

# El Obrero Ferroviario

Organo de los Sindicatos Ferroviarios  
De TALLERES Y TRAFICO

ADHERIDOS A LA F. O. R. A.

APARECE QUINCENALMENTE

2.ª ÉPOCA

Redacción y Administración

MEJICO 1856 — U. T. 3180, Libertad

PORTE PAGO

## REMEDIEMOS NUESTRO MAL

Para nadie es un misterio que en el gremio ferroviario reina un profundo descontento. La Confraternidad, que tantos entusiasmos hiciera nacer en sus primeros pasos, va siendo mirada ahora con cierta indiferencia, y por algunos hasta con desdén.

Este fenómeno — tan lamentable como se quiera — tiene su natural explicación en la poca capacidad sindical del gremio. Los ferroviarios, a semejanza en esto de muchos otros obreros del país, no tienen, por lo menos en su mayoría, una noción clara y exacta de la misión que incumba a su organización ni están debidamente comprometidos de la naturaleza de la misma. En virtud de esto, proceden de ese modo tan lamentable: un día, cuando reciben algún beneficio — sea o no debido a la organización — endiosan a ésta; otro día, cuando por causas opuestas, sufren algún perjuicio, reniegan de la misma.

Esta actitud impulsiva es enormemente perjudicial. Hasta en los momentos favorables, es decir, cuando se endiosa a la organización, exagerando su valor y su importancia, se marcha por un sendero peligroso. El beneficio momentáneo que un estado de ánimo semejante puede reportar a la organización, pierde todo valor si se le compara al peligro real y permanente que encierra la incompreensión de las propias fuerzas.

Los trabajadores habrían adelantado muy poco en el camino de su emancipación si, a la superstitión de Dios, del Gobierno o del patrón todopoderoso, la reemplazaran con la fe ciega en ciertas palabras o nombres, ya sea de personas o de instituciones. Su emancipación, en este caso, estaría tan lejana como antes.

El descontento que hoy reina en el gremio, tiene el mismo fundamento emotivo que tuvo el entusiasmo delirante de otrora.

Por el simple hecho de no haberse conseguido implantar el escalafón para todas las categorías y especialidades, muchos piensan que la Confraternidad ha fracasado. Otros, poco entusiastas por los escalafones, creen que el fracaso de nuestra organización estriba en el hecho de que la misma no ha podido impedir que las empresas redujeran el personal.

Nosotros — que lamentamos los dos hechos señalados y que hemos tratado por todos los medios posibles de evitar — no atribuimos a los mismos tan grande significación. La misión de la organización, o sea de la Confraternidad, no es tan mezquina como hacen suponer los que afirman que ha fracasado. Ella no ha fracasado por eso, como no habría cumplido

tampoco su misión, si los escalafones fueran hoy una realidad y la reducción de personal no hubiera tenido lugar.

Por otra parte, aun admitiendo la exagerada importancia que los pessimistas atribuyen a esos hechos, la lógica más elemental debía hacer comprender que esos males no se remedian con la indiferencia ni con el desdén.

Pues, admitamos por un momento que los escalafones no son una realidad por culpa de la Confraternidad y que la reducción del personal — que hiera tan profundamente a muchos hogares — tuvo lugar también por culpa de la Confraternidad. Pero, una vez admitido todo esto, hay que preguntarse: ¿qué es la Confraternidad? ¿qué es la organización?

A riesgo de incurrir en perogrulladas, vamos a recordar que la organización es el conjunto de los asociados. La Confraternidad Ferroviaria — para ceñirnos a nuestro asunto — no es la junta central ni los demás cuerpos centrales, sino el conjunto de ferroviarios organizados. La junta, los comités, existen para coordinar la acción de las secciones y sindicatos como existen las secciones y comisiones administrativas para coordinar la acción de los asociados. Ellos son, en una palabra, los órganos por medio de los cuales se exterioriza la voluntad colectiva.

