros le tomaban a golpes. Se suspendió a Oros por 24 días. Tras de este tiempo fué llamado a Cruz del Eje por el gerente. Se entrevistó con éste después de cinco días de permanencia allí. Como el gerente ya tenía tomadas sus disposiciones y resuelto a no modificarlas, ante las razones que expusiera Oros, hizo la declaración siguiente: "Mis palabras son sinceras y mis órdenes severas; usted será trasladado y pierde su ascenso".

Posteriormente, el camarada Oros se trasladó a San Juan, donde se le notificó que debía pasar a Mazán. Al despedirlo el inspector, manifestó: "Eso le pasa por arrebatado. Vale más hacerse el zongo que ser muy vivo".

Conocer del hecho el inspector nacional, prometió tramitarlo oficialmente para no permitir que se perjudicase a Oros, pero luego de hacer los "pasos", díjole aquí: "Usted le habló mucho al jefe; hay que ser más dócil".

Los camaradas de La Fraternidad y Federación solicitaron un careo de los contrincantes, pero la superioridad no contestó.

El compañero, de quien venimos ocupándonos, trabajó cuatro meses en Cruz del Eje, como guarda agujas, con 65 pesos de sueldo; después se le trasladó a San Juan, sin darle el sueldo que le correspondía, a donde recién al mes pudo hacer llegar la familia; al mes, ocurrió el incidente y se le pasa al confin de la línea, a 700 kilómetros, viéndose precisado a abandonar a su familia. Sólo falta, ahora, que no le abonen los 24 días de suspensión, lo que no es difícil.

En todo esto ha intervenido asimismo el encargado de locomotoras de Mascasin, quien amenazó con destituir a los obreros que querían declarar cómo habían ocurrido los hechos, pero como esto hubiera desbaratado los planes de los que en tan infame forma han perjudicado al guarda Oros, les amenazó con destituirlos si no se callaban la boca.

En Cruz del Eje han sido despedidos más de 30 obreros de los talleres. A los que quedaron se les hace trabajar 4 o 5 días por semana.

El personal de guardas ha sido reducido también, con lo que, como dejamos dicho más arriba, se obliga a los que quedan a trabajar poco menos que sin descanso.

Frente a todos estos hechos, hace falta que nos dispongamos seriamente a cortar los abusos de que se nos hace víctimas. Nada mejor para ello, que organizarnos, unirnos estrechamente, seguros de que una vez establecidas entre nosotros relaciones de solidaridad, no será posible a ninguno de los tiranuelos cometer tropelías, porque sabremos impedirlo energicamente. En nuestra unión está, pues, el remedio.

¡Acordémonos de Santa Bárbara antes que truene!

Varios ferroviarios del F. C. A. del N.

En el F. C. Midland

Economía y abusos

No obstante ser éste uno de los ferrocarriles más pequeños y de menor importancia, es, quizá, donde se cometen abusos más grandes. En la maligna tarea de perseguir al personal, uno de los que más se distinguen es el señor Manuel Vilas, jefe de la estación Libertad.

Como en esta estación no se lleva un libro de entrada y salida del servicio, el jefe confecciona la lista de la manera más caprichosa y arbitraria que imaginarse puede. En virtud de esto, y a pesar de lo dispuesto en el artículo 18 B del "Reglamento general de los ferrocarriles", que dispone que los empleados de tren tienen derecho a un día de descanso cada seis de trabajo, hay empleados que se pasan tres meses sin gozar del descanso correspondiente. Y cuando llega a conceder el descanso, pone de manifiesto toda su mala voluntad, porque si es un guarda residente, por ejemplo, en Puente Alsina, al concederle un día franco, le obliga a pasar la noche en Libertad, para que puedan salir con los primeros trenes.

La empresa, por su parte, pretextando razones de economía, ha reducido enormemente el personal de guardas, pues de 23 que hubo en otros tiempos, hoy el número de éstos ha quedado reducido a 16, quienes están obligados a trabajar sin descanso, para atender las necesidades del servicio.

