

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

SECCIÓN TERCERA

CONFLICTO DE OBREROS Y EMPLEADOS

DE LAS

COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES

Septiembre-Octubre de 1912.

Antecedentes y desarrollo del conflicto.
Medidas adoptadas para su solución. — Apéndices.



MADRID

IMP. DE LA SUCESORA DE M. MINUESA DE LOS RÍOS

Miguel Servet, 11. — Teléfono 651.

1913

01-69624

CONFLICTO DE OBREROS Y EMPLEADOS
DE LAS
COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

SECCIÓN TERCERA

CONFLICTO DE OBREROS Y EMPLEADOS

DE LAS

COMPANIAS DE FERROCARRILES

Septiembre-Octubre de 1912.

Antecedentes y desarrollo del conflicto.
Medidas adoptadas para su solución. — Apéndices.



MADRID

IMP. DE LA SUCESORA DE M. MINUESA DE LOS RÍOS

Miguel Servet, 43. — Teléfono 651.

1913

INTRODUCCIÓN

En el *Boletín del Instituto de Reformas Sociales* del mes de Octubre de 1912 (pág. 331) hizo presente la Sección 3.^a los motivos que impidieron con oportunidad la publicación de los hechos relativos á este importante conflicto. Carecíase en aquel momento de cuantos datos consideraba necesarios para una exposición exacta y razonada de los motivos que lo originaron, de los antecedentes que lo explican y de las medidas de gobierno que lo resolvieron, y, ante esta consideración, hubo de suspender los trabajos emprendidos.

Los datos se han obtenido; pero conviene hacer constar que, en cuanto se refiere á la iniciación del conflicto por el personal de la Red Catalana (Madrid, Zaragoza y Alicante), no se han podido obtener más pormenores que los oficiosos publicados en la Prensa, que, por razones de diaria información, no son todo lo precisos ni todo lo rigurosamente exactos; pero esto no obstante, como no afectan sustancialmente al conocimiento integral del movimiento, ni tampoco llevaron consigo la paralización general de todos los servicios ferroviarios, la Sección estima que pueden ser examinados como antecedentes de la solución definitiva de aquel conflicto.

Se examinarán, por consiguiente, en esta crónica, los antecedentes que explican el movimiento intentado por los obreros y empleados de todas las Compañías de ferrocarriles, la iniciación del conflicto en la Red Catalana, la extensión del mismo por solidaridad de los de las demás Compañías, las medidas adoptadas por el Gobierno y la solución del mismo por mediación particular. Pero la Sección estima que el conocimiento de aquel conflicto no podría ser apreciado en toda su integridad si no se hiciesen constar los informes, Memorias y circulares de las Empresas de ferrocarriles, las discusiones parlamentarias del proyecto de Ley presentado por el Gobierno y los datos recientemente remitidos por el Sr. Delegado de Estadística de la segunda región del Instituto de Reformas Sociales. Todos estos elementos informativos se encuentran en los *Apéndices*.

I

Antecedentes.

a) **Movimiento de asociación del personal de ferrocarriles.** — Los elementos asociados á la Unión General de Trabajadores, domiciliada en la Casa del Pueblo, de Madrid, comenzaron en 1909 la labor de organizar al personal, tanto obrero como administrativo, de las distintas Compañías de ferrocarriles de España.

Se adoptó el acuerdo de poner al frente del Comité Nacional de la Asociación que se constituyera, y de las diversas Secciones que la integraban, á personas que se estimaban prestigiosas, generalmente afectas al partido socialista, y en todo caso ajenas á las Compañías. Además se dió al Registro de socios el carácter de secreto, es decir, que no figuraron en el mismo sino el número que correspondía á cada socio, para que en ningún caso, según opinión de los organizadores, las Compañías pudieran ejercer represalias con el personal asociado dependiente de ellas.

En este estado de las cosas, la Sociedad de Profesiones y Oficios varios, de Madrid, constituida por miembros, cuyos oficios ó profesiones no cuentan con una Sociedad especial de resistencia dentro de la Unión General de Trabajadores ó de las no federadas, pero con domicilio en la Casa del Pueblo, formuló, en 2 de Julio de 1909, los Estatutos ó Reglamento de La Unión Ferroviaria (Sociedad del personal de ferrocarriles de España), con domicilio en la referida entidad social, y en el mismo día fueron presentados aquéllos al Gobierno civil é inscritos en el Registro oficial de Asociaciones de la provincia.

b) **Objeto de La Unión Ferroviaria. Quiénes pueden formar parte de la Asociación. Reclamaciones á las Compañías. Requisitos esenciales para la declaración de huelgas.** — Bajo el título de «Propósito social», el capítulo I del Reglamento de La Unión Ferroviaria contiene las siguientes disposiciones, determinativas de su objeto, fines y caracteres especialmente profesionales:

«Artículo 1.º Esta Sociedad tiene por objeto mejorar, moral y material-

mente, las condiciones de sus asociados, empleando para ello los siguientes medios:

1.º Agrupar en su seno todo el personal que preste servicio en los ferrocarriles, creando Secciones del mismo cuando las necesidades de la organización lo exijan, y en aquellos puntos que se juzgue conveniente.

2.º Procurar que los salarios estén en armonía con las necesidades de la vida, y evitar que la jornada de trabajo sea excesiva y que los asociados sean maltratados en su dignidad por los Jefes ó encargados de los servicios.

3.º Procurar colocación ó empleo, á ser posible, á los compañeros que en representación de la Sociedad, ó con motivo de propaganda, huelga ú otra causa inherente á la misma, hubiesen sido despedidos del trabajo ó separados de sus destinos.

4.º Reclamar de los Poderes públicos Leyes que beneficien al personal de ferrocarriles en particular, y á la clase trabajadora en general, y de las Compañías concesiones que beneficien á sus agentes.

5.º Proteger, con su apoyo moral y material, á aquellas organizaciones que persigan los mismos fines que á esta Sociedad informan.

6.º Para mejor conseguir su objeto, esta Sociedad pertenecerá á la Unión General de Trabajadores de España y á la Federación Internacional de los Obreros del Transporte.

Art. 2.º Fuera de este objeto y de lo que con él tenga relación directa, La Unión Ferroviaria no defiende principios económicos determinados, no pertenece á ningún partido político ni reconoce ninguna religión, y no admite distinción de raza ó nacionalidad.

Sus miembros son libres, personalmente, de defender y propagar las opiniones que consideren acertadas, independientemente de la organización.

Art. 3.º Podrán pertenecer á esta Sociedad todos los empleados y obreros de las diferentes Compañías de los ferrocarriles de España, sin más condiciones que aceptar el espíritu y letra de este Reglamento, Estatutos de la Federación y los de la Unión General de Trabajadores de España.

Art. 4.º Se exceptúan de este derecho los individuos que hayan sido expulsados de otra Sociedad obrera que persiga los mismos fines que ésta, y los que por su mala conducta se consideren indignos de pertenecer á ella.

No podrán formar parte de esta Sociedad los que pertenezcan á otra del mismo oficio en la localidad.

.....
Art. 33. Toda reclamación que se haga á las Compañías será acordada en junta general; mas si ésta fuera de tal carácter que pudiera dar lugar á un paro general ó parcial de gran importancia, la votación se hará por sufragio directo, y, para ser válido el acuerdo, tendrán que votar en pro de él el 75 por 100, por lo menos, de todos los asociados.»

c) **Desarrollo de La Unión Ferroviaria.** — Rápidamente se extendió el movimiento de asociación entre los ferroviarios; se constituyeron inmediatamente las Secciones, y, como órgano social, se comenzó la tirada mensual del periódico social titulado *La Unión Ferroviaria*, órgano de la Sociedad de obreros, agentes y empleados de los ferrocarriles.

Según los datos suministrados por la Unión General de Trabajadores, los ferroviarios asociados en 1912 alcanzaban el número de 70.000, notándose un visible progreso, cada vez mayor, en el desenvolvimiento de las Secciones.

La Asociación, bajo la dirección del Comité Nacional, se ramificó por todas las redes de ferrocarriles; pero la Red Catalana (Madrid, Zaragoza, Alicante), alegando necesidades de autonomía administrativa, constituyó la Sección Catalana, separándose de La Unión Ferroviaria y formando un organismo, no ya autónomo, sino independiente, en absoluto, de la Sociedad general, y dirigido por un Comité directivo elegido por el personal afecto á aquella red ferroviaria.

Las relaciones oficiales de La Unión Ferroviaria y de la Sección Catalana no fueron cordiales. En los periódicos de Barcelona se publicaron algunos artículos censurando la conducta de las personalidades del Comité directivo de La Unión, firmados por *Juan Buscam*, Presidente de la Sección Catalana, á los cuales, según declaración del Comité de Madrid, no se contestaron, para no destruir la finalidad de la Asociación, y con el deseo de ver unidos dentro de una misma organización á todos los obreros ferroviarios.

d) **El primer Congreso de La Unión Ferroviaria.** — Todas las Secciones de La Unión Ferroviaria unánimemente aprobaron la proposición de la Junta ó Comité directivo de que se celebre el primer Congreso en Madrid en el mes de Junio pasado. En virtud de este acuerdo, el Comité determinó, en 27 de Febrero de 1912, que las proposiciones que presentasen las Secciones, como materia de discusión, habrían de limitarse principalmente á los siguientes temas:

1.º Autonomía de las Secciones y creación de la Federación Nacional de Empleados, Agentes y Obreros de los Ferrocarriles Españoles.

2.º Discusión y aprobación de los Estatutos de la misma.

3.º Discusión y aprobación de las reclamaciones que, como base de mejoramiento moral y material, han de hacerse á las distintas Compañías y al Estado.

4.º Medios que deben emplearse para su eficacia y resultado.»

Acordado ya el día de su celebración, en las diversas alocuciones de la Junta directiva hizo ésta constar, como fundamento y trascendencia del mismo, las siguientes manifestaciones:

«El día 24 de Junio se reunirá en Madrid la representación de 60.000

ferroviarios, los Delegados portadores de los latidos de una clase vejada, maltratada y explotada brutalmente. Si; estos Delegados, que gozan de la confianza de sus compañeros, vendrán con plenos poderes para organizar, reclamar y resolver la línea de conducta que ha de seguir la organización ferroviaria, en la inteligencia que las resoluciones que adopten serán leyes que voluntariamente todos acatarán y defenderán. Si así no fuese, el Congreso no tendría importancia ni utilidad ninguna para los nobles y elevados fines que persiguen los ferroviarios.

El Congreso ferroviario no será *fogata de virutas*: será comicio austero, acusador morigerado y legislador de *cuanto sea factible con el desarrollo económico de las Empresas.*»

e) **Celebración del Congreso.**— Constituyóse esta Asamblea el día señalado, con intervención de más de 60 Secciones y cerca de 180 Delegados en representación de aquéllas.

Criterio de la Junta directiva acerca de las peticiones que se hayan de dirigir á las Empresas.

En la sesión de apertura del 24 de Junio de 1912, el Sr. Barrio, Presidente de la Junta directiva, en el saludo que hubo de dirigir á los Delegados, textualmente hizo las siguientes manifestaciones: «La Unión Ferroviaria ha venido al mundo de la organización porque ésta es tan necesaria á los ferroviarios como lo es el aire para los pulmones, y dentro de las Leyes, y amparados en la Constitución, trabajar por el mejoramiento moral y económico. Y no se viene á reclamar cosas imposibles, sino lo menos que se puede pedir: más pan, más descanso, más justicia.»

«Compañeros Delegados, dos asuntos de vital importancia tienen que ocupar vuestra atención: es el uno el robustecer y consolidar vuestra organización y estrechar los lazos de solidaridad entre todos los ferroviarios españoles, y el otro las justas reclamaciones que se han de hacer á las Empresas y al Gobierno. Algo se ha conseguido ya, aunque no sea más que respeto; pero es preciso conseguir más.»

«Las Empresas desearían que las peticiones fueran exageradas para tener motivo de negarlas; pero el Congreso debe ser cauto y prudente, pues aunque tenemos derecho á mucho más de lo enunciado en el orden del día, nos faltan aún aquellas condiciones de conciencia de clase ofendida para obtenerlo de una sola vez, debiendo limitarnos, por ahora, á aquello que no nos puedan negar; y cuando se reclama respeto, descanso y dignidad, se conseguirá de una manera ó de otra.»

«Con nuestra propaganda callada y prudente hemos conseguido agrupar 70.000 ferroviarios en la santa causa que todos defendemos y que causan el espanto de las Empresas y el Gobierno; con nuestra prudencia y cautela conseguiremos aquellas mejoras que por justicia y por derecho nos corresponden.»

Durante las sesiones celebradas por el Congreso, en los días 24 al 29 de Junio, fueron discutidas y aprobadas las siguientes proposiciones de carácter general, propuestas por las Delegaciones representadas:

Como *mejoras y reclamaciones generales*, figuraban además en el orden de discusión 60 proposiciones y diversas peticiones por servicios (tracción del Sur de España, plantillas de maquinistas de todas las Compañías y otras varias, también de carácter general, referentes á jornadas de trabajo, salarios, abolición de destajos, vías y obras, etc.) que, por su mucha extensión y no relacionarse directamente con el conflicto que después hubo de presentarse, omitimos en gracia de la brevedad.

Diferencias entre La Unión Ferroviaria y la Sección de la Red Catalana.

En la segunda sesión del referido día 24, el Sr. Barrio hubo de manifestar toda su labor y de dar cuenta de las conferencias celebradas con los compañeros de la Red Catalana, sin resultado, puesto que ocasionaron la separación de ésta de la Federación, haciendo constar que la disgregación no fué debida á la imposibilidad alegada por la Sección Catalana de contribuir con el 50 por 100 de los ingresos, sino que los representantes de aquella alegaron que no estaban conformes con el Reglamento de la Federación Nacional; que la Junta directiva general nada les reclamaba, toda vez que lo importante era crear una fuerte y disciplinada organización obrera, lamentándose de la pública campaña emprendida en Barcelona contra su persona como Presidente de La Unión Ferroviaria.

Manifestaciones de los Delegados de la Red Catalana.

El compañero Broto, de la Red Catalana, como Delegado de aquella Sección, declara que jamás pensó aquella Junta, ni intervino, como es consiguiente, en las censuras que se publicaron en la Prensa. «Nosotros —dice— venimos á este Congreso á cooperar y á discutir con libertad amplia y sin espíritu de discordia, siendo conformes en acatar las deliberaciones que el Congreso tome, adhiriéndonos en un todo á sus acuerdos, y si alguno hubiera que afirmarse lo contrario, que lo diga, y dispuestos estamos á demostrarle la veracidad de nuestras afirmaciones.»

El compañero Ribalta, también de la Red Catalana, ruega que, en vista de las manifestaciones hechas por él en la sesión anterior, se corra un velo sobre este asunto, dando por terminado todo entre la Red Catalana y Madrid. Vitoreó á La Unión Ferroviaria, que es contestado unánimemente por el Congreso, y termina dando cuenta de un telegrama recibido de Barcelona, el que, transcrito, dice así:

«Enterados satisfactoria entrevista, alegría inmensa, adhiriéndonos Congreso.—Cuarenta socios.»

Á propuesta del compañero Perezagua, acuerda el Congreso que quede el asunto terminado, y por unanimidad se aprueba también la gestión de la Junta directiva.

Pensiones para la vejez, viudedad y orfandad.

En la sesión del 25 de Junio se discutieron diversas proposiciones acerca de la constitución de Sindicatos por Compañías y formación de escalafones para cada clase por antigüedad y servicio, que fueron aprobadas, y se discutió la tercera, que se refería á la «creación obligatoria por las Compañías de una Caja de pensiones, con capital propio, para la vejez, viudedad, y huérfanos de empleados de ferrocarriles».

Acerca de esta proposición, el Sr. Ribalta, Delegado de la Red Cata-

lana, es de parecer que no se debe pedir nada á los Gobiernos; pero se toma por mayoría el acuerdo de que se constituya una Caja de pensiones de todas las Compañías, después de previamente convenidas las bases por las Secciones para que el acuerdo resulte general.

En las sucesivas sesiones se determinaron las bases de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, que ha de sustituir á La Unión Ferroviaria; se discutieron todas las proposiciones de carácter general, y en la última, de 29 de Junio, se formularon las reclamaciones que se habían de presentar á las Compañías.

Acerca de su presentación surgieron distintos criterios.

Uno, sustentado por el Sr. Perezagua, que estimaba conveniente que las bases aprobadas no se presentasen á las Compañías hasta que transcurriera un año, tiempo que consideraba necesario para mejorar y robustecer la Federación Ferroviaria, y otro, por el Sr. Menéndez (D. Teodomiro), á quien el Sr. Ribalta había encomendado la misión de combatir este criterio.

El Sr. Menéndez sostiene, y propone, que las reclamaciones aprobadas sean presentadas inmediatamente al Gobierno y á las Compañías por su orden, pero sobre la base de la transigencia, es decir, pudiendo, en caso necesario, admitir alguna enmienda que se presente, y sin determinar plazo para su concesión.

En esta forma se aprueba por unanimidad la proposición del Sr. Menéndez, en la que se reconoce la urgente presentación de las reclamaciones á las Compañías de ferrocarriles.

Terminados los debates, el día 30 de Junio se verificó la sesión de clausura en el Teatro Español. En los discursos de los representantes que hicieron uso de la palabra se pudo advertir el espíritu de transigencia y la conveniencia de no acudir á la huelga sino en último extremo.

El Sr. Ruiz, Delegado de la Sección de Zaragoza, después de reconocer la importancia del Congreso, añade:

«No son sólo ansias de mejoramiento nuestras aspiraciones, sino el sacudimiento de una ignorancia y una miseria supina, que nos ha oprimido durante muchos años.

«Nuestras peticiones las someteremos indefectiblemente á las Empresas. No las pedimos ahora en su integridad; pero sí aquellas de ineludible necesidad.

«Tenemos salarios mínimos, y sobre nosotros pesan grandes responsabilidades, tanto en el orden moral como en el material. De ello tienen perfecto conocimiento el Gobierno y la opinión; pero á pesar de la exigüidad de los salarios, solicitamos estas mejoras con todos los debidos respetos.

«Si no se nos oye, exigiremos; si no se nos atiende, lo que nos correspondía por derecho lo adquiriremos por la fuerza.»

El Sr. Garrote, de la Sección de Galicia, entre otras consideraciones, agrega:

Reclamaciones
á las Compañías.

Sesión de clausura.

«De siete años á la fecha es enorme el influjo que han adquirido las organizaciones obreras. Hoy, en este Congreso, representamos 70.000 obreros, y vamos á solicitar de las Empresas las peticiones formuladas.

»No hay que hacerse ilusiones, compañeros: el triunfo no se obtendrá de momento; pero es deber de los explotados actuar unidos, con una gran perseverancia, en esta acción tan provechosa.»

El Sr. González, en representación de la línea de Bilbao á Santander, manifiesta la necesidad de la propaganda, para lo cual, añade, con el compañero Perezagua se celebraron diversos *meetings* en Vitoria, Miranda y Bilbao. Termina estimulando á todos á dedicarse al estudio para fortalecer su cultura, y recomienda el apoyo á la Prensa societaria.

El Sr. Martínez, de la Sección de Almería, protesta de las desigualdades sociales, y con respecto á las Compañías dice:

«Esas Empresas, á modo de prensa, estrujan el zumo con el inhumano trabajo, tan mal retribuido.

»Las Leyes reconocen el derecho de asociación. ¿Por qué las Empresas omnímodas no nos lo han de reconocer?

»Han cambiado los tiempos: si por derecho no se nos reconocen, hay que obligarlas, hay que exigirselo, ya que pisotean las Leyes sancionadas por la Constitución.»

Los Delegados de Málaga, Almería, Salamanca y Bobadilla encomian la labor del Congreso y estimulan los esfuerzos de la unión y de la solidaridad de todos para obtener el triunfo.

En parecidos términos se expresan los Sres. Sanz, de la Sección de Valladolid, y Menéndez, de la de Oviedo.

El Sr. Ribalta, Presidente de la Sección Catalana, en nombre de los obreros asociados de aquella red, dice: «Soy ferroviario y no orador, y no podría decir más que verdades como puños. Hemos venido á tejer la bandera de la Federación y á abrazarla con las dos eses.

»Nos manda la Sección Catalana, y queremos un puesto en la vanguardia de la bandera, que si alguien le arroja, nosotros la recogeríamos. Nuestra Sección, como todas, ha de ser sólida y fuerte.

»De artifa se nos presenta como disidentes; pero es preciso que estéis preparados contra esta añagaza de las Empresas, porque ninguno de nosotros será un amarillo.

»Si hay que poner el cascabel al gato, aquí estamos nosotros. La espada de Damocles cruza sobre nuestras cabezas, y yo confío en que pronto se conviertan en realidad nuestros propósitos.

»El pequeño incidente surgido en el fragor de un debate fué el eco en las Compañías de que había sonado entre nosotros el timbre de la discordia. No; éste no existe ni existirá. Las discusiones han sido movidas; pero todos han expuesto los distintos criterios.

»¿Qué querían? Que no fuéramos autónomos en la discusión y no dedujéramos consecuencias.

»Nada más. Ya lo sabéis: nosotros somos como el acero: podrán rompernos; torcernos, no.»

El Presidente de la Federación, Sr. Barrio, hace el resumen de los discursos y termina el Congreso con vivas a la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles.

II

Modificaciones de La Unión Ferroviaria.—Reclamaciones acordadas por el Congreso.

Modificaciones
estatutarias.

Consecuencia de las deliberaciones, se modificó el carácter unitario de la Asociación de ferroviarios, constituyendo una Federación Nacional con arreglo á las siguientes bases:

1.º Se constituye en España la Federación Nacional de Ferroviarios, integrada por Sindicatos de las diversas Compañías existentes y que en lo sucesivo se puedan constituir;

2.º Los Sindicatos á que se refiere el artículo anterior estarán formados, respectivamente, por el personal afecto á cada una de las Compañías, y

3.º La organización que ha de darse á estos Sindicatos se creará sobre la base de Secciones, cuyo funcionamiento determinarán los Estatutos por que aquéllos se rijan.

Reclamaciones
á las Compañías. Carta á
sus Directores.

El Comité directivo de la Federación, con el único objeto de facilitar la constitución de los nuevos organismos, quedó encargado de formular las bases necesarias para que las Secciones y Delegaciones actuales se transformen en los nuevos organismos y empiecen su funcionamiento.

