



Organo de los Sindicatos Ferroviarios  
De TALLERES Y TRAFICO

ADHERIDOS A LA F. O. R. A.

APARECE QUINCENALMENTE  
2.ª ÉPOCA

Redacción y Administración  
MEXICO 1955 - U. T. 3160, Libertad

PORTE PAGO

### El único remedio

El congreso ferroviario se aproxima y, como consecuencia de ello, los enemigos de la organización intensifican su actividad.

La importancia revolucionaria de la organización ferroviaria no requiere demostración. Esta es visible a simple vista. La vida económica, política y social está estrechamente vinculada a la actividad ferroviaria.

Si los trabajadores que integran y propulsan el complejo organismo del transporte, saben organizarse, vivir armónicamente, no sólo podrán con facilidad defender sus intereses y derechos, sino que podrán, igualmente, influir de una manera preponderante en la orientación de la vida social.

Un hombre altamente colocado en la política del país, conversando privadamente sobre problemas ferroviarios, llegó a manifestar que había que impedir a toda costa la unidad sindical de los obreros del riel. Porque si éstos llegaban a unirse en una sola organización, se convertirían, por su enorme poder, en el verdadero gobierno del país.

Las aprensiones del personaje aludido, no son infundadas. Para darse cuenta de lo que podrían hacer los ferroviarios, basta pensar en la obra que ha realizado la Federación Obrera Marítima. Esta ha sido el espectro rojo, el terror del capitalismo. La Asociación del Trabajo y la Liga Patriótica, se puede decir que han surgido para contrarrestar la obra de los trabajadores del mar, ya que como es bien sabido, al calor y bajo el amparo protector del pabellón de la F. O. M. se organizó el proletariado del litoral. Muchas organizaciones obreras pudieron materializar sus aspiraciones, y otras muchas salvarse de seguras derrotas, merced al concurso entusiasta y siempre decisivo de los marítimos.

Y si los marítimos han podido hacer todo eso, ¿qué no podrían hacer los ferroviarios si estuvieran unidos y animados por ese noble espíritu solidario?

El tráfico marítimo es, en este país, diez veces menos importante que el ferroviario. Las compañías navieras, para resistir las exigencias de la F. O. M. han podido tener amarrados sus barcos durante un año. El país pudo sobrellevar esa situación. Pero, suponiendo que se tratara de un conflicto ferroviario, ¿cuál es el riesgo que no ve que un hecho semejante no podría reproducirse?

Los trabajadores marítimos, con su acción fecunda e intensa, nos permiten comprender lo que el gremio ferroviario podría hacer, si no estuviera minado por el cáncer de la división. Si los ferroviarios estuvieran unidos,

si formaran un organismo compacto, podrían superar la obra de los trabajadores marítimos. Podrían haber mejorado sus condiciones en mayor escala; podrían haber impuesto al gobierno un mayor respeto y obtenido el reconocimiento de la organización por parte de las empresas. Además, si los trabajadores ferroviarios, a la vez que unidos, hubieran estado animados de un espíritu solidario y de clase, habrían podido determinar muchas victorias y evitar muchas derrotas de las demás organizaciones proletarias del país.

Pero, ¿qué hacer? Los ferroviarios todavía no han conseguido mancomunarse bien sus fuerzas. Las preocupaciones estrechamente corporativas, fácilmente estimuladas por los que tienen interés en prolongar esta situación, no permiten ver en toda su amplitud el horizonte de la moderna lucha de clase. Sin embargo, los ferroviarios que han sabido elevarse a un plano superior — y que ya van constituyendo legión — bregan cada vez con más entusiasmo y tesón para materializar su acción unionista, la que encuentra cada día mayor eco.

Las empresas y el gobierno tienen conciencia del peligro. Tienen que la unidad que ha de dar al gremio el ciento poder para imponer sus derechos y permitirle materializar sus aspiraciones, pueda ser definitivamente sellada en los congresos próximos, y de ahí que, valiéndose de sus instrumentos, intensifiquen la campaña de difamación.