Los guardas, cuando están a órdenes, tienen que desempeñar las funciones de apuntadores, porque éstos también han sido suprimidos por razones de economía.

Los cambistas también han visto recargada su tarea. En Libertad—que es la playa más importante—no hay en la actualidad más que dos cambistas, trabajando sin interrupción doce horas diarias. Cuando uno de ellos se enferma o se ve obligado a faltar al trabajo, el que está en servicio debe continuar trabajando hasta que el ausente reanude el trabajo, de manera que la jornada de los cambistas puede exceder de 24 horas, cosa que ha ocurrido muchas veces.

General Güemes

Tres obreros despedidos por reclamar sus haberes

Los obreros de la empresa del ferrocarril del Estado, son, en esta localidad, como en otras, víctimas de abusos que exaltan los ánimos del más pacifista. Aparte de que las condiciones de trabajo y salarios no pueden ser peores, los pagos se hacen efectivo con un considerable atraso. A consecuencia de esta situación, hay un ambiente de protesta que se exterioriza en todas las reparaciones.

Los empleados superiores han tomado a su cargo la odiosa tarea de perseguir a aquellos obreros que no ocultan sus anhelos de justicia y procuran que la organización de su gremio sea la encargada de poner término a las arbitrariedades de los explotadores.

En septiembre último fueron separados de sus puestos tres compañeros que prestaban servicios

como capataces de cuadrilla. El motivo único para esta medida vengativa, fué el haberse negado a cobrar sus haberes por el mes de junio, exigiendo, como es natural, una liquidación completa de la deuda. Es tanto más significativa esta actitud contra tres obreros que hace más de veinte años que trabajan en la empresa, si se tiene en cuenta que todo el personal protestó por la irregularidad del pago. Pero tiene su explicación. Aquí estamos sufriendo las compadrazas de un señor Monteros Gil, quien influyó para que algunos—los más débiles—se apersonaron al pagador a recibir el mes de sueldo que nos ofrecía la empresa después de tres meses de trabajo.

Los tres obreros, a quienes se ha castigado de esa manera, no quedarán en la calle, tal es nuestro empeño. Al efecto, la Federación se ha dirigido al administrador general, ingeniero Rapelli, reclamando que sean readmitidos en sus puestos.

La comisión que presentó la reclamación fué acompañada por el diputado nacional A. Zaccagnini y ha sido atendido con deferencia, la que nos hace suponer, que de tantos, este abuso será reparado.

No obstante, es bueno tenerlo presente, que si nuestras instituciones—La Federación Obrera Ferrocarrilera y La Fraternidad—no se hacen respetables por una fuerza mayor, hemos de lamentar siempre los atropellos de los pequeños caciques, como Monteros Gil.

Un FEDERADO.

Ingeniero White

Cambio de comisión.—Muerte del compañero Ramón Cacho.

Nuestra sección progresa conforme a los deseos de los compañeros que han intervenido en su organización, procurando aumentar las fuerzas de la Federación Obrera Ferrocarrilera. Últimamente se designó la nueva comisión administrativa y los tres depositarios de los fondos sociales que establece el artículo 30 de nuestros estatutos.

—Ha causado consternación entre los compañeros ferroviarios, la muerte del estimado camarada Ramón Cacho, ocurrida el 5 de octubre en Coronel Pringles. El extinto era cambista y ha sucumbido en su puesto de trabajo, arrollado por una locomotora que efectuaba maniobras. El hecho se produjo por una lamentable equivocación de Cacho, quien en vez de dar el cambio para la vía 4, por donde debía avanzar la locomotora, lo dio para la vía 5, y se estacionó en esta misma; la marcha acelerada de la locomotora no permitió a su conductor, evitar el accidente.