El Congreso eligió en una de sus sesiones al Presidente y Secretario del Comité Nacional de la nueva Federación Nacional de Ferroviarios, quedando acordado que los asociados de Madrid eligiesen las demás personas que hubieran de constituir la Junta directiva de la Federación. Al Comité á su vez se le había transferido el encargo de presentar las peticiones á las diversas Compañías de ferrocarriles, y, por consiguiente, era de esperar que aquél se eligiese y entrase en funciones para realizar el mandato; pero eran tan vehementes las impacencias de los asociados, ó, como hubo de manifestar después el nuevo Comité, «las impacencias, no muy reflexivas, de la mayoría de nuestros compañeros», que obligaron á los Sres. Barrio y Cordoneillo, Presidente y Secretario, á cumplir primordialmente este deber formal, y sin aguardar á la constitución del Comité, remitieron á los Directores de las Compañías de ferrocarriles las peticiones acordadas, acompañadas de la siguiente carta:

«Federación Nacional de Ferrovianos Españoles, Piamonte, 2 (Casa del Pueblo).—Madrid 20 de Julio de 1912. —Muy señor nuestro: Después de minucioso y detenido examen, el personal de ferrocarriles en general, dentro del cual se halla el perteneciente á esa Compañía, acordó en su primer Congreso ferroviario cuáles eran las reclamaciones que, por su carácter de generalidad y condiciones de necesaria urgencia, debieran ser presentadas á las Empresas, en la seguridad de que éstas atenderían lo que de ellas se solicitaba, pensando, tanto en que lo solicitado se hallaba dentro de lo que sin excesivos sacrificios pudiera concederse, cuanto que las Empresas cumplirían su deseo, diversas veces expuesto, de contribuir al mejoramiento moral y material de su personal.

Al propio tiempo que, en nombre y representación de los ferroviarios, el Congreso determinaba cuáles eran las reclamaciones á formular, y lo hacía condicionándose, más que á las necesidades sentidas por el personal que representaba, á las razones de modestia que la situación económica de las Empresas pudieran actualmente exigir, acordó que este Comité Nacional fuese quien alcanzase el honor de remitir á usted aquellas reclamaciones que son expresión general de lo que los agentes de esa Compañía de su dirección esperan recibir en concepto de necesaria mejora que imponen las exigencias de una vida modesta y humana.

Con este deber cumplimos, teniendo el gusto de unir á la presente detallada relación de las reclamaciones.

Asegurando que interpretamos fielmente el pensamiento del personal ferroviario español, no vacilamos en afirmar que nos complacería en extremo que desapasionadamente, cual corresponde á las aspiraciones legítimas de los ferroviarios al pretender mejorar sus condiciones de vida, examinase usted las reclamaciones que en su nombre y representación le remitimos y nos permitimos hacerle por la presente carta: que seguros estamos de que si con el desapasionamiento, de un lado, y de otro el fiel acatamiento que se debe á los sentimientos de justicia los que inspiran los actos de esa Empresa, las reclamaciones serán atendidas en su totalidad.

No obstante, si causas ignoradas por nosotros obligasen á esa Compañía á establecer algunas modificaciones á las reclamaciones adjuntas, mucho le agradeceríamos que, al tener á bien comunicarnos la modificación ó modificaciones establecidas, se sirviese señalarnos las razones en que la variación se fundamente, con el fin de que, al ponerlo en conocimiento del personal afecto á su Empresa, éste pudiera discernir con el necesario elemento de convicción acerca de las variantes por esa Compañía establecidas.

Esperamos que, haciendo honor á su deseo de velar por el mejoramiento de su personal, tendrá á bien atender las peticiones que, como queda dicho, le hacemos por la presente carta y por mandato de su personal mismo.

Aprovechamos la ocasión para ofrecernos de usted atentos y seguros servidores q. b. s. m. — Por el Comité Nacional: el Presidente, *Vicente Barrio*; el Secretario, *Ramón Cordoncillo*.»

Peticiones acordadas por el Congreso, unidas á la carta anterior.

Las reclamaciones acordadas por el Congreso que se presentaron á las Compañías, se insertan á continuación:

I. Categorías y Escalafón.

- 1.º Supresión de todas las categorías en un mismo cargo ó empleo.
- 2.º Formación de un Escalafón para cada clase, por antigüedad de servicios.

II Caja de pensiones.

Creación obligatoria por las Compañías de una Caja de pensiones, con capital propio, para la vejez, viudedad y huérfanos del personal permanente de ferrocarriles, formando al efecto el correspondiente Reglamento.

III. Inamovilidad del personal.

1.º La Compañía no podrá expulsar á ningún agente sin previo expediente.

2.º El Tribunal que se ha de constituir para juzgar al agente expedientado lo formarán tres agentes nombrados libremente por la Compañía y otros tres por el agente, debiendo pertenecer éstos al Sindicato, y presididos por un neutral.

IV. Descanso.

Descanso decenal en los servicios en que por su índole no pueda implantarse semanal.

V. Plantillas.

Plantilla para todo el personal á los seis meses de servicio.

VI. Horas de servicio.

Las horas de servicio que prestará el personal de ferrocarriles serán las siguientes:

- 1.º Las brigadas de vías y obras, ocho horas.
- 2.º Los guardavías, guardesas y pasos á nivel: doce horas, sirviendo 8 trenes; diez horas, sirviendo más de 8 hasta 15 trenes, y ocho horas, cuando exceda de este número.
- 3.º El personal de oficinas, seis horas, siendo este servicio intensivo.
- 4.º El personal de estaciones, ocho, diez y doce horas, según la importancia, tráfico y circulación que haya en cada una.
- 5.º El personal de trenes, maquinistas, fogoneros, revisores de billetes.

tes, etc., nueve horas, como término medio, contando una antes y otra después de dejar el servicio.

6.° El personal de talleres y oficios mecánicos, etc., ocho horas.

7.° Los celadores y ayudantes de telégrafos, asentadores, los Inspectores y Subinspectores de explotación, los Jefes de servicio y ayudantes de vías y obras, los Jefes y Subjefes de depósito, talleres y aguadas, no tendrán señaladas horas de servicio, por no ser el factor hora lo importante; y siendo lo esencial en dichos cargos que el servicio, trozo ó sección, depósito, talleres ó aguadas á ellos confiados se halle en todo momento dispuesto para su mejor funcionamiento, se dejará á su criterio la combinación de su labor, sin perjuicio de las órdenes que la Jefatura tenga á bien darles; pero la Compañía ó Jefes de servicio serán prudentes en la designación del trabajo sometido á su cuidado y vigilancia.

8.° El personal de estaciones tendrá dos horas para comer.

9.° Las horas de trabajo para los de vías y obras serán á contar desde y hasta que entren y salgan del trozo ó de su casilla.

10. Las horas para el personal de trenes se contará una hora antes de salir y otra después de llegar á su destino.

VII. Sueldos.

1.° Aumento de un *treinta* por ciento en los sueldos actuales.

2.° Minimum de sueldo, tres pesetas, y para las guardabarreras, una peseta cincuenta céntimos.

VIII. Jubilaciones.

1.° Derecho á retiro ó jubilación, á los cincuenta años de edad y veinte de servicio, con el 50 por 100 del sueldo máximo disfrutado; á los veinticinco de servicio, el 60 por 100; á los treinta años, el 70 por 100, y á los treinta y cinco, el 80 por 100.

2.° Jubilación forzosa á los sesenta años de edad, respetando los derechos adquiridos desde la fecha de ingreso en las Compañías; y para los empleados de líneas fusionadas, desde la fecha de ingreso en estas últimas.

3.° Al fallecer un agente que disfrute pensión, el 75 por 100 de ésta pasará á la viuda, con carácter vitalicio, y, á falta de viuda, el 50 por 100 de la pensión del fallecido á los hijos menores de diez y ocho años, si son varones, y de veintitrés, si son hembras.

4.° La viuda del agente fallecido en accidente, y siempre de hallarse en condiciones de disfrutar pensión, disfrutará la que hubiere lugar, sin tener en cuenta los años de matrimonio.

5.° Cuando la viuda contraiga nuevo matrimonio cesará la pensión de

viudedad, que pasará íntegra á los hijos menores de diez y ocho años, si son varones, y de veintitrés si son hembras. Siendo los hijos inútiles para el trabajo, la pensión será vitalicia.

6.º En el caso de que el agente fallecido dejase hijos habidos en matrimonio anterior, la mitad de pensión de la viuda pasará á estos menores.

7.º Al fallecer un agente, siempre que no se halle comprendido en ninguna de las condiciones descritas para que los suyos perciban pensión, la Compañía entregará á la viuda, ó á sus hijos, ó á sus padres, las siguientes cantidades:

A) Si el agente fallecido llevaba de servicio más de un año y menos de cinco, tres pagas;

B) Si el agente fallecido llevaba más de cinco y menos de diez años, seis pagas;

C) Si el agente fallecido llevaba de servicio diez años y menos de quince, nueve pagas.

Ch) Si llevara de servicio quince años y menos de veinte, doce pagas.

8.º Dichas pagas serán abonadas dentro de los nueve días del fallecimiento.

9.º En el caso probable de que el agente fallecido no dejara viuda, hijos ni padres, la Compañía sufragará al Comité Nacional de los Ferrocarriles españoles los gastos que ocasione el entierro decoroso.

10. Las pensiones se pagarán por meses vencidos, y bajo ningún concepto podrán ser cedidas, empeñadas ni retenidas, ni servirán de garantía para ninguna especie de obligación que pudieran contraer los titulares.

11. Las pensiones que por este Reglamento se conceden son incompatibles con cualquier pensión que, en virtud de cualquier precepto legislativo ó resolución judicial, tuviese la Compañía que abonar á sus agentes ó á los herederos de éstos.

12. Ni las Compañías ni la Federación Nacional de Ferrocarriles españoles podrán modificar ninguno de los artículos preinsertos sin antes ponerse de acuerdo ambas partes, y las modificaciones que se establecieran, por estimarlas necesarias, no tendrán en ningún caso efecto retroactivo con las pensiones liquidadas.

IX. Multas.

Queda suprimida la facultad en las Compañías de imponer multas á sus agentes.

X. Impuesto de utilidades.

Que las Compañías paguen el impuesto de utilidades.

XI. *Ascensos.*

Que los ascensos sean cada dos años.

XII. *Postergaciones.*

1.º Los agentes que estén postergados por delitos político-sociales deberán ocupar el puesto que les corresponda en el Escalafón, con arreglo á los años de servicio.

2.º Que los agentes que fueron huelguistas en el año 1893 en la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante ocupen el Escalafón que debían tener como sus compañeros de ingreso en la Compañía, puesto que dichos individuos fueron postergados por la causa que hoy se persigue, que era el mejoramiento, y siguen postergados en su carrera hace diez y nueve años.

XIII. *Retenciones.*

Las Compañías no podrán despedir á ningún agente por retenciones judiciales.

XIV. *Fianzas.*

Supresión de las fianzas y depósitos que retienen las Compañías á sus agentes.

XV. *Gratificaciones.*

Todo agente percibirá como gratificación el 10 por 100 de su sueldo.

XVI. *Enfermedades.*

1.º En los casos de enfermedad, las Compañías satisfarán el sueldo íntegro á sus agentes durante tres meses, terminados los cuales sin haberse repuesto, les abonará medio sueldo durante otros tres meses, y si no se hubiera repuesto, le declarará excedente, con la obligación de restituirle en su empleo, una vez restablecido, con el mismo número que tenía en el Escalafón cuando fué declarado excedente.

2.º Las enfermedades venéreas ó sifilíticas, sus derivadas ó las provenientes del uso de bebidas alcohólicas, y las padecidas por desidias y riñas, no se hallan incluidas en las bases preinsertas.

3.º Correrán de cuenta de las Compañías los gastos de médico y farmacia del personal y sus familias que presten servicio en las estaciones

en que exista paludismo ú otras enfermedades endémicas, no pudiendo estar el empleado en estas estaciones más de un año.

Las Compañías están obligadas á tener asistencia médica y farmacéutica perenne en todas las estaciones que por su importancia y movimiento lo requieran.

XVII. *Accidentes.*

1.º Siempre que por accidentes en el servicio resulte un agente de las Compañías lesionado, se le abonarán integros sus sueldos por todo el tiempo que tarde en restablecerse, á más de los honorarios médicos y farmacéuticos.

2.º Si por la importancia de las lesiones sufridas en accidente fuera conveniente que el agente ó agentes heridos pasaran al hospital para su mejor curación, ordenará la Compañía por su cuenta que se les destine en salas de preferencia, sin que por ello se considere relevada de abonar los sueldos de que trata el párrafo anterior.

3.º En el caso desgraciado de que un agente ó agentes falleciese de resultas de un accidente, las Compañías vienen obligadas á ordenar y sufragar todos los gastos que ocasione el traslado de los cadáveres al punto de su residencia, si así lo desean las familias de los fallecidos.

XVIII. *Traslaciones*

Las Compañías, al trasladar á un agente, le abonarán *cincuenta* pesetas en concepto de indemnización por los gastos que origina, que abonarán á la salida del agente.

XIX. *Destajos.*

Supresión del trabajo á destajo.

XX. *Responsabilidad.*

Cada uno de los agentes de la Compañía serán directamente responsables de sus actos.

XXI. *Viviendas.*

1.º Las Compañías construirán casas espaciosas, higiénicas y confortables, como dormitorios del personal de trenes y tracción, en los puntos donde pernocten, y para los agentes de todas aquellas estaciones, apeaderos y apartaderos que disten de poblado un kilómetro como mínimo; iguales condiciones deberán reunir las casillas de vías y obras.

2.º Los agentes que presten servicio en estaciones insalubres ó apartadas de poblados serán relevados á los seis meses de prestar servicio en ellas.

XXII. «Carnets» de identidad.

1.º Todo agente se hallará provisto de un *carnet* de identidad con la fotografía del interesado, que servirá para viajar por todas las líneas de las Compañías españolas. La confección de este *carnet* correrá á cargo de las Compañías, y el importe del mismo, que no excederá de una peseta, estará á cargo de los interesados.

2.º Las familias de los agentes viajarán en las mismas condiciones que lo verifican en la actualidad las de los agentes de la Compañía del Norte.

3.º En los casos que la familia del agente, que por categoría le corresponda viajar en tercera clase, y deseara pasar á segunda ó primera, abonará el doble ó triple de lo que le corresponda.

4.º Las Compañías facilitarán pases gratuitos á los hijos de los agentes para asistir á la escuela, así como pases de provisiones á las familias de los mismos.

5.º Los agentes jubilados viajarán gratis por todas las Compañías españolas, solicitando los oportunos pases al Jefe de estación de su residencia.

6.º Las familias de los agentes jubilados disfrutarán de iguales beneficios que las de los agentes en activo servicio.

XXIII. Fiestas.

El personal á jornal no reconoce más días festivos que los domingos y el día 1.º de Mayo.

XXIV. Licencias.

1.º Todos los agentes de las Compañías tendrán derecho á veinte días de licencia al año, con sueldo. Las Compañías tendrán suficientes agentes para los casos de enfermedad y para que, en forma adecuada, puedan sus agentes hacer uso de las licencias.

2.º Los agentes que hayan disfrutado ya los veinte días de permiso, y por casos urgentes, debidamente justificados, necesitare un nuevo permiso, se les concederá sin sueldo.

3.º Los agentes que no hicieren uso de la licencia anual por exigencia del servicio percibirán una gratificación del 90 por 100 del sueldo de los días de licencia, cuya gratificación la percibirán en la nómina del mes de Junio del año siguiente.

XXV. *Escuelas.*

Las Compañías pondrán escuelas en los sitios que por su distancia no puedan asistir á dichos Centros, interviniendo los Sindicatos en la adquisición de material y en el nombramiento de profesorado.

XXVI. *Reintegros.*

Los agentes que fueran despedidos de la Compañía, al ingresar nuevamente en ella se les reconocerá el tiempo de servicio que llevaban, para los efectos de la jubilación.

XXVII. *Petición al Estado: Impuesto de utilidades.*

Supresión del impuesto de utilidades.

III

Diferencias entre la Sección catalana y La Unión Ferroviaria. Declaración de la huelga en la Red Catalana.

Presentadas las reclamaciones acordadas por el Congreso de ferroviarios á las distintas Compañías de ferrocarriles, sin determinar en la carta de remisión el término dentro del cual las Empresas hubieran de dar su respuesta, la Sección catalana de la Federación Ferroviaria dirigió una carta-circular el 29 de Julio á las demás Secciones que integran aquella Federación, sin dar conocimiento de la misma al Comité Nacional, en solicitud de apoyo, para el caso de *exigir, y no implorar*, la inmediata contestación de las Compañías.

Primeros síntomas de huelga en la Red Catalana. Carta-circular de la Sección catalana á las demás de España. Manifestaciones del Comité Nacional.

El expresado documento y las manifestaciones del Comité Nacional sincerándose de su conducta, y con el deseo, al decir del mismo, «de salir al paso de impaciencias, fácilmente explotables, con finalidades que no son precisamente las de general conveniencia», se insertan á continuación:

«Á las Secciones y Delegaciones: Estimados compañeros: Por diferentes conductos hemos recibido una carta que la Sección de Barcelona ha dirigido á los diversos organismos de nuestra Sociedad La Unión Ferroviaria.

En ella se dice lo siguiente:

«*Barcelona 29 de Julio de 1912.* — Compañeros de la Junta directiva de La Unión Ferroviaria, Sección de Salud: Por acuerdo de nuestra Asamblea extraordinaria, celebrada el sábado 27 de los corrientes, se aprobó comunicar á los compañeros del Comité Nacional nuestra disconformidad sobre la forma en que han sido presentadas las bases á las Compañías, pues en dichas bases no se fija plazo para su contestación, y esto, como comprenderéis, podrá retener *legalmente* todo el tiempo que las Compañías tuvieran por conveniente. Así, pues, esperamos vuestra contestación para ponernos de común acuerdo, puesto que, al par que á vosotros, escribimos á las demás Secciones; y una vez hecho esto, *exigir, y no implorar*, pues sólo imploran los débiles, y nosotros no lo somos. Sin más por hoy, quedamos vuestros y de la causa. — Por la Junta directiva: el Vicepresidente, *Angel Martín*; el Secretario, *Antonio Martínez.*»

«Hacemos el traslado íntegro de la carta para que tengáis antecedentes completos al emitir el reflexivo juicio que os reclamamos por la presente circular, y con la firme decisión que nos hemos formado de colocarnos en un terreno de completo desapasionamiento y de absoluta neutralidad en todas las cuestiones que puedan presentárenos, terreno de desapasionamiento y de absoluta neutralidad que pudiera negárenos al extractar la carta, acusándonos de haberlo hecho de modo que del extracto no se dedujesen los verdaderos propósitos que perseguía la Junta directiva de la Sección catalana.

»Dedúcese de un breve análisis de la carta que á este Comité Nacional se le hacen los cargos siguientes:

1.º Que al presentar las bases en que se consignan las reclamaciones á formular á las Empresas ferroviarias no se ha señalado plazo dentro del cual debieran dar adecuada respuesta las Compañías;

2.º Que, presentadas las reclamaciones sin determinar plazo para la respuesta, las Compañías puedan demorar indefinidamente la contestación.

»Y para exteriorizar la protesta acordada por la Sección catalana, como consecuencia de los cargos anteriores que se nos hacen, dicha Sección se dirigió á las demás de La Unión Ferroviaria, á fin de obtener una conformidad que les permitiese realizar una acción común que, juzgando por lo que de la lectura de la carta deducimos, nos obligase á dirigirnos á las Empresas en tonos de exigencia, como fuertes que somos, y no en el de súplica, como si fuésemos débiles.

»Vamos brevemente á razonar el fundamento de los cargos que se nos formulan, que es, en realidad, lo que más interés tiene, que, después de razonar los cargos, someteremos á la consideración de todos los hechos que se deducen del procedimiento empleado por la Sección catalana.

»El Comité Nacional de la Federación, que, como norma fija de su conducta, debe cumplir los acuerdos del Congreso, se encontrará con que en el acta de la sesión IX, firmada, como Secretarios, por Lucas Preciado, Delegado de Valladolid, y Benito Hernando, de Zamora, el día 29 de Junio de 1912, se dice:

«El Presidente llama á los compañeros que han de asistir al Ministerio de Fomento, manifestando á la vez que el compañero Ribalta había dado amplias facultades para que el compañero Teodomiro combatiese la proposición de que se trataba.

»Al efecto, hace uso de la palabra, y después de algunos argumentos, propone que las bases de reclamaciones aprobadas sean presentadas al Gobierno y á las Compañías, por su orden, pero con el carácter de transigencia, es decir, pudiendo, en caso necesario, sufrir alguna enmienda que se presente, *y sin determinar plazo para su concesión.*»

Y seguidamente, refiriéndose á esta proposición del compañero Teodomiro, dice la misma acta:

«Distintos compañeros hacen uso de la palabra en pro y en contra de la proposición; pero como al fin vienen á coincidir con lo anteriormente expuesto, queda aprobada por *unanimidad* en la forma expresada por el compañero Teodomiro.»

»Luego claramente se ve que el Comité Nacional, ajustando su conducta á lo que como deber ineludible se le impuso, como consecuencia del acuerdo literalmente transcrito, no debió ni pudo hacer otra cosa que presentar las reclamaciones con *carácter de transigencia, y sin determinar plazo para su concesión*, conforme con la proposición en este sentido aprobada por *unanimidad* en el Congreso.

»Y claramente se ve que el Comité Nacional, al hacer lo que hizo, cumplió con su deber, y que, por lo tanto, son de todo punto injustos los cargos que se nos hacen por la Sección de Barcelona, y que ellos pudieron y debieron sernos hechos si presentamos las reclamaciones con arreglo á los deseos de esta Sección.