¿Sabrán los trabajadores ferroviarios colocarse por encima de las bajas pasiones, despreciar la calumnia, para proseguir la obra iniciada? ¿Sabrán darse cuenta los militantes que, para hacer desaparecer la desconfianza, la rivalidad y el encono que sus enemigos hoy exacerbaban, deben hacer desaparecer las causas, es decir, esa división injusta y artificial que existe entre los explotados de las diversas reparticiones? Si todos están animados de un propósito sincero de ayudarse, ¿por qué estar divididos, sabiendo que la división hace más difícil la ayuda? ¿Gustaría haber hecho un "quien no obra como piensa, piensa incompletamente"? Y los ferroviarios, en lo que respecta a su unión, no obran como deberían. Saben todos ellos que de su unidad depende su fuerza y de esta su bienestar. Todos anhelan estar bien... y sin embargo, no se unen, o, mejor dicho, no se unen a la unidad.

Si embargo, la unidad, tan imperiosamente reclamada por el gremio, terminará por triunfar. La campaña calumniosa que contra ella se hace, ha de precipitar su triunfo. Y sellada la unidad, la misión de los intrigueros y calumniadores que hoy tanto abundan en el gremio, habrá terminado.

M. V.

## Convocatoria Primer Congreso General

Los comités centrales de los sindicatos de tráfico y talleres de la Confraternidad, de conformidad a las facultades que le confieren los estatutos, invitan a las secciones a nombrar delegados al primer congreso general que se efectuará en la capital federal, calle Rincón N.º 1141, durante los días 12, 13, 14, 18 y 19 de mayo de 1922, con objeto de considerar la siguiente

**ORDEN DEL DIA**

- 1.º Apertura del congreso;
- 2.º Nombramiento de presidente provisoriamente;
- 3.º Nombramiento de la C. R. de Poderes;
- 4.º Elección de la mesa directiva;
- 5.º Memoria y Balance de los Comités;
- 6.º Indisciplina (Cañada de Gómez y La Bajada);
- 7.º Reforma de los Estatutos;
- 8.º Nombramiento de autoridades;
- 9.º Representación al Congreso de la Confraternidad;
- 10.º Proposiciones varias;

Nota. — Las deliberaciones podrán ser presenciadas por los asociados a la Confraternidad que lo deseen, siempre que estén al día con la caja social. Los no asociados, para tener acceso a la barra, tendrán que obtener una autorización de la secretaria central.

En consecuencia convendrán con nosotros en que la junta central no es otra cosa que un simple cuerpo de relaciones y no de coordinación.

No creemos tampoco, que estas cosas puedan corregirse con una simple modificación en los estatutos, por lo que se da a la junta central mayor autoridad; a no ser que se llegue a estatuir que los sindicatos no podrán realizar absolutamente ninguna gestión y que ella ha de ser el "único" cuerpo ejecutor, quedando relegado el papel de los cuerpos de los sindicatos al de simples administradores. Pero en este caso, opinamos que lo más sensato sería anular estos comités y comisiones directivas, ya que la misma junta podría, con ventaja por la economía que ello reportaría, administrar los intereses de todos y así se obtendría la uniformidad de procedimientos y de organización, que es lo que se necesita.

Se ha evidenciado, por otra parte, que si bien este sistema de organización puede ser indispensable para una central de trabajadores de diferentes industrias, constituye un obstáculo para el desenvolvimiento de la nuestra, por cuanto tenemos — no obstante las diversidades técnicas — un patrón común con quien debemos luchar para la obtención de las mejoras inmediatas que el gremio necesita. Y lo lógico es, frente a un enemigo unificado, presentarse con una fuerza homogénea, para poder luchar con mayores probabilidades de éxito en los múltiples conflictos que fatalmente debe afrontar el proletariado del riel antes de llegar a materializar lo que constituye nuestra aspiración, sintéticamente expresada en nuestro estatuto: los instrumentos del trabajo al trabajador.