Explicado que la organización es el conjunto de los asociados, y no un simple nombre, y que los representantes o dirigentes son meros ejecutores, volvemos a nuestro anterior problema: ¿Por qué los escalafones no son una realidad? ¿Por qué no se evita la reducción de personal? ¿Por qué? Porque los ferroviarios no están hoy lo suficientemente unidos y porque no hay entre ellos suficiente espíritu solidario.

Es por esta falta de unión que los hombres de más responsabilidad, ya sea en los cuerpos centrales o en las secciones, se han negado a emprender una lucha que, en vez de contrarrestar, habría facilitado la realización de los planes de las empresas. Y los que desean cooperar al bienestar del gremio, hoy tienen el mismo deber que ayer: Trabajar por el robustecimiento de la Confraternidad o, lo que es lo mismo, por la más estrecha unión entre los trabajadores del riel.

La indiferencia no hace desaparecer los males, ni el desdén los errores. Actividad e inteligencia hace falta para abatir al enemigo y superar las dificultades.

M. Viamonte.

## Señalando errores

Para los que juzgamos las cosas de nuestra clase con criterio personal, es decir, dándoles a los hombres una importancia muy relativa en el concierto de los acontecimientos (por entender, como ya se ha dicho muchas veces, que estos son los mayores accidentes en la historia), no constituye ninguna novedad lo que está ocurriendo en nuestro gremio; por el contrario, ello está perfectamente justificado y sólo puede espantarnos o causarnos sorpresa a quienes han estado viviendo, como se dice en la luna, el más ligero análisis de lo ocurrido desde 1917 hasta la fecha sería lo suficiente evidente para darles a esos compañeros, que hoy se encuentran atónitos y no saben qué hacer al ver que se han esfumado sus sueños, la clave del enigma, el quid de la cuestión. Desgraciadamente ha faltado este análisis y una gran parte de los compañeros que sólo confiaban en la acción de determinadas personas, ha debido sufrir la inevitable decepción; no porque esos hombres se hayan convertido en algo distinto de lo que eran cuando en ellos cifraban sus esperanzas, sino por la razón antes enunciada de que el valor de éstos, cualquiera que sean, es de escasa importancia para determinar el curso de los acontecimientos de la índole del que nos preocupa a los explotados.

De modo, entonces, que no hay que extrañar que falten los juicios hechos a base de personas. No ocurre lo mismo cuando se analizan las cosas desde el punto de vista gene-

ral y de clase, como corresponde, ya que, quiérase que no, los hechos nos llevan luego a ese terreno.

Siempre hemos sostenido y una vez más lo confirmamos los hechos, que la solución de nuestros problemas sólo podía depender de la acción de los trabajadores y no de la habilidad de tales o cuales dirigentes, por más hábiles e inteligentes que ellos sean. Sin embargo, parecería que los ferroviarios no lo han entendido así y basando su fé en algunos triunfos obtenidos por gestiones personales, creyeron que esa era la ruta a seguir para obtener lo que por justicia les correspondía y sin someter ese hecho mismo al necesario análisis, se echaron a dormir en la espera de que había de caer el maná trayendo lo que cada uno ambicionaba. El despertar ha sido, como se esperaba, desconcertante; muy poco de lo que se creía ha llegado y es mismo no es del todo seguro. Las aspiraciones de la mayoría de los ferroviarios se han visto defraudadas una vez más. No obstante la tan decantada promesa del primer magistrado, las cosas han adelantado muy poco y — después de tanto esperar — se corre el riesgo de ser víctimas de una farsa. Hay un viejo refrán que dice que a golpes se hacen los hombres y es perfectamente aplicable a este caso; esta lección ha de quedar profundamente grabada en la mente de los trabajadores y conjuntamente con las otras ya recibidas ha de influir para dar a nuestra organización un criterio más realista que la ponga a cubierto de estas accechanzas y para que en el futuro camine con más se-

guridad hacia las conquistas que todos anhelamos.