»Y ya que de este acuerdo nos ocupamos, nos creemos en el deber de exponer, como necesaria ampliación, que el tal acuerdo, tomado unánimemente, tenía la finalidad, en buen sentido de conveniencia, de no determinar plazo, por ser difícil é inhábil ajustar á él un movimiento, si preciso fuese declararlo, y por ser de necesidad que la nueva organización acordada por el Congreso quedase constituida y en condiciones de señalar el momento conveniente para la lucha, momento que pueden acordar anticipadamente y en condiciones de premura quienes, impulsados por el legítimo deseo de conseguir prontamente las mejoras acordadas, prueben claramente que el deseo de conseguir les ciega de modo que no les deja ver la realidad, y con ello nuestra propia conveniencia, ó quienes se inspiren en malévolas intenciones de perturbar la nueva y naciente organización, haciéndolo en beneficio directo de las Empresas y con el pensamiento puesto en este solo beneficio; y como el terreno de sincera lealtad en que este Comité se coloca al emitir sus juicios le obliga á no ver en las decisiones de los compañeros nuestros otras intenciones que las de buscar el beneficio de los ferroviarios todos, saliendo al paso de posibles interpretaciones falsas que á la expresión de un juicio que conceptuamos conveniente hacer, en concepto de necesaria previsión, alguien pudiera darle, voluntariamente hacemos la declaración expresa de que los compañeros de la Sección catalana, al adoptar la resolución de que dan cuenta en la carta trasladada, prueban, á nuestro juicio, desconocer nuestra actual realidad, y con ello nuestra propia conveniencia, al querer imponernos, contra los acuerdos del Congreso, é inspirándose en el mejor deseo, una conducta que, precipitando los acontecimientos, ó, por lo menos, haciéndolos desarrollarse en condiciones de inferioridad, pudieran originar, y seguramente originarían, perjuicios de gravedad, que este Comité se cree en el deber de señalar para que todos los ferroviarios pongan en ello la atención que su gran importancia reclama.

»Aparte las razones de conveniencia nuestra que quedan expuestas como demostración del buen sentido en que se inspiró el acuerdo unánime del Congreso de no señalar plazo al presentar las reclamaciones, estimamos de conveniencia someter á vuestra consideración el hecho de que, ya en poder de las Empresas la base de reclamaciones, en nosotros está señalar plazos y adoptar otras actitudes cuando la ocasión sea llegada, y llegada en condiciones que nos sean convenientes.

»Y recogiendo, finalmente, aquellas manifestaciones que la Sección catalana hace en su carta, según las cuales es deber nuestro dirigirnos en tonos de exigencia, como fuertes que somos, y suponiendo que ello sea dicho como velada censura á este Comité por haberse dirigido á las Empresas del modo que lo hicimos en la carta de que tenéis conocimiento, toda vez que fué publicada en nuestro periódico, diremos que al redactar la carta pusimos extremado cuidado para conseguir dos cosas: expresar, dentro de la corrección que, si se exige á toda persona educada, debe con mayor motivo reclamarse á una colectividad, la justicia de nuestras peticiones, y el deber en que aquellos á quienes se les dirigía se hallaban de examinarlas y atenderlas; y ambas cosas entendemos haber conseguido.

»Y que es nuestra creencia, y á ella ajustamos nuestra conducta en tanto los ferroviarios á que representamos no nos digan cosa en contrario, que no es necesario, ni conveniente, ni correcto, dirigirse en tonos de exigencia para formular reclamaciones, y mucho menos hacerlo cuando, por contar con fuerza para conquistar, puede emplearse ésta en todo momento sin previas amenazas, y si á nuestra reclamación educadamente formulada se respondiese con altanerías propias de la clase patronal.

»Esto aparte, y puesto que el procedimiento empleado por la Sección catalana para señalar una disconformidad con nuestra conducta, aun cuando ello parezca cuestión insignificante, no deja de tener la importancia que en tal procedimiento ve este Comité Nacional, sometemos á vuestra consideración el hecho, que conceptuamos por demás significativo, de que los compañeros de la Sección catalana se dirijan directamente á las Secciones recabando una conformidad para realizar una acción común de protesta contra este Comité Nacional, y no den cuenta de aquella disconformidad y aquella protesta á este Comité, principalmente interesado, y á quien debió dirigirse en primer término, más que por necesarios deberes de disciplina, por necesarias razones de delicadeza y equidad.

»Y es más de extrañar esta conducta cuanto que aquella Sección catalana, de quien diferentes veces hemos solicitado llenasen la formalidad de dirigirsenos por carta confirmando la expresa declaración que sus Delegados al Congreso hicieran de ingresar en nuestra Federación, acatando fielmente los acuerdos del Congreso, hasta la fecha dicha Sección no cumplió con este elemental deber á que por nosotros fueron invitados. (Se cumplió este requisito.)

»Y finalmente, y como palpable demostración de que este Comité trata

de cumplir sus deberes con la mayor diligencia, pero sin apresuramientos irreflexivos y notoriamente perjudiciales, sometemos á vuestra consideración el hecho de que los firmantes de esta circular á nombre del Comité Nacional nombrado recientemente, y creyendo interpretar su propia voluntad, como así ha ocurrido, sin esperar el nombramiento, hizo el envío de las reclamaciones, envío que, ajustándonos á nuestro deber, procedía hacerlo precedido del acuerdo de todo el Comité.

»Y con los mismos propósitos demostrativos comunicamos que, nombrado este Comité en la noche del domingo 28 del pasado Julio, tomó posesión de sus cargos el miércoles 31, y aprovechó esta primera sesión para dirigiros una circular comunicándoos instrucciones para comenzar á realizar los primeros trabajos de la labor de la organización, que es la concepuada por nosotros como principal, toda vez que de su fuerza y de su conciencia ha de depender la consecución de las mejoras.

»Á la serenidad de vuestro juicio, á la propia serenidad del juicio de los compañeros que en la Sección de Barcelona tomaron, de buena fe, el equivocado é injusto acuerdo de formular protesta contra nuestra conducta, sometemos las anteriores manifestaciones.

»Y á la serenidad de vuestro juicio sometemos también el hecho de que la Sección catalana, sin antes dirigirse á los acusados, se os dirigiese á vosotros con intenciones que sinceramente hemos de decir no consideramos equivocadas, sino premeditadas, con objeto de crear un ambiente que nos obligase á tomar actitudes que tomaríamos si se nos impusiesen, pero que, no obstante, consideraríamos, como ya queda dicho, inconvenientes, perjudiciales y de extremada gravedad, habida cuenta del período importantísimo de organización por que atravesamos, y lo necesario que es toda organización para la lucha.

»De todos modos, hemos visto con satisfacción que muchas de las Secciones, dándose cuenta de la incorrección que se cometía al no comunicarnos á nosotros solamente la protesta, para que la hubiésemos dado cumplida respuesta, se nos han dirigido haciéndonos constar la incorrección y protestando de ella con la delicadeza de quienes sobre todos los deseos ponen el de conseguir el afianzamiento y engrandecimiento de nuestra Federación.

»Sometiéndonos gustosos á vuestro desapasionado juicio, quedamos vuestros y de vuestra causa.—Por el Comité Nacional: el Presidente, *Vicente Barrio*; el Secretario, *Ramón Cordoncillo*.»

El organismo directivo de La Unión Ferroviaria consideró fracasado este primer síntoma de huelga, que consideró pública y oficialmente «como movimiento prematuro y por pura satisfacción de la vanidad», y se dedicó de lleno á los trabajos de organización y propaganda, redacción de Reglamentos á los que se habían de someter los Sindicatos y reunión de Secciones con quienes directamente se debía entender, sin perjuicio de en su día someterlos á la aprobación de los respectivos Congresos que hu-

Trabajos de organización.

biesen de celebrar los nuevos Sindicatos establecidos en las modificaciones de los Estatutos de La Unión, aprobados por el primer Congreso general de ferroviarios.

Declaración de la huelga por la Sección catalana.

A pesar de los esfuerzos del Comité directivo, los ferroviarios de la Red Catalana manifestamente expresaban sus vehementes deseos de acudir a la huelga, y ya á primeros de Septiembre siguiente hubieron de hacerse de una manera ostensible, cuando la prensa de Barcelona publicó el día 6 de dicho mes la siguiente convocatoria:

«Ferroviarios: Las circunstancias por que atraviesa la Sección catalana requiere tomar acuerdos y disposiciones que pongan coto á los atropellos y vejaciones que estamos sufriendo.

Con este fin, se os convoca á la Asamblea general ordinaria que se celebrará esta noche en el teatro del Triunfo.

¡No faltéis ni uno! ¡Viva La Unión Ferroviaria!—*La Junta.*

NOTA. Se privará la entrada á todo aquel que carezca del carnet que acredite su personalidad.»

Celebrada la Asamblea, en ella se tomaron los siguientes acuerdos:

1.º Que se mande una comunicación al Comité Nacional de Madrid manifestándole que esa Sección ha creído conveniente remitir á las Compañías de Madrid á Zaragoza y á Alicante y Norte una petición en la cual se les exige contestación á las bases presentadas por los compañeros de Madrid, con las modificaciones que se aprueben en vuestra Asamblea.

2.º Que en el remitido á las Compañías se les marque un plazo de tres días para la contestación, y que durante ese tiempo se forme una Comisión de propaganda que se encargue de la redacción y tiraje de un Manifiesto á las demás Secciones, explicándoles los atropellos que les obligan á tomar las cosas por el otro camino.

3.º Que queda convocada la Asamblea próxima para dentro de veintidós días, y que entonces, si la contestación de las Compañías no está en relación con las peticiones, se declare la huelga general, dando el plazo mínimo que marca la Ley.

Actitud del Comité Nacional para evitar la huelga.

Las conclusiones eran terminantes; y el Comité directivo, ante el deseo de que la huelga no se declarase, no ya sólo en cumplimiento de los acuerdos del Congreso, sino ante la necesidad de tener una organización de fuerzas disciplinadas antes de lanzarse á un movimiento general para la conquista de las reclamaciones generales, dirigió á la Sección catalana la carta que sigue, trasladada después á todas las Secciones que componen la Federación Nacional:

«Madrid 12 de Septiembre de 1912.—Á la Junta directiva de la Sección catalana. Barcelona. Estimados compañeros: Hemos leído en la prensa de esta y de esa localidad que el día 6 del actual celebrasteis una Asamblea en la que, á ser cierto lo publicado, tomasteis los siguientes acuerdos:

1.º Que se mande una comunicación al Comité Nacional de Madrid manifestándole que esa Sección ha creído conveniente remitir á las Compañías de Madrid á Zaragoza y á Alicante y Norte una petición en la cual se les exige contestación á las bases presentadas por los compañeros de Madrid, con las modificaciones que se aprueben en vuestra Asamblea.

2.º Que en el remitido á las Compañías se les marque un plazo de tres días para la contestación, y que durante este tiempo se forme una Comisión de propaganda que se encargue de la redacción y tiraje de un Manifiesto á las demás Secciones, explicándoles los atropellos que les obligan á tomar las cosas por el otro camino.

3.º Que queda convocada la Asamblea próxima para dentro de veintidós días, y que entonces, si la contestación de las Compañías no está en relación con las peticiones, se declare la huelga general, dando el plazo mínimo que marca la Ley.

La comunicación que se anuncia en los acuerdos aun no la hemos recibido; pero como el asunto tiene extraordinaria importancia, nos creemos en el deber de escribiros para aconsejaros, con el deseo de que atendáis nuestros consejos.

Nuestras referencias son que os obliga á tomar la determinación acordada la actitud de la Empresa de Madrid á Zaragoza y á Alicante (Red Catalana), quien á la indelicadeza de no contestar á las reclamaciones añade aumentos de jornadas en las ya largas que sufrís.

Cierto que esto tiene todos los caracteres de una provocación que debemos aceptar; pero cierto también que hacerlo cuando convenga, al propio tiempo que á vosotros, al resto de la organización.

Esta conveniencia de toda la organización es la que nos ha hecho sufrir, con resignación aparente, la falta de delicadeza de todas las Compañías que, como esa Red Catalana, no han contestado, y compañeros de diferentes Empresas, que se nos dirigieron en consulta, recibieron nuestro consejo de que calmasen sus justas impacencias, por reclamarlo así el interés general.

No ignoráis que nuestro Congreso tomó, entre otros, el acuerdo de tener ultimada y funcionando la organización antes de declarar un movimiento, y el de que fuese este Comité Nacional quien recordase la respuesta, si ella no era dada; quien señalase plazo y quien preparase y realizase el movimiento, si á ello se nos obligase.

Y vosotros, que os comprometisteis, según concretas manifestaciones hechas en el Congreso por vuestros Delegados Broto y Ribalta, ahora tomáis el acuerdo de presentar las reclamaciones, señalar plazo á las Compañías y declarar la huelga, atribuyéndoos facultades que no os fueron concedidas y faltando á la palabra que nos disteis de acatar los acuerdos de nuestro indicado Congreso.

Y tomáis resoluciones de tan extremada gravedad é importancia, acordando en esa un movimiento del personal de Madrid á Zaragoza y á Alicante y Norte, imponiéndolos al resto del personal, que nada ha tratado

de este asunto, porque nada debió tratar, si los acuerdos que todos los ferroviarios hemos tomado han de obligar, como corresponde, á que á ellos ajustemos nuestra conducta.

Aparte estos hechos, de extremada importancia, resulta que, con vuestras resoluciones, expresáis en los momentos actuales que habéis prescindido de las conveniencias de todos los ferroviarios, y, como es consiguiente, de la organización.

Porque si en estas conveniencias de todos los ferroviarios de la Federación hubieseis pensado, seguramente serían otros los acuerdos que tomasteis, ya que, aun admitiendo, como admitimos, os halléis en condiciones ventajosas y seguros de vuestro triunfo, debisteis demorar vuestra resolución para ponerlos con vuestra fuerza á disposición de la causa general cuando fuese llegado el momento de recordar las bases enviadas á las Empresas y el de plantear la lucha, procurando extenderla lo más posible, para asegurarnos el triunfo de todos los que nos hallamos en condiciones de luchar.

Esto, admitiendo de grado os halláis en condiciones de luchar solos con seguridades de triunfo; que si por errores, fáciles de padecer, no resultase así, y precisaseis como consecuencia el apoyo solidario de la Federación, entonces probaríais haberos desentendido aún más de las conveniencias generales, ya que vuestro acuerdo obligaba á reclamar un movimiento solidario cuando estamos conteniendo impacencias, tan legítimas como las vuestras, para conseguir reservar las fuerzas y aplicarlas á una lucha de conquista de mejoras.

Es decir, que por virtud de vuestro acuerdo, precipitadamente tomado á impulsos de una justa indignación, tendría que intentarse el empleo de las energías en reserva para cosa distinta á lo que por conveniencia de todos están destinadas, lo cual ni puede pedirse en nombre de una solidaridad bien entendida, ni debe concederse. Un verdadero espíritu de solidaridad en los dos casos citados, en el de tener fuerza para conseguir vuestro propósito ó en el de precisar auxilios, lo que os aconseja, en nombre de la conveniencia general de los ferroviarios, es lo que os pedimos: que sufráis breve tiempo la situación en que os coloca la Empresa, y que reservéis vuestras fuerzas y energías para aumentar la de todos en el momento oportuno, cosa que á vosotros mismos conviene.

Y tened en cuenta que el tiempo de espera no ha de ser mucho, porque estamos con los trabajos de organización, y, una vez terminados, hemos de dedicarnos de lleno á la cuestión de reclamaciones y derivaciones consiguientes.

No terminaremos sin indicaros que pongáis atención en vuestra actitud, y observaréis fácilmente habéis incurrido en inmerecidas desconsideraciones con la Federación, porque desentendiándoos de ella, dejáis incumplido el ofrecimiento que hicisteis de cumplir fielmente los acuerdos del Congreso; porque inconscientemente os colocáis en situación de sacrificar á la vuestra de momento la conveniencia de toda la organización,

y con ello vuestra propia conveniencia, y porque de modo indirecto, y usurpando facultades que la Federación no os concedió, queréis imponer vuestro criterio y actitud al de las demás Secciones, y si, el caso llegase, aspiráis á que, á requerimientos vuestros, se declaren en huelga, si lo consideraseis preciso.

Y no terminaremos tampoco sin deciros que notaréis asimismo, á poca atención que pongáis, que con vuestras determinaciones una vez más incurris en injusto y perjudicial menosprecio de este Comité Nacional, porque, contra vuestro propio deber, ni nos habéis puesto en antecedentes del hecho, ni solicitasteis informes para conocer si á la conveniencia general de la organización resultaría beneficiosa la determinación vuestra, y porque nuevamente anunciáis el propósito de dirigiros directamente á las Secciones solicitando lo que no debe ser solicitado por otro conducto que el nuestro.

Y tened en cuenta que, al señalaros lo que resulta del hecho de disentir de este Comité Nacional, lo hacemos, no por lo que de mortificante tenga para vuestras personas, sino en razón á que el no hacerlo equivaldría á tanto como á abandonar el deber que aquellos á quienes representamos nos impusieron de hacer cumplir con sus deberes á todos los que, por hallarse dentro de la Federación, están obligados á cumplir, y cumplirán con gusto, por ser de general conveniencia.

Para terminar, y por si las impacencias pudieran erróneamente escurrirse en nuestra demora en hacer la organización, decimos que ponemos á disposición de la Federación nuestros cargos, si se nos demostrase que materialmente se pudo emplear, en la labor que acerca de esto hemos venido realizando, menor tiempo del empleado.

Y añadiremos que, aun admitida la tardanza, lo procedente era evitarla, hasta censurando nuestra conducta, si se consideraba censurable, y obligarnos á modificarla; pero en modo alguno apropiarse facultades que la organización otorgó á este Comité Nacional para tomar acuerdos de tan considerable importancia, que muy bien pudieran desbaratar nuestra Federación.

Y os advertimos que nos dirigimos á las Secciones todas de la organización, dándoles traslado de esta carta y pidiéndoles que, en nombre del interés general, si os dirigís á ellas, como anunciáis, os recuerden el deber que tenéis de hacerlo por nuestro conducto, y al propio tiempo os señalen la conveniencia de que aplacéis vuestro acuerdo de huelga, por vuestro bien y el de los demás.

Mucho nos complacería que hubiésemos tenido el acierto de expresar con claridad nuestro pensamiento, porque, á ser ello así, seguros estamos de que nuestro consejo, leal y sincero, será con gusto atendido por vosotros.

Quedamos vuestros y de la causa obrera.—Por el Comité Nacional: el Secretario, *Ramón Cordoncillo*; el Vicepresidente, *Daniel Anguiano*.

Llamamiento á
las Secciones

Inmediatamente después, el Comité se dirigió á las Secciones, para que éstas interviniesen en evitación del conflicto, con la siguiente circular:

«Madrid 18 de Septiembre de 1912.—A las Secciones y Delegaciones:
Estimados compañeros: Como sabéis, se hallan entre nosotros los compañeros comisionados por la Sección catalana para buscar solución al conflicto habido entre el personal ferroviario de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante (Red Catalana) y esta Empresa.

En la noche de ayer, este Comité tuvo el gusto de ser visitado por aquellos compañeros, y, como consecuencia de la entrevista, de ser informado de las razones que á los ferroviarios de la indicada Red Catalana obligaron á tomar el acuerdo de declarar la huelga.

Las razones son de vosotros conocidas, por haber sido las mismas que os tenemos expuestas en la circular anterior en que tratamos de este asunto.

Fué nuestro consejo que pusieran de su parte cuanto les fuese posible para hacer comprender á sus compañeros el deber en que se hallaban de aplazar la realización del movimiento anunciado.

Para ello nos fundamos principalmente:

En que la conveniencia general de los ferroviarios todos, y como consecuencia de ellos mismos, exigía de los compañeros de la Red Catalana demorasen el movimiento para cuando, en plazo que no ha de hacerse esperar mucho, pudiera realizarse, si ello fuese preciso, en aquellas condiciones de generalidad convenientes para todos, y por serlo acordadas y aceptadas en nuestro Congreso.

Y en que aquellas condiciones de conveniencia general de todos los ferroviarios imponía el aplazamiento, como deber de solidaridad que reclama el resto de la organización.

Los comisionados de Barcelona hallaron de justicia y dignas de toda atención las razones en las que fundaba este Comité Nacional el ruego que les hacíamos para que solicitasen de sus representados el aplazamiento de la huelga acordada; pero nos indicaron que, contra su voluntad y deseo, no podían atender nuestra petición y consejo, porque de tal modo había arraigado en los ferroviarios de la Red Catalana su decisión de realizar el movimiento si no se accedía á sus reclamaciones, que aquellos compañeros no se hallaban en disposición de escuchar consejo alguno que tendiese á hacerles desistir de su acuerdo, aunque fuese, como nosotros pedíamos, por breve plazo y por conveniencia de todos.

Deducimos de lo que nuestros compañeros comisionados nos han informado que tal es la situación de ánimo en que se halla el personal de la Red Catalana, que le anula la reflexión y no le deja comprender que, con su decisión de ir á la huelga y no atender la petición de aplazamiento que se le solicita, fracciona las fuerzas y divide la lucha, quitándole aquel carácter de unidad que proporciona mayores garantías de triunfo.

Y considerando de extremada conveniencia el que nuestros compañe-

ros de la Red Catalana reflexionen acerca del deber en que se hallan de atender un consejo que, no perjudicándoles en nada, reclama el interés general, nos dirigimos á las Secciones y Delegaciones de la Federación, á fin de que si éstas se hallan conformes con nuestro pensamiento, se dirijan á la Sección catalana, telegráficamente, pidiéndoles que, por deber de solidaridad, dejen en suspenso su acuerdo de huelga y esperen á que llegue el momento de las conveniencias generales.

Os pedimos os dirijáis á la Sección catalana en el sentido y forma indicado, por si, como sospechamos, no atienden nuestro consejo, suponiendo que él no sea expresión del pensamiento unánime, ó, por lo menos, de la gran mayoría de la organización.

Los telegramas, á la siguiente dirección: «Unión Ferroviaria, Moncada, 14. Barcelona.»

Quedamos vuestros y de la causa obrera. — Por el Comité Nacional; el Secretario, *Ramón Cordoncillo*; el Presidente, *Vicente Barrio*.»

Las gestiones del Comité directivo resultaron infructuosas para contener los deseos de la mayoría de los ferroviarios de la Red Catalana. Celebraron en Madrid conferencias los comisionados de la Sección catalana con los individuos del Comité; se solicitó en ellas el aplazamiento; se procuró localizarle á aquella red; se prometió, en último extremo, al objeto de reducir sus efectos, que ningún obrero ni empleado ferroviario se prestase á sustituir á los huelguistas; pero, á pesar de todos estos esfuerzos, no pudieron impedir los individuos del Comité que la directiva de la Sección catalana acordase la declaración de la huelga el 16 de Septiembre, dándose el oportuno aviso legal de ocho días, en virtud del cual ésta se iniciaría el 24 siguiente.

Declaración de la huelga. Actos realizados hasta el período de ejecución.

