

fuera materializándose en las secciones, a cuyo efecto, por medio de circulares invitó a éstas a realizar asambleas mixtas y todos aquellos actos que pudieran contribuir al fin anhelado.

Y la obra del Consejo Federal fué coronada por el esperado triunfo, con la aprobación de las bases de unidad concretadas en el proyecto de estatutos de la Confraternidad Ferroviaria, que ya conocen los camaradas y que han sido sancionadas por el congreso mixto.

Algunos camaradas quizá lleguen a creer que con la subdivisión de la Federación en los sindicatos de Tráfico y Talleres se dividirán nuestras fuerzas. Sin embargo, a pesar de esa transformación, podemos asegurar que no sucederá tal cosa.

LA FUERZA EFECTIVA
Las fuerzas con que hoy cuenta nuestra organización son toda una hermosa promesa.

Refiriéndose a este punto, dice el informe:
"Las fuerzas de nuestra organización han crecido notablemente y su situación se ha consolidado en casi todos los ferrocarriles."

Además de haber aumentado el número de secciones, cada una de ellas, en este período ha consolidado su situación financiera y acrecido el número de afiliados.

RELACIONES INTERNACIONALES
El Consejo Federal ha considerado de mucha importancia reanudar las relaciones con las organizaciones obreras de diversos países, las que habían sido interrumpidas por la rigurosa censura ocasionada por la guerra.

NUESTRAS AGITACIONES
A pesar de los muchos problemas que debió resolver el Consejo Federal, también prestó atención a las agitaciones que se llevaron a cabo contra nuestra exclusión de la Caja de Jubilaciones ferroviarias, contra el proyecto de ley reaccionaria y en pro de la sanción de la legislación del trabajo.

CONCLUSION
Creemos que con lo que antecede, los camaradas se habrán compenetrado de la importancia de la marcha de nuestra organización, por cuya razón daremos fin a estas líneas con la transcripción de los últimos párrafos del informe:

Con la enumeración de los datos que anteceden, damos por terminada la memoria que ellos abarcan todas las fases de la actividad de la organización y que, en forma amplia y detallada, de modo que tanto el detalle necesario como el conjunto, contribuyen vigorosamente a la actividad de la organización.

EL OBRERO FERROVIARIO
El desarrollo y creciente progreso de la Federación ha hecho comprender la necesidad de realizar aún mayor propaganda. Entonces, se impone la publicación quincenal de EL OBRERO FERROVIARIO, la que se inició desde el 10 de Mayo de 1919.

OMISIONES
En las críticas de los dos últimos congresos que publicamos en nuestro número anterior, incurrimos en algunas omisiones que nos apresuramos a salvar.

PRESOS FERROVIARIOS
Uno de los puntos que ha preocupado al Consejo también, y al que prestó la mayor atención, fué el de los ferroviarios presos. Como no podía menos de ser, la suerte de esos compañeros no podía ser abandonada a sí misma.

A propósito del "Belluno"

Defensa de la tripulación

La llegada a nuestro puerto del vapor Belluno, propiedad de la cooperativa Garibaldi, constituida bajo el patrocinio de la Federación nacional de los trabajadores del mar, ha dado lugar a grandiosas manifestaciones de confraternidad obrera.

La Federación Obrera Marítima — la más vinculada con esos trabajadores — la que tuvo la feliz idea de tributar un homenaje a los tripulantes del primer barco que llega a las aguas del Plata embarcando la bandera roja. La iniciativa de la F. O. M. halló en todas partes la más entusiasta acogida, de manera que la manifestación al Belluno — que fué casi improvisada — aunó proyecciones verdaderamente grandiosas.

El puerto de Buenos Aires, como lo atestiguan las crónicas de los diarios burgueses, nunca había presenciado un espectáculo tan entusiasta y conmovedor. Todas las embarcaciones fondeadas en el puerto saludaron al barco de la insignia roja con prolongados silbidos, banderas, etc. Los trabajadores de la ribera suspendieron las faenas como homenaje. La mayor parte de las organizaciones, de un modo o de otro, se asociaron también a ese acto.

Sin embargo, esta manifestación tan reconfortante de fraternidad proletaria, no agradó a todos. Y este desagrado se exteriorizó en juicios y tanto despectivos, tanto parciales quienes la organizaron o tomaron parte, como para los que fueron objeto de ella.

Los tripulantes del Belluno — que han visto desconocida y negada su personalidad de militantes de la organización sindical; que han visto confundido el carácter de su organización y tergiversados los fines de la cooperativa, se han creído obligados a poner término a esta situación equívoca.

En defensa de la Federación nacional de lavoratori del mar y de la cooperativa "Garibaldi" — Teniendo en cuenta los juicios disparatados que se vienen formulando a nuestro respecto, nos creemos obligados — como justa defensora de los trabajadores que a nuestra llegada nos honraron con una manifestación entusiasta — a formular una breve declaración sobre el carácter de esta organización y tergiversados hemos visto desconocidos y tergiversados. Hemos comprobado con sorpresa que se ha tratado de hacer aparecer a la "Federazione dei lavoratori del mare" — de la que estamos orgullosos de formar parte — como enemiga de la revolución rusa, como conservadora y desprovista de todo espíritu de clase.

Nuestra simpatía por la Rusia de los soviets es indiscutible, porque ella se fundamenta, no en simples declaraciones verbales, sino en hechos concretos y significativos. Como ejemplo, recordaremos que los trabajadores de nuestra Federación fueron los primeros en el mundo que impidieron la llegada de barcos cargados de elementos bélicos a los ejércitos reaccionarios que luchaban contra el ejército rojo.

El Consejo Federal de la Federación Ferroviaria, en su reunión verificada el día 27 de junio, y en conocimiento de la forma en que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

1. Que, como es del dominio público y está en el conocimiento de la Federación Ferroviaria Nacional, como miembro del directorio, en representación del personal, el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

2. Que, como es del dominio público y está en el conocimiento de la Federación Ferroviaria Nacional, como miembro del directorio, en representación del personal, el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

3. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

4. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

5. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

6. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

7. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

8. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

EL DERECHO DE HUELGA EN EL NEGRO

La obra reaccionaria del Directorio Provisional de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias

NUESTRO PROPOSITO

El congreso constituyente de la Confraternidad acordó pedir al poder ejecutivo el nombramiento del directorio definitivo de la Caja de Jubilaciones y Pensiones ferroviarias. Y en previsión de que no se accediera al pedido, el mismo congreso facultó ampliamente a la Junta Central para iniciar una intensa agitación.

La resolución, a nuestro juicio, no puede ser más acertada ni más oportuna. El directorio provisional, nombrado caprichosamente por el poder ejecutivo, ha defraudado las legítimas esperanzas del gremio. La obra realizada es digna del mayor repudio, por haber estado inspirada, en todo momento, en mezquinos intereses y propósitos retrógrados. Sin embargo, como la labor del directorio, que se desenvuelve dentro del mayor secreto burocrático, es poco menos que desconocida, nos parece oportuno hacerla conocer, a fin de que todos, en el momento oportuno, presencien a la campaña de la Junta Central de la Confraternidad, todo el apoyo preciso para la materialización de su finalidad.

Con este fin y con el deseo de completar el artículo anterior — en el que por falta de tiempo y de espacio — nos vimos obligados a dejar sin el debido comentario antecedentes muy interesantes e importantes. Hoy que disponemos de un momento oportuno, vamos a intentar de completar el estudio de esta importante cuestión. Pero antes de entrar a analizar a obra, conviene exponer aquí, cuándo y cómo se constituyó el mentado directorio provisional.

Su constitución

Cuando el poder ejecutivo nacional, por decreto de fecha 23 de junio de 1919 constituyó el directorio provisional de la Caja de Jubilaciones y Pensiones ferroviarias, la Federación protestó públicamente contra tan arbitrario proceder. El directorio provisional, en virtud de dicho decreto, está constituido por las personas siguientes: Raúl S. Zavalla, Miguel M. Padilla y Enrique Chaurandire, en representación de las empresas, y José San Sebastián y Manuel Muñiz (maquinistas ambos y socios de La Fraternidad) y Eduardo J. Mávoro, alto jefe del P. C. G. B. A. y miembro destacado de la célebre Asociación Ferroviaria Nacional, "en representación (sic) de los empleados obreros".

La Federación Ferroviaria, que agrupaba a la mayor parte del personal, no obtuvo ninguna representación, so pretexto de carecer de personería legal; en realidad esa exclusión debió obedecer a otras causas, ya que en otras oportunidades, la Federación presentó legal, no había sido obstáculo para que el mismo gobierno reconociera la representación de la Federación y tratara con sus representantes. Por otra parte, en esta emergencia es cuando menos motivo había, puesto que la ley nada establece al respecto, por haber dejado ese asunto librado a su reglamentación.

El Consejo Federal de la Federación, cuando tuvo conocimiento de la constitución del directorio provisional, formuló una protesta pública en los siguientes términos:

"El Consejo Federal de la Federación Ferroviaria, en su reunión verificada el día 27 de junio, y en conocimiento de la forma en que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

1. Que, como es del dominio público y está en el conocimiento de la Federación Ferroviaria Nacional, como miembro del directorio, en representación del personal, el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

2. Que, como es del dominio público y está en el conocimiento de la Federación Ferroviaria Nacional, como miembro del directorio, en representación del personal, el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

3. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

4. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

5. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

6. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

7. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

8. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

9. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

10. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

11. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

12. Que, en la firma en que se pretende que el Poder Ejecutivo ha resuelto constituir el directorio de la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias, acordó hacer públicas las siguientes manifestaciones:

el procedimiento a emplear para designar los representantes obreros. Al contrario, el proyecto mencionado, que debió servir de guía para esta primera designación, establece que el Poder Ejecutivo no podrá negar su reconocimiento a todas aquellas sociedades compuestas exclusivamente de empleados y obreros ferroviarios que tengan un mínimo de 500 socios cotizantes.

Que el directorio así constituido, aparte de no responder al espíritu de la ley, no ofrece al personal las necesarias garantías de imparcialidad, puesto que las empresas, con la representación subrogada que han obtenido, tienen asegurado un completo predominio, y

Que el Consejo Federal, conseqüente con las razones expuestas y en defensa de los legítimos intereses que representa, a la vez que declara su absoluta desconformidad con la constitución del directorio provisional, afirma su voluntad de emplear todos los medios a su alcance para conseguir que a la brevedad posible, en el directorio de la caja de jubilaciones ferroviarias tenga su legítima representación el personal de talleres, tráfico y vía y obras, que integran la Federación.