No ha sido parcial esta bofetada, sino que, por el contrario, ha llegado a la mayor parte del gremio aún a aquellos que habiendo conseguido lo que desean creían estar a cubierto de ella. Las rebajas, suspensiones, destituciones, etc., se están produciendo en todas partes y una cantidad de compañeros han sido trasladados caprichosamente de un extremo a otro de la República; las interpretaciones de los convenios, reglamentos y escalafones se hacen a placer de la empresa, con el benéfico de la Dirección de FF. CC., que continúa siendo una dependencia de los capitalistas ferroviarios. Y, ¡a qué seguir! demasiado lo palpan los compañeros mismos...

Todo esto ha ocurrido por culpa de las propias víctimas, que no han sabido o no han querido analizar la situación en la cual estaban colocados por un plan perfectamente combinado por las empresas y que o van cumpliendo a las mil maravillas, ¡última grande que ese ingenio no haya invadido nuestro campo!

La grandiosa huelga de 1917 les hizo pensar a las empresas en la necesidad de abocarse a la solución de lo que ya constituía un obstáculo grande para ellas y lo primero que hicieron fue tratar de dividir a los trabajadores de las empresas y que la lucha fratricida los debilitara para luego con toda la sangre fría, clavar el puñal a quienes con sus sudores han amasado sus capitales. En honor a la verdad hay que confesar que esta parte de su programa lo consiguieron. Más tarde, dándose cuenta el gremio de la trampa en que había caído, se dispuso a corregir errores y traspasar por la unidad, convencido de que era la única forma de obtener más respeto y más pan. Las empresas, ante la evidencia de la realización de este postulado de fraternidad, trazan otro plan y lo llevan a la práctica para impedir que la unión pueda hacerse. Concedoras, a carta cabal, del egoísmo ambiente sobre el cual está basado el régimen imperante se dispusieron a aprovechar ese factor y así las vemos mejorando amigablemente a una parte del personal, mientras al resto lo arrancaban lo poco que tenía. Sin embargo, debemos decir con la misma franqueza, esta vez las empresas no obtuvieron todo el fruto que esperaban, ya que la unidad de los ferroviarios quedó convenida y pasó a ser, en muchas secciones, una realidad tangible. Claro que no se ha podido contrarrestar en absoluto el golpe mortal que subrepticamente le las empresas con sus maniobras tiraron, pero es indiscutible que tampoco ellas han salido victoriosas en la emboscada, y mucho menos lo hubieran salido si todos los ferroviarios hubieran aportado sus esfuerzos y trabajado honradamente para conseguir esa obra, sin la cual, lo hemos dicho muchas veces, no se podrían dar los hechos que seguimos viendo en el gremio ferroviario un juguete de las empresas y del gobierno.

No debe olvidarse que lo que la empresa entrega "per se" lo hace aculadamente y si esto lo hubieran tenido en cuenta quienes pudieran y debieron tenerlo, en el momento de la huelga, se hubieran movido a otro partido de personal. La división de los escalafones lo revela bien claramente; se ha mejorado a aquellos que más falta les hacen en caso de conflicto y se está intentando desconocer los derechos que tienen los demás trabajadores. Si esto se consumara y las empresas consiguieran que los beneficios no llegaran a todos los ferroviarios, habría que confesar que la moral de nuestra organización dejaría mucho que desear y que con eso no se haría más que cavar nuestra propia fosa, ya que se vendría a dar argumento a quienes desean nuestra división y se sembraría el descontento, cuyas consecuencias son fáciles de prever. No escribimos estas líneas a manera de recriminaciones para aquellos compañeros que por una u otra causa incurrieron en error y contribuyeron directamente a servir los intereses de las empresas, ya que estamos convencidos que el error es humano y que la inflexibilidad continúa siendo un problema como el de la cuadratura del círculo, pero sí para señalar con toda claridad esos traspasos a fin de no volver a caer en la celada que, a no dudarlo, intentarán las empresas en cuantas oportunidades que se les presenten. Los congresos se aviescan y en consecuencia allí deben definirse, de una vez por todas estas cuestiones, encarándolas con valentía y honradez, ya que de la solución de las mismas pende de la vida de la organización como fuerza eficaz para la lucha. De no hacerse esto, es decir, convenir de una manera terminante que las mejoras que se consiguen han de ser para el gremio en general y con es-

pecialidad para aquellos que están en peores condiciones, por no haberles alcanzado las que otros ya disfrutaban y para cuya conquista ellos han servido aunque en forma invisible de escalón, el gremio ferroviario seguirá debatiéndose en la impotencia, porque les faltará la voluntad y el entusiasmo para la lucha y para la organización misma.