Cumplido por la directiva de la Sección catalana el requisito prevenido por el art. 5.º, párrafo 1.º, de la Ley de Huelgas de 27 de Abril de 1909, en virtud del cual las huelgas que tiendan á producir la falta de luz ó de agua, ó á suspender el funcionamiento de los ferrocarriles, serán anunciadas á la Autoridad con ocho días de antelación, en el periodo antes de la declaración de la huelga efectuaron diversos actos los obreros en pro del movimiento, y el Gobierno realizó diversas gestiones para evitar su declaración:

a) **Actos realizados por los ferroviarios.** — Los huelguistas celebraron una Asamblea en Barcelona, en la cual, según manifestaciones del señor Ribalta, Presidente de la Sección catalana, había reinado un gran entusiasmo y unanimidad en favor de la huelga.

De dicha reunión, aparte de la convocatoria oficial, se dió publicidad por medio de una hoja profusamente repartida en Barcelona, y cuyo texto literal en toda su integridad es el siguiente:

«**Unión Ferroviaria.—Sección Catalana.**—Á la opinión pública; á la ciudad de Barcelona: Después de tantos años de sufrimientos, después de

tres años de penosa organización societaria ¡penosa si, porque para nuestros explotadores ni aún el sagrado derecho a la asociación era por ellos, reconocidos! después, volvemos a repetir de ahogar durante tiempo el penoso gemido de la escases, nos vemos obligados a lanzar este manifiesto a la publicidad para que la opinión se entere de lo que sufrimos y lo que queremos la clase ferroviaria.

Entre todos los productores de la vida nacional quizás no se encuentre otra clase más explotada y menos retribuida que la clase ferroviaria por ser así, al solo anuncio de asociación a ella acudimos casi la generalidad de los ferroviarios y mas tarde casi la totalidad de los mismos como si en nuestros oídos hubiese sonado el toque de la redención humana, ¡que menos se podía esperar de nosotros, quienes siendo el nervio de la normalización de la vida moderna, nos vemos relegados en pleno siglo XX a la más refinada explotación que concebir puede la mentalidad humana! ¡que menos podía esperarse de los que a cambio de una castradora jornada de trabajo perciben irrisorios sueldos con lo que se les obliga á vestir la miseria de *levita*! ¡que menos podía esperarse de los que pasando para el pueblo entero como empleados que transcurren desahogadamente su vida económica en cambio ven crecer a su prole raquítica y enfermiza por falta de nutrición ¡Si, lo hemos de decir bien alto porque para vergüenza de nuestros explotadores, se entere el pueblo, ese pueblo que vejado y escarnecido como nosotros sabe ser justiciero en todo momento. Si, nosotros nos asociamos no en alianza de ciertos elementos políticos como alguien ha querido dar a entender, sino por que nuestros estómagos vacíos y nuestras gastadas fuerzas físicas reclaman mas pan y menos explotación; por eso se celebró el Congreso Ferroviario, por eso se les presentaron las bases de nuestras peticiones a las Compañías ferroviarias, lo que á pesar de haber transcurrido dos meses ni aún por delicadeza, se han dignado contestar.

Pues la única respuesta que a nuestras justas aspiraciones han dado, ha sido la de aumentar los servicios en perjuicio nuestro, es decir, que ya que una de nuestras peticiones era fundada en nuestra incomparable esclavitud todavia apretan mas los tornillos de la explotación. ¡Ese es un guante arrojado, el cual queda recogido!

Por eso nosotros, habiendo apurado hasta las eces el caliz de la amargura, para que mañana nuestros enemigos no puedan tacharnos de intransigentes, cogiendo a la opinión pública desprevenida, damos este paso, para que todos se enteren y todos juzguen; pues nosotros amantes de la fuerza de la razón detestamos la razón de la fuerza, pero conste que si a ello nos obligan como mayores de edad sabremos a que atenernos.—
La Comisión.—(Imp. Bofarull.—Cervantes, 2.)»

El Sr. Ribalta, Presidente de la Comisión de huelga, celebró en Madrid diversas conferencias con el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, con el Sr. Director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante y con el Sr. Ministro de Fomento, acerca de la cual, por este

Departamento ministerial se facilitó á la prensa la siguiente nota oficiosa, aclaratoria de los términos en que se presentaba el conflicto.

b) **Gestión ministerial.**—«En el Ministerio de Fomento han sorprendido y extrañado mucho las versiones que, con carácter más ó menos oficioso, se atribuyen á la Comisión de ferroviarios de la Red Catalana sobre el resultado de su conferencia con el Ministro, habiéndose notado también que, terminada dicha reunión después de las siete y media, y sin que hasta las diez de la noche hablaran por teléfono dichos comisionados con sus compañeros de Barcelona, se entregase por éstos en el Gobierno civil, entre ocho y nueve de la noche, el oficio anunciando la huelga condicionalmente y diciendo que se hacía en cumplimiento de los acuerdos de la última Asamblea, porque todo esto parece indicar que la presentación de dicho oficio, los anuncios del resultado negativo de la conferencia con el Ministro y otros actos que se vienen realizando, responden á planes y propósitos muy distintos de los que eran de esperar del procedimiento legal y prudente que se afirmaba habían de seguirse para resolver por la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante las diferencias existentes.

En cuanto á la afirmación de que dicha Compañía se ha negado á todo es completamente inexacta, porque en la larguísima discusión mantenida entre los ferroviarios de la Red Catalana y el Ministro, éste hizo afirmaciones que revelan que la mayoría de las peticiones de carácter local están satisfechas; que otra parte de ellas ofrecen grandes probabilidades de reportar ventajas positivas, y que las peticiones de carácter general, incluidas entre sus resoluciones por el último Congreso ferroviario, deben ser examinadas y resueltas por los Consejos de Administración en los últimos días de este mes, sin estudios previos ni dilaciones de ninguna clase, sea cual fuere el resultado de los acuerdos que ellos adopten.

Y para que la opinión pública pueda juzgar con verdadero conocimiento del estado de este grave asunto, lo más convincente es copiar las peticiones y la situación en que cada una de ellas se encuentra:

1.^a Que ya sea por aumento del personal ó por modificación del servicio, que se disminuya la jornada que vienen prestando. Desde hace días la Compañía viene adoptando las medidas necesarias para que no se preste ni un minuto más el servicio que imponía el cuadro modificado recientemente, y aun se disminuya en todo lo posible.

2.^a Que se conceda á los revisores el 25 por 100 de premio, en la misma forma que lo tienen los de la red antigua. Desde el momento se pondrá en práctica esta modificación.

3.^a Que al personal de talleres y vías y obras se les pague por quince días. También se admite sin ninguna objeción, y sí sólo con el ruego de que, á ser posible, se busque el medio de que, realizándose eso, se evite la doble operación de contabilidad que durante el mes se impone.

4.^a Abono de alquiler de domicilio á todo el personal de Barcelona como al de Madrid. También accede la Compañía á ello.

5.^a Que no se descuente cantidad alguna por alquiler de las habitaciones de la Compañía. Se concede igualmente.

6.^a Abono de uniformes á los revisores como en la red antigua. Se establece la igualdad absoluta para todos.

7.^a Que á los maleteros de Port-Bou se les pague su servicio. Concedido.

8.^a Que se permita á todos los agentes viajar en clase inferior á la que les corresponda por su carnet. También se accede á ello, con la sola condición de que no se trate de trenes de composición limitada, y en todo caso que se dé preferencia al público para ocupar los asientos que paga.

9.^a Que se establezca el trabajo intensivo para el personal de oficinas. Como petición de las de carácter general, incluida en las formuladas por el último Congreso ferroviario, la Compañía las resolverá en la próxima reunión de su Consejo, procurando el acuerdo con las demás Compañías, puesto que á todas afecta.

10. Que se aumente las alocações de combustible, si no se suprimen las economías, y que los combustibles sean de mejor calidad. Reconocida la importancia, y sobre todo la dificultad de acordar de momento la forma de conceder por este medio algún beneficio, queda encomendada la resolución á ulteriores é inmediatas discusiones.

11. Que los depósitos hagan en las máquinas las reparaciones pedidas. También se escogerá la forma de practicarlas, salvando toda responsabilidad de los maquinistas.

12 y 13. Relativas al pago de dietas á todo el personal y á que no se descuente nada de los gastos fijos normales por razón de enfermedad. Queda pendiente de aclaración y precisión, por ser necesario distinguir los casos y las circunstancias propias de cada uno.

Después de este examen y de las conclusiones á que, aun cuando provisionalmente, se llegó, no se comprende en el Ministerio de Fomento cómo se puede afirmar que se ha negado todo, ni que hay fundamento ni razón para pensar en una huelga. Y de la exactitud de las anteriores afirmaciones no debe dudar nadie, por la seguridad que en el Ministerio de Fomento se ofrece de demostrar que todo lo indicado es fiel expresión de lo ocurrido.

Si en telegramas, notas oficiosas y otras formas de expresión se hacen afirmaciones distintas, éstas responderán, como se ha indicado al principio, á otros propósitos muy distintos de los de mejorar la condición de los ferroviarios de la Red Catalana, y contra esto es necesario que la opinión viva prevenida, como lo está el Gobierno, para en cada momento hacer lo que proceda.»

c) **Declaraciones de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.**—Sincerándose esta Compañía de los cargos de los ferroviarios catalanes de no haber atendido sus peticiones, la Dirección de la misma hizo las siguientes manifestaciones por medio de una nota, también oficiosa, que reprodujo la prensa.

En la referida alocución se hace constar los siguientes extremos:

«Reunido en Madrid el Congreso ferroviario en el mes de Junio último, transmitió á las Compañías, en forma correcta, las peticiones relativas á mejoras en el personal, sin fijar plazo para la contestación, por comprender, sin duda, que, dados el número y la importancia de las cuestiones planteadas, se necesitaba no escaso tiempo para su estudio por las Direcciones, primero; por los Consejos de Administración, después, y para el acuerdo de todas las Compañías, por último: acuerdo de todo punto indispensable, por el carácter general de las peticiones formuladas. Concurría además la circunstancia, bien conocida de los peticionarios, de que las medidas que significan aumento en los gastos, de las cuales estaban ya algunas en estudio por las Compañías, no podían ser aplicadas hasta la implantación del nuevo presupuesto.

En esta situación, agentes de la Red Catalana de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante se reúnen en Asamblea en Barcelona, y acuerdan dirigirse por su cuenta á la Compañía, formulando las mismas peticiones votadas en el Congreso de Madrid, y añadir otras, no sólo de carácter local, sino también de carácter general, exigiendo una respuesta satisfactoria en el término de setenta y dos horas, bajo amenaza de declarar la huelga. Una Comisión de la Asamblea presentó la instancia al Subdirector de la Compañía de la Red Catalana.

Tan pronto como el Director de la Compañía y los individuos del Comité de dirección tuvieron conocimiento de la presentación de la instancia, se reunieron para estudiar las peticiones hechas y acordar las propuestas que habían de someter á la resolución del Consejo, al que convocaron con urgencia, animados del más amplio espíritu en favor del personal, según tuvieron ocasión de exponer ante el Sr. Ministro de Fomento, como se expresa con toda exactitud en la nota oficiosa publicada por el Gobierno.

Mas los agentes de la Red Catalana promovedores de la Asamblea, sin esperar la respuesta de la Compañía á su instancia, ni aguardar siquiera el término de la entrevista del Sr. Ministro de Fomento con los comisionados, formulan declaración de huelga ante el Gobernador de Barcelona.

En presencia de estos hechos, interesa á la Compañía hacer las manifestaciones siguientes:

1.^a Que con mucha anterioridad á la celebración del Congreso ferroviario de Madrid, la Compañía se preocupó de proporcionar al personal cuantas mejoras fuesen posibles, dentro de su estado económico, habiéndose ya realizado algunas que imponen no escaso sacrificio, y así continuará con la posible actividad y con toda perseverancia (1).

(1) En los apéndices se insertarán todos los datos que las Compañías ferroviarias han remitido al Instituto de Reformas Sociales relativos á las distintas mejoras que han concedido á sus agentes, obreros y empleados.

2.ª Que en cuanto á las peticiones de carácter local formuladas últimamente por la Asamblea de Barcelona, la Compañía se apresuró á tramitarlas con toda rapidez y con el espíritu de justicia y de benevolencia con que ha acogido siempre las reclamaciones de su personal en aquellos asuntos que sólo á la Compañía y sus agentes afectan.

3.ª La Compañía ha de procurar por todos los medios á su alcance mantener la ordenada disciplina, indispensable para la mejor realización y seguridad del servicio.»

d) Gestiones entre el Presidente de la Comisión de huelga y el Director de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante en el período preparatorio de la huelga.—El Sr. Ribalta, Presidente de la Sección catalana, dirigió al Director de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante el siguiente telegrama:

«Respetuosamente tengo honor manifestar V. E. que personal Red Catalana calmará excitación ansias mejora si se dignase acceder tres pretensiones: recibir promesa mejorarán sueldos, mejorarán retiros, declararán inamovilidad agentes, sin entrar detalles incumbencia Consejo Administración. Anhelos nuestros trabajar paz armonía.»

Á cuyo telegrama, el Sr. Maristany, Director de la expresada Compañía, hubo de manifestar acto seguido:

«Tengo el gusto de contestar á su atento telegrama. Ustedes conocen ya, por manifestaciones del Sr. Ministro de Fomento, la imposibilidad de resolver sobre peticiones generales Asamblea de Madrid, entre las que están las tres de que ahora me habla, sin acuerdo de las demás Compañías, por afectar á todas.

El personal de nuestra Compañía puede y debe confiar en que los elementos directores de la misma procurarán atender mejoras que sean compatibles con su situación económica, ofreciéndoles y cooperar á esos resultados, sin tomar en consideración actitudes violentas, que sólo en momento de ofuscación han podido adoptarse. Á mi vez espero que se restablecerá la paz y armonía en el trabajo, retirando anuncio declaración de huelga, con lo cual me producirán viva satisfacción.»

e) Desarrollo de la huelga. — Cumplido el plazo legal, se efectuó la huelga en casi todas las estaciones de la Red Catalana. En los talleres de la estación del Norte, de Barcelona, los obreros abandonaron sus trabajos, pero no los capataces ni el personal de oficinas; y si bien en las líneas de la región catalana la circulación de trenes se paralizó en los primeros momentos, la normalidad relativa hubo pronto de restablecerse.

Respecto al desarrollo é incidencias de la huelga, en el *Apéndice* se incluirá el informe del Delegado de Estadística de la 2.ª Región del Instituto de Reformas Sociales, relativo á los diversos aspectos del paro, oscilaciones y solución del conflicto suscitado en la Red Catalana.

f) **Acuerdos del Comité Nacional de La Unión Ferroviaria.**—El Comité directivo, vista la gravedad y trascendencia de la situación creada por la Sección catalana, se decidió á consultar con urgencia á todas las Secciones, para responder en un movimiento de solidaridad á los huelguistas, ó para, en caso contrario, dejarlos abandonados á sus propios esfuerzos. Á estos efectos, dirigió el 26 de Septiembre de 1912 á las Secciones y Delegaciones la siguiente carta-circular:

«Estimados compañeros: Por razones que no es este el momento de analizar ni juzgar, el personal ferroviario de Madrid á Zaragoza y á Alicante (Red Catalana), desatendiendo el consejo de la Federación, se ha creído en el caso de cumplir su acuerdo de lucha, y en los momentos actuales se halla dentro de ella.

Esto coloca á nuestra Federación en situación especial, acerca de la cual considera este Comité Nacional debe consultar á los federados todos, para que sean éstos quienes nos determinen la conducta á seguir en asunto de tan extremada importancia y gravedad.

Como la prensa ha publicado y como los rumores han hecho circular, los Poderes públicos parece poníanse descaradamente al servicio de la Empresa ferroviaria en lucha, haciendo que las fuerzas del Ejército, que son de toda la nación y no de Sociedad capitalista alguna, sustituyan á los trabajadores ferroviarios huelguistas; y las demás Compañías ferroviarias, también según los mismos rumores, obligaban ó pretendían obligar á que alguno de su personal pasase á la Red Catalana para que hiciese traición á la causa del trabajo, que es la planteada actualmente en Cataluña.

Dió lugar esto á que este Comité Nacional, en la noche de ayer, y á hora avanzada, visitase al Sr. Ministro de Fomento, para prevenirle del conflicto que se provocaba por parte de Gobierno y Compañías ferroviarias, si ambos adoptaban las actitudes de parcialidad indebida y vergonzosa que resultaban de los rumores circulados, y para recordarle que deber de Gobierno y Compañías era mantenerse en el más absoluto terreno de neutralidad.

El Ministro de Fomento hizo á este Comité Nacional, como respuesta á nuestras reclamaciones, la afirmación, jurada por su honor, que el Gobierno había circulado las órdenes más terminantes á las Compañías, incluso la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, para que en modo alguno obligase á su personal á suplir al declarado en huelga, y la de que el Gobierno, contra lo que falsamente se ha dicho, no ha utilizado ni utilizaría al Ejército para otros servicios que el de hacer circular los correos, que es servicio que corresponde al Estado, y el de vigilancia de la vía.

No obstante esto, nos dirigimos á las Secciones y Delegaciones para que éstas, después de efectuar votaciones al efecto, nos contesten á la pregunta concreta siguiente:

Caso de que el Gobierno, cumpliendo su palabra, mantenga la actitud

de no consentir que las Empresas obliguen á actuar de *esquiroles* á su personal, y la de no emplear al Ejército en otros servicios que el de hacer circular los correos del Estado y los de vigilancia de la vía, ¿debe declararse la huelga por solidaridad hacia los ferroviarios de la Red Catalana?

Deseamos que los compañeros todos, al emitir su voto, lo hagan en plena conciencia de los sagrados deberes que se imponen, y esperamos que las votaciones se hagan directas y por papeleta, á fin de dar á cada compañero, dentro de lo posible, los medios más absolutos de independencia y libre manifestación de lo que su conciencia considere debe votar.

Para que las directivas y Delegados nos notifiquen el resultado de las votaciones os enviamos modelos al efecto.

Tened en cuenta que, debiendo hacerse recuento de votos, procede consignar el número de votantes habidos en uno y otro sentido, así como el de los abstenidos, y que no tendrá valor alguno el resultado de la votación en que no se consigne número, aunque se diga fué tomado el acuerdo por unanimidad ó aclamación.

Esperamos que, dada la gravedad de la situación, os reunáis sin demora alguna y nos enviéis el resultado de las votaciones con extremada urgencia.

Este Comité Nacional se cree en el deber de exponer su opinión acerca de la votación que os propone. Y es esta que, en tanto las afirmaciones del Ministro de Fomento sean cumplidas por el Gobierno, en tanto la lucha quede planteada entre Empresa y ferroviarios y éstos en condiciones de luchar por sí solos ventajosamente, cual tienen asegurado los trabajadores en huelga, al interés general de la Federación, y aun al de los mismos ferroviarios de la Red Catalana, conviene que nuestra actitud sea la de no comprometer estérilmente el interés de todos en un movimiento solidario para el que se precisaría fuese otra la realidad actual de nuestra organización.

Como es consiguiente, nuestro criterio y nuestro consejo no puede ni debe producir otro efecto entre nuestros federados que el de ser sometido á su desapasionada reflexión.

Pero, llegado que sea el momento de votar, á su propio pensamiento y á su propia conveniencia es á la que únicamente deben escuchar y atender.

Y cuenten los compañeros todos con que si el resultado de la votación es contrario al consejo y criterio emitido por nosotros, este Comité Nacional hará suyo el acuerdo de la mayoría y lealmente cumplirá con su deber, ejecutando el mandato que reciba, salvada como queda, con el criterio expuesto y el consejo dado, la gran responsabilidad moral que hemos contraído con la Federación.

Terminado el objeto principal que motiva esta circular, consideramos de conveniencia indicar que, cúmplase ó no se cumpla la orden terminante del Gobierno para que Compañía alguna obligue á su personal á prestar servicio en la Red Catalana, todo aquel compañero á quien se preten-

diese obligar debe negarse en absoluto á actuar de traidor de nuestra clase, que es la suya, en la seguridad de que la Federación se hace cargo de quien, por negarse, pudiera ser despedido por la Compañía en que prestase sus servicios.

Deseándolos mucho acierto en vuestras decisiones, quedamos vuestros y de la causa obrera,

Por el Comité Nacional: el Secretario, *Ramón Cordoncillo*; el Presidente, *Vicente Barrio*.

g) Reunión de los ferroviarios de Madrid. — El Comité directivo de la Federación Nacional consideró necesario conocer los deseos de los ferroviarios de Madrid para, en su consecuencia, determinar cuál debiera ser la actitud que se hubiera de adoptar acerca de la huelga, y al objeto convocó á una reunión pública en el Teatro de Barbieri.

Celebrada la reunión el 27 de Septiembre, la inmensa mayoría se declaró favorable á la huelga general, y los oradores que manifestaron sus opiniones contrarias al paro fueron acogidos con fuertes protestas y constantes rumores de desaprobación. La reunión terminó acordándose ir, sin demora alguna, á la huelga general.

h) Votación necesaria para la declaración de la huelga. — Exigido por los Estatutos de La Unión Ferroviaria, para tomar el acuerdo del paro general ó parcial, la votación por sufragio directo, y que para la validez de aquél hubieran de intervenir el 75 por 100, por lo menos, de los asociados, se celebraron en Madrid, por lo que á los ferroviarios de esta capital se refiere, las votaciones en la Casa del Pueblo en el siguiente día 28, resultando 2.768 votos en pro de la huelga y 84 en contra.

Haciendo la distribución de estos votos, correspondieron, respectivamente: 341 en favor y 5 en contra, á la línea de Portugal; 1.654 en favor y 33 en contra, á la del Mediodía; 598 en favor y 46 en contra, á la del Norte; 90 en favor, á la del Tajuña, y 92 en favor, á la de Navalcarnero.

Practicadas las elecciones en las Secciones de provincia, se acordó por 65.419 votos contra 1.418 la inmediata declaración de la huelga general.

Visto el resultado de la votación, el Comité Nacional de la Federación, en cumplimiento de la Ley, «y ya que á declarar la huelga se nos obligaba», como hubo de manifestar la directiva, puso en conocimiento de la Autoridad gubernativa el día 1.º de Octubre, á las doce de la noche, la declaración oficial de la huelga general de ferroviarios.

Declarada oficialmente la huelga, el Comité se dedicó de lleno á organizarla, á cuyo efecto dirigió á los afiliados ferroviarios la siguiente excitación y consiguientes instrucciones:

«Compañeros: Más de 70.000 ferroviarios han manifestado de manera franca y ostensible el deseo de secundar el paro que sus compañeros catalanes mantienen en estos momentos.