La labor de organización — problema al cual se debe prestar preferente atención, ya que hay una cantidad de ferroviarios al margen de nuestras filas — está en cierto modo paralizada o insuficientemente atendida; y de esto debe culparse en su mayor parte al mismo mal que señalamos; pues es sabido que las comisiones mixtas no cuentan con suficientes recursos para poder realizar, en las condiciones que así han desenvuelto sus actividades, dentro de un estrecho tal que la han esterilizado por completo. Esto ha contribuido, por otra parte, a la demoralización de muchos compañeros, pues les permitía comprobar por sus propios ojos, que la unidad sobre la que tantas ilusiones se habían forjado, distaba mucho de ser lo que esperaban, ya que por una excesa de estatuto (y demás excusas porque si no hubiera sido así los pudieran modificar, en esa parte, en el congreso posterior) se dejaba de contribuir con una pequeña cuota al sostenimiento de esas comisiones encargadas de realizar la propaganda y consolidar las fuerzas. Las secciones de tráfico y talleres, al ver que ellas solas — cuya cuota es más reducida — debían hacer frente a todos los gastos que demandaban esas comisiones, reducían su concurso a lo más indispensable para tener formada esa comisión y cumplir con lo que establecían las bases de unidad. Debemos reconocer que en muchas secciones, los compañeros de tracción amantes sinceros de la unidad, han debido recurrir a suscripciones para contribuir al sostenimiento de las mencionadas comisiones, pero esto sí podría salvar, y salvó en parte la faz pecuniaria, si salvaba la parte moral, que es esencial, pues de ella depende la confianza, que es condición "sine qua non" para la verdadera fraternidad.

quieran ponerles coto. Entonces se hará la fusión y los ferroviarios irán juntos a las batallas, sufrirán juntos las adversidades y disfrutarán juntos de las victorias, y no como hoy que sólo van juntos a dejarse explotar y a obedecer las órdenes humillantes de los representantes de las empresas.

Otro de los argumentos que hemos oído exponer para demostrar la imposibilidad de esta fusión, es el de que el sindicato de tracción tiene su organización a base múltiple. Tampoco esto puede resistir a un leve análisis. En primer lugar porque no se sabe si la mayoría de los ferroviarios se opone a ese sistema y, en segundo caso, porque habría para esto varias soluciones, pudiendo ser una de ellas la de que se constituyeran independientemente de la acción sindical la caja de ayuda mutua, con opción a entrar en ella los obreros organizados que lo deseen. Debe recordarse que este sistema se empleó en Francia alid por el año 84 del siglo pasado, cuando en virtud de una ley se confiscaban las cajas sociales a todas aquellas organizaciones que practicaran la lucha de clases. Esto no fué un obstáculo para aquellos obreros, sino que, por el contrario, a partir de esa fecha fué enormemente la realización de nuestros propósitos, pues es bien sabido que alrededor de estas cosas es donde han girado y giran aun las discusiones en el campo obrero, que han terminado por enterrar hermosas iniciativas tendientes a unificar al proletariado.

El único punto que podría prestarse a discusiones sería el relacionado con la finalidad, pero ésta ha sido perfectamente definida en el congreso mixto, y si se quiere, ya estaba antes de venir a él; y está circunstancia favorece enormemente la realización de nuestros propósitos, pues es bien sabido que alrededor de estas cosas es donde han girado y giran aun las discusiones en el campo obrero, que han terminado por enterrar hermosas iniciativas tendientes a unificar al proletariado.

Por todo lo que antecede y muchas cosas más que omitimos en honor a la brevedad, pero que están en el ánimo de todos, creemos que no es posible continuar en esa forma. Esta concepción nos estimula a poner a consideración de todos los ferroviarios nuestro juicio, en la seguridad de que éste criterio, tarde o temprano, ha de terminar por imponerse, ya que las mismas necesidades lo están señalando a gritos. Frente al capitalismo ferroviario, perfectamente organizado, se nos presenta este dilema: o formamos una sola fuerza para tener cohesión y uniformidad o continuamos vegetando en la más completa esterilidad. Es necesario decidirse, pues.

Una sola organización, ya sea inspirada en los principios del centralismo o del federalismo, con tal que comprenda en su seno a todos los obreros y empleados ferroviarios.

Esto es lo fundamental, lo que urge.

Creemos que cualquiera de los dos criterios que prime, resultará sumamente ventajoso frente a la situación actual, que se presta a entorpecimientos en la marcha de la organización, lo cual viene sembrando la duda y, por ende, la demoralización en las filas, ya que no siempre — hay que confesarlo francamente — las razones y excusas estatutarias son aceptables y muchas veces ni siquiera son aceptables. Estamos convencidos que el sistema no será un obstáculo para la fusión, que señalamos como indispensable.