Aquí tienen los decepcionados estas reflexiones; estudíenlas y si comprenden que en ellas está reflejada la verdad, súplicas a los compañeros sensatos que luchan con cariño por corregir los errores, denunciándolos con toda valentía.

B. F. Zugasti.

## Unión Sindical Argentina

El congreso por unidad, que se efectuó en ésta, durante los días 6 a 13 del corriente, ha puesto término a su labor creando una nueva entidad: la Unión Sindical Argentina, con objeto de sellar la unión anhelada y poner término a la división que tantos estragos ha producido entre el proletariado de la región.

Con este motivo, al saludar a la nueva entidad, formulamos nuestros más fervientes votos por el éxito de los propósitos unionistas que le han dado vida.

En lo que se respecta a las relaciones de nuestros sindicatos con el nuevo organismo, ellas serán determinadas por nuestro próximo congreso por no considerarse los comités con facultades para resolver tan delicada como importante cuestión.

## LICENCIA ANUAL

UN NUEVO DECRETO "ACLARATORIO" RESPECTO AL PERSONAL DE TALLERES

Los ferroviarios saben bien el significado y el alcance de los decretos aclaratorios. Cada zarzap o mutación que para complacer a las empresas debió experimentar la legislación del trabajo, que el gremio ferroviario conquistó con su memorable lucha de los 24 días, fue en su mayoría con las mismas frascetas. En diciembre de 1920, hemos tenido la primera "aclaración" del artículo 11 de la legislación primitiva, y en virtud de ella, los 15 días que para todo el personal permanente estableció el primer decreto, se convirtieron para muchos en 7, para otros en 10; para algunos pocos se mantuvieron los 15, y para una buena parte, la licencia quedó reducida a cero.

El nuevo decreto "aclaratorio", se refiere al personal de talleres, y autoriza para el mismo una licencia de 8 días, que se dará en la época del año que las empresas lo crean más conveniente.

Este decreto constituye un pequeño beneficio para los obreros de talleres en 1922; para algunos pocos una licencia, pero él no satisface las aspiraciones de la organización.

## Situación peligrosa que se agrava

Nuestra organización, hoy día, se ve embarrada por una situación tan peligrosa que, a no mediar una solución inmediata, veremos dentro de poco dejarse palmo a palmo, uno por uno, todos los beneficios de nuestras conquistas, fruto inestimable que tantos y tantos sacrificios nos ha costado.

Esta situación estriba — de donde tiene su origen — en la desinteligencia que reina en nuestras filas, y al demasiado abandono que de sus deberes sindicales hacen los asociados.

Ya son numerosas las empresas ferroviarias las que, infringiendo la legislación del Trabajo y los pactos convenidos con los obreros, están implantando las jornadas de 10 y 12 horas. Uno de los tantos motivos con que las empresas pretenden justificar su actitud, es el de la escasez de tráfico y la merma, en consecuencia, del trabajo en las playas o estaciones; aunque, si bien, la escasez de tráfico es un motivo innegable que merece ser tomado en cuenta, tampoco puede escudarse la razón de que por circunstancias especiales que convergen en una situación transitoria, — aún no precisando bien su duración, no podemos de tan pessimistas para creer que ésta dure la eternidad, — una resolución de esa índole, es decir, la de alargar el orden de los servicios, reduciendo el personal a un mínimo extremadamente reducido, acarrearía tarde o temprano, una atmósfera de conflictos intermitentes.