Las causas de la huelga son de todos conocidas: la desenfrenada y bárbara explotación de las Empresas y la falta de consideración para los sufridos y vejados agentes, no contestando, ni aun por delicadeza, á las justas reclamaciones acordadas en el Congreso celebrado en el último mes de Junio, y elevadas con la mayor corrección á su estudio en 20 de Julio.

Sordas ó despreciativas, no han querido oír las respetuosas demandas de su personal, que no han sido ni son producto de agitadores, sino necesidad apremiante de vivir una vida más humana, más racional, disminuyendo las largas jornadas de trabajo, que enervan el cuerpo, amenguan la inteligencia y degradan el espíritu.

Aumento del menguado salario para poder comer, aunque no sea más que lo estrictamente necesario para reponer las fuerzas físicas gastadas en la diaria faena.

Disminuir los innumerables abusos de todos órdenes que á diario se cometen.

Los que con espíritu sereno estudien esta manifestación de la voluntad ferroviaria, no podrán culpar á los obreros de la anormalidad que se cree, porque su deseo, mil veces manifestado, no es el de crear conflictos ni promover disturbios, sino el de mejorar su condición como hombres y como ciudadanos.

Pan, descanso, respeto á la dignidad, justicia, en suma. Estos son nuestros lemas.

Estúdienlos sin pasión los que deben y pueden hacerlo.

Compañeros: Por vuestra propia y soberana voluntad, este Comité Nacional ha decretado la huelga para el día 9 del actual, y si vuestro voto fué unánime, sea también unánime vuestra firmeza para conseguir el triunfo.

Que nadie de vosotros desmaye en esta gran pelea de explotados y de explotadores.

Nuestra causa es noble y justa, y en defenderla todos debemos rivalizar.

Si la perdemos, habremos perdido lo que más debemos querer: nuestra dignidad.

Si somos vencidos en la contienda, perderemos hasta nuestros puestos de trabajo y sufriremos la humillación y el desprecio de los vencedores.

¡Compañeros! ¡Hermanos! Cumplid todos con vuestro deber para que no llegue este caso.

Si por un acuerdo se ha abandonado el trabajo, nadie debe volver á él hasta que otro acuerdo lo determine ó este Comité Nacional lo ordene.

Sed prudentes y correctos, como hombres, y sed enérgicos y templados, como huelguistas.

Nuestra huelga debe ser muy ordenada y pacífica; que los que están tan cargados de razón como nosotros lo estamos no han menester más que su medida para triunfar.

Tenedla todos, compañeros, respetando á personas y cosas, para que nuestra causa no se malogre ni nos resten simpatías.

No os olvidéis que en nuestro proceder tranquilo y correcto está nuestro triunfo.

Que la victoria corone nuestros anhelos para que podamos gritar satisfechos:

¡Viva la Federación de ferroviarios españoles!

Madrid 1.º de Octubre de 1912.—*El Comité.*»

Instrucciones para la huelga.—1.ª El paro legal tendrá lugar pasadas las doce de la noche del día 9 de Octubre.

2.ª En este día y á esta hora todos los trenes de mercancías paralizarán. Aquellos trenes que se encuentren en marcha lo harán en la estación inmediata.

3.ª Los trenes de viajeros no circularán á partir de dicha fecha y hora.

4.ª Los trenes de viajeros que hubieran salido de la procedencia antes de la hora y día señalados para verificar el paro continuarán hasta su destino.

5.ª Los agentes de los trenes de mercancías aprovecharán los trenes de viajeros para regresar á su residencia.

6.ª Estos agentes deberán avisar, al efectuar su regreso, al personal de todos los servicios que se encuentre fuera de su residencia.

7.ª El personal de los trenes de viajeros hará las entregas en los cruces, para abreviar el regreso á sus respectivas residencias.

8.ª El personal entregará á sus respectivos Jefes el metálico, valores, documentación, herramientas y cuantos efectos tenga en su poder pertenecientes á la Compañía. Si por cualquier circunstancia no pudiera efectuarse en la forma anteriormente dicha, lo hará á la Autoridad correspondiente.

IV

Medidas acordadas por el Gobierno para prevenir el estado de huelga.

Estas medidas pueden dividirse en dos grupos: 1.º, para defender el interés público y los derechos de los que intervengan en el conflicto, y 2.º, para regularizar el servicio.

a) **Medidas para garantizar el interés público.**—El Ministerio de Fomento dictó á este objeto, el 1.º de Octubre, la siguiente Real orden:

Disposiciones
ministeriales.

«Vistas las numerosas consultas elevadas á la Dirección general de su digno cargo por Autoridades y funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento, así como por diversas Compañías de ferrocarriles, respecto á las reglas á que deben ajustar su acción en el cumplimiento de sus respectivos deberes, en los casos en que los agentes y obreros de éstas se declaren en huelga: teniendo además en cuenta la obligación primordial del Gobierno de defender el interés público, á la vez que el respeto de los derechos de todos los que tomen parte en este género de conflictos, y con el fin de que llegue á general conocimiento el criterio del Gobierno en tan importante materia,

S. M. el Rey se ha servido disponer se manifieste á los interesados:

Debe guardarse el más escrupuloso respeto al ejercicio del derecho de los agentes y empleados de las Compañías de ferrocarriles para declararse en huelga, y siempre que lo ejerciten cumpliendo la Ley de 27 de Abril de 1909 y las demás vigentes en el Reino;

Que de la propia manera, y por cuantos medios legales sea necesario aplicar, debe ser mantenida la libertad de los agentes y empleados que en uso de su derecho manifiesten el propósito de trabajar, para que lo realicen al amparo de la Ley, y

Que igualmente deba ser respetado y protegido por los Poderes públicos el derecho que las Compañías de ferrocarriles tienen para nombrar temporal ó definitivamente, según convenga á la nación, el personal que

ocupe los puestos cuyos servicios queden abandonados por motivo de huelga ú otra causa.»

Por su parte, el Gobernador civil de Madrid dictó y comunicó á los Alcaldes de la provincia el siguiente bando:

Medidas gubernativas.

«Que comunicado oficialmente á este gobierno por el Comité Central de la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles, el propósito de declararse en huelga los obreros ferroviarios, se ve (el Gobernador) en la obligación de acudir enérgicamente en defensa de los intereses generales y particulares que puedan ser lesionados; é inspirándose en el deseo de mantener á todo trance el orden público, como también la seguridad y conservación de las líneas férreas, recuerda la rigurosa observancia de los siguientes artículos de la Ley de policía de los ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877:

Art. 16. El que voluntariamente destruya ó descomponga la vía de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prisión correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio.

Art. 17. En los casos de causarse la destrucción ó descomposición en rebelión ó sedición, si no apareciesen los autores del delito, incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedición ó rebelión.

Art. 18. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delinquentes por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que pueden resultar, y por los de rebelión y sedición.

Art. 19. En la concurrencia de dos ó más penas, los Jueces y Tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

Art. 20. Á los que amenacen con la perpetración de un delito de los comprendidos en los artículos 16 y 17 se les castigará con las penas prescritas en el art. 507 del Código penal, observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo, y cuando esté señalado el grado máximo, la inmediata superior en su grado mínimo.

Art. 21. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó falta de cumplimiento á las Leyes y Reglamentos de la Administración, causare en el ferrocarril ó en sus dependencias un mal que ocasione perjuicio á las personas ó á las cosas, será castigado, con arreglo al art. 581 del Código penal, como reo de imprudencia temeraria.

Art. 22. Con las mismas penas serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, jefes de estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía que abandonen el puesto durante su servicio respectivo. Mas si resultase algún perjuicio á

las personas ó á las cosas, serán castigados con la pena de prisión correccional á prisión menor.

Art. 23. Los que resistan á los empleados de caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones serán castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los agentes de la Autoridad.

El bando termina haciendo saber que será entregado á los Tribunales todo el que atente á la seguridad y conservación de los ferrocarriles, así como todo el que altere el orden público, á cuyo fin se encarga á los señores Alcaldes y á todos los agentes dependientes de la Autoridad, y muy especialmente al benemérito Instituto de la Guardia civil, la más exacta observancia de las disposiciones en él contenidas, como también de las Leyes que amparan el orden social mediante el mantenimiento del orden público.

Circular de la
Fiscalía del
Tribunal Su-
premo.

Dentro de este grupo de medidas deben ser incluidas las instrucciones contenidas en la circular de la Fiscalía del Tribunal Supremo de 2 de Octubre de 1912, respecto á las disposiciones encaminadas á evitar y castigar las *confabulaciones* para las huelgas y los actos de *sabotage* que á continuación se inserta:

«No puede desconocerse la gravedad y trascendencia que para los intereses públicos envuelve la anunciada huelga general de empleados, agentes y obreros de todas las Empresas ferroviarias, con la cual se trata de producir en un solo día la absoluta paralización del tráfico y vida mercantil y social de la nación entera, como tampoco puede ocultarse que, de ser llevado á cabo este verdadero acto de rebeldía contra toda disciplina social, dados su carácter, la extensión que sus organizadores prometen darle, el número de personas que en él han de tomar parte, los tal vez contrapuestos intereses de éstas y los no pocos que se sentirían heridos con el movimiento, se crearía una situación realmente anormal al país, perturbando servicios esenciales á su vida, dentro de cuya situación no sería difícil que, á pesar de las previsoras medidas adoptadas por el Gobierno de S. M., surgieran choques y atentados que exigieran la intervención de los Tribunales para hacer efectiva la sanción penal que de los mismos se derivara.»

En estas excepcionales circunstancias, el Ministerio fiscal, encargado de promover la acción de la justicia en cuanto concierne al interés público, debe extremar su celo, tanto en lo que se refiere á depurar las responsabilidades que pudieran alcanzar á los organizadores, directores, jefes y cuantos tomaran parte en tan inusitado movimiento, como en lo que afecta á la seguridad y libertad de los que no quisieran secundarlo, haciendo uso de su derecho, tan respetable como el de los huelguistas, si es que alguno pudieran éstos ostentar en la ocasión presente, á fin de que el ejercicio de aquel derecho y la libertad del trabajo no resulten impunemente atropellados.

Sin perjuicio de las resoluciones que aconseje el primero de los indica-

dos aspectos, que serán objeto de instrucciones especiales á los respectivos representantes del Ministerio público, y limitando la presente al último de ellos para garantizar la libertad y seguridad de los que no tomaran parte en el movimiento, deberá V. S. velar por la estricta y rigurosa aplicación, no sólo de los preceptos del Código penal, que sancionan los ataques á la referida libertad y seguridad de las personas, sino también de los establecidos por la Ley de 27 de Abril de 1909, especialmente en sus artículos 2.º y 9.º, que complementaron aquéllos.

Entre estas prescripciones figuran algunas que prevén casos y situaciones no fáciles de definir en los primeros momentos, ya que la aplicación de unas ú otras depende de distintas circunstancias que determinan el alcance é importancia del acto punible realizado, sin que *à priori* puedan ser graduadas para fijar cuál sea el procedimiento que haya de seguirse para su persecución y castigo.

El art. 2.º de la Ley especial, que respetó los preceptos vigentes á su publicación en cuanto á los repetidos delitos contra la libertad y seguridad, según pública y solemnemente quedó proclamado en su discusión parlamentaria, sólo se refiere, como su texto expresa, á los hechos no constitutivos de delito más grave con arreglo al Código penal, por lo que, siempre que se empleen violencias ó amenazas, debe depurarse en primer término, y con la urgencia que tan excepcional situación demanda, su trascendencia y gravedad, para, en su vista, determinar el procedimiento aplicable, teniendo muy especialmente en cuenta las disposiciones de la vigente Ley de policía de ferrocarriles, así como de su Reglamento, conforme á cuyos preceptos los empleados de los caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones tienen la consideración de agentes de la Autoridad, y los atentados que se dirigen contra los que presten esos servicios deben ser severa y rápidamente penados en tal concepto.

Sin olvidar la importancia de los preceptos contenidos en los artículos 16 y 17 de la citada Ley de policía, que sancionan los actos dirigidos contra la seguridad y conservación de las vías férreas, y que la simple amenaza de realizarlos está prevista en el 20, en cuantos casos se empleen violencias, coacciones materiales ó intimidación, instará siempre V. S. la formación del oportuno sumario ante el respectivo Juez de instrucción para esclarecer debidamente los hechos y las circunstancias personales de sus autores y de los ofendidos en su caso, y en vista del resultado que ofrezcan las diligencias, podrá acordarse, con completo conocimiento y en la forma que la Ley procesal autoriza, la remisión de las mismas al Tribunal que resulte competente para conocer de los hechos punibles perseguidos.

La trascendencia que reviste el conflicto en los actuales momentos exige el que extirpe V. S. su previsión y vigilancia para que no quede impune ninguno de los indicados atentados, y requiere el concurso de todo el personal del Ministerio público, que sabrá hacer honor á sus antiguas tradiciones y responder á la confianza en él depositada, como repre-

sentante de los intereses de la sociedad y centinela avanzado de la Ley. Al efecto, puesto V. S. de acuerdo con la Autoridad gubernativa, seguirá atentamente el desarrollo de los acontecimientos, dándome cuenta, no sólo de cuantos atentados se realicen, si llegare el caso, sino también de todas aquellas circunstancias ó actos relacionados con la huelga que pudieran definir su verdadero carácter y alcance y tener alguna influencia en la determinación del concepto jurídico que merezca una confabulación como la presente, que puede llegar á crear un conflicto económico en el país, y cuyo simple anuncio indica que va directamente encaminada á dificultar la acción del Gobierno, coartando las facultades del Poder público, que ni puede consentir, en beneficio exclusivo de una de las partes entre las que ha surgido la cuestión, los gravísimos daños y hasta la ruina nacional que pudieran sobrevenir de una total paralización de los transportes, ni puede imponer á ninguna de ellas la sumisión á exigencias razonables ó no de la otra.

En los términos expuestos quedan ratificadas y ampliadas las instrucciones que comuniqué á V. S. en mi telegrama-circular de 27 del mes próximo pasado.»

b) **Medidas de gobierno para regularizar el servicio.** — Como medida de carácter urgente, el Real decreto de 1.º de Octubre de 1912, haciendo uso de la autorización que le concede la Ley de Reclutamiento, llamó á filas á los individuos de la reserva activa pertenecientes al Batallón de Ferrocarriles.

El decreto de referencia está concebido en los siguientes términos:

«Señor: Las circunstancias anormales creadas por la huelga de una parte considerable del personal que en varias líneas férreas presta servicios de tan trascendental importancia para la vida económica de la nación como el de transportes obligan al Gobierno, recogiendo clamores de la opinión, alarmada por los daños que ya comienzan á sufrir grandes intereses de la agricultura, la industria y el comercio, á considerar llegado el caso de poner en vigor alguna de las disposiciones previstas en la vigente Ley de Reclutamiento y reemplazo del Ejército, y á someter, en su consecuencia, á V. M., de acuerdo con el Consejo de Ministros, el siguiente proyecto de decreto:

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de la Guerra, y de acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Con arreglo á lo prevenido en los artículos 219, 220 y 221

Mobilización y
concentración
de los reclutas
en segunda si-
tuación activa

de la vigente Ley de Reclutamiento (1), queda el Ministro de la Guerra autorizado para llamar á filas, en su totalidad ó en parte, á los individuos, en situación de reserva activa, pertenecientes al Batallón de Ferrocarriles.

(1) Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército de 29 de Junio de 1911.—Orden de llamamiento en caso de movilización:

«Art. 219. Para la incorporación á banderas ó concentración de los individuos sujetos al servicio militar, ya sea para maniobras, asambleas ó ejercicios, bastará una Real orden expedida por el Ministerio de la Guerra.

Si hubiera de movilizarse el Ejército ó parte de él con carácter preventivo, en circunstancias extraordinarias ó en caso de guerra, bastará también una Real orden, dictada por el Ministerio de la Guerra, para el llamamiento de los reclutas en Caja y en primera situación de servicio activo, ó una orden de los Capitanes generales de las regiones, Baleares ó Canarias, en caso de urgencia ó incomunicación con el Poder central; mas será necesario un Real decreto para llamar á la segunda situación de servicio activo, y una Ley ó un Real decreto, de que después habrá de darse cuenta á las Cortes, si estuviesen cerradas, para la reserva ó reserva territorial.

Art. 220. En caso de movilización, el orden de llamamiento será como sigue: se incorporarán primero á los Cuerpos, por orden de reemplazos, todos los individuos del cupo de filas de los tres primeros años de servicio que estuviesen separados de ellas; lo harán después, por el mismo orden, los del cupo de instrucción que ya la hubiesen recibido; después los del mismo cupo sin instrucción, por orden de reemplazos, siguiendo á éstos los de la segunda situación de servicio activo, por reemplazos completos, de menor á mayor antigüedad.

Si la movilización fuese con motivo de guerra y general en todas las regiones, y por cualquier circunstancia de tiempo no contarán las unidades armadas dos tercios del total efectivo de guerra de gente que de los tres primeros años haya recibido completa instrucción, se completarán dichos dos tercios con hombres de la segunda situación de servicio activo, por el orden establecido.

Los hombres incorporados sin instrucción, ó que la tuvieren deficiente, la terminarán en los Depósitos de los Cuerpos activos para cubrir bajas ó contribuir á la formación de nuevas unidades.

Cuando las necesidades del Ejército lo exigiesen, al llamamiento de la segunda situación de servicio activo seguirá el de la reserva, y al de ésta el de la territorial, por orden de reemplazos.

Podrá, sin embargo, el Gobierno, cuando las circunstancias lo aconsejen, hacer la movilización por regiones, por Armas ó Cuerpos, ó bien por servicios, y aun por unidades del Ejército.

Art. 221. En caso de movilización total ó parcial del Ejército por causa de guerra, grave alteración del orden público, ó por circunstancias anormales de orden interior ó exterior, podrá el Gobierno disponer que los individuos sujetos al servicio militar que desempeñen cargo ó empleo de cualquier clase que sea, ó que tengan ocupaciones en industrias relacionadas con servicios que interesen directamente ó indirectamente á la defensa nacional, ó sean de carácter público, como los de transporte ó comunicaciones, luz, agua y otros análogos, pueden ser movilizados, aunque dejen de incorporarse á sus Cuerpos y continúen prestando sus servicios en los cargos que desempeñen, mientras se juzgue de utilidad ó conveniencia, quedando, sin embargo, sujetos á la jurisdicción militar, como si es-

Art. 2.º Podrán ser también movilizados los restantes individuos de la primera reserva pertenecientes á los seis últimos reemplazos incorporados á filas, los cuales prestarán sus servicios con arreglo á la citada Ley, quedando sujetos á la jurisdicción militar, como si estuviesen en filas, y contándoseles el tiempo que permanezcan en esta situación como servido en unidades activas del Ejército.

Art. 3.º El Ministro de la Guerra queda encargado de dictar las instrucciones que sean precisas para el cumplimiento de este decreto.»

Ajustándose á esta disposición, la Capitanía general de la primera Región acordó, y trasladó el 3 de Octubre, la siguiente Orden general de movilización:

Orden de la Capitanía general de la primera Región.

«Para dar cumplimiento á lo que se dispone en el Real decreto firmado hoy por S. M. el Rey, se han circulado las órdenes oportunas por la Capitanía general de la primera Región para que se concentren todos los individuos pertenecientes á los reemplazos de los años 1907 á 1911, ambos inclusive, que se hallen en alguna de las situaciones de licencia ilimitada, excedentes de cupo, redimidos ó sustituidos del servicio ordinario, y soldados á quienes se hubiese otorgado algunas de las excepciones contenidas en el art. 87 de la Ley de Reclutamiento de 1896.

Los interesados deberán presentarse al Delegado de la Autoridad militar en las Estaciones señaladas como cabeceras de concentración más próximas al lugar de sus residencias.

Las cabeceras son las siguientes:

Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante.—Estación de Madrid-Atocha, Guadalajara, Aranjuez, Alcázar, Valdepeñas, Toledo, Ciudad Real, Puertollano, Almorchón, Mérida, Zafra y Badajoz.

Compañía del Norte de España.—Estación de Madrid-Príncipe Pío, Villalba, Segovia y Ávila.

Compañía de Madrid, Cáceres y Pórtugal.—Estación de Madrid-Delegación, Talavera de la Reina, Plasencia y Cáceres.

Ferrocarril á Villa del Prado y Almorox.—Estación de Madrid-Goya.

Ferrocarril de Tajuña.—Estación de Madrid-Niño Jesús.

Ferrocarril de Valdepeñas á Puertollano.—Estación de Valdepeñas.

Ferrocarril de Puertollano á San Quintín.—Estación de Puertollano.»

Creación del Regimiento de Ferrocarriles.

El Gobierno creyó además conveniente transformar el Batallón de Ferrocarriles en Regimiento, por Real decreto de 4 de Octubre siguiente, apoyando su decisión en las consideraciones siguientes:

tuviesen en filas, y contándose el tiempo que permanezcan en esta situación como servicio en las unidades activas del Ejército.

Si se ordenase su incorporación á filas, los obreros y funcionarios de carácter técnico tendrán preferencia para ser destinados á prestar el servicio de su habitual profesión, si ésta fuera de reconocida utilidad para el Ejército.»

En la guerra, la facilidad y prontitud en las comunicaciones es de importancia extrema, y para atender á ella se hace preciso utilizar las vías férreas, donde existan, é instalarlas en las comarcas que de ellas carezcan y necesarias se consideren; y, así para la instalación como para la explotación, se necesita personal perfectamente instruido y en número suficiente.

Este mismo personal, dentro de la nación, en tiempos anormales, es el llamado á sustituir al personal ordinario de los ferrocarriles, cuando éste, por alguna circunstancia, cesa en sus trabajos; y para poder llevar á cabo la obligación que se impone, sin que la vida y actividad comercial de los pueblos se resienta, precisa un conocimiento exacto de cuanto á los caminos de hierro concierne.

El Batallón de Ferrocarriles que en la actualidad existe ha prestado y viene prestando señalados servicios; pero, por lo reducido del organismo, no cuenta con el personal preciso para cubrir todas las atenciones, haciéndose necesario, para salvar esta deficiencia, darle mayor desarrollo, no pudiendo llegar á lo que fuera conveniente, por no gravar en gran manera el presupuesto de gastos; y á este fin, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

REAL DECRETO

Á propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El Batallón de Ferrocarriles quedará organizado, en lo sucesivo, en un Regimiento.