El gremio ferroviario en general, limitando la actitud del Consejo de la Federación, hizo oír su voz de protesta. Centenares de telegramas y cartas fueron enviados al P. E., sin que hasta la fecha hayan sido tomadas en consideración.

La obra administrativa del directorio
El predominio de las empresas — señalado en la declaración del C. F. — se puso de manifiesto en todos los actos del directorio, que ha dado prueba de un marcado espíritu reaccionario y burocrático.

En primer término el flamante directorio elaboró una reglamentación deficiente, estrecha y en extremo burocrática que origina pérdida de tiempo y molestias sin fin a los peticionantes.

En segundo lugar, los directores dieron prueba de un excesivo apetito y un sospechoso cinismo al fijarse para su sueldo, un sueldo exageradísimo, como lo es, los ochocientos pesos mensuales que se han adjudicado para cada uno. Y lo peor es que las empresas, satisfechas de la labor edificante del directorio, han decidido abonar a cada uno de los "pobres" directores el sueldo que percibían en su antiguo empleo. De manera que, para los modestos directores de nuestra caja de jubilaciones perciben hoy un sueldo más elevado del que ganan los ministros de los grandes estados de Europa.

Y, probablemente, en recompensa de tan inesperada generosidad de las empresas, los directores se han creído obligados a acentuar, como lo han hecho, en los actos posteriores la tendencia a la burocracia, burocrática y reaccionaria que exteriorizaron en sus primeros actos.

Cuando hubo que nombrar los funcionarios y empleados de las distintas reparticiones, nadie pensó ni propuso los procedimientos claros y honestos del concurso público, que evita favoritismo y asegura la competencia, no se puso en práctica el viejo y expeditivo procedimiento crollido de la "cuota". Y estamos por asegurar que no hay un solo puesto que no haya sido llenado en virtud de razones de parentesco o afinidades de otro orden. El nepotismo más vergonzoso y repugnante ha imperado en las designaciones de los funcionarios y empleados de esa administración.

Pues, según tenemos entendido, no hay un solo director que no haya ubicado en la caja algún pariente o amigo. Sin embargo, nadie se atrevió a proponer (lo que hubiera sido un acto de justicia y de buen compañerismo) que dichos puestos fueran llenados con preferencia por los ex ferroviarios a quienes las empresas habían boicoteado por su obra a favor de la legislación, y, en consecuencia, de la jubilación, ya que la sanción de ésta se debió exclusivamente a la organización, desde que las empresas, como es público, sólo a raíz de la huelga de los 24 días, se comprometieron a acatarla y a contribuir a la formación de sus fondos.

Labor social. — Su tendencia reaccionaria
A pesar de todo, hay que convenir que las faltas de orden moral y administrativas que en otros países más adelantados habrían sido lugar a la defenestración de sus autores, pierden importancia, cuando se considera la obra del directorio, bajo su aspecto social, que ha "culminado" en el más retrógrado reaccionarismo, como lo prueba la exhumación del artículo 11 de la ley 9553, aturdidamente derogada.

El derecho de huelga, que en todas partes los trabajadores consideran un derecho inalienable, ha sido convertido en delito por estos señores directores, con el agravante de que, para llegar a esa torpe conclusión, han tenido que falsear los hechos y tergiversar la ley.

En nuestro artículo anterior, publicado en EL OBRERO FERROVIARIO correspondiente al 10 de junio ppdo, hemos demostrado, en base de documentos y de declaraciones insoportables, que el artículo 11 de la ley 9553 había sido expresamente derogado. Hemos demostrado, también, que la interpretación del directorio, según la cual sólo corresponde la devolución de los aportes a los destituidos por mal desempeño de sus funciones, cuando hubieran llenado las condiciones exigidas para ser jubilados, es totalmente sofística y falsa, por cuanto fué precisamente el senador Zabala, autor de dicho artículo, quien lo fundó con estas palabras del profesor Julio Herrera, de que la ley (en los casos del mal desempeño de las funciones, etc.) puede dejar sin efecto el derecho a la jubilación o pensión, previa devolución de los descuentos hechos al sueldo del empleado. Esto es, todo lo contrario de lo que sostiene y practica el directorio.

En el artículo citado creemos haber demostrado, además, que el directorio, para sostener la tesis reaccionaria, se aparta completamente de las disposiciones legales, ya que en la ley número 10650, como hemos dicho, no hay una sola palabra que pueda autorizar semejante despojo. Al contrario, ella autoriza expresamente la devolución de los aportes en el artículo 24, y, por los artículos 35 y 43, se declara que los derechos acordados sólo se pierden por causas expresadas en la misma ley. Y en ésta — como estamos acostumbrados de repetir — no hay una sola palabra que establezca la pérdida de los aportes.

Por otra parte, la actitud sofística del directorio se hace aún más evidente, si se estudia y analiza su resolución básica de noviembre del año anterior, por la cual se niega la reintegración de los aportes. Dichas resoluciones — obra al parecer, del abogado Padilla — es un modelo de literatura abollada, sofística, contradictoria y embrollada.

Para que los camaradas puedan saberlo, a los publicamos íntegramente. He aquí:

"Visto que don... empleado del ferrocarril... la devolución de los aportes que se le han descontado de sus haberes con sujeción a las disposiciones de la ley número 9553, atentas las constancias de este expediente, así como las razones de que se funda la reclamación, y considerando:

Que, según las informaciones de autos, el recurrente cesó en su empleo en mérito de haber hecho abandono del servicio;

Que la ley 9553, bajo cuyo imperio se produjo la cesantía del postulante, estableció que los beneficios de la ley 9553, aplicables a los sueldos y salarios del personal ferroviario comprendido en el régimen de jubilaciones y pensiones, se autorizó en forma alguna el reintegro de esos aportes;

Que por otra parte, analizada la causa, que motivara la cesantía del recurrente, se infiere, desde luego, que ella es de la naturaleza de las que el art. 11 de la ley 9553 considera como suficiente para producir la pérdida de todos los derechos a los beneficios asegurados por esta legislación y expresamente al reintegro de las sumas aportadas al fondo de la caja, como se declara en la parte final de ese precepto;

Que el decreto dictado por el Poder Ejecutivo con fecha de 2 de agosto de 1919, y que el recurrente cita en apoyo de su gestión, importa una medida circunstancial basada a su vez durante el tiempo que se toman las providencias que le diera origen, y no puede ser tenida en cuenta por el directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones, ya que las cuestiones que ante el mismo se agitan en conformidad estricta con las disposiciones de la ley 9553;

No es admisible tampoco que pueda fundarse el derecho a base de la falta de naturaleza de las que el art. 11 de la ley 9553 y 10650 están inspiradas en el carácter de obligatorias e inaplicables en los comprendidos en sus prescripciones al reintegro de los aportes, o reemplazamiento a sus beneficios;

Que el hecho de que el postulante cesara con aplicación de la ley 10650, así como también la circunstancia de haber interrumpido el derecho a la jubilación, no son razones de la administración del fondo acumulado de la ley 9553, no puede autorizar por el directorio de la Caja, creado por la expresada ley 10650, bajo la responsabilidad personal que asumió, a establecer un sistema que no puede acordar otros beneficios que los que expresa y terminantemente estipula dicha ley;

Que además, y fuera de las razones de orden legal expuestas precedentemente, es inadmisibles que pueda fundarse un derecho a la jubilación y pensión, en virtud de una disposición terminante de la ley y por la cual se declara perdido para el recurrente todo el derecho a los beneficios creados por la legislación de Jubilaciones y pensiones y, en particular para el recurrente, en virtud de la sanción de la ley 9553;

del directorio se hace aún más evidente, si se estudia y analiza su resolución básica de noviembre del año anterior, por la cual se niega la reintegración de los aportes. Dichas resoluciones — obra al parecer, del abogado Padilla — es un modelo de literatura abollada, sofística, contradictoria y embrollada.

Para que los camaradas puedan saberlo, a los publicamos íntegramente. He aquí:

"Visto que don... empleado del ferrocarril... la devolución de los aportes que se le han descontado de sus haberes con sujeción a las disposiciones de la ley número 9553, atentas las constancias de este expediente, así como las razones de que se funda la reclamación, y considerando:

Que, según las informaciones de autos, el recurrente cesó en su empleo en mérito de haber hecho abandono del servicio;

Que la ley 9553, bajo cuyo imperio se produjo la cesantía del postulante, estableció que los beneficios de la ley 9553, aplicables a los sueldos y salarios del personal ferroviario comprendido en el régimen de jubilaciones y pensiones, se autorizó en forma alguna el reintegro de esos aportes;

Que por otra parte, analizada la causa, que motivara la cesantía del recurrente, se infiere, desde luego, que ella es de la naturaleza de las que el art. 11 de la ley 9553 considera como suficiente para producir la pérdida de todos los derechos a los beneficios asegurados por esta legislación y expresamente al reintegro de las sumas aportadas al fondo de la caja, como se declara en la parte final de ese precepto;

Que el decreto dictado por el Poder Ejecutivo con fecha de 2 de agosto de 1919, y que el recurrente cita en apoyo de su gestión, importa una medida circunstancial basada a su vez durante el tiempo que se toman las providencias que le diera origen, y no puede ser tenida en cuenta por el directorio de la Caja de Jubilaciones y Pensiones, ya que las cuestiones que ante el mismo se agitan en conformidad estricta con las disposiciones de la ley 9553;

No es admisible tampoco que pueda fundarse el derecho a base de la falta de naturaleza de las que el art. 11 de la ley 9553 y 10650 están inspiradas en el carácter de obligatorias e inaplicables en los comprendidos en sus prescripciones al reintegro de los aportes, o reemplazamiento a sus beneficios;

Que el hecho de que el postulante cesara con aplicación de la ley 10650, así como también la circunstancia de haber interrumpido el derecho a la jubilación, no son razones de la administración del fondo acumulado de la ley 9553, no puede autorizar por el directorio de la Caja, creado por la expresada ley 10650, bajo la responsabilidad personal que asumió, a establecer un sistema que no puede acordar otros beneficios que los que expresa y terminantemente estipula dicha ley;

Que además, y fuera de las razones de orden legal expuestas precedentemente, es inadmisibles que pueda fundarse un derecho a la jubilación y pensión, en virtud de una disposición terminante de la ley y por la cual se declara perdido para el recurrente todo el derecho a los beneficios creados por la legislación de Jubilaciones y pensiones y, en particular para el recurrente, en virtud de la sanción de la ley 9553;

Que por otra parte, es necesario que en las decisiones del directorio se observe una uniformidad de criterio, como corresponde a todo acto de buena administración, fin que se logra cuando se atiende a los asuntos sometidos a su consideración, habiendo de aplicarse con relación a otros casos que las enumeradas en dicha ley 10650;

En consecuencia, y contemplada la situación de los recurrentes, se declara el precepto por el art. 24 de dicha ley, se observa que no le asisten derechos para retirar los aportes que se le han descontado de la Caja, en mérito de que las causas que han motivado su cesantía no corresponden a las enumeradas en las disposiciones de dicha ley;

Por estos fundamentos, no encuadrando la situación del recurrente en el artículo 24 de la ley 10650, y de conformidad con el acuerdo por el directorio en su sesión de la fecha, se declara que el recurrente no tiene derecho a los beneficios de la ley 9553 y Pensiones de Empleados y Obreros Ferroviarios, resolviéndose:

1. Que los descuentos de la devolución de los aportes, que se le han descontado de sus haberes, se archiven.

No vamos a entrar ahora a un análisis detallado de esa resolución, que al haberse completado y ampliado cada una de las afirmaciones caprichosas que ahí se hacen, nos llevaría demasiado lejos, y, el espacio de que disponemos, es limitado.