Cacho, que apenas contaba 26 de edad, era muy estimado y ha hecho más dolorosa su desaparición la forma violenta de su muerte. En la última asamblea, de nuestra sección, se acordó colocar una placa en su tumba, como una significación del aprecio colectivo.

—Entre los limpiadores, que se distinguen por su espíritu solidario, reina mucho entusiasmo por las proposiciones de las secciones de Las Flores y Olavarría.

Rosario

Orden del día sobre el nuevo proyecto de jubilación.

Los obreros ferroviarios, reunidos en asamblea, convocados por la Federación Obrera Ferrocarrilera, sección Central Argentino, para tratar el asunto de la jubilación, luego de escuchar el análisis de los proyectos de la comisión técnica y del de la comisión de legislación ferroviaria de la cámara de diputados, y después de realizar su discusión;

Considerando

Que el proyecto elaborado por la comisión de legislación, si bien superior bajo todo punto de vista al de la técnica (el cual era en absoluto inaceptable para los intereses del gremio), contiene fallas apreciables;

Y atento que las objeciones de detalle al mismo proyecto serán hechas por las organizaciones centrales del gremio,

DECLARAN:

Que en el nuevo proyecto de la comisión de legislación es inaceptable la elevación al 5 o/o del aporte del personal que por el artículo 14 se establece, así como la fijación del primer mes íntegro del sueldo y de los aumentos que se produzcan, medidas éstas contra las cuales la protesta del gremio ha sido ya planteada al darse a conocer el proyecto de la comisión técnica que las incluía. En último término, el gremio desearía que el 5 o/o se hiciera efectivo sobre sueldos y salarios que sobrepasen la cantidad de 200 pesos mensuales, pero nunca en los que alcanzan esa cantidad dado la repercusión dolorosa que ejerce el mayor descuento en la vida de los trabajadores cuyos recursos son bien menudados;

Que los años de servicio deben reducirse a 25 y el límite de edad a 45 por las mismas razones que la Federación y La Fraternidad han señalado en sus respectivos manifiestos objetando el proyecto de la comisión técnica;

Que debe asegurarse plenamente la representación de los sindicatos auténticos del gremio en la dirección y administración de la Caja;

Que la ley debe regir inmediatamente de su sanción para que se puedan acoger a ella todos los obreros que estén en condiciones de retiro. A ese fin las empresas, o el estado en su defecto, aportarán los dineros necesarios al fondo de la Caja.

RESUELVEN:

1.° En vista de que aun se mantienen disposiciones restrictivas, ratificar su anterior protesta contra semejante disposiciones y afirmar el propósito de obligar su derogación o hacerlas ineficaces en la práctica, llegando el momento oportuno.

2.° Invitar a la Federación Obrera Ferrocarrilera a hacer una activa campaña tendiente a que en la próxima discusión del nuevo proyecto las aspiraciones proletarias tengan plena satisfacción; y, para el caso de que el parlamento se empeñare en sancionar una ley cuyos resultados benéficos sean mezquinos en comparación con los sacrificios que irroge a la clase trabajadora del riel, preparar un movimiento de exteriorización de las fuerzas obreras del transporte ferroviario.

Caballito

Diversos acuerdos.—Un llamado

En la última asamblea, efectuada el día 23 del corriente, se resolvió efectuar asamblea quincenalmente, y se acordó que éstas tengan lugar el primero y tercer martes de cada mes.

Por el progreso de la sección, los compañeros deben de hacer lo posible por acudir a las asambleas, para la buena marcha y administración de la misma.

También se resolvió donar la cantidad de cuarenta pesos a la viuda del ex compañero Sabino Motca, activo militante de nuestra organización, fallecido en viaje a Europa.

Esta compañera se encuentra en una situación crítica, por ser madre de varios pequeños.

Camaradas: Es de fundamental importancia acudir a las asambleas, a resolver asuntos que se relacionan con nuestros intereses.

Es hora que despertéis y que veáis claro nuestra situación.