Art. 2.º En la concentración á filas de los reclutas de los reemplazos anuales serán destinados al mencionado Regimiento, en la proporción conveniente, todos los individuos que, pertenecientes á cualquier Compañía ó Empresa ferroviaria, se hallen comprendidos, tanto en el cupo de filas como en el de instrucción.

Art. 3.º El Regimiento de Ferrocarriles tendrá por misión primordial el estudio del material fijo, móvil y de tracción de las distintas Compañías, así como el perfil de las diferentes líneas; y á fin de adquirir en él la práctica indispensable, quedará periódicamente afecto á determinadas Empresas el personal del mismo, en la cuantía que permitan los créditos presupuestos con dicho objeto.

Art. 4.º El Ministro de la Guerra queda encargado de dictar las oportunas instrucciones para cumplimiento de este decreto.»

Á consecuencia de este Real decreto se dictó por el Ministerio de la Guerra la siguiente orden-circular:

(REAL ORDEN-CIRCULAR

Excmo. Sr.: Para cumplimiento del Real decreto de esta fecha,

El Rey (q. D. g.) ha tenido á bien resolver que la reorganización de las tropas de Ferrocarriles del Cuerpo de Ingenieros del Ejército se efectúe con arreglo á las siguientes instrucciones:

1.^a Sobre la base del actual Batallón de Ferrocarriles se organizará un Regimiento de ocho Compañías activas y ocho de depósito, el cual constará del personal, ganado y material que oportunamente se determinarán.

2.^a Cada Compañía activa y la correspondiente de depósito tendrán adscritas las líneas que se mencionan en el estado núm. 1, en las cuales efectuarán las clases é individuos de las Compañías activas continuadas prácticas, en la proporción que se determine, á fin de obtener el más perfecto conocimiento del material fijo y móvil y del perfil de la vía.

3.^a Las Compañías de depósito radicarán en el punto de la respectiva zona que se fija en el estado núm. 2, y tendrán á su cargo todos los individuos empleados en las Compañías de ferrocarriles correspondientes, mientras se hallen separados de filas y estén sujetos al servicio militar, sea cual fuere su situación y Cuerpo en que hubieren servido, la estadística de todo el material de las líneas y cuantos datos sean precisos para la más perfecta movilización del Regimiento, en el caso de decretarse aquélla por alteración del orden público ó con motivo de escuela prácticas.

Las clases é individuos de tropa que estén sirviendo en cualquier Cuerpo del Ejército, y pertenezcan á una Empresa ferroviaria, figurarán también anotados en las correspondientes Compañías, para lo cual los Capitanes de las mismas interesarán, por el conducto ordinario de los Cuerpos correspondientes, copia autorizada de la documentación militar de cada uno, á la que se añadirán la calificación técnica y demás detalles que se consideren convenientes.

4.^a Para la debida centralización de los trabajos que lleven á cabo las Compañías de depósito, y como base de organización de nuevas unidades, se constituirán dos grupos de cuatro Compañías de depósito, al mando de un Comandante, quedando aquéllos, á su vez, bajo la dirección de un Teniente Coronel.

5.^a La plantilla del Cuerpo que se crea se nutrirá, en primer término, con clases é individuos del actual Batallón de Ferrocarriles, y después con los que figuren en otros Cuerpos del Ejército, ya estén en filas, licencia ó en reserva, que pertenezcan ó hayan pertenecido á cualquier Empresa ferroviaria, para lo cual los Capitanes generales de las diferentes regiones y distritos, y el Gobernador militar de Ceuta, remitirán á la brevedad posible á este Ministerio relación nominal de dichos individuos, expresando los nombres y apellidos de cada uno, reemplazo en que se hallen comprendidos, Compañía en que figuren y profesión ú oficio que hayan desempeñado.

Igual procedimiento se seguirá con los individuos sin instrucción militar que pertenezcan á las Zonas de reclutamiento, Depósitos de reserva y excedentes de cupos afectos á Cuerpo activo.

De los mencionados individuos, los que tengan instrucción militar y estén comprendidos en los tres primeros años de servicio, figurarán en las Compañías activas del Regimiento que se cree, y en las de depósito los restantes.

6.º Al hacer la distribución y destino á Cuerpo de los cupos de filas é instrucción de los reemplazos anuales, se asignarán al Regimiento de Ferrocarriles, en la cuantía que permita la plantilla normal del mismo, todos los reclutas que pertenezcan ó hubieran pertenecido á alguna Empresa ferroviaria; y de aquéllos que, por la razón expuesta, no pudieran ser destinados á dicho Regimiento, las Autoridades regionales lo participarán, para la debida constancia, á este Ministerio, expresando los Cuerpos á que hubiesen quedado afectos.

Los reclutas comprendidos en el cupo de instrucción serán destinados á una de las Compañías de depósito, según la zona en donde radique la línea á que pertenecieran.

7.º Dada la instrucción varia que ha de poseer el personal de ferrocarriles, se dividirá la enseñanza en tres cursos, con arreglo á los programas que se fijen, y con objeto de facilitar ésta se establecerán, dentro de cada servicio, las categorías que á continuación se detallan:

Tracción.

Alumnos de fogoneros.

Fogoneros.

Fogoneros autorizados.

Maquinistas.

Subjefe de depósito.

Mocimiento.

Mozos de tren.

Guardaagujas y guardafrenos.

Conductores.

Jefes de tren.

Asiento de vía.

Obreros de vía (primeros y segundos).

Capataces.

Asentadores.

Telegrafía.

Alumnos obreros.

Capataces.

Telegrafistas.
Jefes telegrafistas (Factores).
Jefes de estación.

8.^a Con las categorías que se mencionan en el artículo anterior se constituirán las plantillas técnicas de las Compañías activas, según el detalle que se cita en el estado núm. 3.

9.^a Todos los gastos que ocasione esta modificación orgánica, así como los que sean precisos para la instrucción y escuela práctica, serán con cargo á los suplementos de crédito concedidos al presupuesto de este Ministerio, incluyéndose además en el proyecto de presupuesto para el año próximo los aumentos de créditos necesarios.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 4 de Octubre de 1912. — Luque.—Sr.

ESTADO NÚMERO 1.

Relación de las Empresas ferroviarias que constituyen la zona afectada á cada Compañía de depósito, en las cuales líneas podrán practicar los individuos de tracción de las Compañías activas.

LÍNEAS		Kiló- metros.
<i>Primera compañía.</i>		
Barcelona á Zaragoza por Lérida.....	366	
Monistrol á Monserrat.....	8	
Manresa á Guardiola.....	71	
Mollerusa á Balaguer.....	26	
Selgua á Barbastro.....	20	
Tardienta á Jaca.....	133	
Barcelona á Zaragoza por Caspe.....	344	
La Puebla de Híjar á Alcañiz.....	32	
Barcelona á Tarragona por Martorell.....	108	
Martorell á Igualada.....	39	
Lérida á Tarragona.....	103	
Picamoixons á San Vicente de Calders.....	29	
Barcelona á Cerbere.....	169	
Barcelona á empalme de Mataró.....	76	
Mollet á Caldas de Montbuy.....	16	
Granollers á San Juan de las Abadesas.....	87	
Gerona á San Feliu de Guixols.....	40	
Gerona á Olot.....	100	
Flasá á Palamós.....	34	
	1.801	

Segunda compañía.

	Kiló- metros.
Zaragoza á Bilbao	344
Zaragoza á Utrillas.....	126
Zaragoza á Cariñena.....	46
Zaragoza á Calatayud.....	96
Cortes á Borja.....	18
Tudela á Tarazona.....	22
Castejón á Alsasua.....	140
Venta de Baños á Hendaya.....	344
Vitoria á Salinas.....	19
Bilbao á San Sebastián.....	115
Amorebieta á Pedernales.....	48
Zumárraga á Málaga.....	81
Bilbao á Lezama.....	12
Luchana á Munguía.....	22
Bilbao á Las Arenas.....	12
Las Arenas á Plencia.....	27
Bilbao á San Julián de Musques.....	25
Bilbao á Santander.....	119
Ontaneda á Astillero.....	35
Orejo á Liérganes.....	11
Traslaviña á Castro Urdiales.....	23
Desierto á Portugalete.....	4
Aranguren á Mataporquera.....	128
	1.817

Tercera Compañía.

Venta de Baños á Santander.....	230
Palencia á Coruña.....	547
Monforte á Orense y Vigo.....	178
Redondela á Pontevedra y Santiago.....	106
León á Gijón.....	170
Oviedo á Santander.....	216
Oviedo á Trubia.....	13
Soto del Rey á Cisño.....	22
Villabona á San Juan de Nieva.....	21
Oviedo á San Esteban de Pravia.....	57
Oviedo á Gotarruelo.....	36
Gijón á Labiana.....	52
Toral de los Vados á Villafranca.....	10
Ribadeo á Villadrid.....	33
Arriondas á Covadonga.....	17
Mataporquera á La Robla.....	165
Quintanilla á Barruelo.....	14
	1.887

Cuarta Compañía

Madrid á Calatayud.....	245
Madrid á Valladolid por Avila.....	242
Vallalba á Medina del Campo por Segovia.....	194
Valladolid á Venta de Baños.....	37

	Kiló- metros.
Valladolid á Ariza.....	256
Torralba á Soria.....	94
Valladolid á Rioseco.....	44
Medina del Campo á Zamora.....	90
Medina del Campo á Salamanca.....	77
Salamanca á Villar-Formoso.....	127
Fuentes de San Esteban á Barca d'Alva.....	79
Salamanca á Peñaranda.....	41
Plasencia á Astorga.....	348
	1.874

Quinta Compañía.

Alcázar á Alicante.....	306
La Encina á Valencia.....	113
Valencia á Tarragona.....	275
Valencia á Calatayud.....	294
Chinchilla á Cartagena.....	227
Cartagena á Los Blancos.....	16
Murcia á Alicante.....	76
Albatera á Torreveja.....	27
Villena á Jumilla.....	51
Villena á Muro.....	51
Játiba á Alcoy.....	64
Alcoy á Gandía.....	54
Caracagente á Denia.....	67
Silla á Cullera.....	26
Valencia á Alberique.....	48
Valencia á Utiel.....	88
Valencia á Liria.....	30
Valencia á Empalme y Bétera.....	19
Empalme á Liria.....	25
Valencia á Rafelbuñol.....	14
Onda á Castellón.....	22
	1.895

Sexta Compañía.

Madrid á Baeza.....	315
Ciudad Real á Badajoz.....	510
Ciudad Real á Cáceres y Portugal.....	403
Malpartida á Aljucen.....	83
Madrid á Almorox.....	74
Madrid á Colmenar.....	64
Tajuña á Orusco.....	19
Aranjuez á Cuenca.....	152
Castillejo á Toledo.....	26
Manzanares á Ciudad Real.....	66
Valdepeñas á Puertollano y San Quintín.....	102
	1.814

Séptima Compañía.

	Kiló- metros.
Baeza á Córdoba.....	127
Córdoba á Cádiz por Marchena.....	266
Córdoba á Huelva.....	241
Tharsis á la Punta.....	46
Zafra á Huelva.....	180
Zafra á Mérida.....	66
Zafra á Tocina.....	139
Fuente del Arco á Peñarroya y Conquista.....	162
Almorchón á Córdoba.....	135
San Juan del Puerto á Zalamea.....	58
Riotinto á Huelva.....	85
Riotinto á Zalamea.....	10
Minas del Castillo á Ronquillo.....	15
Minas de Cala á San Juan.....	97
Aznalcóllar á Guadalquivir.....	29
Sevilla á Utrera.....	29
Sevilla á Carmona.....	42
Empalme á Morón.....	19
Puerto de Santa María á Sanlúcar.....	37
Jerez á Bonanza.....	29
Guadajoz á Carmona.....	14
	1.827

Octava Compañía.

Baeza á Almería.....	242
Guadix á Baza.....	52
Moreda á Granada.....	58
Granada á Bobadilla.....	129
Bobadilla á Algeciras.....	178
Córdoba á Málaga.....	193
Málaga á Vélez Málaga.....	35
Marchena á La Roda.....	67
Espeluy á Puente Genil.....	158
Alcantarilla á Baza.....	192
Almendricos á Águilas.....	31
Vadollano á Linares y Espeluy.....	31
Linares á La Carolina.....	79
	1.445

ESTADO NÚMERO 2

Cabecera de las Compañías de depósito y punto de residencia
de cada uno de los grupos.

Primer grupo. — Zaragoza.

- 1.^a Compañía, Barcelona.
- 2.^a Compañía, Zaragoza.
- 3.^a Compañía, León.
- 4.^a Compañía, Medina del Campo.

Segundo grupo.—Córdoba.

- 5.^a Compañía, Valencia.
- 6.^a Compañía, Alcázar de San Juan.
- 7.^a Compañía, Córdoba.
- 8.^a Compañía, Bobadilla.

ESTADO NÚMERO 3.

Plantilla técnica de una Compañía activa.

- 1 Capitán, Jefe de línea.
- 2 Primeros Tenientes $\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ Jefe de vías y obras.} \\ 1 \text{ Jefe de explotación.} \end{array} \right.$
- 1 Primero ó segundo Teniente, Jefe de estación de cabeza ó enlace.

TROPA

Tracción.

- 2 Obreros aventajados (a).
- 1 Subjefe de depósito.
- 6 Maquinistas ó fogoneros autorizados.
- 6 Fogoneros.
- 4 Encendedores y limpiadores.
- 3 Ajustadores $\left. \begin{array}{l} \\ \end{array} \right\} \text{ Para el depósito.}$
- 2 Carpinteros $\left. \begin{array}{l} \\ \end{array} \right\}$

Administración, movimiento y estaciones.

- 1 Jefe de material móvil.
- 4 Jefes de estación.
- 6 Conductores.
- 6 Jefes de tren.
- 4 Factores telegrafistas.
- 3 Jefes de maniobras.
- 12 Guardafrenos.
- 2 Escribientes.
- 12 Obreros y mozos de estación.

Vías y obras.

- 2 Asentadores.
- 6 Capataces.
- 33 Obreros de vía.
- 12 Guardas de vía y guardaaguas.

Telégrafos y talleres.

- 1 Capataz celador.
- 4 Obreros telegrafistas.
Jefe de talleres, el de depósito (b).
- 4 Ajustadores.
- 2 Forjadores.
- 1 Ayudante de forjador.
- 1 Herrero.
- 1 Vidriero.
- 2 Carpinteros.
- 1 Pintor.

Reparaciones.

- 2 Albañiles.
- 2 Ayudantes.
- 2 Peones de albañil.

NOTA: (a) y (b) pertenecen al Material de Ingenieros.
Madrid 4 de Octubre de 1912.—*Luque*.

V

Terminación del conflicto ferroviario: factores que intervinieron en la solución del mismo.

En la solución de este conflicto intervinieron tres importantísimos factores: 1.º Las medidas adoptadas por el Gobierno; 2.º La desunión de los obreros y empleados de ferrocarriles; 3.º La mediación del Diputado á Cortes D. Julio Amado.

a) **Medidas adoptadas por el Gobierno.**—Las disposiciones anteriormente relacionadas, principalmente la de la movilización de las reservas, unidas á las de previsión y seguridad adoptadas por los Ministerios de la Guerra y Gobernación, así como también el ofrecimiento del Gobierno de presentar á las Cortes un proyecto de Ley en el que se reconociesen determinados derechos á los obreros y empleados de ferrocarriles, contribuyeron eficazmente á la terminación del anunciado conflicto y á declarar anulado el aviso que, en cumplimiento de la Ley, había dado á las Autoridades el Comité de la Federación.

b) **La desunión de los obreros y empleados de ferrocarriles.**—Una vez votada la declaración de la huelga, y después de los primeros entusiasmos, la unanimidad necesaria para que el paro general produjese los efectos apetecidos empezó á faltar entre los diversos y heterogéneos elementos que la componían.

Los maquinistas de la Compañía del Norte no se adhirieron á la protesta; numerosos Jefes de estación negáronse á abandonar el servicio que les estaba encomendado; entre los empleados de oficinas tampoco el sentimiento de protesta era unánime. Esto, unido á la inexperiencia de gran parte del personal nuevo en las luchas del trabajo, y, según declaraciones del Comité Nacional de la Federación, «á la falta de preparación, que en todo movimiento consciente, verdaderamente consciente, sépanlo los compañeros todos, debe estar hecha, si ha de estarlo verdaderamente, antes, bastante tiempo antes de dar cuenta de que la huelga se declara, y aun antes de que se acuerde por el personal, así nace la huelga en condiciones

de seguridad y confianza las más á propósito para infundir ánimo á los luchadores», hizo que el conflicto pudiera solucionarse antes de que estallase.

c) **Mediación del Diputado á Cortes D. Julio Amado.** — Espontánea y generosamente ofreció el Sr. Amado su mediación personal al Comité Nacional de La Unión Ferroviaria para resolver el conflicto.

Aceptada la mediación por el Comité Nacional de la Federación y por el Presidente del Consejo de Ministros, Sr. Canalejas, el Sr. Amado dió cuenta de sus gestiones en la carta que se transcribe, corroborada en una particular del Jefe del Gobierno:

«Señores del Comité Nacional de La Unión Ferroviaria.

Muy señores míos: He terminado la misión que voluntariamente me impuse en la mañana del 3 del actual al recabar del Gobierno y del Comité de la Federación Nacional de Ferroviarios que, en atención á mi patriotismo, y como representante que soy del país, sin filiación política alguna, me permitiesen intervenir, á manera de modesto mediador, para llegar á una solución honrosa en el conflicto que tan justamente preocupa estos días á la opinión.

En mi segunda entrevista con el Sr. Presidente del Consejo, después de ratificar mi decidido propósito de no dar paso ni ejecutar acto alguno que directa ni indirectamente pudiera mermar en lo más mínimo la autoridad del Poder público (puesto que, como Diputado y militar, pongo por encima de todo, en las presentes circunstancias, los prestigios y las dignidades del Poder), hube de manifestar al Sr. Canalejas la conveniencia que á mi juicio existía de trasladar toda gestión de avenencia del terreno en que hasta entonces se habían desenvuelto al más elevado y seguro de las resoluciones soberanas de las Cortes.

El Sr. Presidente del Consejo se apresuró á manifestarme que tenía que mostrar una conformidad absoluta con mi proposición, toda vez que el Gobierno había tomado el acuerdo de someter al Parlamento proyectos de Ley que estaban ya redactándose, y en los que creía que se hallaba contenida la solución del conflicto planteado.

En posteriores conferencias que hasta las primeras horas de la madrugada última he tenido el honor de celebrar con el ilustre Jefe del Gobierno he logrado el firme convencimiento de que los proyectos de Ley que van á presentarse á las Cortes, por lo que afecta á las aspiraciones de la Federación Nacional de Ferroviarios, contendrán (dentro de límites que en los actuales momentos en modo alguno pueden fijarse) soluciones referentes á las cuestiones que con el Sr. Ministro de Fomento fueron tratadas por el Comité de dicha Federación en la última entrevista que este Comité tuvo con el Sr. Villanueva. Esas cuestiones son las referentes al aumento de sueldos y jornales, á la Caja de pensiones, al impuesto de utilidades, á la disminución de la jornada de trabajo y á la inamovilidad condicionada de todo el personal.

Me ha asegurado también el Sr. Canalejas que los proyectos de Ley á que hago referencia serán presentados á las Cortes al abrirse el Parlamento el día 14, solicitando el Gobierno de la Cámara correspondiente que la discusión de esos proyectos se simultanee con los Presupuestos y anteponga á todo otro debate parlamentario.

Siendo varias Leyes las que van á fijar y regular inmediatamente sus aspiraciones de ustedes, en el sentido favorable que el Comité de la Federación conoce, con motivo de la entrevista antes citada que con el Ministro de Fomento tuvo dicho Comité, me permito hacerles presente que, á juicio mío, obtiene la Federación unas garantías superiores á las que ustedes pudieran pensar, no sólo al dar por terminado el último Congreso ferroviario, sino al creerse en el caso, hace muy pocos días, de llegar á las circunstancias difíciles en que todos nos encontramos.

Reconociendo espontánea y lealmente que del Comité Nacional de Ferroviarios no he recibido estos días sino pruebas de consideración, que no olvidaré en mi vida, y demostraciones evidentes de una serenidad de juicio y de un apartamiento absoluto de todo ideal ó pasión política, lo cual estoy dispuesto á hacer constar donde sea preciso, me reitero á ustedes afectísimo seguro servidor, q. e. s. m., *Julio Amado*.—Madrid 5 de Octubre de 1912.»

«Muy señores míos: Acabo de recibir la carta que á continuación copio textualmente:

Hay un membrete que dice: «Presidente del Consejo de Ministros.»

Sr. D. Julio Amado. Mi distinguido amigo: Acabo de recibir su atenta carta, acompañándome copia de la que ha remitido al Comité Nacional de la Unión Nacional de Ferroviarios.

Pago el merecido tributo á su buen deseo y noble patriotismo, tantas veces probado; y aun cuando, tratándose de usted, no podría caber ni á mí ni á nadie duda alguna, me complazco en manifestarle que recuerdo perfectamente, y con toda verdad, las manifestaciones que, correspondiendo á las suyas, escuchó de mis labios.

Queda de usted atento seguro servidor, q. b. s. m., *José Canalejas*.»

La intervención del Sr. Amado, y la notificación oficial del Gobernador de Barcelona al Gobierno manifestando que la huelga allí declarada quedaba solucionada con el solo ofrecimiento de que las aspiraciones de los trabajadores ferroviarios en huelga se ocuparía el Gobierno de satisfacerlas en un proyecto de Ley que sometería á la aprobación de las Cortes, influyeron de tal modo, que la huelga pudo considerarse como definitivamente conjurada el día 6 de Octubre de 1912.

APÉNDICES

APÉNDICE PRIMERO

HUELGA DE FERROVIARIOS DE LA RED CATALANA

Desarrollo de la huelga según la información de la Prensa de Barcelona.

Día 25 de Septiembre de 1912.

Recibidas por el personal de la línea las correspondientes órdenes de huelga, así como también las instrucciones para realizarla, los servicios fueron paralizándose á medida que se iba aproximando la hora previamente fijada.

Diario de la
huelga.

Con un retraso de quince minutos, llegó á las doce menos diez el rápido de Madrid, que no traía muchos pasajeros.