Nos concretaremos, pues, a señalar los errores y contradicciones más notables:

Según el razonamiento del directorio, la devolución de los aportes no se concede, a saber:

1. Porque los cesantes, lo son en virtud de haber abandonado el trabajo;

2. Porque los hechos han ocurrido bajo el imperio de la ley 9553;

3. Porque el directorio no puede acordar más beneficios que los estipulados por la ley 10650; y

4. Porque la devolución de los aportes, sólo corresponde a los cesantes que hubieran llenado las condiciones de tales por razones de economía o por no querer sus servicios.

Esas afirmaciones, aparentemente lógicas y legal, no resisten el menor análisis.

Por que si es verdad que los obreros y empleados que voluntariamente abandonan el servicio — según los términos del famoso artículo 11 — debían ser separados del servicio con la pérdida de todo derecho a la jubilación, pensión y aportes, no es menos cierto que dicha ley nunca tuvo efectividad debida. Las empresas ferroviarias fueron las primeras en desconocerla, puesto que la desataron abiertamente al negarse a aportar las contribuciones que la misma le imponía. Mal pueden, por hoy, sus representantes, pretender, para satisfacer sus instintos reaccionarios de sus mandatarios, aplicar el artículo 11, máxime cuando dicha ley hace más de un año está legalmente derogada.

Por otra parte, el directorio no ignora que desde el 2 de agosto de 1919, en virtud de un decreto del poder ejecutivo, se autorizó la devolución de los aportes, medida que la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles, que era la depositaria de los fondos, hizo efectiva hasta la sanción de la ley vigente. Y, aun cuando los señores del directorio — arrogándose atribuciones propias y exclusivas de la suprema corte — pretenda negar válidas al decreto que, según ellos contradice la ley, lo cierto es que esta pretensión no tiene valor alguno, desde que los hombres que integran el directorio, en materia de derecho constitucional, tienen la misma competencia que los asuntos en astronomía.

Donde conduce a tesis del Directorio
Aquí, antes de continuar más adelante, conviene detenerse un poco para hacer resaltar las enormes y graves consecuencias que podría traer al gremio ferroviario el afianzamiento de esta audaz intencional del directorio. Según se

después de las palabras de este, el decreto del P. E. del 2 de agosto de 1918, no puede servir para fundamentar ningún derecho por estar en contradicción con una disposición expresa (léase artículo 11) de la ley. En consecuencia, pues, las disposiciones brutales del tristemente célebre artículo 11 deben ser rigurosamente aplicadas.

Suponiendo que la pretensión del directorio fuera correcta y admitiendo como exacta su interpretación, todo el gremio ferroviario, incluso algunos miembros de ese directorio, podrían verse excluidos de los beneficios de la ley.

Porque, si a los ferroviarios declarados cesantes a raíz de su participación en huelgas, se le niega hoy la reintegración de los aportes hechos a la Caja, con ese mismo criterio, podría negarse la jubilación a todos los ferroviarios que, aun cuando continúan en el servicio, hayan tomado parte en las huelgas. Y nadie ignora que si esa curiosa interpretación llegara a prevalecer, ningún ferroviario podría jubilarse, puesto que, no habrá uno solo que no haya trabajado en 1917 y 1918 de muy frecuentes y grandes huelgas — no haya tenido oportunidad de participar en alguna. Y esta consecuencia gravísima — que seguramente no han de haber tenido en cuenta los "sabios" directores — puede decirse que está explícitamente consignada en la resolución que comentamos. Porque es precisamente el artículo 11 de la ley 9653 — que sirve de fundamento a la resolución del directorio — el que impone, en los casos de abandono del servicio, la pérdida de todo el derecho que hubiera adquirido a las jubilaciones, pensiones o retiro a que la ley se refiere y a los aportes que hubiesen hecho, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que hubieran incurrido. Y como las huelgas de 1917-1918, se desarrollaron bajo el imperio de la ley famosa, tenemos que todos han perdido el derecho de jubilación, pensiones, etc.

De manera, pues, que si la actitud del directorio fuera legal, no podría ser más grave y las consecuencias, para el gremio, no podrían ser más funestas, puesto que además de los aportes de los cesantes, se habría perdido, para la totalidad de los obreros y empleados ferroviarios, toda esperanza de jubilación, pensión o retiro.

La arbitrariedad del directorio

Por fortuna, el procedimiento malévolo e ilegal del directorio, se evidencia con sus propias palabras. Porque a la vez que tratan de negar validez al decreto del P. E., en la misma contradictoria resolución, al referirse por primera vez al decreto del 2 de agosto, se ve obligado a confesar que ese acto es una medida circunstancial tomada a surtir efecto durante el tiempo que se ha mantenido la situación que le diera origen, o sea, durante el imperio de la ley 9653.

De manera, pues, que si el decreto citado debía surtir efecto durante el tiempo que se ha mantenido la situación que le diera origen, el directorio no puede negar la devolución de los aportes a los que fueron exonerados antes de sancionarse la ley 1.650, ya que hasta ese entonces se estaba en las mismas condiciones que dieron origen al decreto, y, por lo tanto, las disposiciones de éste surtían todo el efecto necesario y lógico.

De lo que antecede, se ve que, aun bajo el imperio del famoso artículo 11 de la ley 9653, la devolución de los aportes, era un derecho emergente del decreto del P. E., que, por no haber sido declarado inconstitucional por la suprema corte, el directorio, ni nadie puede negar valor legal. Por lo tanto, los exonerados antes de la ley vigente tienen un derecho legítimo en reclamar la devolución de los aportes, y el directorio comete una arbitrariedad al negarlo, como lo ha hecho.

La ley vigente

En lo que respecta al régimen de la ley 10650, la interpretación del directorio es aún más arbitraria y confusa, si cabe.

En la forma que se expresa el directorio, parecería que la devolución de los aportes no estuviera consagrada por la ley, lo que es a todas luces una mistificación. El directorio tergiversa intencionalmente las cosas, cuando, para hacer aparecer a los cesantes como reclamando un privilegio, afirma justificadamente que "no puede acordar otros beneficios que los que expresa y terminantemente estipula la ley," puesto que ningún cesante ha pretendido jamás favores o privilegios. Y la mala fe y la pérdida del directorio salta a la vista, si se tiene en cuenta que es precisamente el artículo 11 de la ley 10650, el que establece, en forma clara e inconfundible, que los fondos y rentas que se obtienen por esta ley serán de exclusiva propiedad de las personas comprendidas en sus disposiciones; y es por esta razón que el mismo artículo prohíbe al directorio acordar beneficios que no estén expresamente estipulados.

De manera, pues, que el empleado u obrero destituido, está en su perfecto derecho en reclamar sus aportes, ya que según la disposición citada, son de su propiedad.

La ley — ya lo hemos dicho — en ninguna parte y por ningún motivo autoriza al directorio a vetar los aportes, y estamos convencidos que si los directores, ni sus abogados, podrán citar a su favor una sola palabra de la ley.

Si alguien pretendiera justificar la caprichosa y reaccionaria actitud del directorio en la ausencia de una disposición terminante en sentido contrario, cosa que, como se verá en seguida, no es exacta, haremos notar que se opone a ello un precepto constitucional. Según el artículo 19 de la constitución nacional, "ningún habitante de la nación será obligado a hacer lo que no manda la ley, ni privado de lo que ella no prohíbe." Y en el artículo anterior, la misma constitución, después de declarar inviolable la propiedad, afirma que "nadie puede ser privado de ella sino en virtud de una sentencia fundada en la ley."

Se hace evidente, pues, que aun cuando la ley guardara silencio sobre el asunto, en virtud de los preceptos legales ya citados, la reclamación de los aportes de parte de los cesantes no podría tampoco ser desestimada, desde que, según la constitución, no puede privarse a nadie de lo que la ley no prohíbe. Pero hay más todavía. La ley 10650 — volvemos a repetirlo una vez más — no impone en ninguna de sus disposiciones la pérdida de los aportes. Al contrario, ella consagra los aportes como propiedad exclusiva del personal ferroviario y autoriza de un modo expre-

so su devolución a los que fuesen destituidos.

El artículo 24 establece la devolución de los aportes para todos "los que fuesen declarados cesantes por no requerirse sus servicios o por razones de economía".

Si, entrar en discusiones gramaticales, diremos, de paso, que nosotros entendemos que en esta disposición hállanse comprendidos todos los obreros y empleados que, contra su voluntad, son declarados cesantes. Porque todo empleado u obrero destituido — por cualquier causa que fuera — puede decirse que lo es porque la empresa no requiere más su servicio. Y esta interpretación nos parece que es aplicable tanto a las destituciones que se producen por suspensión del empleo o función (economía) como asimismo cuando se destituye a un obrero o empleado para emplearlo por otro más competente o grato a la superioridad.