La realidad nos demuestra que ni el Estado ni las empresas se ocupan por mejorar la situación de los ferroviarios, por lo que se hace indispensable que sean los mismos interesados quienes se ocupen, organizándose, de exigir de las empresas las mejoras que les corresponden.

Debemos hacer la propaganda posible por nuestra organización, por que ella está formada por obreros explotados, y no como la Asociación F. Patronal, por los eternos verdugos, que además de mandar en el trabajo, pretenden hacer lo propio fuera de él con su flamante sociedad.

Casilda

Después de tres años de silencio, vuelven los compañeros de Casilda a reorganizar esta sección, y ocupar con ello, su puesto de combate en el cada día más grande ejército de la Federación O. Ferroviaria, que invencible por la cohesión formidable que ha adquirido en la acción de todos los días, se presenta a los ojos de todos como un motivo eterno de liberación y de fuerza.

Los camaradas de Casilda y pueblos vecinos están obligados, por un natural interés de clase, en mantener para siempre esta sección ferroviaria, proponiéndose al tiempo que ella pueda dar satisfacción a todos los anhelos y aspiraciones de sus asociados.

Para evitar que se repita lo acaecido anteriormente, es menester que los socios concurran a las asambleas que han de celebrarse mensualmente, y que vigilen directamente la administración, requiriendo de la comisión administrativa, los camaradas que no pueden concurrir a las asambleas por vivir en los pueblos vecinos, todos cuantos datos necesitan, para poder, en esta forma, velar por la seguridad y prosperidad de la sección que, junta a las demás, son el alma misma de nuestra querida institución federal.

¡Camaradas de Casilda, manteneos fuertes!

La fuerza obrera, organizada, es lo único que en la vida puede dar satisfacción a nuestras aspiraciones.

Charadai

En el F. C. P. de Santa Fe, el abuso de los señores directores para con los empleados subalternos ha llegado al colmo de lo intolerable.

Nosotros, que conocemos bien a esta gente que "dirige", no nos extraña su actitud despectiva, y nos obliga, al contrario, a volver a incitar, a una vez más, a los obreros ferroviarios del país a que afiancen la F. O. F. para cortar así de una vez y en forma radical tantos y tantos atropellos que contra nosotros cometen "superiores" de toda laya y pelaje.

En esta empresa la situación cada día se hace más insostenible, y por lo que deseamos a continuación, podrán darse una idea los compañeros que lean EL OBRERO FERROVIARIO de cómo se trata a los obreros que, por necesidad, tienen que trabajar en sus dependencias.

- 1.º La empresa cobra a los guardas \$ 75 por cada perno que se pierda en los trayectos.
 - 2.º La forma de enganche y desenganche es pésima y desastrosa, lo que dará lugar algún día a lamentables accidentes, de los cuales sólo saldrán dañados los que trabajan en estas peligrosas ocupaciones.
 - 3.º El horario de trabajo ha llegado, a veces, a diez y ocho horas.
 - 4.º Los cambios núm. 14, núm. 16, núm. 6, número 13, núm. 11 y señales de distancia y Resistencia permanecen apagados por falta de arreglos, constituyendo otros motivos de inseguridad y peligro.
- En fin, la forma de trabajar es pésima, los abusos persisten y sólo tendrán un punto final cuando todos los trabajadores del riel se hayan convencidos de la necesidad que existe en organizarse fuerte y sólidamente en la F. O. F., lo cual dará lugar a que se corten rápida y radicalmente tanto abuso y tropelías.
- ¡A la F. O. F. compañeros!
- ¡A una gran unión!

Bolivar

En fecha 17 del actual celebróse la conferencia anunciada, disertando uno de nuestros compañeros, por espacio de 65 minutos, acerca de lo que entrañaba la acción gremial.

Siguieron en el uso de la palabra los compañeros más, quienes versaron sobre el mismo tópico, siendo ocupada la trilogía durante 30 minutos.