En fin de analizar las otras causas que pueden darse como motivos para la no realización de estos anhelos que, estamos seguros, comparten todos los que sienten el rigor de la explotación del capitalismo ferroviario, sin distinción de departamento, oficio o empleo, llegamos a la conclusión de que no hay ninguna capaz de resistir ni siquiera el más ligero análisis. Los ferroviarios constituyen una familia, teniendo por consiguiente una misma idiosincrasia. Con harta frecuencia vemos, por ejemplo, un jefe con un hijo maquinista, foguista, limpiador, etc.; como asimismo un maquinista cuyo hijo trabaja de telegrafista, auxiliar, mecánico, etc. Hombreros que comen en una misma mesa, que están guardados bajo un mismo techo, que tienen idénticas aspiraciones, el mismo pensamiento, y que, sin embargo, han de estar divididos en la vida sindical, por el solo hecho de que hay dos organizaciones. Y donde esto llega al colmo de lo ridículo es cuando — como ha sucedido — uno de los sindicatos encara un conflicto y sus asociados para el trabajo, mientras el otro no secundada el movimiento y se da el caso de que han de encontrarse en esa misma mesa el padre y el hijo o dos hermanos colocados en una situación completamente opuesta: mientras uno considera acertada la resolución del paro, el otro le reprochará, o viceversa, y mientras uno no trabaja el otro deberá mantenerlo. En otros casos, ambos estarán de acuerdo en la resolución y, sin embargo, han de proceder en forma opuesta, por la única razón de que deben obedecer a dos cuerpos centrales.

Es de imaginarse con cuánto júbilo recibirán estos hombres — que son todos los que integran el gremio — la fusión de las fuerzas ferroviarias, para evitarse esas situaciones dolorosas de tener que luchar el uno contra el otro. Esto sólo se acabará cuando desdise uno a otro confín de la república se levante la voz de los ferroviarios que trabajan, llamando a estrechar filas de una vez por todas a los trabajadores que honradamente hayan reconocido estas dolorosas verdades y

### Confraternidad ferroviaria

La Junta Central de la Confraternidad ha convocado el primer congreso mixto para los días 12, 13 y 17 de mayo, con la siguiente

**ORDEN DEL DIA**

- 1.º Apertura del Congreso por el compañero presidente.
- 2.º Nombramiento de la comisión de poderes.
- 3.º Memoria y balance de la Junta Central.
- 4.º Proposiciones varias.

La representación en el mismo, en virtud de lo convenido por los cuerpos centrales, estará integrada por 35 delegados de cada sindicato.

sumamente agradable. Un día después dicho Banco Holandés me informó que había recibido ese dinero y que lo tenía a mi disposición. Ayer se telegrafió, a propósito de esto, como sigue:

"Recibí su telegrama y dinero intermedio Banco Holandés. Muchísimas gracias. Carta y recibo seguirán."

Permitidme, queridos camaradas, expresarles de nuevo por escrito mis más encarecidas gracias por el testimonio de vuestra solidaridad internacional. No solamente me alegra la cantidad de dinero, sino que sobre todo el hecho mismo me llenó de gozo. La distancia entre ese país y Europa es enorme y el contacto personal, por esto, casi imposible. Y al ver que a pesar de esta dificultad los ferroviarios argentinos siguen y sienten el movimiento y las gestiones de sus compañeros europeos, fué para mí motivo de gran satisfacción.

Os ruego, estimadísimos camaradas, pongáis a los compañeros argentinos al corriente de nuestros sentimientos de gratitud.

Adjunto os remito el recibo de la suma que acabamos de recibir.

Os envío con toda cordialidad mis saludos fraternales.

Por la I. T. F. — Edo Fimmen, secretario.

### Prejuicios sindicales

Hace mucho tiempo que se nota entre los ferroviarios algo así como una desorientación o confusión; pareciera que la justa capitalista habría cesado de castigarlos y que ya hubieran olvidado que tienen por delante un enemigo irreconciliable, pero no; lo ocurrido no es otra cosa que el fruto del resurgimiento de los sentimientos bajos, del egoísmo, de la ambición, en una gran parte de compañeros, que en procura de una situación económica más desahogada no trepidan en convertirse en cualquier cosa.