A parte de esto, haremos notar, que la legalidad de la retención de los aportes de los ferroviarios cesantes, hállase confirmada por diversas disposiciones de la misma ley que, por analogía, son aplicables al caso. El artículo 46, por ejemplo, establece que los herederos de los ferroviarios que fallecen sin dejar derecho a pensión, tienen derecho a una indemnización equivalente al 50% de la suma ganada por éstos, o sea, al 50% más de lo que hubieran aportado al fondo de la caja. ¿Por qué? Sencillamente; en los autores de la ley no ha existido el propósito de estafar al gremio ferroviario (como parece creerlo el directorio provisional), sino que se ha buscado beneficiarlo con una pensión para la vejez, para lo cual se le ha impuesto una contribución. Y, cuando, la jubilación no se puede obtener por el fallecimiento prematuro, vemos que la ley ordena la devolución de los aportes a sus legítimos herederos. Pero si éste no bastara, tenemos el artículo 49 que es aun más explícito y que no deja lugar a dudas. Según éste, "los empleados u obreros que con anterioridad a la vigencia de esta ley y a partir del 10 de enero de 1913, hubiesen sido destituidos por causas no previstas en esta ley, tendrán derecho a los beneficios que ella acuerda, con un 10 por ciento de descuento".

Para la mejor comprensión de esta disposición, debemos hacer presente, que en la primitiva redacción de la actual ley, el artículo 33 imponía la pérdida de la jubilación a los que fueran destituidos por abusos de bebidas alcohólicas durante el servicio y a los condenados por sentencia judicial y por delito contra la propiedad o cualquier otra pena de presidio o penitenciaría. Empero, en el senado, al tratarse por última vez este asunto, el artículo 33 fué modificado radicalmente por iniciativa del señor Zabala, y, por olvido, no se corrigió la redacción de los otros artículos, que se referían precisamente al artículo 33. Es, pues, por este motivo que el artículo 49 habla de causas no previstas en esta ley, y por la misma razón, el inciso segundo del artículo 20 — que tampoco fué corregido — dice, también, que excluye de la jubilación a los destituidos por las causas enumeradas en el artículo 33. Pero este vicio de redacción, muy frecuente en las leyes, jamás puede servir de base para una interpretación.

De manera, pues, que con la modificación definitiva del artículo 33, que autoriza la pensión para la familia de los destituidos por mal desempeño de los deberes de sus cargos o por abusos de bebidas alcohólicas y hasta para los condenados por sentencia judicial por delito que hayan merecido pena de presidio o penitenciaría; y que, para los casos en que no hubiera familia, el mismo artículo autoriza la devolución de los descuentos hechos a los sueldos, han desaparecido las causas que podían determinar la pérdida de los derechos que acuerda la ley, y, en consecuencia, todos los destituidos con anterioridad a su sanción tienen derecho a acogerse a los beneficios del artículo 49.

Algunas consideraciones finales

A riesgo de dar a este artículo una extensión excesiva, no pondremos punto final, sin antes explicar el por qué nos hemos caído, en esta exposición, a consideraciones de orden estrictamente legal. Para nosotros habría sido una tarea fácil combatir la obra del directorio desde cualquier otro punto de vista. Sin embargo, hemos preferido hacerlo en su aspecto legalitario, porque, de lo contrario, nuestra finalidad podría haber sido fácilmente frustrada. Porque los señores del directorio habrían podido, fácilmente, justificar sus torpezas, con una salida como esta: "estamos de acuerdo con vuestras ideas generosas; pero, como estamos obligados a cumplir de exclusiva propiedad de las personas comprendidas en sus disposiciones; y es por esta razón que el mismo artículo prohíbe al directorio acordar beneficios que no estén expresamente estipulados."

Con esta explicación los compañeros se darán cuenta fácilmente, que nuestra actitud está lejos de obedecer a un propósito legalitario. No hemos sido ni somos creyentes de la ley. Cuando se sancionó la ley 9653 y mientras estuvo en vigor, no dejamos un solo momento de combatirla. Durante ese tiempo — como se comprueba revisando la colección de EL OBRERO FERROVIARIO — hemos demostrado que la acción del gremio, nunca podrá estar supeditada al texto de una ley reaccionaria. En junio de 1916, refutando a un apologeta del artículo 11, tuvimos oportunidad para expresar con clara amplitud nuestro punto de vista. En esa ocasión, afirmamos que "el artículo 11 de la ley 9653, que constituye un acto de servilismo parlamentario hacia los capitalistas ferroviarios, por estar en contradicción con los hábitos y costumbres del proletariado, no puede tener vida. Y si el congreso — agrábamos — no se apresura a subsanar ese error, el gremio ferroviario, que va compeñetrándose de sus fundamentales intereses, y robusteciendo su organización de clase, sabrá exigirle y lo impondrá con su propia fuerza". Y todo esto ha ocurrido. El artículo 11 quedó sin efecto; prime-

La unidad ferroviaria juzgada por la prensa obrera y revolucionaria

La unidad sindical de los trabajadores ferroviarios

La unidad sindical de los trabajadores ferroviarios — que los recientes congresos han sellado — ha sido saludada por la prensa obrera en general, que ha visto en ese acuerdo un acontecimiento feliz y auspicioso para toda la clase trabajadora organizada. Para que los camaradas ferroviarios puedan apreciar con cuanto amor y cariño los demás trabajadores han visto la cesación de nuestra lucha fratricida, y la realización de nuestra unidad sindical, reproducimos a continuación los juicios — muy elogiosos, por cierto — que los principales órganos obreros han emitido al respecto. Y lo hacemos tanto más complacidos, ya que constituirá esta una demostración documentada de la generalización del espíritu unionista y de clase, que fuimos los primeros en defender y propagar.

LA CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

Quedó sellada la unidad de los obreros del riel

La crónica que damos en otro lugar de los congresos ferroviarios, ilustra en general sobre la importancia que han revestido, su trascendencia y proyecciones. En el de la Federación Ferroviaria (quinto congreso nacional) tratóse la memoria y balance del consejo federal, que comprende quince meses, mereciendo la aprobación unánime de los congresales. Al tratarse la unidad ferroviaria, se aceptó el temperamento propuesto por La Fraternidad respecto a la representación equivalente de ambas entidades en el congreso mixto o constituyente de la Confraternidad Ferroviaria.

Correspondería al congreso constituyente de la Confraternidad Ferroviaria realizar la tarea fundamental: dar forma orgánica y normas de conducta al organismo general en que se refundirán — conservando su autonomía — los dos sindicatos nacionales de obreros ferroviarios: Federación Ferroviaria y La Fraternidad. Sobre la base de estos organismos se crearán cinco sindicatos: Tracción, Tráfico, Talleres, Oficinas y Vías y Obras. La actual fraternidad continuará siendo el Sindicato de Tracción, y los obreros que forman la Federación Ferroviaria constituirán los otros cuatro sindicatos, cuyos estatutos ha sancionado el congreso de la Federación Ferroviaria en los días 1 y 2 del actual.

Ha sido sancionada la unidad ferroviaria. Se ha dado al nuevo organismo nacional de los obreros del riel una carta orgánica. Es decir, podemos asegurar que han desaparecido las divergencias internas — alentadas por los enemigos de la clase obrera — que hasta hace poco impedían que la unificación de los trabajadores fuera una realidad, como era el anhelo de todos y cada uno de los miembros componentes de ambas entidades hermanas. Las perspectivas son, pues, halagüeñas. Cabe desear que la unidad ferroviaria se consolide y dé cuanto de ella esperan ansiosa y justificadamente los propios ferroviarios y la clase obrera del país en general.

En todos los espíritus sólo motivos de satisfacción puede suscitar la feliz conclusión del congreso constituyente de la Confraternidad Ferroviaria. Y es porque la satisfacción deben experimentarla en mayor grado los compañeros militantes de la Federación Ferroviaria, quienes tan activa y lealmente contribuyeron a la realización de la ansiada e impositiva unidad. Por su parte, los fraternales aportaron — de un tiempo a esta parte — un contributo valioso a esa obra, decidiéndose entusiasmadamente por la unidad. En todas las conciliencias había echado hondos raíces el sentimiento unionista. El secreto del éxito con que pudo culminarse la obra reside en esa tan loable comunidad de anhelos.

Felicitémonos, pues. Una fuerza social tan indispensable a la economía de un país como la de los trabajadores del riel marchará, de hoy en más, estrechamente unida, así en la obra fundamental de consolidación de sus fuerzas sindicales como en la acción de conquista.

Sólo lamentamos que no haya podido ser completa la obra. En efecto, los estatutos de la Confraternidad Ferroviaria no establecen netamente la adhesión a la F. O. R. A. El artículo 51 de los estatutos sancionados consigna que "podrá" estarlo. Creemos que la época de los eufemismos y las indecisiones ha pasado. Actualmente, los trabajadores tienen el deber imperioso de tomar posiciones francas y resueltas. Cantar himnos entusiastas — perfectamente ajustados al imperio de las necesidades — a la unidad corporativa y no completarla con la ineludible unidad de clase — no valemos en decirlo — es crear una obra incompleta. Pensamos que ello se habrá debido a los resabios del viejo corporativismo, que todavía pesan en la conciencia de muchos compañeros de La Fraternidad. Hemos escuchado entusiastas peroraciones de camaradas fraternales abogando por la adhesión a la F. O. R. A.; más éstos mismos no se atrevieron a contrariar la opinión de otros pocos. En efecto a cierta altura del debate, el miembro informante de la comisión encargada de coordinar las

pro, por la acción del gremio y luego por el mismo congreso, que, bajo la presión de nuestras luchas vióse obligado a sancionar su derogación.

Y si cuando el artículo 11 existía, hemos sabido luchar e imponer su derogación, con más razón debemos hacerlo ahora contra el directorio provisional, que, por puro servilismo hacia las empresas y tergiversando la ley, pretende desconocer nuestro más fundamental derecho: el derecho a cruzarnos de brazos, o sea, de declararnos en huelga, que es nuestra arma de defensa y nuestro instrumento de emancipación.

Por estas consideraciones, nos parece que no incurrimos en ninguna exageración si afirmamos que la campaña que con tan noble fin lleve a cabo la junta de la Confraternidad, ha de contar, desde el primer instante, con el apoyo unánime y entusiasta de todos los ferroviarios concientes.

F. ROSANOV.

proposiciones, y ésta misma, pareciera vacilar ante la opinión adversa de tres o cuatro camaradas de La Fraternidad. Habrán temido — queremos creerlo así — que la falta de unanimidad en el voto determinase escisiones entre los fraternales, y dieron máquina atrás. Al tiempo y a la experiencia queda librada la resolución definitiva sobre la adhesión a la F. O. R. A. Contrariamente a lo que era justo y lógico esperar, los componentes de La Fraternidad no entrarán por el momento a formar parte de la entidad central de los trabajadores.