También fué analizado detenidamente lo que importaba, frente a nuestra organización, la ayuda institución gremial y mutual denominada A. F. Nacional, el espíritu que animaba a sus dirigentes y el porqué debía resistirla todo obrero consciente de sus derechos.

Se hicieron diversos comentarios al respecto, analizándose hechos ocurridos recientemente, en los cuales quedaron evidenciadas las maniobras represivas que ponían en práctica sus propósitos distos lo que fué motivo para dejar establecido que dicha institución era, de todo punto, incompatible con nuestras aspiraciones.

Terminada la conferencia, se declaró abierta la asamblea para considerar varios asuntos de orden interno, habiendo presente 72 compañeros.

Fuó resuelta la admisión de 26 asociados, con siderándose al mismo tiempo, que, como alguno de los inscriptos eran socios de la A. F. Nacional institución que está en pugna con nuestros derechos de clase, se hacía necesario que dichos asociados debían borrarse de la misma, o de lo contrario serían expulsados del seno de la nuestra, pues no era admisible tal dualidad.

En ese sentido, se resolvió comunicar a los asociados que se encuentran en esas condiciones, dándoles un plazo de ocho días para su respuesta.

Se trató la adquisición de varios muebles y útiles, como así también continuar los trabajos tendientes a organizar la biblioteca.

Fueron leídas también varias cartas del C. F. de la Federación, respecto a peticiones próximas a presentarse, las que fueron aprobadas y al mismo tiempo se efectuaron ciertos acuerdos por creerse sumamente necesarios, dándose el correspondiente traslado.

Corresponsal.

Alberdi

El día 11 de octubre próximo, en ocasión que se hallaban varios obreros de ésta ocupados en encarrilar una chata en los desvíos de la leña, no

obstanto desempeñar bien ese cometido, presentéles el señor Chapper—que ocupa el cargo de superintendente desde hace unos días (rebajado a segundo por incapaz), sin duda irritado por la pérdida de los galones—y luego de interrumpidos en el trabajo que realizaban, comenzó a maltratarlos. Este bicho estaba algo "piendo", lo que no es extraño porque es afecto al whisky, razón por la cual algunos obreros no hicieron caso de sus barrabasadas, pero otros le contestaron como merecía. Tal era la "tranca", que quiso impedir la salida de un obrero que estaba debajo de la chata, colocando unas calzas en situación peligrosa. Claro que no fué escuchado.

A buen seguro que estos traga-whisky estarían mejor en otro lado que en el puesto de jefes; por ejemplo: en las trincheras, ya que su pérdida bien poco podría afectarnos.

Uno que piensa.

Ayacucho

Quinto aniversario de la Federación—El nuevo horario.

En la última asamblea se acordó conmemorar el quinto aniversario de nuestra institución, y al efecto s'edesignó una comisión para preparar los festejos.

En la conmemoración del aniversario de la Federación participarán los compañeros de tracción asociados en La Fraternidad.

Para la conferencia, que también figura en el programa de festejos, se ha pensado solicitar el concurso del diputado Zaccagnini.

—Resina en ésta general descontento entre el personal del galpón, como consecuencia del nuevo horario que ha impuesto Mr. Groeven, y un vivo interés para conocer el resultado del referendun y la resolución del Consejo Federal.

Corresponsal.

BALANCE GENERAL

del Consejo Federal, correspondiente al tercer trimestre de 1916.

