

Porte Pago El Ejemplar 10 centavos



SUSCRIPCIÓN MENSUAL Incluye el SUPLEMENTO \$ 2.50

Fundado el 13 de Junio de 1897. — Redac., Administración y Talleres: Perú 1537.— U. T. 0478, B. Orden.—Correspondencia de Redacción a LA PROTESTA.—Giros a M. Torrente

LA RESISTENCIA AL CAPITALISMO

El movimiento obrero está determinado por el conjunto de factores morales y materiales que forman el sistema social y encadenan, en el proceso de la civilización capitalista, al hombre al imperio de las necesidades. Pero el proletariado, si se ve impulsado a luchar por el pan, no por eso limita sus aspiraciones a la conquista de un mayor salario; aspira también a romper el yugo de la explotación económica y a libertarse del dominio de las castas privilegiadas en la esfera política.

Si para los anarquistas toda solución inmediata es relativa, porque está limitada por la ley del equilibrio capitalista, no puede en consecuencia ser el anarquismo una teoría de futuro. No quiere esto decir que el anarquismo oponga su finalidad revolucionaria, como expresión de lo absoluto, a la realidad contingente. Por el contrario, es sobre los hechos y sobre las experiencias que las teorías libertarias deben crear una base de realizaciones, buscando en las masas obreras los elementos necesarios para impulsar el avance de la historia y determinar el progreso social contra las corrientes reaccionarias.

Los anarquistas debemos, en consecuencia, apartar nuestras energías del movimiento obrero. Pero nuestra adhesión plantea de hecho una heterogeneidad teórica al sindicalismo clásico — al sindicalismo que quiere bastarse a sí mismo — y lleva al terreno de la lucha de clases todas las divergencias que nos separan de los partidos marxistas. Es sobre la interpretación del papel que representan las organizaciones obreras que surge la inevitable polémica entre reformistas y revolucionarios. Y el desentendimiento se mantiene a toda costa, porque la mentalidad política e ideológica en los sindicatos es tan imposible como exigir de los trabajadores que circunscriban su acción a exigir mejores salarios a la clase patronal.

No podemos los anarquistas olvidar que el movimiento obrero, para que sea verdaderamente revolucionario, debe abarcar el conjunto de los factores sociales que hacen odiosa la vida del asalariado. Deintegrar las ideas socialistas en diferentes particularidades, separando lo político de lo económico — el espíritu del cuerpo — es negar al trabajador la facultad de pensar y de accionar de acuerdo a un ideal de justicia. Por eso queremos definir la trayectoria del anarquismo sobre la realidad inmediata, no como una línea paralela al proceso de la economía capitalista, sino como una potencia espiritual divergente, en constante rechazo de las construcciones sociales sujetas al fatalismo histórico: a las necesidades que determinan, según los teóricos marxistas, la continuidad del régimen capitalista.

Todas las organizaciones proletarias han nacido de la necesidad de oponer una valla a la explotación del trabajo, al monopolio de las riquezas por una casta privilegiada, a la injusticia de los años. Esa es la primera contingencia que explica la lucha de clases y también el fundamento dinámico del sindicalismo. Bastaría la acción defensiva del proletariado si solo se tratara de buscar una base de equilibrio al problema de las necesidades. Se solucionarían la cuestión económica, colocando frente al capitalismo una fuerte coacción obrera, regulando la economía con órganos apropiados, creando un poder de control que obligara al capital y al trabajo a mantener sus fuerzas en equilibrio y resolver pacíficamente sus diferencias. Mas esto se manifiesta fuera del área de influencia de la lucha de clases, al margen de los conflictos gremiales, el espíritu de coacción que hace fracasar todos los planes de reconciación de los políticos reformistas.

Buscar la solución de los problemas sociales en un acuerdo entre explotadores y explotados — sobre las simples contingencias materiales — es aceptar el fondo de las injusticias históricas. La resistencia al capital no está determinada exclusivamente por la cuestión económica; tiene su origen en la desigualdad moral, en

La sombra de Wilson

Teoría y práctica de una doctrina imperialista

La Liga de las Naciones, dirigida por un grupo de potencias europeas, no representa otra cosa que el espíritu conquistador y dominador de Europa. Es una sociedad en comensura, donde los grandes asociados imponen a los pequeños condiciones para los negocios, sea fijando las reglas de conducta y sea limitando los intereses económicos de los pequeños.

El imperialismo reduce, la esfera del movimiento revolucionario al imperio de las necesidades. Por eso las corrientes autoritarias que proponen la organización de los trabajadores sobre el terreno económico — que se esfuerzan en separar las ideas del sindicato — limitan la acción de la clase trabajadora a la defensa del salario, confiando a los partidos la tarea de ordenar la vida política de los pueblos en el Estado.