Reconocieron aquéllos, más que necesario, indispensable vincularse indisolublemente con los compañeros de la Federación Ferroviaria — adheridos a la F. O. R. A. desde los albores de su organización sindical — pero se mostraron poco dispuestos a imitarlos en este último punto y corresponden a los probados sentimientos de clase de los ferroviarios federados adhiriéndose ellos también a la F. O. R. A. Repetimos: será obra del tiempo y la experiencia.

Es verdad que por la misma forma del artículo queda un amplio margen a la adhesión, que puede decidirse en cualquier momento. Quizá más en berve ocurrirá. Lo esperamos así, porque tenemos confianza en que el contacto solidario permanente de los fraternales con los federados hará que la parte de aquéllos todavía indecisa — por insuficiente desarrollo de su conciencia de clase — adquiera la convicción de que la mejor garantía para la defensa de sus intereses corporativos y generales reside en la unidad completa: dentro de la industria y con la clase obrera del país, cuya más genuina y vasta representación orgánica es sin disputa nuestra Federación Obrera Regional Argentina.

¡Salve por la unidad ferroviaria! Pero permítasenos declarar que no la consideraremos completa mientras no sea ampliada con la adhesión a la F. O. R. A. del importante núcleo que forma el sindicato de Tracción.

Entretanto, que cada uno aporte su modesto granito a la consolidación del nuevo organismo ferroviario, por cuya vida próspera y triunfal formulamos los votos más fervientes y sinceros.

(De "La Organización Obrera", órgano de la F. O. R. A.)

UNIDAD OBRERA

La fusión de las organizaciones ferroviarias

Respondiendo al acuerdo adoptado hace pocas semanas por la asamblea de los delegados de "La Fraternidad", el congreso de la Federación Ferroviaria acaba de adoptar el asentimiento al proyecto de unificación de ambas entidades obreras.

Hoy deberá reunirse el congreso mixto, compuesto de delegados de "La Fraternidad" y la Federación, y es seguro que en él se pondrá cima a la obra que depende el porvenir de la organización obrera ferroviaria.

Comprendido y aceptado el principio de la unidad, ha de ser fácil establecer las bases en que ella se funde. La solidez de ese edificio depende, sobre todo, de la voluntad del numeroso y sufrido gremio, que anhela, desde hace mucho tiempo, esa unidad salvadora.

Ante la imperiosa necesidad de reunir las fuerzas hoy separadas, toda consideración de forma o de detalle desaparecerá fácilmente.

Si hay un gremio obrero en el que la acción de todos sus componentes deba ser homogénea y disciplinada, éste es el de los ferroviarios. Sólo una organización gremial compacta y sólida puede imponer respeto a empresas capitalistas tan poderosas y arrogadas en su soberbia como las de ferrocarriles.

La propia y dura experiencia de los obreros ferroviarios, durante los últimos años, es la mejor prueba de lo que decimos. "Las grandes batallas de 1917 — dice el consejo de la Federación Ferroviaria en su memoria —, que modificaron profundamente la situación del gremio, dando origen a nuevos sentimientos y a nuevas condiciones, fueron seguidas de una serie casi ininterumpida de pequeñas luchas, que se prolongaron durante todo el primer semestre de 1918, en las cuales, por falta de coordinación y de inteligencia, el gremio vivió arrebatadas, si no todas, las principales ventajas obtenidas en las anteriores batallas. Y así como las primeras y grandes batallas, con sus resultados favorables, habían dado un vigoroso impulso a nuestra organización, determinando a la mayoría, casi siempre apática e indiferente, a engrosar nuestras filas, el período caótico que siguió a las grandes luchas generales, determinó — en virtud de su resultado negativo — un opuesto fenómeno de desorganización, por fortuna menos acentuado que el primero. Este decrecimiento de su fuerza y el distanciamiento originado con el personal de tracción, impidió a nuestra entidad ejercer, con el éxito debido, su función vigilante y controladora de los actos de las empresas y el gobierno. Y las empresas, que habían sido abatidas, aprovecharon de inmediato el debilitamiento de la Federación para recuperar la autoridad perdida y arrebatada una por una las ventajas que el gremio les había arrancado con su anterior acción solidaria."

Los desfallecimientos y las divisiones del proletariado son aprovechadas siempre por la clase patronal, y las empresas ferroviarias no podían dejar de tener en cuenta las circunstancias favorables a sus designios de imposición y de arbitrariedad.

La división del gremio ferroviario en dos organizaciones, tenía que ser una causa permanente de debilidad para el mismo. Y ante esa división, cómo extrañarse de que el mal ejemplo de las colectividades fuese imitado por muchos obreros, que justificarían su indolencia o su insolidaridad con la de los mismos compañeros organizados?

La necesidad y el deber de la unión frente a las empresas es igual para el personal de tracción (maquinistas y foguistas) que para el de talleres y tráfico en todas sus ramas o subdivisiones. A la organización de estos últimos en la Federación Ferroviaria tenía que seguir la fusión de la misma con "La Fraternidad".

La vieja organización de los maquinistas fué la primera en comprenderlo, a pesar del espíritu poco expansivo que la distinguía en sus primeros tiempos, cuando sufrió su primer revés serio, en la porfiada huelga de 1912. Y la Federación, que nació en medio de un ambiente de entusiasmo y de combates, no tardó, a su vez, en echar de menos la unidad, cuya falta debía paralizar, tarde o temprano, a ambas organizaciones, sobre todo cuando se tratara de luchas largas y de reclamaciones fundamentales.

El pacto que va a sellar la unión del gremio ferroviario no beneficiará sólo a éste, sino al país en general, tan perjudicado por una paralización del tráfico. En efecto, las huelgas en los ferrocarriles serán más difíciles cuanto más unida y fuerte sea la organización obrera. Las empresas, como los patronos en general, no suelen afrontar una lucha sino cuando tienen grande probabilidad de triunfo; y éstas se fundan, sobre todo, en la debilidad y la inconstancia de la organización gremial. Sólo influencias malsanas podían estorbar y retrasar la obra unitaria que hoy afirmará, sin duda, la asamblea plenaria de los obreros del riel.

La fuerza que la unión ha de darles les permitirá, por último, fiar, para la defensa de sus intereses, en sus propios medios más que en el apoyo de gobernantes frágiles a la influencia del capital extranjero.

Y esto será, a la vez, un motivo para que la dignidad del país esté más cubierta que nunca de la insolencia de empresas que constituyen un estado dentro del estado.

(De "La Vanguardia", diario del Partido Socialista.)

LA UNIDAD SINDICAL DE LOS FERROVIARIOS

Uno de los sucesos más importantes para la clase obrera en estos últimos tiempos fué el congreso mixto de los obreros del riel, el feliz resultado obtenido por el congreso mixto de la Federación Ferroviaria y "La Fraternidad".

Convocados para dar solución al viejo problema de la unidad sindical de la familia ferroviaria, unos y otros, federados y fraternales, haciéndonos intérpretes de las necesidades del proletariado del riel, supieron colocarse a la altura que las circunstancias les imponían para realizar, de una vez por todas, el viejo y cada día más vigoroso anhelo unionista.

Se trata de un acontecimiento de excepcional importancia para el proletariado del país.

Los sindicalistas, que después de haber constatado, hace diez años, la falacia de los partidos y las sectas, abandonáramos a éstos para dedicar nuestras actividades a la acción sindical — en pro de cuya unidad hubimos de sostener una lucha sin cuartel contra todos los elementos que por fétiles pretextos políticos o ideológicos la segregaban — saludamos hoy esta auspiciosa nueva, y con júbilo declaramos que ella comporta la realización de uno de nuestros más queridos postulados.

Ardientes defensores de la unidad de nuestra clase, la cual, por encima de las diferencias suscitadas por políticos y doctrinarios tiene un interés y una aspiración única; consecuente con nuestros propósitos enunciados desde 1905, cuando por primera vez, en medio del escepticismo de unos y de la oposición de otros, intentáramos el primer paso hacia la unidad de la clase, proclamando un pacto solidario entre las fuerzas nacionales existentes entonces; dispuestos siempre a salvar todos los obstáculos, no obstante los fracasos reiterados en los distintos congresos de unificación realizados después de aquella primera tentativa — hasta el extremo de provocar el ingreso en la F. O. R. A. de la otra entidad existente hasta 1914 — los sindicalistas, repetimos, en el terreno de clase, hubimos de distinguir y luchar por una línea de conducta inalterable hacia la unidad obrera.

Esto mismo podemos decir en el orden corporativo. La unidad ferroviaria, sancionada recientemente, ha tenido como campeón a un sindicalista. El secretario de la Federación Ferroviaria, nuestro camarada Francisco Rosanova, ha sido, desde los albores de esta organización, el más incansable sostenedor de la necesidad de una unidad sindical ferroviaria.

A su perseverancia y optimismo la quebrantables se debe la desaparición de los antagonismos. Séanos permitido decir que resultará difícil encontrar muchos militantes que con la fineza y tacto de este obrero destinado al bien de su clase, apartara tantas espinas y escollos opuestos en el camino para evitar la culminación de ese propósito.

Su serena actitud, desarmando todas las diferencias, ha influido sobre el gremio ferroviario, al punto que, borrando rencores y antipatías perjudiciales al interés común, lo decidiera a realizar su unidad hecho que constituye un verdadero ideal revolucionario.

La unidad ferroviaria se ha hecho, pues, para gloria del proletariado del riel.

La entidad surgida del congreso mixto agrupa hoy a toda la familia ferroviaria. Ya no habrá diferencias de categorías entre los hombres que entregan su vida e inteligencia a esta importante rama de la actividad productiva.

Los obreros del taller, de la oficina, del tráfico, vías y otras, tracción, etc., que realicen un trabajo en común, para poner en movimiento los trenes, y que están sujetos a la explotación y tiranía de un mismo patrón, vivirá, en adelante, bajo un mismo techo, en una misma casa, desde donde podrán defenderse mejor del único enemigo que tienen: el capitalismo. La Confraternidad Ferroviaria — tal es el nombre de la entidad creada — es la casa de todos los trabajadores del riel.