ENTRADAS—	
JULIO	
Saldo anterior	\$ 30.40
Cotizaciones de marzo a mayo, Sec. Cañada de Gómez	25.75
300 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 38, id., id.	9.—
Cotizaciones de junio, Sec. Gral. Güemes	17.—
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38, id., id.	4.50
Cotizaciones de abril, mayo y junio, Sec. Tandil	67.24
400 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 38, id., id.	12.—
Cotizaciones atrasadas de febrero a abril, Sec. Maldonado	4.05
Id. de mayo, id., id.	2.50
190 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38, id., id.	5.70
Cotizaciones de mayo y junio, Sec. Villa Diego	16.95
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38, id., id.	4.50
Para entregar A. S., Sec. Río Tercero	5.20
Cotizaciones de abril a junio, Sec. Ayacucho	23.10
230 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 38, id., id.	6.90
Cotizaciones de julio, Sec. Maipú	10.—
Cotizaciones de enero a julio, Sec. Buenos Aires	35.—
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 38, id., id.	4.50
Útiles varios, id., id.	6.40
Cotizaciones de mayo y junio, Sec. Pehuajó	5.—
100 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 38, id., id.	3.—
Cotizaciones de marzo y abril, Sec. Trenque Lauquen	15.35
Útiles varios, id., id.	2.25
Cotizaciones de junio, Sec. Ameghino	3.75
70 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 37, id., id.	2.10
Cotizaciones de mayo, Sec. Caballito	8.15
Útiles varios, id., id.	4.40
30 medallas, Sec. La Bajada	15.—
200 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 38, id., id.	6.—
Cotizaciones de abril y mayo, id., id.	10.50
Id., id., Sec. Tolosa	20.45
100 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 37, id., id.	3.—
Una medalla	0.50
100 sobres	0.40
AGOSTO	
Cotizaciones de marzo y abril, Sec. Ing. White	44.25
250 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38, id., id.	7.50
Cotizaciones de mayo, Sec. Lincoln	2.80
40 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38, id., id.	1.20
Cotizaciones de enero a mayo, Sec. Olavarría	17.59
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 37, id., id.	4.50
Cotizaciones de junio y julio, Sec. Haedo	28.—
67 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, Sec. Maipú	2.—
100 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, Sec. Libertad	3.—
2 talonarios, id., id.	1.20
Cotizaciones de julio, id., id.	11.38
Id. de julio y agosto, Sec. Alianza	35.—
200 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, id., id.	6.—
Cotizaciones de marzo a junio, Sec. Taffi Viejo	46.25
300 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 39, id., id.	9.—
600 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 y 39, Rosario	18.—
15 medallas, id., id.	7.55
"Trabajos de imprenta de A. R.	6.—
Venta de medallas en Secretaría	2.—
200 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38, Sec. Haedo	6.—
Cotizaciones de junio, Sec. C. de Gómez	13.10
A cuenta del fondo social, Mercedes F. A.	10.—
Cotizaciones, Sec. Las Flores	20.—