De esa conducta se deduce la posición presente del sindicalismo en lo que respecta a las ideologías que no se ajustan a la realidad inmediata. El materialismo histórico condena la reconstrucción revolucionaria que rompa el ritmo de la evolución capitalista. Niega el esfuerzo del hombre que se rebela contra el medio social, que opone a la moral el movimiento obrero y que, en consecuencia, trata de vivir su vida contrariando la ley de las conveniencias rutinarias.

He ahí porque los anarquistas no podemos limitar nuestra intervención en el movimiento obrero a la simple defensa del salario. El capitalismo no es una simple concreción económica; representa un estado de progreso y de civilización y concreta en la fuerza y potencia todas las virtudes y nuevos causas del individuo humano. ¿Cómo puede librarse el obrero de la esclavitud material si continúa siendo moralmente esclavo? ¿De qué manera pueden los propios llegar a realizar sus propios ideales si aceptan como una fatalidad todas esas injusticias sociales y combaten algunos de los factores del mal originario?

El capitalismo no será destruido si permanecen inalterables las causas primeras; si el hombre continúa siendo un esclavo de sus necesidades y un enemigo de su libertad. Todas las reformas económicas tienden, en consecuencia, a perpetuar el régimen capitalista, y la misma revolución obrera no sería otra cosa que un cambio de clases privilegiadas si se realizara sobre el plano de la economía capitalizada y siguiendo las líneas del proceso industrial, que es una mecanización del individuo que destruye las fuerzas espirituales por el trofeo del cerebro y del corazón.

La lucha por el pan no basta. Hay que plasmar en la conciencia del hombre los valores de su perdida individualidad, determinando así una resistencia moral a las monstruosas construcciones del capitalismo y oponiendo a la realidad material una realidad de espíritu.

EL SENTIDO EXTRALEGAL

No basta con colocarse fuera de la ley para acreditarse anarquista

Nunca se habrá llegado a pronunciar la última palabra de condenación a la ley y a los hombres que se ocupan en la tarea de hacerla.

Las leyes son el hombre que en nuestros días ha venido a reemplazar casi exclusivamente a las viejas tablas de la ley divina, constituyen el más grande obstáculo que se opone a la senda del bienestar y de la felicidad de los pueblos.

El hombre ha hecho suya la parábola de los ciegos tocando el bulto de los animales hace con tanto en el nuevo siglo, desde cuya altura se dicta e impone la ley de nuestra época: la ley del hombre.

Almadrámicas en argumentaciones tendientes a demostrar lo malo de las leyes, si tal fuera nuestro propósito, en este instante. Pero no es eso, por el momento, lo que nos proponemos. Reafirmamos, sencillamente, lo que tantas veces se ha dicho en contra de las leyes, para entrar al punto que aquí nos interesa.

Queremos referirnos al sentido extralegal que tenemos formado en nuestra posición y actividad de anarquistas para definir ese lugar que debemos ocupar como partes de un movimiento anarquista, y por lo tanto, al verso a toda ley divina o humana.

No es la primera vez que abordamos esta cuestión, porque tampoco es la primera vez que se nos ha presentado para observar el concepto erróneo que, acerca de la acción extralegal, algunas personas.

Así, por ejemplo, hemos podido oír o leer con profunda pena, ciertos juicios que se vierten por parte de algunas personas que han logrado convertirse a la misma opinión que nosotros, sobre la ley, o se dan siempre en contra, las sustituciones para acreditarse anarquistas.

Según este criterio, el objetivo de toda acción resultaría siempre el mismo, a la vez legal e extralegal, tendríamos, por un lado, que una ley o un estatuto que se encuentra dentro de la órbita de lo que la ley persegua, y por otro lado, tendríamos que se desarrollara desde el plano extralegal, por ese solo hecho, cobraría un sentido y un objetivo anarquistas.

No podemos pensar de la misma manera. Hay ciertas manifestaciones del movimiento anarquista que, aunque sólo sea de manera preliminar, están dentro de lo legal y no creemos que haya nadie que se ocurre a dejar de publicar periódicos, libros, revistas, etc., o de realizar actos públicos, o cerrar las puertas de nuestros locales, por el hecho de que todo ello está, en cierto modo, dentro de lo legal. Ni creemos que haya nadie que se ocurre a dejar de afirmar que toda esa actividad cobra caracteres anarquistas, basándose en el hecho de que ella se encuentra comprendida dentro de lo que la ley persegua.

Pero en el segundo caso, o sea en la acción extralegal, llevar a cabo un sentido anarquista, en este caso, decimos, es donde radica el más imperioso motivo de análisis y también el punto principal de nuestra crítica.