Lastima grande — permítasenos que lo recordemos — que esta obra admirable no haya sido completa. El nuevo organismo no ha dado cima al propósito unionista sustentado por la F. O. R. A. integrándose en el seno del organismo de la clase, para complementarlo con este paso la unidad corporativa. La Confraternidad Ferroviaria sólo declara que "podrá" adherir a la

institución nacional del proletariado, pero no la ha dispuesto aún.

Han ratificado solamente su adhesión a la F. O. R. A., con una unanimidad impresionante, las organizaciones que agrupan el mayor personal ferroviario: tráfico y talleres. Falta el personal de tracción para ser completo el ingreso de todos.

No desesperemos, sin embargo. Sabemos que entre éstos son numerosos los partidarios de la adhesión a la F. O. R. A. Lo sabían los delegados de la F. O. R. A. que asistían al congreso mixto, quienes, no obstante haber podido decidir por una fuerte mayoría la adhesión a la F. O. R. A., prefirieron, en salvaguardia de la unidad corporativa, no insistir sobre el particular.

Tenemos la seguridad que los dos sindicatos que hoy representan lo que fué hasta ayer Federación Ferroviaria — tráfico y talleres, adheridos a la F. O. R. A. — y los camaradas fraternales que comparten el amplio sentimiento de clase de aquéllos, han de lograr que se complete la obra en un plazo breve, haciendo que sea refundida en las filas de la entidad nacional la única rama que falta ingresar, esto es, la de tracción.

A pesar de esta pequeña laguna que aun queda, como sindicalistas, cumplimos expresar a los trabajadores ferroviarios nuestras felicitaciones efusivas por el importante acontecimiento que acaban de producir.

(De "La Batalla Sindicalista".)

EL PROLETARIADO DEL RIEL

Su unidad orgánica

Estamos frente a un gran acontecimiento histórico. El gremio más numeroso e importante de la república está en vías de materializar en hechos concretos el íntimo anhelo de sus hombres más destacados e inteligentes. La unidad ferroviaria, el problema por el cual tanto se ha bregado, ha de ser dentro de muy pocos días una cuestión ya resuelta.

La experiencia adquirida por el proletariado del riel en las titánicas luchas sostenidas; la brillante batalla librada con las onerosas empresas capitalistas en septiembre-octubre de 1917; la sistematización sistemática del actual gobierno, como asimismo el desmoronamiento de un Ramos Mejía — ministro de obras públicas en 1912 — quien no tuvo empacho en calificar de "piratas" a los ferroviarios; la continua violación por parte de las empresas de las cláusulas de la reglamentación que en algo favorecían a los trabajadores del riel, como también las inculcables injusticias cometidas por aquéllas, que, en casi todas las huelgas no triunfantes, con la estúpida pretensión de "evitar el mal de raíz", seleccionaban a su personal, dejando en la calle a centenares de camaradas activos; todo ello, en suma, ha sido motivo más que suficiente para que la propaganda tesonera e incansable hecha en pro de la unidad no resultara estéril.

El gremio, a fuerza de golpes y fracasos — que en muchas ocasiones son benéficos, puesto que dejan dolorosas experiencias — fué compeñetrándose de su rol histórico. Los factores económicos fueron, en primer término, los que le impulsaron a la lucha abierta contra su común enemigo: el capital; y ésta trajo como consecuencia, con todos sus triunfos, reveses y lecciones, lo que no se había podido conseguir con las teorías.

Los obreros ferroviarios, a medida que despertaban de su sueño letárgico — en forma brusca, como quien despierta de una horrible pesadilla —, alistábanse en las filas del ejército reivindicador, marchando entusiasmadamente por el camino de sus conquistas y derechos. ¿Qué no siempre conseguían los propósitos perseguidos? ¿Quién lo niega, camaradas!...

Los hombres, como las instituciones, en la larga trayectoria de la vida, recogen espinas y flores. Las primeras sirven para acimular nuestra epidermis, haciéndola dura y fuerte; y las segundas, con su balsámico aroma, perfuman y tonifican nuestra existencia.

Ante este hecho, pues, metafóricamente expresado — pero que no por ello deja de ser una realidad evidente y palpable — sólo los pobres de espíritu pueden acobardarse. Los hombres experimentados en las lides del trabajo; los que bregan sin cesar por la implantación de un régimen de vida más humano y justiciero, jamás se acobardan ni se desilusionan ante las pérdidas habidas en las batallas sindicales. Obran como filósofos estoicos; con su caudal de experiencias, teniendo siempre presente el objetivo final, reconcentran en sí todas sus energías y marchan superhérmicos hacia la restauración del comunismo de sus derechos de productores.

De esta pieza son los hombres que, desde un tiempo a esta parte, se han preocupado ardentemente de materializar la unidad orgánica del poderoso gremio ferroviario.

Diseminados por todos los rincones de la república, todos al unisono han bregado tesonerosamente por tan magno y bello anhelo.

Y la afirmación de Napoleón, de que lo imposible sólo queda para los imbéciles, una vez más ha quedado confirmada.

La propaganda realizada por los ferroviarios concientes, como asimismo por los delegados de la Federación Obrera Regional Argentina, quienes se esmeraron en dilucidar tan trascendental problema, ha dado sus frutos.

En los días 29 y 30 del actual celebrábase en esta capital un Congreso mixto convocado por las dos entidades: Federación Ferroviaria y la Federación Ferroviaria, donde ha de sellarse en forma definitiva la unidad del gremio, formando una sola y única entidad: la Confraternidad Ferroviaria.

De este hecho se deduce que los trabajadores del riel han llegado a compeñetrarse de su situación real de productores, puesto que al disponerse a materializar su anhelo de ser reconocidos como productores, ora concientemente maquiavélicamente, ora concientemente mejor del único enemigo que tienen: el capitalismo. La Confraternidad Ferroviaria — tal es el nombre de la entidad creada — es la casa de todos los trabajadores del riel.

Lastima grande — permítasenos que lo recordemos — que esta obra admirable no haya sido completa. El nuevo organismo no ha dado cima al propósito unionista sustentado por la F. O. R. A. integrándose en el seno del organismo de la clase, para complementarlo con este paso la unidad corporativa. La Confraternidad Ferroviaria sólo declara que "podrá" adherir a la

Felicitemos por tan magno acontecimiento, y hagamos votos por que los trabajadores del riel, así como han sabido barrer con todos los obstáculos para vincularse entre sí, se vinculen también — adhiriéndose a la institución nacional del país, la F. O. R. A. — con los demás obreros organizados.

Es el acuerdo que debe tomarse en el Congreso mixto de los ferroviarios. Con ello se habrá resuelto totalmente el problema de la unidad de su clase, cerrando con un broche de oro la obra sindical realizada en estos últimos.

La larga experiencia europea, como también el actual momento histórico por que atraviesa el mundo, indican elocuentemente a todos los proletarios que deben obrar con serenidad y cordura para formar la cohesión y capacidad necesarias que han de acelerar el advenimiento de nuestra emancipación integral.

¡Viva la Confraternidad Ferroviaria!
¡Viva la unidad de la clase obrera!
¡Viva la F. O. R. A.!

(De "El Obrero Gráfico", órgano de la Federación Gráfica Bonaerense.)

EL CONGRESO MIXTO Y LA UNIDAD FERROVIARIA

La unidad de los trabajadores ferroviarios es ya un hecho. El congreso verificado con tal objeto por las dos organizaciones auténticas del gremio, Federación Ferroviaria y La Fraternidad, supo interpretar dignamente los deseos unitarios de aquel, sancionando por el voto unánime de todos sus miembros, la unidad contenida en el proyecto de estatutos destinados a regir la vida de la Confraternidad Ferroviaria.

Tan arraigada en los compañeros ferroviarios estaba la idea de su unidad gremial que ni una sola voz discordante se hizo oír en el curso de las deliberaciones.

Esta identidad de propósitos y afinidad de pensamiento fué también causa, indudablemente, de que la discusión fuera serena y estuviera libre de los contratiempos comunes a todas las grandes reuniones donde no median estas circunstancias y factores. ¡Viva la unidad! Esa era el grito unánime de los compañeros, el que fué compartido por la numerosa barra, que en todo momento acompañó a aquéllos.

Consumada la anhelada unificación de los trabajadores del riel, correspondió ahora a los compañeros constituyentes de la Junta Central de la Confraternidad, a quienes se confió la noble misión de imprimir vida y desarrollo a esta, ratificando con su esfuerzo los sanos y altos propósitos solidarios que inspiran la necesidad de su creación. Por nuestra parte así lo anhelamos y esperamos.

(De "La Fraternidad", órgano de la sociedad homónima del personal de locomotoras.)

HACIA LA UNIDAD OBRERA

La unidad ferroviaria sellada hace pocas horas por las organizaciones del riel, ha de traer una situación general reivindicatoria entre el proletariado de todo el país.

Los que con leyes coercitivas pretenden destruir las organizaciones de trabajadores, pueden desde ya retirarse en retirada, porque los sindicatos obreros siempre han vivido y actuado, amparados en la fuerza de sus exigencias justas y de sus anhelos de redención.

Saludemos pues, la fusión ferroviaria, como el acontecimiento más importante y trascendente de esta época miserable de especuladores, envenenados, ligas, cohechos y asociaciones del trabajo ajeno.

Mucho esperamos de esa unión los trabajadores postales y telegráficos, ella ha de traer a nuestro campo una mayor fuerza moral, reflejo de la labor solidaria y obrera que realicen los asalariados ferroviarios.

Nuestras reivindicaciones corren parejas a las de ellos; queremos a la par de ellos, la reincorporación de los buenos compañeros que por servir a las manifestaciones del sindicato fueron injustamente separados de sus puestos; pedimos un escalafón que regularice los ascensos del personal, suprimiendo el favoritismo político; anhelamos igual que ellos una reclamación justa de los servicios, que impida los abusos de los mandones y por fin, exigimos un aumento general de sueldos que ponga a todo el personal subalterno en situación de vida.

Al sellarse la unidad ferroviaria, hora es de que se piense en unificar las reivindicaciones de todo el proletariado organizado, es un deber de elemental solidaridad con el obrero de la industria.

Salud, Confraternidad Ferroviaria.

(Del "Avance...") órgano de la Federación Postal y Telegráfica, sección Santa Rosa.)

UNIDAD FERROVIARIA

Por fin, los trabajadores del riel han formado un solo haz. Era hora que la unidad de los camaradas ferroviarios se sellara para siempre.