200 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, id., id.	6.—
Cotizaciones de agosto, Sec. Maipú	10.—
2 talonarios de recibo, id., id.	1.20
70 medallas	35.—
SEPTIEMBRE	
Cotizaciones de junio y julio, Sec. L. Ferroviaria	21.25
350 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 38 y 39, id., id.	10.50
Cotizaciones de mayo y junio, Sec. V. Constitución	9.50
120 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 39 y 40, id., id.	3.60
Cotizaciones, Sec. Trenque Lauquen	12.85
330 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 al 39, id., id.	9.90
Útiles varios, Sec. Avellaneda	48.20
Cotizaciones de junio, Sec. Lincoln	3.15
50 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39	1.50
Cotizaciones de julio, Sec. Gral. Güemes	14.—
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, id., id.	4.50
Talonarios y blocks, id., id.	4.20
Cotizaciones de abril a junio, Sec. Río Tercero	10.80
3 Talonarios, id., id.	1.80
Cotizaciones de junio, julio y agosto, Sec. Realicó	14.75
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 37 al 39, id., id.	4.50
Útiles varios, id., id.	3.10
Cotizaciones de agosto, Sec. Alberdi	4.—
50 Estatutos, id., id.	2.—
Cotizaciones de julio y agosto, G. Pico	10.50
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 38 y 39, id., id.	4.50
200 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 40, Sec. Las Flores	6.—
300 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 37 al 39, Sec. Bragado	9.—
Cotizaciones de septiembre, Sec. Maipú	10.—
70 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 40, id., id.	2.10
2 blocks, id., id.	1.20
Cotizaciones de agosto, Sec. Santa Fe	31.—
300 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 37, id., id.	9.—
Cotizaciones de julio, Sec. Villa Diego	18.50
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, id., id.	4.50
Estatutos, talonarios y blocks, id., id.	10.50
300 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 39 y 40, Sec. Cañada de Gómez	9.—
Cotizaciones de septiembre, Sec. Alianza	17.55
250 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 40, id., id.	7.50
100 medallas, Ing. White	50.—
Cotizaciones de mayo y jun., id., id.	52.50
750 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 39 y 40, id., id.	19.50
100 Estatutos, id., id.	4.—
Cotizaciones de junio y julio, Sec. Caballito	19.25
240 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 39 y 40, id., id.	7.20
Cotizaciones de julio y agosto, Sec. Taffi Viejo	22.50
100 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 40, id., id.	3.—
5 blocks, id., id.	3.—
Cotizaciones de abril, mayo, junio, julio y agosto, Sec. Maldonado	20.32
450 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 39, 40 y 41, id., id.	13.50
10 talonarios y 3 blocks	7.80
20 medallas, id., id.	10.—
100 Estatutos, id., id.	4.—
20 ejemplares de El Obrero Ferroviario, Sec. Darragueira	0.60
Cotizaciones de junio y agosto, Sec. Pehuajó	7.50
10 medallas, id., id.	5.—
4 talonarios y 3 blocks, Sec. Villa Constitución	4.20
10 medallas, id., id.	5.—
100 Estatutos, id., id.	4.—
Por ejemplares de El Obrero Ferroviario, número 41	0.80
Cotizaciones de julio a septiembre Sec. Ameghino	11.25
140 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núms. 38 y 39, id., id.	4.20
2 talonarios, id., id.	1.20
Útiles varios, Sec. Bragado	6.20
Cotizaciones de ago. Sec. Libertad	16.—
150 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, id., id.	4.50
7 talonarios y 1 block, id., id.	4.80
150 Estatutos, id., id.	6.—
20 medallas, id., id.	10.—
A cuenta del fondo social, F. A., Sec. Villa Mercedes	5.—
Cotizaciones de septiembre, Sec. Alberdi	4.75
Un coprador, Sec. Laboulaye	3.50
Cotizaciones de septiembre, id., id.	3.40
Id. de agosto, Haedo	16.85
200 ejemplares de El Obrero Ferroviario, núm. 39, id., id.	6.—
Anticipo de la rifa en circulación	245.30
Total de entradas	\$ 1.692.69
JULIO	
Saldo del secretario	\$ 120.—
Limpieza de Secretaría	3.—
Subs. a La Vanguardia, por jul.	1.50
Arreglo de armario en la Secretaría	17.50
100 medallas a C. Rossi	40.—
Encomendadas postales	2.10
Telegrama	1.—
Un libro de caja	4.50
Estampillas postales	22.—
Un jornal de trabajo a C. V.	5.—
Cuenta de Sec. Río Tercero, a A. S.	5.20
Certificado	0.14
Alquiler y uso del teléfono de Secretaría, mes de junio	28.—
AGOSTO	
Saldo del Secretario	\$ 120.—
Limpieza de Secretaría	3.—
Alquiler y uso del teléfono de Secretaría, mes de julio	28.—
Impresión de El Obrero Ferroviario, núm. 39	163.60