Me he detenido en buscar las causas que pudieran haber dado margen a esta apatía y no las he podido descubrir. He entrado en averiguaciones y algunos compañeros me han dicho que de todo ello tienen la culpa los hombres encargados de regir los destinos de la organización, porque, dicen, carecen de orientación y capacidad sindical. Sin embargo, es mi opinión de que esos compañeros no son, no han sido, no pueden ser otra cosa que el reflejo de lo que somos los asociados, y si se admite que hay incapacidad en ellos, debe convenirse en que esa misma incapacidad, en el mismo grado, está fatalmente entre nosotros que no hemos sabido designar mejores dirigentes. Por esto sostengo que el mal está entre los asociados, y mientras no seamos capaces de extirpar la gangrena que roe el corazón de los hombres y los despoja de sinceridad, no podrán desaparecer los males que señalamos. Males que nos privan de la recíproca confianza y nos desvían de la ruta que debe seguir la clase trabajadora si quiere alcanzar su completa emancipación.

Y aun cuando estos eternos críticos no los cuadra, debemos hablar con toda claridad, sin topujos ni rodeos, puesto que así lo exige la situación del momento. ¿Han sabido, ellos, conservar los derechos adquiridos, defendiéndolos con dignidad y hombría, dentro del radio de la acción sindical? ¿Han sabido despojar-se de prejuicios y mancomunarse los

## SEÑALANDO ERRORES

### ANTE LAS DEFICIENCIAS DE LA UNIDAD, SE IMPONE LA FUSION

Entendiendo que no sólo es conveniente sino que es un deber señalar a los demás los errores que a nuestro juicio se cometen, para que sean corregidos por el gremio, que es el juez soberano, hemos hablado en todos los casos con entera franqueza, sin importarnos mucho de si nuestros juicios serían o no compartidos unánimemente por nuestros compañeros.

Hemos tenido siempre como norte los intereses de la organización, y hacia ese punto hemos dirigido en todo momento nuestras actividades.

Una vez más, pues, lo hacemos con la convicción profunda de que cumplimos ese imperioso deber, esperando que ha de merecer de los compañeros ferroviarios alguna relexión el asunto que tratamos, por cuanto es de capital importancia.

Para los que hemos seguido de cerca la marcha de nuestra organización desde el congreso de unidad avanzando desahogadamente las diferentes cuestiones que debió afrontar, no puede causar sorpresa ni admiración si afirmamos que hace falta formar el verdadero "frente único" de los ferroviarios del país. Por el contrario, está en el ánimo de todos los que hemos contemplado los intereses de la organización con un criterio obrero, que ella, esto es la fusión, o sea el frente único, sería la forma más eficaz de hacer de esta organización una fuerza agí, capaz de imponerse a empresas y gobiernos y servir de muralla a los desmanes que a diario cometen las mismas con el personal.

Todo aquel que haya observado las dificultades con que ha debido tropezar la junta central cada vez que se le ha sometido a su consideración algún asunto de interés general, es difícil para los tres sindicatos, habrá podido comprobar que nuestro sistema de unidad falla por su base, pues el papel desempeñado por la junta central ha sido el de simple cuerpo de relaciones, sin autoridad real para ejecutar su voluntad. Habiéndose dado casos en que han debido revocarse resoluciones o dejarse de tomar, aun cuando la mayoría las consideraban necesarias para los intereses del gremio, porque un sindicato se manifestaba en desacuerdo con lo resuelto. Para sostener su

2.00  
3.00  
4.00  
5.00  
6.00  
7.00  
8.00  
9.00  
10.00  
11.00  
12.00  
13.00  
14.00  
15.00  
16.00  
17.00  
18.00  
19.00  
20.00  
21.00  
22.00  
23.00  
24.00  
25.00  
26.00  
27.00  
28.00  
29.00  
30.00  
31.00  
32.00  
33.00  
34.00  
35.00  
36.00  
37.00  
38.00  
39.00  
40.00  
41.00  
42.00  
43.00  
44.00  
45.00  
46.00  
47.00  
48.00  
49.00  
50.00



dió el alto el compañero maquinista, extendiendo el pase para poder viajar en ella. Luego sirvió de motivo de risa para todos los obreros que...

En los dominios Chaqueños

Existe en Formosa un pequeño ferrocarril que arrancando de la capital del territorio...

Penamos sin embargo, y lo hemos podido comprobar que con tener un material rodante abundante este ferrocarril...

Hace meses y meses que hay obreros que tienen pedidos de vagones para cargar sus maderas y la empresa no los surte de ellos...