El primer empleado que descendió del tren fué el Presidente de los ferroviarios, Sr. Ribalta, al cual esperaban varios de sus compañeros, con los cuales se dirigió inmediatamente al local donde se celebraba el mitin.

Cuando ya no quedaba nadie ajeno á la Compañía en los andenes, entraron 10 parejas de la Guardia civil, al mando de un Oficial y un sargento, tomando posiciones en distintos puntos de la estación, en la que había ya una compañía de Ingenieros de la Sección de Ferrocarriles, con 2 Oficiales.

Poco después llegaron á la estación varias parejas de Seguridad y algunos Agentes de Policía.

Mientras se posesionaban de los andenes, los maquinistas maniobraban los convoyes, conduciéndolos á las cocheras, con objeto de dejar expeditos aquéllos.

El personal subalterno de la estación, silenciosamente iba arrinconando los carretones de transportar equipajes, mientras algunos otros, desprovistos de toda insignia de la Compañía, abandonaban la estación.

En los departamentos de la estación se improvisaron camas, en las que pasaron la noche altos funcionarios de la Compañía y personal de la segunda División de Ferrocarriles.

De distintas poblaciones de Aragón y de Valencia llegaron Ingenieros del Estado de las Secciones de Ferrocarriles.

A las diez de la mañana llegó á la estación de Villanueva el tren de mercancías que, procedente de Tarragona, sale de San Vicente á las ocho de la noche. Los maquinistas apagaron los fuegos, y el personal, después de cumplir los requisitos de trámite, abandonó la estación.

En dicho tren figuran algunos vagones con partidas de frutas, destinadas á varias poblaciones de Francia; caso de que dure la huelga, y con arreglo á la Ley de policía, dicha fruta será vendida en pública subasta.

En la estación quedó el Jefe de la misma, el factor encargado de servicios y cuatro serenos, pero sólo bajo el concepto de vigilancia.

Por telégrafo recibióse, después de las doce, la noticia de que en Prat de Llobregat los empleados abandonaron el servicio, sabiéndose además, por referencias del personal de trenes, que en las estaciones comprendidas entre San Vicente y Barcelona se esperaban las doce de la noche para comenzar la huelga.

La Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, convencida ya de que la huelga era un hecho irremediable, había acordado que no saliera al siguiente día tren alguno, y así lo comunicó al Gobernador civil.

Por esto, cuando los empleados, antes de retirarse, preguntaron al Jefe de la estación si quería que pusieran en los rieles los trenes que debían salir esta mañana, contestó el Jefe que sería tarea inútil, toda vez que la Compañía no tenía personal apto para ponerlos en movimiento.

Después se cambió de criterio, y se dispuso lo necesario para que, aunque fuera con retraso, salieran, al menos, los trenes correos.

Las estaciones de Francia, Apeadero, Sans y Villanueva estaban ya vigiladas, antes de que los obreros abandonaran el servicio, por fuerzas de la Guardia civil en los andenes, y recorriendo la vía fuerzas de Seguridad y Vigilancia. En una de las dependencias de la estación de Francia había un retén de tropas de Infantería.

En la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante (Red Catalana) no pudieron salir los trenes de primera hora. En las taquillas se había puesto un rótulo, en el que se decía: «Trenes para los que se expendrán billetes: ómnibus número 200, para Cerbère; correo para Zaragoza núm. 845.»

Puede decirse que la huelga ha sido general en la estación de Francia.

Los huelguistas, situados en el puente de la sección marítima del Parque y en otros puntos de la capital, presenciaban la llegada de los últimos trenes y la salida de los que se anunciaba que habían de salir.

Al llegar un tren de Picamoixons fué silbado por un grupo de obreros de un taller situado entre la Rambla de Cataluña y la calle de Balmes. Sin otros incidentes fueron llegando los trenes que los huelguistas designaron para recoger el personal de la línea, que también traían pasajeros.

El correo de Valencia llegó con retraso, y, apenas llegado, el personal lo abandonó, con las luces encendidas en la línea que tiene designada para su entrada.

El exprés de Madrid fué el último tren que entró en la estación. Llegó á las diez y cuarenta, debiéndose el retraso á las paradas que tuvo que hacer para recoger el personal de la línea. Llevaba en el furgón de cola un lienzo blanco, en el que se leía: «¡Viva la huelga! ¡Paso á la Unión Ferroviaria!»

Lo mismo el expreso de Madrid que el correo de Valencia, quedaron en su línea de entrada, pues como no funcionaban otras locomotoras, no era posible retirarlas, y el maquinista y fogonero decían que lo único que ellos podían hacer, y harían, cuando tuvieran vía expedita, era llevar las locomotoras al depósito.

Á las nueve y veinticinco salió el correo de Francia, compuesto de 14 vagones, y conducido por el Ingeniero Jefe de la División de Ferrocarriles, dos primeros Tenientes de Ingenieros y dos soldados del Cuerpo.

Á las diez y cinco se dió salida al correo de Madrid, que, según el horario oficial, debía salir á las nueve y veintitrés, siendo conducido por un Capitán de Ingenieros.

Á las once salió un tren para el Litoral, que debía haber salido á las ocho y treinta. El convoy iba pilotado por otro Capitán.

Á las doce estaba dispuesto para marchar á Tarragona y Villafranca otro tren, conducido por un maquinista y un fogonero, ambos del Ministerio de Fomento.

El tráfico en la estación estuvo paralizado en absoluto.

En la estación del Norte se ha realizado el servicio como en los días normales.

Para custodiar las líneas férreas han salido de Barcelona telegrafistas militares, fuerzas de la Guardia civil, el Batallón de Cazadores de Barcelona y soldados del Regimiento de Dragones de Santiago.

También han salido de Villafranca del Panadés fuerzas de Cazadores de Treviño, habiéndose incorporado á la Plana mayor del Escuadrón de Tetuán el del mismo Cuerpo, que se hallaba en Valls.

De Gerona, Figueras y Tarragona han salido tropas de las guarniciones respectivas, y á Lérida llegó, procedente de Zaragoza, un tren militar con dos escuadrones del Regimiento de Castillejos, que salieron para vigilar la línea.

Por la noche se reunieron los ferroviarios del Norte (en organización) en su local colectivo, calle de Cadars, 12, principal, para que la Comisión organizadora diese posesión á la Junta directiva que se nombrase. Algunos compañeros querían tratar de la conducta á seguir en presencia del conflicto que se había planteado; pero como en el oficio remitido al Gobierno civil notificando la reunión no figuraba otro asunto á tratar que el nombramiento y toma de posesión de la directiva, el Delegado de la Autoridad suspendió la Junta, entre los gritos de «¡Viva la huelga!», proferridos por los reunidos. Se acuerda volver á reunirse al siguiente día.

Día 26.

Noticias varias.

Empieza á funcionar en el local colectivo de los ferroviarios en huelga una Comisión de prensa, encargada de facilitar la información á los periodistas.

Esta Comisión asegura que durante el primer día de lucha acudieron á firmar dos veces—según se había acordado—, en las listas del domicilio social, hasta un 93 por 100 de los asociados huelguistas residentes en Barcelona.

El Director de los Tranvías de Barcelona procura personal *esquirol* á la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante. Con este motivo visitan á la Junta permanente de huelga de los ferroviarios dos Comisiones de empleados de los tranvías, ofreciendo declararse en huelga si la Sección catalana lo cree conveniente.

Por interés de la propia causa ferroviaria no se acepta esta forma de solidaridad de los tranviarios.

También han ofrecido á la Sección catalana su apoyo moral y material las siguientes entidades obreras:

Sociedad de obreros mosaistas y anexos.

Unión de operarios sombrereros.

Sociedad de obreros torneros y constructores de camas de Viena.

Idem de oficiales cerrajeros de obras.

Unión obrera del Arte de Imprimir y otras:

Un Agente aduanero de transportes internacionales se ofrece para mantener, durante la huelga, á 10 hijos de ferroviarios, siendo también de su cuenta el llevarles á su quinta de La Bisbal. Además, se suscribe por 25 pesetas diarias en concepto de socorro á los que huelgan.

Numerosas personas se ofrecen á mantener á una familia de huelguista, y personas de la buena sociedad de Barcelona ponen sus automóviles á disposición de la Comisión de huelga.

El Presidente y Secretario de la Sección catalana dirigieron á los maquinistas y fogoneros del Norte y á los trabajadores de los talleres de San Andrés de Palomar la siguiente alocución:

«Compañeros: Ya veis el hermoso movimiento que hay en la actualidad en la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante (Red Catalana).

Ya veis que, de maquinistas y fogoneros, no hay ninguno que preste servicio; que todos han contestado como un solo hombre, y no hay ninguno, sea ó no socio, que deje de secundar este movimiento, que ha de llevar á la victoria á todos en general; y viendo que en vuestra Compañía (Norte) todos los servicios, menos Tracción, secundan este movimiento, esperamos que, por solidaridad y justicia, ayudéis á estos vuestros compañeros, que,

Alocución del
Comité de la
Sección catalana.

sin temor de ninguna clase, van á exponer su pan para defender el suyo y el vuestro.

Confíando la Junta directiva de la Sección catalana secundaréis, se despide de vosotros, deseándoos salud y constancia.—El Presidente, *P. Ribalta*; el Secretario, *E. Polo*.»

La Comisión permanente de huelga facilitó á la Prensa la nota siguiente:

«Llega á nosotros, por conducto que nos merece entero crédito, el rumor de que hay individuos, no ajenos á las miras interesadas de la Compañía en litigio, juramentados para llevar á cabo actos de *sabotage* que nos mermen simpatías de la opinión y den al Gobierno pretexto para intervenir por la fuerza, y así matar en flor nuestros entusiasmos en pro de la más justa de las causas.—*La Comisión*.»

Nota oficiosa de la Comisión de huelga.

El movimiento de trenes en la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante, durante este día, fué como sigue:

Movimiento de trenes.

Á la seis de la mañana salió el primer tren, señalado con el núm. 200, destinado á Port-Bou, compuesto de 16 vagones y conducido por dos maquinistas de la sección del Ministerio de Fomento, llegados de Melilla, el de la Compañía y el Interventor del Estado.

El tren núm. 701 salió á las siete y cinco minutos para San Vicente, Mora y Zaragoza, con personal de la Armada, de la Compañía, un Capitán de Ingenieros y el Interventor del Estado. Llevaba correspondencia y viajeros.

Á las ocho y cincuenta salió para el Empalme, por Mataró, el tren número 112, con personal militar, de la Compañía y el Interventor del Estado.

Para Tarragona y Valencia salió el tren núm. 909, á las nueve de la mañana, guiado por militares y personal de la Compañía, con el Interventor del Estado Sr. Pla.

Á las tres de la tarde llegó de Port-Bou un tren con escasas personas, y á las cinco, otro del Empalme, con muy pocos viajeros también.

También entró en la estación un tren militar procedente de Tarragona, pilotado por personal militar, que tuvo necesidad de detenerse en la estación de Villanueva y Geltrú, por haber dejado apagar los fuegos de la locomotora.

En la misma estación de Madrid, Zaragoza y Alicante se fijó por la mañana un cartel que decía:

«Queda modificado por el presente aviso el orden del movimiento número 3.

Desde mañana inclusive, y hasta nuevo aviso, el servicio de trenes que se prestará diariamente será el siguiente:

Línea de Barcelona al Empalme, por Mataró: tren núm. 112, detenién-

dose en todas las estaciones, y tren núm. 133, cuyas paradas no se detallan.

Línea de Barcelona á Francia, por Granollers: trenes números 200 y 215.

Línea de Barcelona á Zaragoza, por Villanueva: trenes núm. 846, en todo su trayecto; núm. 701, de Barcelona á Roda; núm. 841, de Roda á Mora, y núm. 845, de Mora á Zaragoza.

Línea de Barcelona á Tarragona, por Villafranca: trenes números 909 y 924, deteniéndose en todas las estaciones.

Para los mencionados trenes sólo se admiten pasajeros, equipajes y correspondencia.»

Supresión de
trenes.

En la estación del Norte aparecieron cartelitos anunciando la supresión de los trenes siguientes:

Tren núm. 290, que debía salir á las quince y diez y seis minutos.

Idem núm. 2.260, que debía salir á las diez y seis y diez y seis minutos.

Idem núm. 2.262, que debía salir á las diez y siete y treinta y cinco minutos.

Idem núm. 2.274, que debía salir á las diez y nueve y cuarenta y ocho minutos.

Idem núm. 2.266, que debía salir á las veinte y cincuenta y seis minutos.

Idem núm. 258, que debía salir á las diez y ocho y quince minutos.

Idem núm. 274, que debía salir á las diez y ocho y cuarenta minutos.

Acuerdos de los
huelguistas.

En el local colectivo de la Sección Barcelona-Norte, calle de Caders, 12, principal, se celebra una junta general para tratar de la conducta que debe seguirse en presencia de la huelga suscitada por la Sección catalana, en la que luchan juntos elementos de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante y compañeros pertenecientes á la misma Empresa de los reunidos.

Sé acuerda adherirse á la huelga individualmente, porque colectivamente no es posible hasta después de haber pasado el plazo de ocho días que determina la Ley.

Como el Gobernador civil había manifestado que el Gobierno no consideraría ilegal la huelga de los empleados del Norte que perteneciesen á la Sección catalana, ya que ésta había cumplido los requisitos que determina la Ley de Coligaciones y huelgas, muchos ferroviarios de la Sección Barcelona-Norte se dan de alta en las listas de la Sección catalana para poder ejercitar la solidaridad sin peligro alguno.

En el curso de la junta general referida se da lectura del siguiente telegrama del Comité Nacional de la Federación:

«Comité consulta hoy á las Secciones sobre conveniencia de secundar actitud Red Catalana. Nosotros, aunque contrarios, acataremos acuerdo mayoría. Gobierno nos ha prometido neutralidad. Nada justifica rectificación de nuestra conducta, que conocéis por cartas particulares.—Cordoncillo.»

Las Sociedades Económicas de Barcelona solicitan de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante y del Comité de la Sección catalana que les permitan su intervención, con objeto de ver si entre todos logran hallar una fórmula que dé término al conflicto.

Medidas de intervención solicitadas por las Corporaciones oficiales.

Con este objeto, el Presidente del Fomento del Trabajo Nacional visita al Subdirector de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante y á Ribalta, Presidente de la Sección catalana, los cuales le prometen consultar el asunto antes de dar contestación definitiva.

En la sesión del Ayuntamiento de Barcelona se aprueba una proposición, firmada por los Concejales de la izquierda, radicales y carlistas, redactada en el sentido de que el Alcalde se dirija al Gobierno expresando los deseos de la Corporación de que ejerza su legítima influencia cerca de las Compañías ferroviarias para que atienda las justas demandas de los ferroviarios en huelga; que exprese también á la Junta directiva de la Sección catalana de Madrid, Zaragoza y Alicante la viva simpatía que le inspiran la justicia de las demandas formuladas, la mesura con que proceden y la seriedad y el tacto con que lleva el actual conflicto, circunstancias de un valor social extraordinario que ofrecen un alto ejemplo dado por los obreros catalanes á los trabajadores del mundo; que se dirija igualmente una comunicación á los Directores de dichas Compañías exponiéndoles la notoria necesidad de que acojan las justas peticiones de los obreros, tomando en consideración no sólo las razones de naturaleza económica favorables al levantamiento de las cargas de la vida, sino además los estímulos de índole social, que demandan el más alto nivel en la remuneración y en el régimen del trabajo.

Día 27.

Sigue la huelga con la misma intensidad y corrección que en los días anteriores.

Á la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante llegan los trenes correos con retrasos de consideración. En el tren de Port-Bou vienen un cabo y un soldado de Ingenieros, heridos en las faenas del servicio.

Movimiento de trenes.

El movimiento de trenes de la estación del Norte fué el siguiente:

Llegó el tren núm. 261, de Zaragoza, á las siete y treinta y siete de la mañana.

Idem el tren núm. 2.253, de Zaragoza, á las diez y cuarenta y cinco de la mañana.

Idem el tren núm. 2.257, de Manresa, á las once y cuatro de la mañana.

Idem el tren de ganado, de Miranda, á las ocho de la mañana.

Idem el tren núm. 1.409, de Manresa, á las doce y quince del mediodía.

Idem el tren núm. 251, de Manresa, á las seis y veinticinco de la tarde.

Llegó el tren núm. 253, de Manresa, á las nueve de la mañana.

Idem el tren núm. 2.261, de Manresa, á las tres y cuarenta de la tarde.

Idem el tren núm. 2.253, de Manresa, á las diez de la mañana.

Idem el tren núm. 2.257, de Manresa, á las doce y veinte del mediodía.

Idem el tren núm. 265, de San Juan de las Abadesas, á las siete de la tarde.

Idem el tren núm. 285, de San Juan de las Abadesas, á la una y veinte de la tarde.

Idem el tren militar de Pamplona conduciendo tropas de Caballería de Almansa.

Salió el tren núm. 222 con 300 operarios para los talleres de San Andrés de Palomar á las cinco y cuarenta de la mañana.

Idem el tren núm. 252 á las cuatro y veinticinco.

Idem el tren núm. 250 á las ocho y veintidós.

Idem el tren núm. 2.254 á las nueve y cuarenta y ocho de la mañana, para Manresa.

Idem el tren núm. 266 á las seis de la mañana, para San Juan de las Abadesas.

Idem el tren núm. 278 á la una y cuarenta y seis, para San Juan de las Abadesas.

Idem el tren de vagones vacíos para Manresa.

Idem el tren-tranvía para Manresa.

Idem el tren J. G. núm. 2, de mercancías.

Y otros dos trenes más de viajeros para Zaragoza durante las horas de la tarde.

Las Sociedades Económicas de Barcelona recibieron un comunicado de la Sección catalana concebido en estos términos:

«En contestación á su atento escrito, el Comité de huelga tiene la satisfacción de manifestar á usted que está dispuesto á nombrar las Comisiones necesarias, á fin de que, en contacto con las entidades que representa y Compañías en litigio, puedan llegar á una pronta solución honrosa. Agradecidísimos, nos ofrecemos de usted seguros servidores, q. b. s. m., el Comité.—Al Sr. Presidente del Fomento del Trabajo Nacional.»

Por su parte, el Presidente de los ferroviarios de la Sección Barcelona-Norte recibió el siguiente telegrama de Madrid:

«Ministro acaba de prometernos formalmente que Compañías, dentro mes Octubre, harán concesiones importancia á base reclamaciones presentadas, y entre ellas las tres esenciales origen vuestra lucha. Para confirmación noticia, dirigiós Gobierno civil. Tened presente lo que Ministro comunica, y ved desapasionadamente si podéis considerar como solución favorable.—Por el Comité Nacional, Barrio y Cordoncillo.»

Comunicaciones recibidas al objeto de solucionar la huelga.

Día 28.

La huelga continúa en el mismo estado que los días anteriores.

El movimiento de trenes en la estación del Norte fué el siguiente:

Servicio de
trenes.

Salió el tren núm. 2.252, para Manresa, á las seis y veinticinco.

Idem el tren núm. 270, para Zaragoza, á las siete y quince.

Idem el tren núm. 250, para Manresa, á las ocho y veintidós.

Idem el tren núm. 2.254, para Manresa, á las nueve y cuarenta y ocho.

Idem el tren núm. 254, para Zaragoza, á las diez y siete y cuatro.

Idem el tren núm. 2.252, para Manresa, á las diez y siete y treinta y tres.

Idem el tren núm. 260, para Zaragoza, á las diez y ocho y cuarenta.

Idem el tren núm. 266, para San Juan, á las seis.

Idem el tren núm. 2.272, para Vich, á las ocho y treinta y cinco.

Idem el tren núm. 276, para San Juan, á las trece y cuarenta y seis.

Llegó el tren núm. 261, de Zaragoza, á las siete y treinta y cinco.

Idem el tren núm. 2.253, de Manresa, á las ocho y treinta y siete.

Idem el tren núm. 2.257, de Manresa, á las once y dos.

Idem el tren núm. 2.261, de Manresa, á las once y cuarenta y uno.

Idem el tren núm. 261, de Manresa, á las diez y ocho.

Idem el tren núm. 271, de Zaragoza, á las veinte y treinta y siete.

Idem el tren núm. 285, de San Juan, á las doce y treinta.

Idem el tren núm. 265, de San Juan, á las diez y ocho y veintiocho.

Idem el tren núm. 2.273, de Vich, á las trece y cuatro.

El movimiento de trenes en la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante fué como en los días anteriores.

El Alcalde de Barcelona ha dirigido á la Sección catalana la siguiente carta:

Intervención
del Sr. Alcalde
de Barcelona.

«Este Ayuntamiento, en sesión de ayer, tuvo á bien acordar que se exprese á la Junta directiva de La Unión Ferroviaria la viva simpatía que le inspiran la justicia de las demandas formuladas y la cordura con que procede y la serenidad y el tacto con que lleva el actual conflicto, de un gran valor social, que ofrecen un admirable ejemplo, dado por los obreros catalanes á los trabajadores del mundo.

Lo que tengo el honor de comunicar á ustedes, cumpliendo dicho acuerdo.»

Se plantea la huelga general en la línea de Manresa á Berga y Guardiola después de una reunión pública, que presidió el mismo Alcalde.

Día 29.

Movimiento de
trenes en este
día.

El movimiento de trenes en la estación de Francia, durante este día, fué el siguiente:

Salió á las cinco de la mañana el tren-ómnibus núm. 200, para Port-Bou, con 170 viajeros.

Idem á las cinco y cincuenta minutos de la mañana el correo de Zaragoza, con 100 viajeros.

Idem á las seis y cuarenta y cinco de la mañana el tren correo para Zaragoza, con 100 viajeros.

Idem á las ocho y cuarenta y dos de la mañana el tren 909, para Tarazona, con 40 viajeros.

Llegó á las cinco y treinta de la tarde un tren militar conduciendo soldados que habían estado vigilando la línea.

El movimiento de trenes en la estación del Norte es como sigue:

Salió el tren núm. 2.252, para Manresa, á las seis y veinticinco de la mañana.

Idem el tren núm. 270, mixto, para Zaragoza, á las siete y quince de la mañana.

Idem el tren núm. 250, expreso, para Manresa, á las ocho y veintidós de la mañana.

Idem el tren núm. 2.254, tranvía, para Manresa, á las nueve y cuarenta y ocho de la mañana.

Idem el tren núm. 254, rápido, para Zaragoza, á las diez y siete y cuatro.