Las empresas atribuyen a la regla-

## Sindicatos de Tráfico y Talleres

### 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 No. 1141, durante los días 12, 13, 14, 18 y 19 de mayo de 1922, con objeto de considerar la siguiente

#### ORDEN DEL DIA

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

mentación general del trabajo, una elasticidad tal, que a entender por ellas, esta les facilita toda clase de comodidades, hasta aquella de molestar continuamente al personal haciendo de sus derechos meros juguetes de chicos.

Elías de por sí, otorgándose derechos propios e inapelables, proceden a la categorización de los lugares de trabajo, tal como a ellas se les place, aunque la categoría de una playa esté en desacuerdo al tráfico afluente, y esta divergencia afecta el orden reglamentario de los servicios, restándole la importancia que les corresponde. Empero, no bastan razones de ninguna especie para conseguir de las empresas la rectificación de su determinación; y más aún, después de haber procedido la empresa "de su voluntad" a la categorización de una estación, la Dirección General de Ferrocarriles, refrendada la resolución de la empresa, inconsultivamente, sin determinar si ésta afecta los intereses de sus obreros, o desmerece la importancia relativa del lugar.

Volviendo a lo peligroso del asunto, en lo que fundamento mi exposición, vamos a dejar establecido la responsabilidad moral, que en esta situación (la de 10 horas) concierne a la organización, si bien, no directamente a ella, en cambio afecta a sus afiliados, los que obedeciendo a razones de economía no prevén el peligro que sientan, el que tarde o temprano terminará no sólo con nuestros organismos obreros, sino también con nuestros mismos derechos conquistados en buena lid.

Si bien, objetamos que las empresas hacen caso omiso de la Reglamentación del Trabajo, infringiendo, cuando no desconociendo las disposiciones de su articulado, empero, es indispensable, reconozcamos que las empresas no se perjudican, al contrario, con ello labran margen a una acción de reconquista, cuyo desarrollo se acrecienta a medida que nuestra indiferencia por un lado, y el interés desmedido y perjudicial de unos, por el otro, así lo constentan; como también es lógico reconozcamos — en vías de análisis lo digo — que en muchas partes los obreros, sin distinción, también la intrínseca llevan por un interés mezquino de unos miserios ochavos.

Varias empresas optando por no despreciar esa oportunidad que la ocasión les proporcionaba, comenzaron por interesar a sus obreros en el sentido de "trabajar tantas horas extra de trabajo, cuantas pudieran resistir sin descansar".

Pues bien; analicemos esta práctica y veamos sus resultados; conviéndonos del peligro que esto significa para la organización, y en particular, para nuestros derechos: "francamente, declaramos, que ello significaría un atentado fatal a la conquista de nuestros derechos adquiridos"; pues no escapará a ninguno el perjuicio que tal práctica ocasiona.

Visto esto bajo el punto de vista imparcial, constatamos, que los culpables de la excesiva reducción de personal somos nosotros mismos. Acaso, no podríamos afirmar, sin peligro de incurrir en un error, que acumulando todas las horas extras de trabajo, se alcanzaría a reemplazar gran parte de ese personal afectado que le correspondiera efectuar ese trabajo? Claro que sí, y no nos equivocáramos. Linda oportunidad para las empresas, las que no contentas con reducir el personal, obtienen que el trabajo que hacían los que ella deja cesantes lo hagan los compañeros trabajando extras, aplicando esta práctica que la beneficia hasta en la proporción del monto acumulado correspondiente al trabajo efectuado; pues lo paga a una compensación insignificante de un porcentaje

inequivalente a lo que en relación le correspondería abonar, aportándole esta práctica un beneficio que la favorece enormemente.

Y cómo se entiende esto, de que ayer, alegando nosotros un principio de humanidad, exigíamos la reducción de horas de trabajo en bien de nuestra salud, y hoy, sin que la fueran impuestas las jornadas anteriores a 1917, optamos por exigirnos nuevamente?

Entonces, seamos sinceros; solicitemos del P. E. la derogación de los decretos que fijan las jornadas de 8 horas de trabajo y pidámosle instauración de las 10, 12 y 14 horas de trabajo efectivo.