En cambio, mientras "no hay vagones" para muchos obreros en la empresa "La Formosa"...

El "trío" que gobierna el ferrocarril, es un señor Contró, un señor Oviedo y González...

En los talleres, al trabajador la paga más alta, y creo que es uno solo, es de 0.90 centavos la hora...

Los compañeros de esta localidad, los ha colocado el gobierno en una categoría muy pobre...

Los compañeros de esta localidad, especialmente los de talleres, están todos los organizados...

De la sociedad sólo queda el recuerdo y nos parece que basta y sobra; ella desapareció en virtud de la valiente campaña...

En la lucha en estos parajes es demasiado fuerte y sólo resisten a ella los que tienen voluntad de bronce.

Formosa, 16/3/1922.

APUNTES

IMPORTANCIA DE LA LABOR DE LAS COMISIONES SECCIONALES

En una organización de industria compuesta por secciones, como es la nuestra, la labor que realizan las comisiones directivas es de fundamental importancia...

Si bien es cierto que en lo que se refiere a las secciones no es posible exigir capacidad suficiente en todos sus componentes...

nas de gracia! Como el salvamento se hubiera logrado a poca costa, ¿cuánto nos hubiéramos burlado del salvador...

Por otra parte, el secretario — generalmente es uno de los más activos e inteligentes — debe concretarse a desempeñar su puesto...

De esta forma, es decir cumpliendo con estas pequeñas observaciones, que no pueden ser ninguna novedad, se contribuye al progreso de las secciones y por consecuencia, de toda la organización...

La comisión activa e inteligente contribuye poderosamente a infundir valor y entusiasmo a los demás compañeros...

Naturalmente que no es solo la comisión administrativa que debe realizarlo todo, sino que también corresponde a los asociados cooperar en todo lo que esté a su alcance...

Las empresas están siempre atentas a la obra que realizan la organización; por lo tanto también es un deber de los obreros organizados no dejarse sorprender de las maniobras que realizan los superiores...

Propaguetemos permanentemente los beneficios morales y materiales que reporta la organización, demostrando con toda claridad el valor de las mismas...

Que las comisiones administrativas sean siempre y cada vez más la cabeza que piensa y el brazo que actúa en sus respectivas secciones!

En EL OBRERO FERROVIARIO, próximo se insertarán todas las proposiciones que se recibían.

Un niño ahogado

Un niño, por traversura o por desgracia, cae en la fuente de una plaza pública y muere ahogado...

Y esta forma de ser es una vieja característica de todos los explotadores. Para ellos no es cuestión de buen procedimiento sino de conseguir su propósito: un mayor beneficio.

La fraternidad

ASAMBLEA ANUAL DE DELEGADOS

- Los días 9, 10, 11 y 12 de mayo próximo, en el local social, Alberti 351, se llevará a cabo la asamblea general de delegados del Sindicato de Tracción de la Confraternidad Ferroviaria...

Unidad y disciplina

Para que llegue a ser nuestra organización una potencia tal cual la anhelan los obreros más sinceros que luchan por ella...

Entre las cosas colectivas no se trinita jamás por la acción de un individuo, ni por el contrario por la unidad y decisión de todos...

El niño, por traversura o por desgracia, cae en la fuente de una plaza pública y muere ahogado...

Y esta forma de ser es una vieja característica de todos los explotadores. Para ellos no es cuestión de buen procedimiento sino de conseguir su propósito: un mayor beneficio.

Entre las cosas colectivas no se trinita jamás por la acción de un individuo, ni por el contrario por la unidad y decisión de todos...

1. DE MAYO DE 1922

Manifiesto de la Federación Sindical Internacional

¡Contra la reacción! ¡Por la paz del mundo!

Más que nunca la carga de la existencia pesa sobre la clase obrera. Y sin embargo, ¿no se había prometido a los trabajadores que después de la guerra tendrían mejores condiciones de vida?

La incomprensión, la mala voluntad de los gobiernos de los diversos países, han destruido aquellas promesas, tan solemnemente afirmadas.

La esperanza de días mejores resido más que nunca en la acción cada día más enérgica del proletariado.

El tratado de paz de Versalles, que ha debido consagrar el principio de la libertad de los pueblos a dirigirse por sí mismos...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

La distribución equitativa de las materias primas, el restablecimiento del equilibrio de los cambios, la socialización de la tierra...