Los congresos realizados al efecto por la Federación Ferroviaria y La Fraternidad de maquinistas y foguistas para determinar las bases de fusión fué todo un pensamiento unilateral, cuyos delegados supieron interpretar de una manera elevada el interés que importa unir las fuerzas dispersas antes de ser absorbidos por el enemigo común.

¡Han primado, acaso, en el congreso mixto imposiciones de tendencias abstractas, ajenas a la cuestión de la unidad que se discutía, desde el punto de vista de la lucha de clases? No medió, pues, para nada. Y esto es lo más importante, porque si la nueva unidad del riel debería estar embalsamada en el comunismo anárquico o en el socialismo, nada de eso sucedió.

El interés fincaba ante todo en hacer un solo organismo central, director y ejecutor de todos aquellos asuntos que revistan importancia para la buena marcha y orientación de las secciones afiliadas.

Al aplaudir a nuestros camaradas ferroviarios por su acierto en las deliberaciones del congreso mixto, no hacemos más que reafirmar nuestros anhelos de la unidad de todos los trabajadores del país.

Si bien la Confraternidad Ferroviaria no se adhiera por el momento a la F. O. R. A., organización auténtica de los trabajadores organizados, no por eso dejaremos de decir que lo hará.

ACTOS OFICIALES

Reuniones del Consejo Federal

SESION DEL 24 DE MAYO

Presentes: seis miembros. Preside: Hurtado.

Acta anterior. — Se lee y aprueba, previa una observación de Tramonti, Buenos Aires Oeste. — La C. A. de esta sección comunicó estar de acuerdo con que el C. F. le empreste al compañero Cavana la cantidad solicitada por éste. Se resuelve pedirle que la resolución sea confirmada por una asamblea.

Constancia. — Negri desea dejar constancia que es ésta la segunda convocatoria que ha dado aviso a todos los miembros.

Proyecto de estatutos para sindicatos. — Se da lectura del proyecto con fecciónado por el secretario, aprobándose en general. Al discutirse en particular, se acuerda que los miembros del comité sean designados por las secciones cabeceras. Se suprime el artículo que se considera renunciantes al secretario, en caso que aceptara una candidatura política; respecto al que un delegado puede representar hasta tres secciones distantes más de 300 kilómetros de la sede del congreso, se acuerda que solamente podrá tener un voto.

Asamblea de delegados de la Fraternidad. — Visto que hasta el momento no ha llegado ninguna invitación de La Fraternidad, se autoriza al secretario para que haga llegar a la asamblea de delegados el saludo augural del Consejo.

Son nombrados Tramonti y Negri para que representen al C. F. en caso de recibirse invitación.

Carestía de la vida. — Reunión convocada por la F. O. R. A. — A raíz de la resolución de nuestra sección Burzaco, el C. F. de la F. O. R. A. ha convocado para el sábado 29, a una reunión de delegados de las Federaciones Locales y de industrias para tratar la carestía de la vida.

Se nombran a Rosanova, Negri y Tramonti para que lleven la opinión del Consejo, favorable a una agitación, para explicar y hacer comprender que al fenómeno de la carestía no tiene solución dentro del régimen actual.

Circular especial al C. Argentino. — El secretario da cuenta de la circular remitida a las secciones de este ferrocarril, de acuerdo a la resolución de la reunión anterior.

Subsido. — El secretario informa que ha entregado al camarada Ramos, ex secretario del 25 de Mayo, la cantidad de 15 pesos para el pago de viaje a dicha localidad lo que es aprobado.

Empleados del C. Argentino. — Se acuerda cooperar a la distribución de los manifiestos lanzados por una comisión de asociados de la Sociedad de Socorros Mutuos.

Cancelación de deuda. — De acuerdo a un pedido, se cancela la deuda de la ex sección Paraná Talleres.

La Bajada. — Se lee una nota de esta sección, que además de explicar asuntos internos, dicen estar resueltos a trabajar a reglamento. Se resuelve contestar que el Consejo está de acuerdo con la medida a emprenderse.

Impresión de la memoria. — El secretario manifiesta que, dado el enorme costo de la impresión de 20.000 ejemplares, y como consecuencia de esto, se resuelve la impresión de dos mil secciones.

A las 22.50 se levanta la sesión.

SESION DEL 8 DE JUNIO

Presentes: ocho miembros. Preside: García.

Acta anterior. — Leída el acta anterior, es aprobada.

Asamblea de la Fraternidad. — El secretario informa que el día 26 del próximo pasado, recibió una nota de la C. D. invitando al Consejo a la asamblea de delegados, haciendo constar en la misma que la demora en enviar la invitación fué debida al recargo de trabajo y preocupaciones que la organización de la asamblea originó. Por tal motivo, piden excusa por este involuntario atraso. Los compañeros Negri y Tramonti informan ampliamente de su cometido, y se detienen especialmente en lo que se relaciona con la unidad, que la asamblea funcionó en principio por unanimidad, dejando la discusión en particular para el congreso mixto.

Carestía de la vida. — Rosanova informa de lo resuelto en la reunión de la F. O. R. A. Dice que se ha resuelto nombrar un comité intersindical, quien tendrá a cargo los trabajos a efectuar. Estima conveniente se nombre un comité para que asista a la reunión que en breve se convocará para dejarlo definitivamente constituido. Se aprueba el informe y se nombra a Tramonti como delegado.

Circular 130. — El secretario da cuenta de la citada, la que se aprueba.

Préstamo a Cavana. — Habiendo sido confirmado por una asamblea de la sección Buenos Aires Oeste, el secretario informa de haber hecho entrega a Cavana de la suma pedida, cumpliendo así la resolución en la reunión anterior.

Congreso mixto. — El secretario informa que Balillo le comunicó que la C. D. lo había facultado a él y al presidente para ultimar los preparativos del congreso y convenir el número de delegados.

Se designan a Tramonti, Negri y Rosanova para que se entrevisten con ellos y traten estas cuestiones. Se acuerda que la comisión sostenga la conveniencia de que en el congreso mixto cada entidad esté representada por el número de delegados que crea conveniente y que las resoluciones, para evitar predominio, no sean válidas si no son aprobadas por mayoría de cada parte.

Librey. — Esta sección comunica que una vez que el nuevo organismo trate todas aquellas cuestiones inherentes a su estabilidad.

Solamente nos resta decir que las empresas capitalistas del riel han de estar en estos momentos sobresaltadas, dado el paso gigantesco operado en las filas de sus explotados, y días llegarán en que los obreros ferroviarios sabrán contener la agresión de sus enemigos con la firmeza y decisión que el caso requiere.

Al terminar estas líneas lo hacemos dando un viva a nuestros compañeros ferroviarios y por la verdadera unidad obrera.

(De "Acción Gremial", órgano de la Unión General de Obreros en Calzado.)

el secretario ha sido declarado cesante por no acatar el traslado resuelto por la empresa. Se toma una resolución que se comunica por nota a la sección.

Desk Sud. — El secretario da cuenta de que cinco asociados de esta sección han sido declarados cesantes por haber firmado una solicitud de mejoras en nombre de la Federación. Arega, además, que como la policía impidió una reunión, ha gestionado telegráficamente de la jefatura de la provincia el permiso necesario.

Detención de R. Mechán. — Este compañero comunica que debido a un incidente con un superior, está detenido. Se resuelve pedirle la comida por cuenta de la Federación.

Quilino. — El secretario informa ampliamente de la destitución del maquinista Quinteros, secretario de la sección, como consecuencia de un mal certificado extendido y de una indicación del ministro de obras públicas. Hace presente las diversas gestiones que el interesado juntamente con el prosecretario Benvenuto, han llevado a cabo, y la presentación de un escrito a la D. G. de Ferrocarriles, pidiendo la intervención de la misma.

Alta Córdoba. — Pide ser exceptuada del pago de 93 estampillas de cotizaciones, que se les han extraviado a un compañero. Se acuerda.

Federación internacional del Trans-

porte. — Se da lectura a un cablegrama de esta entidad acusando recibo al nuestro de fecha 11.

Santa Fe, S. F. — Se considera una proposición de la misma, tendiente a agregar a la orden del día del próximo congreso un asunto más, referente a asuntos varios. También expresan su disconformidad con una parte de la circular número 129. Se resuelve explicar a la misma con más amplitud el criterio del C. F. sobre las dos cuestiones.

Tolema. — Pide que el Consejo llame al orden a B. Aires Sud por su actitud divisionista y que se le invite a ajustarse a los estatutos.

El Consejo resuelve comunicar a Tolema que nunca se solidarizará con la actitud de Buenos Aires Sud, y que la proximidad del congreso hace innecesaria su intervención.

Basavilbaso. — Notifica que en Crespo se ha constituido una subsección. Se acuerda tratar este asunto después del Congreso. La misma sección pone en conocimiento la suspensión de dos guardas por haberse rehusado a trabajar con exceso de horario.

Próximos congresos. — Se nombran los miembros informantes y se toman diversas resoluciones relacionadas con el mismo.

Acto seguido se levanta la sesión, siendo las 20.15.

Movimiento e Informes Seccionales

MENDOZA SU REORGANIZACION

Sin lugar a la menor duda, la clase productora siente cada día con más intensidad la necesidad de organizarse sindicalmente para hacer frente, con más perspectivas de éxito, a la creciente explotación e insostenible ambición de explotación de la clase capitalista.

Así lo demuestra la continua organización de nuevas secciones y la reorganización de otras que desde hacía años permanecían al margen del movimiento obrero.

Por otra parte, esto revela de que los trabajadores empiezan a darse cuenta de que el único medio de emanciparse de la explotación capitalista, con que cuenta, es la organización sindical.

Así, pues, hoy podemos agregar a la lista de nuevas secciones, la reorganización de la sección Mendoza (F. C. P.), la que ingresa a nuestra organización con un creciente número de afiliados, pues así lo indica la actividad de los compañeros que militan al frente de la misma.

Estos compañeros han instalado la secretaría de la sección, en el local de la calle General Paz 597, a la cual deben dirigirse los compañeros que deseen ingresar a nuestras filas a cumplir con su deber de explotados.

RIVERA

SERVILISMO INCONDICIONAL

Ofrecemos a todos los fedrados, y en general, a los lectores de "El Obrero Ferroviario" un caso de servilismo incondicional, de los auxiliares de esta estación, que demuestra su espíritu carneril.