Si pretendamos defensa los compañeros alegamos una cuestión de interés económico, queda, entonces, descartado que tal principio humanitario es un mito, y un mero pretexto para desvirtuar el verdadero objeto de nuestros propósitos. Razon indiscutible tendrían, entonces, las empresas en pedir al P. E. la derogación de la reglamentación del trabajo y la implantación, en consecuencia, de las jornadas de trabajo que con anterioridad a 1917 regían.

No olvidemos, los compañeros, el mal que nos hacemos con ello, pues, no solo perjudicamos a los compañeros que quedan cesantes, beneficiando a las empresas, sino que sentamos una situación peligrosa que, tarde o temprano, nos llevaría a las trampas de antes.

Buenos es no olvidar otra maniobra de las empresas, y esta es la cuestión de los suplentes.

Como es de conocimiento general, no todo el año el tráfico es activo, variando éste en temporadas de más o menos efervescencia; y, claro está, que fuera de lo previsto por la R. del P. en estos casos, las empresas optan por imponer sus voluntades, y fabrican personal ferroviario como el caso de aquel inspector de locomotoras que hiciera de un cuidador de haciendas un foguista ferroviario...

Durante las temporadas de trabajo, como muy bien se sabe, son alternadas y compensadas en relación a un promedio, ya reconocido, que equilibra la diferencia de la mayor y menor intensidad del mismo; en contrasentido a las disposiciones que al efecto impone la reglamentación, temporariamente, en calidad de suplente.

Esta política tan visible para no comprenderla, tiene un objeto previsto, a vivas luces: restringir en lo posible la efectividad y clasificación del empleado, y procurar al par la más eficaz economía de personal, aunque los trenes sean corridos — como en el caso del inspector — con cuidadores de hacienda...

Esta situación peligrosa, creada a beneficio, a expensas nuestras, tiende a agravarse día a día, y cuando nos demos verdadera cuenta de ello desgraciadamente, será tarde, y toda tentativa de reivindicación acarreará, como consecuencia, una nueva era de cuarentos sacrificios y de luchas costosas.

Hablando con propiedad y convicción, podemos afirmar, sin peligro de equivocarnos, que nosotros queremos hacer de la reglamentación del trabajo lo que las empresas, pero, desgraciadamente, nuestras prevenciones son vanas, si es que en ese sentido las escudamos.

En consecuencia, se hace indispensable que cada compañero cumpla con la reglamentación, en bien de los compañeros cesantes y de nosotros mismos.

No olvidar el principio que sustentamos en 1917, es el mismo que hoy procuramos vetar por la escasez cuanto perjudicial ambición de unos pesos más a fin del mes. *Maisonville.*



Y la consabida actitud de algunos camaradas que...

Se define especialmente en las importantes cuestiones...

A la noche siguiente y con la cooperación del camarada...

La víspera del camarada Zúrriga...

El local se ha visto concurrido como nunca...

Un Comité. — Bodrio. — Los elementos ferroviarios...

No es esta, sin embargo, la idea que se tiene...

Con este espíritu y no obstante el programa...

Las buenas intenciones de Gerardo y Volantes...

Un Comité. — Bodrio. — Los elementos ferroviarios...

Los reditos retribuidos de los comités...

Pero felizmente los trabajadores ferroviarios...

Corroborando esta aseveración debemos hacer...

Y nos extraña aún más, al recordar que los mismos...

Lo que la organización obrera arroja por inmensa...

Plenariis detentados los compañeros de la sección...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

Entre otros asuntos, se trató el de los socios...

el tiempo será la vanguardia de todos los trabajadores...

Saludos al camarada Secretario y compañeros en general...

Como vís compañeros, es un triunfo moral que sirve...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

rio" y en "La Confraternidad" para conocimiento de todos...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Resumen del balance. — Damos a continuación el resumen...

Es necesario camaradas que dediquen un poco más de atención...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

Resumen del Balance. — Publicamos a continuación el resumen...