Estos hechos proclaman la necesidad para el espíritu internacionalista el que la protesta sea siempre más vivaz entre las clases...

16) las que han sido confeccionadas en talonarios y cuyo objeto es suplir la antigua fórmula 4.

El precio ha sido fijado en \$ 1.60 los dos talonarios, teniendo la factura 50 hojas triplicadas y el de recibos 50 duplicados.

Esperamos que los camaradas presentarán a esta indicación la atención debida, apresurándose a formular los pedidos de fórmulas número 15 y 16.

Sin otro motivo, nos es grato saludaros fraternalmente, por los comités centrales. — H. Kogan, secretario general de talleres; José Benvenuto, prosecretario general de tráfico.

ACTOS OFICIALES

REUNION DE LOS COMITES CENTRALES

Sección del 17 de febrero. Presidencia: 14 miembros. Preside Casarano.

Informe. — Bauleo, que junto con Lamoreaux asistió a la última asamblea de la sección San Martín (tráfico), la que rectificó su resolución anterior...

Destituciones. — La sección Alianza informa que las gestiones iniciadas por la misma tendiente a obtener la reincorporación de los compañeros Corro y Denegri, no han dado resultado...

Escalaciones. — La sección Buenos Aires Oeste pide: 1.º Retiro de los delegados que intervienen en la discusión; 2.º Anulación de los escalaciones en vigor; 3.º Convocatoria de un congreso extraordinario...

Depósito en el Banco. — La sección Buenos Aires Sud (tráfico) observa de un cambio de ideas, se acuerda: hecho en las condiciones estatutarias. Se acuerda contestarle que los informes que esa sección ha recibido no son...

Escalaciones. — La sección Buenos Aires Oeste pide: 1.º Retiro de los delegados que intervienen en la discusión; 2.º Anulación de los escalaciones en vigor; 3.º Convocatoria de un congreso extraordinario...

Presidencia de Jacinto Arauz. — El comité por presos, con sede en Santa Rosa de Taty, solicita ayuda para costear la defensa de los compañeros detenidos por los sucesos de Jacinto Arauz. Se acuerda contribuir con 50 pesos por cada sindicato.

Correspondencia. — Se tratan varias correspondencias de Basabillaco. Con cejo Federal de la F. O. R. A. y Comité del Partido Socialista. Este último envía una lista de suscripción pro fondo electoral la que se acuerda devolver.

Delegados al Congreso por Unidad. — Antes de proceder a nombrar los delegados, se acuerda establecer el mandato de los mismos. Después de una larga discusión, se conviene...

Acto seguido se pasó a designar los delegados resultando electos por tráfico Lamela y Duran, y por talleres Callegari y Hurtado.

Acta. — Se lee y aprueba. Congreso de Unidad. — Hurtado presenta su renuncia por no poder concurrir al congreso, en virtud de su estado de salud. Se acepta la renuncia.

Nota a la Junta Central. — Se lee la nota de la J. C. núm. 462 de fecha 25 de febrero. En seguida se acuerda también el borrador de la contestación preparada por la secretaría, la que se aprueba. También se toma nota de la respuesta del asociado H. Gallego a la J. C., que remite la comisión mixta a Bahía Blanca (P.).

Memoria y balance al primer congreso. — La secretaría da lectura de la memoria. Los capítulos siguientes son objeto de algunas observaciones: Por que se demoró el congreso; constitución de los comités; los escalones, situación económica, contra las tendencias disolventes. Los demás fueron aceptados, sin discusión.

Orden del día. — Se confecciona la orden del día del congreso. Reforma de los estatutos. — Se aprueban algunas reformas, que son las que se publican juntamente con la memoria.

Congreso de Unidad. — Callegari presenta su renuncia por no serle posible asistir al congreso. Se acepta y se nombra en su reemplazo y de Hurtado a Menéndez y Franchillu.

Formulas 15 y 16 (Facturas y recibos seccionales) — Con el propósito de contribuir a la contaduría de las secciones se uniforme y perfecciona, hemos procurado encontrar un sistema práctico y sencillo que tiene este fin. Creemos haber satisfecho en algo nuestros propios anhelos y nos es grato hacer saber que hay en estas secretarías dos fórmulas nuevas (15 y 16)