No muchos y muy frecuentes los casos que han venido a desmentirnos en las ideas que nos son propias, para que siempre tolerando ese error que comparamos en la interpretación del sentido extralegal: error que, reaparecerá, no nos son otra cosa que simples consecuencias.

No es sin embargo, para los mal entendidos que exponemos esta crítica, sino para aquellos que con su error abarcan un campo propio a las incursiones de ciertos elementos, cuyas actividades podrán estar muy reñidas con la ley, pero en todo caso, no están menos con la moral de nuestras ideas y con el movimiento que ellas vitalizan.

ARMAS DEL FASCISMO

El caso César Rossi

Informa un telegrama de París que César Rossi, arrojado por una joven que luego resultó ser agente secreta del fascismo, cruzó la frontera de Italia, desde Suiza, y fue detenido por la policía de Mussolini. Un diario yanqui publicó el siguiente despacho de su corresponsal en Lugano:

"César Rossi, que fué jefe de la oficina de prensa de Mussolini, contando entre los que más activamente participaron en la campaña de propaganda del 'regimen' fascista, ha sido detenido en territorio italiano, siendo alojado en la prisión de Comiso, a estar a las informaciones recibidas por los antifascistas de este lado de la frontera.

"Se informa asimismo que ha sido detenido juntamente con Rossi su compañero, que la policía ha conseguido por medio de un ardid inducir a la pareja a cruzar la frontera, deteniéndolos en cuanto pasaron por un territorio italiano. Se cree que la detención fué preparada por los agentes Italianos en Suiza. En esta localidad observase la mayor indignación por lo que ha sucedido Rossi y su compañero, que se refugió en Suiza, hasta hace poco, reclamando su libertad."

La detención de César Rossi no se debió a su participación en el asesinato del diputado socialista Matteotti, sino a su campaña contra Mussolini después de su fuga de Italia. El ex jefe de la oficina de prensa del interior era el hombre de confianza del "duce" y como tal dirigió la acción de las banderas de asesinos lanzados contra los adversarios políticos. Y como el jefe del gobierno no se dio cuenta de que se estaba preparando el asesinato de Matteotti, Rossi tuvo a Francia, y fué desde entonces un enemigo implacable del fascismo.

Al escapar de la policía italiana, César Rossi debió responder a los cargos que hizo desde el extranjero a Mussolini y sus asesinos. Como tantos otros fascistas de la primera hora, caídos otros desgracia por no querer cargar con su propia responsabilidad, el ex jefe de la oficina de prensa del interior, en su checa experimentará un cruel proceso de las excoleciones del régimen del manganillo.

También en ese caso se cumple la vieja sentencia: "Quien a hierro mata a hierro muere".

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La jornada de trabajo

La acción de los políticos llega siempre tarde

Los políticos marcharon siempre a remolque de acontecimientos cumplidos, o de vez en cuando de poner el contribuyente de su acción al servicio de los pueblos que los encuentran.

No se acuerdan de legislar nada que haga a beneficiar a sus electores, hasta tanto éstos con su estorbo, no les hayan impuesto el deber de hacerlo. Y cuando se disponen a legislar una conquista obtenida por medio del esfuerzo popular, ocurre a su vez una conquista está fuera de la época y viene siendo desahogada por la acción popular; para que cada el pueblo a otra que responda a nuevas necesidades.

Es lo que puede observarse en lo que se refiere al horario de trabajo. El proletariado libró incómodas batallas por la conquista de la jornada de ocho horas, sin que los políticos se acordaran de legislarla. Los parlamentarios se acuerdan de legislarla cuando ya el pueblo está de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

La cuestión del tráfico

Propaganda interesada

La empresa de tranvías Anglo Argentina continúa su propaganda en favor de la reglamentación del tráfico. Detenido el proyecto sometido a ensayo... y que fracasó debido a la decidida resistencia del gremio de chauffeurs.

En los tranvías, elementos de la empresa reparten volantes dirigidos "A los señores pasajeros", con los que los propietarios del Anglo pretenden demostrar las ventajas del fallido reglamento de tráfico. Y lo curioso del caso es que declaran que aunque el ensayo resultó incompleto, ha servido para demostrar que si los tranvías hubieran sido reglamentados, el tráfico sería tan rápido como el de automóviles.

Veamos a las conclusiones a que arriba la compañía de tranvías Anglo Argentina en un alegato en favor del monopolio de la propaganda que realiza esta empresa para conservar el control del tráfico de los pasajeros en la capital, reside en su política subterránea... con la que están de acuerdo los consejeros que fundaron la última reglamentación fracasada por la mayoría del gremio de chauffeurs y de otros tremos perjudiciales.