Acarreo del periódico	4.—
Subs. a La Vanguardia, por agosto	1.50
Libros para secciones	15.60
Diversos trabajos de imprenta, Aquilio Hnos.	53.90
200 medallas a C. Rossi	80.—
1000 sobres	3.—
3 libros a la librería Gandulfo	7.30
Saldo de cuenta a P. Pereyra, de Justo Daract	25.—
Un giro postal de pesos 25.	0.25
Estampillas y fajas postales	28.80
Sellos para las secciones	9.10
Encomendadas	6.35
Telegramas	2.01
Certificados	0.95

SEPTIEMBRE	
Limpieza de Secretaría	\$ 3.—
Libros varios a Menta y Cia.	13.90
Impresión de El Obrero Ferroviario, núm. 40	154.—
Sellos a J. Collado	6.20
Por libros para las secciones, a Menta y Cia.	9.10
Por libros para las secciones, a la librería Gandulfo	8.—
Subs. a La Vanguardia, septiembre	1.50
Sellos y almohadillas para sección Bolívar	1.90
1 libro índice a la librería Gandulfo	3.80
1 sello sección Caballito	0.80
Encomendadas y certificados	8.89
Varios	0.80
Trabajos de imprenta, Aquilio Hermanos	199.—
Estampillas postales	39.40
Alquiler y uso de teléfono de Secretaría, mes de agosto	28.—
Refacciones en Secretaría, a M. A. y H. C.	3.—
200 medallas a C. Rossi	80.—
Saldo de cuenta a la imprenta "La Leonesa"	200.—
Libros para secciones, a la librería Gandulfo	7.80
Folletos y libros para la sección Maldonado	1.30
Sueldo del secretario	120.—
Total de salidas	\$ 1.692.60

Resumen general

ACTIVO—	
Haber de las secciones por útiles, periódicos, etc.	\$ 499.40
PASIVO—	
Al fondo de rifa, su anticipo	\$ 245.30
Al fondo pro jira	43.—
A la C. O. R. A.	50.—
Al Centro Socialista Obrero, por alquiler	28.—
Total	\$ 366.30
Saldo favorable al activo	133.10
Sumas iguales	\$ 499.40

MANUEL ACUSA
Tesorero

FRANCISCO ROSANOVA
Secretario General

NECROLOGIA

Teodoro R. Barla

La Sección Ameghino ha perdido uno de sus más activos componentes: el compañero Teodoro R. Barla.

Víctima de una terrible enfermedad falleció el 8 de septiembre en el Hospital Italiano, donde se hallaba internado.

Era el extinto compañero un ardiente e infatigable propagandista de la organización, a la cual dedicó sus mejores entusiasmos. Batalló tesoneramente por el robustecimiento de nuestra Federación, a la cual anhelaba ver robusta y sólidamente organizada, no omitiendo ningún esfuerzo de su parte para el logro de ese objeto. Muere, pues, en las precisas circunstancias en que sus bellas esperanzas comienzan a realizarse, desde que nuestra Federación ha iniciado ya su ruta ascendente, afirmándose, consolidándose siempre más.

Junto con un núcleo de entusiastas camaradas fundó la Sección Ameghino, a la que luego dedicara tantas sanas energías. Fué el primer secretario de esa Sección.

Gozaba el compañero Barla de general estimación por la bondad de su carácter, y sus excelentes cualidades morales.

El camarada Barla falleció en plena juventud, pues sólo contaba 33 años de edad.

José Esquivel

A los 32 años de edad falleció el compañero con cuyo nombre encabezamos estas líneas, que era miembro de la sección Laboulaye. Al acto de sepelio de sus restos asistió la mayoría del personal. En el momento de depositar el cadáver en su última morada, hizo uso de la palabra el compañero R. Valente, quien tuvo expresivas frases de recordación para el extinto.

Con pena y dolor consignamos estos sensibles claros en el seno de nuestra Federación. Pero nos prometemos, como homenaje a la memoria de los compañeros tan prematuramente arrebatados de nuestro lado por la para, continuar la obra organizadora, a la que tan empeñosamente se dedicaron en vida los extintos camaradas Barla y Esquivel.