Como recordarán, todos (o la mayoría de los compañeros), a raíz del fracaso del último movimiento en este ferrocarril, la empresa emprendió una lucha tenaz para arrebatar a los auxiliares de las estaciones cabeceras y de empalmes, el día franco semanal, o sea, que en lugar de un día por semana (a más de los quince anuales), serían 15 días cada seis meses, en beneficio propio; pues siempre quedarían a favor de la empresa 37 días; no lo grande imponer, pues los compañeros auxiliares se resistieron en sus derechos. Pues bien, los "ex compañeros" y mandones de la pluma, "aspirantes a mandones" de esta estación, a una simple iniciativa del jefe, o no sabemos de quien, se mudaron a servilismos del franco semanal. Y gritan al unísono: ¡¡Nosotros 15 días cada seis meses!! y nosotros decimos: ¡¡Loado sea el espíritu carneril de estos ferroviarios!! —Corresponsal.

BALANCE GENERAL DEL ULTIMO TRIMESTRE (Marzo, abril y mayo)

| ENTRADAS | |
|--|----------|
| Saldo en caya el 10. de marzo de \$ 34.- | |
| Marzo, 47 estamp. de \$ 1.- | 47.- |
| Abril, 59 estamp. de \$ 1.- | 59.- |
| Cotizaciones ausentes | 7.50 |
| Mayo, 53 estamp. de \$ 1.- | 53.- |
| Total de entradas \$ 200.- | |
| SALIDAS | |
| Marzo, gastos varios | \$ 23.30 |
| Abril, ídem. ídem. | 15.35 |
| Mayo, ídem. ídem. | 27.65 |
| Total de salidas \$ 66.30 | |
| RESUMEN | |
| Entradas | \$ 200.- |
| Salidas | 66.30 |
| Saldo que pasa a junio \$ 133.70 | |
| H. Arribas, secretario; Juan Petcocha, tesoro. | |

TRANVIARIOS DEL SUD

ACTOS INCORRECTOS DE LA EMPRESA — AMNISTIA

Los compañeros de esta sección se encuentran indignados ante la incorrecta y cínica actitud de la empresa de tranvías del Sud que, a pesar de las reiteradas reclamaciones que se vienen haciendo, no da cumplimiento a los compromisos contraídos con su personal con motivo de nuestra última huelga.

Esta actitud tan descaradamente provocativa por todos los compañeros tranviarios, ha de traer como lógica consecuencia una enérgica reacción del gremio en general, que bajo ningún concepto puede permitir el desconocimiento de derechos conquistados a fuerza de grandiosos sacrificios.

Por lo pronto, han acudido a nuestro llamamiento todos aquellos compañeros que, desde hacía tiempo, habían sido expulsados o permanecían alejados de la organización, a quienes la sección de acuerdo con lo resuelto por el congreso último, dio amnistía zene-

ral por el tiempo que permanecieron alejados de la misma.

Camaradas: todos como un solo hombre, a fortalecer nuestra organización sindical para mantener las conquistas hechas y conquistar otras nuevas! —Corresponsal.

RIO CUARTO

CARTA ABIERTA A LOS ASOCIADOS

Camaradas fedrados de la sección. De mi mejor estima: Todos conocen perfectamente las divergencias surgidas en el seno de nuestra Federación a raíz del sueldo que el suscrito publicara en el número 77 de EL OBRERO FERROVIARIO denunciando ante el gremio en general la violación vergonzosa de la reglamentación del trabajo en la parte que dispone clara y terminantemente el descanso semanal.

Debo manifestar sinceramente, libre de pasiones y de odios personales —por que los conceptos siempre perniciosos para la marcha regular de nuestra sección — que los compañeros que deliberadamente adulteran el espíritu de la reglamentación por el prurito de satisfacer mezquinas conveniencias de lucro, han tenido que forjar infantiles pretextos, pretendiendo con ellos justificar su actitud poco correcta y poco escrupulosa también, creyendo poder obsecrar el concepto claro y definido que tenemos el formado, los que condenamos enérgicamente los procedimientos absurdos de ese grupo de fedrados, porque patentizan "irrefutable" la ausencia absoluta de todo sentimiento de buen compañerismo y de solidaridad obrera, puesto que demuestran con los hechos su abierta obsecuencia con los patrones, en perjuicio evidente de los demás compañeros que con integridad bleas la componen los siguientes compañeros: León Banti, secretario, relecto; Marcelino Ganza, pro secretario; José A. Rodríguez, secretario de actas; Máximo Durán, tesoro; Manuel Caamaño, vocal relecto; Augusto Guerrero, íd.; Antonio Prieto, vocal, relecto; José Neyra, íd.; Antonio Navarro, vocal, relecto; Nicolás Rumbal, íd., vocal, relecto.

Revisados de cuentas: Rosario Damas, Manuel Ríos, Francisco Martínez. Firmante de los depósitos en el Banco: Sabino Castro.

BALANCE MENSUAL

Se notifica a todos los afiliados que no publicamos los balances mensuales en EL OBRERO FERROVIARIO debido a la carencia de espacio; pero están expuestos, bien detallados, en el local de la secretaría, en donde pueden revisarlos, evitando críticas injustificadas por desconocimiento del mismo. — Corresponsal.

OPRESION

Para hacer resaltar la garrafal abstracción en que incurren los que simulan confundir "trabajo extraordinario" con "descanso semanal", dejo expresa constancia de que el artículo 4 en forma alguna autoriza ni a la empresa ni a los obreros para establecer como norma habitual los recargos después de cada ciclo o descansos parciales, cuando este artículo guarda íntima correlación con el artículo 50. (Véase la reglamentación). Queda, pues, escaradamente patentado que realiza todo obrero que pisoteando la reglamentación arregla condiciones convencionales de trabajo en perjuicio directo y exclusivo de los demás compañeros.

Y recuérdese que en defensa de tan deplorables arreglos abundaban en la mentos y patrañas de pura ceba burgesa, como es la de argüir "que si los domingos fueran a trabajar en las manobras otros obreros menos prácticos que los cambistas, sufriría trastornos el servicio". Tan peregrinos y torpes asertos significarían que los actuales cambistas nacieron profesionales prácticos y capacitados... Siendo inaceptables a los demás hombres estas cualidades. En consecuencia, los que así proceden están sujetos a las medidas disciplinarias que disponen nuestros estatutos en el artículo 10. Tal es el caso que nos ocupa. Los cambistas, por ejemplo, deben descansar cuarenta horas consecutivas semanales, pero como después de cada ciclo trabajan un turno de ocho horas que ellos creen extra, el descanso queda reducido a diez y seis horas semanales, si se tiene en cuenta que las otras diez y seis horas corresponden al descanso que separa dos períodos ordinarios de trabajo; desde luego que la reglamentación dice textualmente que "en cada período de veinticuatro horas contadas a partir de la iniciación del ciclo, no podrá haber más que un período de trabajo, ya sea continuo o discontinuo". De estas breves explicaciones aclaratorias se desprende con claridad meridiana la enorme diferencia que hay entre

"Descanso semanal" y "Trabajo extraordinario".

Esta es mi manera particular de interpretar la reglamentación, consey cuente con ella, y ante las resoluciones adoptadas por la sección en la última asamblea, y convencido por otra parte que en adelante chocaré siempre con la oposición sistemática y tenaz de algunos desapechados, presento mi renuncia irrevocable del cargo de secretario general con el loable propósito de evitar que se continúe introduciendo la cizalla artera y cobarde, y por lo tanto privando los ánimos en mi contra.

Sólo me resta reiterar a los compañeros la seguridad de mi concurso entusiasta y desinteresado en pro del engrandecimiento moral y material de nuestra sección para la cual he de consagrar todas las actividades y energías de que soy capaz.

Fraternalmente. — Julio Díaz, secretario general.

FORMOSA

UN TRIUNFO DE LA ORGANIZACION

Con la consiguiente satisfacción, anunciamos a los camaradas fedrados un nuevo triunfo de la organización, obtenido por los camaradas de la sección Formosa (Chaco) en los últimos días de julio.

Con la consiguiente satisfacción, particular ocurrido entre el jefe de estación y el activo militante de nuestra sección, camarada Vera, ésta fué exonerado de su puesto.

A pesar de las gestiones de carácter amistoso hechas ante los jefes inmediatos por comisiones de esta sección, y aun de las realizadas por el Consejo Federal ante la administración de los ferrocarriles del estado, parecía imposible la readmisión de nuestro camarada.

Convencidos los compañeros de que nuestras reclamaciones seguirían siendo contestadas con torpes evasivas, resolvieron proceder en una forma resuelta y enérgica, y lo que hasta entonces parecía imposible, se convirtió en cosa fácil. Así fué como, ante la enérgica actitud de los camaradas de esta sección Formosa, el camarada Vera fué inmediatamente readmitido al servicio.

Como decíamos, este hecho significa un nuevo triunfo para nuestra organización, triunfos que sólo se adquieren mediante la fuerte y consciente unión de los trabajadores.

Camaradas: para futuras y más importantes conquistas, unámonos todos en nuestro respectivo Sindicato. — Corresponsal.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

BUENOS AIRES SUD

RESOLUCIONES DE LA ULTIMA ASAMBLEA

En la última asamblea se aceptó como socios nuevos a 126 ferroviarios. La admisión de algunos de estos nuevos afiliados dió motivo a una animada deliberación, hasta dejar bien aclarada su actuación en la última huelga y posterior a la misma.

DELEGADOS AL COMITE CENTRAL DEL SINDICATO DE TRAFICO

En la asamblea realizada el 14 de julio se nombraron para integrar el Comité Central del Sindicato de Tráfico, por esta sección, a los compañeros Máximo Durán y Manuel Caamaño.

tales la labor realizada en nuestros congresos, y especialmente en lo que se refiere a la unidad del gremio.

A la hora indicada en la convocatoria se inició la asamblea, la que aprobó el informe del delegado entre otros a la Confraternidad Ferroviaria.

Después se designó al compañero que ha de integrar el Comité Central del Sindicato de Talleres de la Confraternidad, designación que ha recaído en el camarada secretario de la sección.

En esta misma asamblea también se resolvió por unanimidad tributar un voto de aliento a nuestros valientes compañeros de la F. O. Marítima, que luchan contra la más tiránica de las empresas de navegación, y poner a su disposición los fondos de la sección depositados en "El Hogar Obrero".

Con mucha simpatía recibieron todos los camaradas la circular del Comité Pro diario de la F. O. R. A., autorizando a