Idem el tren núm. 2.262, tranvía, para Manresa, á las diez y siete y treinta y tres.

Idem el tren núm. 260, correo, para Zaragoza, á las diez y ocho y cuarenta.

Idem el tren núm. 266, correo, para San Juan, á las seis de la mañana.

Idem el tren núm. 2.272, tranvía, para Vich, á las nueve y treinta y seis de la mañana.

Idem el tren núm. 276, mixto, para San Juan, á las trece y cuarenta y seis.

Llegó el tren núm. 261, correo, de Zaragoza, á la siete y treinta y cinco de la mañana.

Idem el tren núm. 2.253, tranvía, de Manresa, á las ocho y treinta y siete de la mañana.

Idem el tren núm. 2.257, tranvía, de Manresa, á las diez y dos de la mañana.

Idem el tren núm. 2.261, tranvía, de Manresa, á las diez y ocho.

Idem el tren núm. 271, mixto, de Zaragoza, á las veinte y treinta.

Idem el tren núm. 285, de San Juan, á las doce y treinta del mediodía.

Llegó el tren núm. 266, correo, de San Juan, á las diez y ocho y veintiocho.

Idem el tren núm. 2278, tranvía, de Vich, á las quince y treinta y cuatro.

En la cuenca del Ter, en Manresa y otros puntos de Cataluña faltarán carbón y primeras materias para la industria fabril si la huelga se prolonga una semana más.

La Junta directiva de la Sección Barcelona-Norte comunica al Director de la Compañía respectiva que habían notificado al Gobernador civil de la provincia de Barcelona el comienzo del plazo legal para declarar la huelga, como acto de solidaridad con los compañeros de la Red Catalana, y al propio tiempo para conseguir las mejoras solicitadas por acuerdo del Congreso de Madrid.

Siguen recibíendose numerosas ofertas á favor de los huelguistas ferroviarios y sus familias.

Á las diez de la noche chocaron en el paso nivel de la carretera de Rivas (Clot) la máquina núm. 1.907, del Norte, que procedía de la estación de Barcelona y se dirigía al Depósito de San Andrés, y un coche eléctrico de la Compañía General de Tranvías.

El choque destrozó la plataforma anterior del tranvía y ocasionó heridas de alguna importancia á 6 personas, que fueron curadas en una farmacia próxima al sitio de la ocurrencia.

La causa del accidente obedeció á la deficiencia del servicio de señales, ocasionada por el natural estado irrogado por la huelga.

En todas las Secciones federadas se vota á favor de la huelga, por solidaridad con los obreros catalanes y para obtener las mejoras solicitadas en las bases generales aprobadas por el Congreso.

Continúan las conferencias entre los representantes de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante y los de los huelguistas con los Presidentes de las entidades económicas de Barcelona, para buscar una solución honrosa al conflicto.

Día 30.

El movimiento de trenes en las estaciones de Barcelona fué en este día próximamente como en los anteriores, con la diferencia de que los convoyes de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante son pilotados por personal militar ó de Fomento, y los del Norte son conducidos por empleados de la misma Compañía.

Cuatro ó cinco fábricas de Ripoll han cesado en sus trabajos por falta de algodón.

El Sr. Monegal telegrafía al Sr. Canalejas en los siguiente términos:

«Considero aspecto hoy problema ferroviario gravísimo si no viene solución inmediata ó no se atiende preferentemente regular servicio mer-

Accidentes ferroviarios.

Movimiento de trenes.

Gestiones para la solución del conflicto.

cancias, para evitar paro forzoso todas industrias poblaciones servidas ferrocarriles Norte y Manresa-Berga. Ofrezco incondicional modesto concurso.—*Monegal.*»

El Sr. Presidente del Consejo contestó, acto seguido:

«Apreciando cuanto merece su prestigiosa personalidad, le agradezco, en nombre Gobierno, su valioso concurso; por alto, altísimo interés nacional, por consideraciones, aunque subalternas, para nosotros interesantes como representación política, ansiamos resolver la huelga, bien localizada, bien se generalice, con procedimientos de equidad; pero negándose los ferroviarios conceder plazo que las Compañías estiman indispensable, por razones poderosas, sólo de quince ó veinte días, el apremio va á frustrar nuestro propósito, obligándonos á acudir, si la huelga se extiende, á resoluciones que anhelamos evitar.

Ha dicho el Gobierno que, á mediados de Octubre, las Compañías terminarán su estudio, que es prolijo, y presentarán, no fórmulas vagas, sino fórmulas concretas, explícitas, que nos permitan satisfacer de momento parte de las aspiraciones de los empleados y obreros y prepararnos para mayores satisfacciones sucesivas, pero previstas desde ahora, si usted y otras prestigiosas personas de Barcelona, con la urgencia que el caso exige—porque el estrago ya no permite diferir mucho ciertas soluciones—, lograran una concordia, prestando al interés público un gran servicio. En otro caso, por doloroso que sea, el Gobierno atenderá á la salvaguardia, al amparo enérgico, y presumo que eficaz, de los más altos intereses de la patria, los especiales de la región catalana y de la producción agrícola é industrial, que no permiten nuevas dilaciones. Si la única fórmula es someter uno ú otro de los intereses que litigan, á ello no puede ir el Gobierno, porque lo estima contrario á su competencia y á la justicia. Le saluda muy cordialmente *Canalejas.*»

De Villanueva y Sitges se reciben quejas de que faltan materias para los establecimientos fabriles.

Por la estación del Norte ha llegado, procedente de Galicia, un tren de ganado, y á las diez y cuarenta y cinco minutos de la mañana salió otro tren de carga general para San Juan de las Abadesas.

Después salió otro tren para Zaragoza con 30 vagones, y á las quince y veinticinco uno más, por la línea de San Juan, con carga de algodón, para Ripoll, San Quirico, Torelló, San Juan y Manlleu, y con carga de maíz, algarrobas y madera, para distintos pueblos de la línea citada.

También salió por la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante un convoy, compuesto de 23 vagones de carbón, destinados á diferentes estaciones de la vía de Granollers.

Día 1.º de Octubre.

La Cámara Industrial de Barcelona remite al Sr. Canalejas el siguiente telegrama:

Mediación de la
Cámara in-
dustrial de
Barcelona.

«Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros.—Madrid.

El Fomento del Trabajo Nacional y la Cámara Industrial, que han intervenido, con las demás Corporaciones, en las gestiones realizadas cerca de la Compañía y de los obreros para tratar de una concordia de intereses que pudiera el Gobierno en definitiva resolver, entendiendo, con las demás entidades, que dado el carácter general del conflicto, sólo al Gobierno compete su resolución, ofrecen, en lo que estime conveniente V. E., su más decidido concurso. — Por la Cámara Industrial, *Luis Sedó.*»

Se entrevistan las directivas de la Sección catalana y la de Barcelona-Norte para tratar de la actitud respectiva de ambas entidades obreras en el caso de solucionarse la huelga.

Actitud de las
directivas fe-
rroviarias.

Se acordó que, caso de que el triunfo sea de la Sección catalana, no reanudar el trabajo hasta que la Compañía del Norte acceda á las demandas de sus empleados, en atención á la solidaridad prestada á la Sección catalana por la de Barcelona-Norte.

Además se hará partícipe á la Sección Barcelona-Norte de cuantos donativos, empréstitos y demás ventajas que tenga la Sección catalana, que considera á todos los ferroviarios huelguistas como si fueran sus propios afiliados.

El movimiento de trenes en las estaciones de Barcelona viene á ser como el de los días pasados, notándose, no obstante, que el servicio aumenta en la de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante.

De la del Norte salen numerosos trenes de viajeros y mercancías.

La Comisión de huelga de la Sección catalana publica en *El Progreso* las siguientes líneas:

Alocución de la
Comisión de
huelga.

«El conflicto ferroviario, que en su día pudo reducirse á su más pequeña expresión, ha rebasado los límites de Cataluña, por la positividad de los llamados á entender en toda clase de asuntos que afectan á los intereses de la colectividad.

Hoy se ha convertido en cuestión nacional de Gobierno, y sólo éste, en combinación con las Compañías y empleados, puede resolverla con justicia en el más breve plazo, y no aguardar á que las demás Secciones de España estén en condiciones de declarar la huelga para mejorar de situación.

¿Por qué esta demora? Nadie se la explica, sin faltar á los más elementales deberes de ciudadanía.

Espera, sin embargo, el Comité que la razón se impondrá en todos, y

cada cual llevará su granito de arena para que la solución no se haga esperar, porque los perjuicios que ocasiona la actual situación son inmensos, y aun podrían ser mayores y de otra naturaleza.

Juicio, calma y serenidad, y la victoria será nuestra é inmediata, si no se desvia el personal del camino emprendido.—*El Comité de huelga.*»

Los elementos directores de la huelga de la Sección catalana manifiestan deseos de ponerse en relación con el Gobierno para expresarle el minimum de peticiones, con cuya concesión podía llegarse á una solución de armonía.

El Gobernador civil cita á una Comisión de obreros y á los Sres. Sedó y Calvet para una entrevista en su despacho, en la que se redactan las siguientes bases mínimas:

«1.ª Que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante destine para mejora de sueldos, jubilaciones, pensiones y demás ventajas, que signifiquen gravamen económico para la misma, la suma de 2 millones de pesetas, que podían, en último caso, reducirse á 1.500.000 para la Red Catalana, lo cual vendría á significar para toda la red de la Compañía 6 millones, y 5, respectivamente, en igualdad proporcional, debiendo aplicarse la mejora de sueldos solamente á los inferiores á 251 pesetas mensuales;

2.ª Todos los huelguistas volverán á los puestos y destinos que tenían anteriormente;

3.ª Que se establezca para el personal de la Compañía el principio de la inamovilidad, condicionada en términos que quede asegurada la facultad disciplinaria que tiene la Compañía para mantener el buen orden de los servicios;

4.ª Que se conceda á los ferroviarios de Madrid, Zaragoza y Alicante quince días de permiso al año, por lo menos, con sueldo, ya que no se puedan conceder los veinte que la Compañía del Norte da á sus empleados;

5.ª Que á los maquinistas, en vez de una participación á las economías, se les conceda gratificación por los kilómetros recorridos, y á los de oficinas, en lo posible, el trabajo intensivo;

6.ª Aceptadas estas condiciones por las Compañías, se comprometen á recomendar eficazmente á sus compañeros la vuelta inmediata al trabajo.

En cuanto á las otras bases generales, aceptarán lo que la Compañía, con carácter general, resolviera sobre ellas, teniendo en cuenta las razones de justicia y equidad que las acompañan.

Los deseos de los ferroviarios son que las mejoras rijan inmediatamente, pero se avendrán á esperar hasta primeros de Enero del año próximo.»

La reunión empezó á las seis y media de la tarde y terminó á las diez de la noche.

Al terminar, el Sr. Sedó habló con los periodistas, manifestándoles que había acudido, como el Sr. Calvet, á requerimientos del Gobernador

Gestiones del
Gobernador
civil.

Bases de trans-
acción.

civil, á aquella conferencia, no ostentando representación alguna determinada, como no fuese la particular, pues sus gestiones como representante de las Corporaciones económicas habían terminado oficialmente.

Día 2.

El Presidente de la Sección Barcelona-Norte, compañero Armengot, da á conocer su opinión acerca de las bases que los obreros Pi, Estivill y Ripoll, de la Sección catalana, expusieron el día anterior ante el Gobierno civil, como fórmula para dar por terminado el conflicto.

He aquí sus palabras:

«He visto con disgusto las bases en cuestión, por afectar solamente á los ferroviarios de Madrid, Zaragoza y Alicante.

Entiendo que, buenas ó malas, en dichas bases debieron comprender á los compañeros del Norte. Además, consideraría antirreglamentaria la conducta de unos comisionados que presentan proposiciones modificando las bases generales, motivo de la lucha actual, sin haberlas consultado con la Asamblea general, aunque se quisiera prescindir del Comité Nacional, al que están ahora obligados los compañeros de la Sección catalana, dada la actividad observada por todas las Secciones que forman la Federación Española. Hacer lo contrario sería colocarse fuera de la Federación, que ha secundado la huelga declarada por la Sección catalana en favor de las bases generales.

Por lo demás, puedo asegurar que, cuando las aludidas bases fueron conocidas por los ferroviarios del Norte, protestaron de ellas con indignación, considerándolas inadmisibles.»

Aparece en la Prensa una nota oficiosa, redactada después de una junta celebrada entre la directiva de la Sección catalana y la Comisión permanente de huelga, que dice así:

«Los ferroviarios aseguran que la nota de bases publicada hoy miércoles por la Prensa fué redactada por el Gobernador civil y facilitada á los comisionados por la misma Autoridad, y de la cual ellos, los ferroviarios en general, no se hacen responsables más que como un resumen, no completo, de lo que hablaron los Sres. Portela, Sedó, Calvet y los comisionados.

Al propio tiempo hacen constar que, al dar por acabadas sus gestiones las Sociedades económicas, éstas dijeron que ya no cabía otra intervención que la del Gobierno, á lo cual asintieron los representantes de los huelguistas, sin que ello significara que solicitaron entrevista alguna.»

Asimismo, la tantas veces citada Comisión permanente de huelga da á la publicidad la nota siguiente:

Manifestaciones del Presidente de la Sección ferroviaria Barcelona-Norte, con respecto á las bases de transacción anteriormente propuestas.

Nota oficiosa de la directiva de la Sección catalana.

Bases de solución propuestas por la Comisión de huelga.

«En Barcelona, á las veintitrés del 1.º de Octubre de 1912, reunidos los individuos del Comité de huelga en pleno y mayoría de la Junta directiva, se aprobaron por unanimidad las siguientes bases para la vuelta al trabajo:

1.ª Serán baja aquellos individuos que con motivo de la huelga fueron alta en la Compañía.

Observación: Si por las necesidades de la Compañía, en atención á la disminución de las horas de servicio, se ve obligada á aumentar la plantilla del personal, podrán ser admitidos nuevamente.

2.ª Los huelguistas todos serán declarados de plantilla á partir de este momento, y volverán, con el carácter de tales, á ocupar los puestos que dejaron vacantes al declararse el paro, si así conviene á sus intereses, esto es, si no hay establecida permuta, cambio de destino, residencia, etc., solicitada con anterioridad á esta fecha, tomando como solución los empleados que no secundaron el movimiento:

3.ª Los sueldos actuales de los huelguistas se mejorarán en las siguientes proporciones:

Hasta 125 pesetas mensuales, un 30 por 100.

Desde 125 á 150 pesetas, un 20 por 100.

Desde 150 á 250 pesetas, un 10 por 100.

Los sueldos superiores al último no tendrán derecho á mejora alguna. Además, y como gratificación anual, pagadera, por semestres vencidos, en Julio y Diciembre, el 10 por 100 del sueldo como minimum, según los beneficios líquidos de la Compañía.

4.ª Se establece la inamovilidad de los empleados de plantilla asociados para todos los servicios.

Así, pues, no serán baja ni postergados en sus ascensos hasta conseguir el maximum de sueldo señalado en cada cargo, ni trasladados sin causa justificada, que acordará el Tribunal de honor que, por clases, se constituirá para cada caso, á petición de las Compañías, sin apelación.

5.ª Desaparece el sistema de castigos, implantado hasta hoy, que merme el sueldo ó gratificación, sin antes dar la aprobación un Tribunal mixto ó el de honor que se cita en la anterior condición, compuesto de tres individuos de La Unión Ferroviaria, tres por parte de la Compañía y un extraño, que podría ser el Presidente de la Junta de Refermas Sociales ó de alguna entidad económica del país.

6.ª Se establece la jornada máxima de cincuenta y seis horas semanales en todos los servicios y épocas del año, á excepción de los empleados de oficinas, para los que se reduce á treinta y seis horas.

Estos empleados prestarán el servicio intensivo: en verano, de siete á trece, y en invierno, de ocho á catorce.

7.ª Se concederán veinte días de permiso al año, con sueldo, á todos los empleados de plantilla, ó su equivalencia en metálico, si no lo disfrutaran, á su elección.

8.ª Se facilitará á cada empleado un *carnei* de identidad, que le dará

derecho á viajar en la clase que por su cargo le corresponda, sin limitación, y en una superior, si le conviene, pagando la diferencia que se estableciere.

9.^a Las primas por economía de combustible y materias grasas quedan suprimidas. Como compensación, se modifican las primas por recorrido según el siguiente cuadro:

Servicio de viajeros: Maquinistas, 0,03 pesetas por kilómetro recorrido; fogoneros, 0,01 1/2 pesetas por kilómetro recorrido.

Servicio de mercancías: Maquinistas, 0,04 pesetas por kilómetro recorrido; fogoneros, 0,02 pesetas por kilómetro recorrido.

Servicio de maniobras: Maquinistas, 0,05 pesetas por kilómetro recorrido; fogoneros, 0,02 1/2 pesetas por kilómetro recorrido.

Las maniobras seguirán contándose á razón de 8 kilómetros por hora.

10. Los retiros, pensiones, accidentes del trabajo, horas extraordinarias, etc., que no influyen de una manera directa en los huelguistas, serán objeto de particular estudio y atención.»

El movimiento de trenes en este día no ofrece ninguna alteración relativamente á los días anteriores, como no sea que salen de Barcelona, con destino á Manlleu, Sitges, Vich, Torelló, San Quirico y otras poblaciones fabriles, convoyes de mercancías y primeras materias.

Continúan recibándose ofertas y donativos en beneficio de los huelguistas y muestras de adhesión de las organizaciones ferroviarias de muchos pueblos de España.

Día 3.

La Comisión de ferroviarios, compuesta por los Sres. Estívil, Pi, Solanas, Riera, Ripoll y Puerto, que ha conferenciado con el Gobernador civil y Sres. Sedó y Calvet en la mañana de este día, ha sacado la impresión siguiente:

Manifestaciones de la Comisión de ferroviarios.

«Que las mejoras que no implican un desembolso inmediato, por el espíritu de concordia que representan, se conseguirán sin dificultad alguna; que la única diferencia que puede ser obstáculo para la vuelta al trabajo estriba en los aumentos de sueldos, mejoras en los retiros y pensiones, cuyo estado económico, según la Compañía oficiosamente manifiesta, no permite que en un solo ejercicio figuren gravámenes de tal consideración.

Se obtiene la promesa formal de que se intentará recabar de la Compañía que, en números redondos, nos dé á conocer la cantidad que está dispuesta á conceder, distribuida por el orden de menos á más, en los sueldos hasta de 250 pesetas mensuales inclusive.

Para esta conformidad ó reparos, el próximo sábado se reunirá en Asamblea la entidad Sección catalana, conocida que sea la importancia de las mejoras introducidas, y, como soberana, decidirá.»

Llamamiento
de reservistas.

Se autoriza por Real decreto al Ministro de la Guerra para llamar á filas á todos los reservistas ferroviarios de los reemplazos de 1907 á 1911 inclusive, y en su virtud, el Capitán general de Cataluña circula las órdenes necesarias para dar cumplimiento á aquella disposición.

Movimiento de
trenes.

El movimiento de trenes en las estaciones ferroviarias de Barcelona viene á ser como el de los restantes días de huelga, aunque se nota que el servicio de mercancías aumenta de una manera notable, sobre todo en la estación y líneas del Norte.

Día 4.

Actitud de los
huelguistas.

En el local colectivo de la Sección Barcelona-Norte se celebra una junta general, en la que el personal huelguista de dicha Empresa manifiesta su desagrado ante la conducta del Comité de huelga y Junta directiva de la Sección catalana, que, en sus gestiones para la solución de la lucha, se olvidan por completo de quienes por solidaridad secundaron un movimiento que á todos comprometía por igual. Se acuerda, en vista de tales pretericiones é ingratitudes, conferir la representación de la entidad del personal de la Compañía del Norte al Comité Nacional de la Federación ó al del Sindicato de obreros ferroviarios del Norte, establecido en Valladolid.

La Junta directiva de la Sección catalana visitó al Gobernador civil de la provincia en las primeras horas de la mañana para continuar la tarea de confeccionar una fórmula que ponga inmediata solución al conflicto. Se convino, después de un cambio de impresiones, en volver á reunirse por la noche, porque entonces podía el Sr. Portela dar á los huelguistas conocimiento del resultado de sus conferencias con el Gobierno y de la resolución de la Compañía.

Acerca de esta conferencia, hubo de manifestar el Sr. Gobernador civil en las últimas horas de la noche del día 3:

«La impresión puedo darla muy vaga. Hemos hablado del pasado y del presente, para echar cálculos sobre el porvenir. Adónde llegan éstos, lo podrán decir mejor que yo los obreros, pues no me dieron una contestación definitiva.

He reiterado, dándoles todas las confianzas que yo tengo y todas las que se pueden dar, los propósitos del Gobierno de llevar á las Cortes un proyecto de Ley accediendo, en todo lo razonable, á las aspiraciones de los ferroviarios.

También recordamos cosas ya expuestas en anteriores conferencias, celebradas en Madrid y en Barcelona, tratando del ánimo en que se encuentran las Compañías.

Ahora, ellos reflexionarán sobre las esperanzas, las seguridades y los compromisos á que se obliga el Presidente del Consejo de Ministros.»

Los huelguistas acogen con reserva las manifestaciones que les hace el compañero Estivill, una vez terminada (á la una y media de la madrugada) la conferencia con el Gobernador civil.

Día 5.

Convocados por el Gobernador, y para continuar buscando una solución al conflicto, se reunieron á las doce del día 5, en el despacho de dicha Autoridad, los obreros ferroviarios Sres. Ribalta, Ripoll, Solanas, Riera, Estivill y Puerto, y los señores: Sedó, por la Cámara Industrial; Calvet, por el Fomento del Trabajo Nacional; Maristany, por la Cámara de Comercio; Grué, por el Círculo de la Unión Mercantil; Roura, por la Cámara Mutua de la Propiedad; Bergés, por la Económica de Amigos del País; Sitges, por la Unión Gremial; Doménech, por el Ateneo Barcelonés, y Conde, por la Liga de Defensa Industrial.

Nuevas gestiones para la terminación de la huelga.

En esta reunión se convino mantener las manifestaciones y promesas que en la reunión del 4, por la noche, se habían hecho.

Por la tarde tuvo lugar un mitin en el local denominado El Globo Cautivo, con enorme asistencia de obreros ferroviarios.

Asamblea de huelguistas.

Preside Pedro Ribalta, quien convoca á los obreros para darles cuenta de las gestiones realizadas cerca de las Autoridades para buscar una solución á la huelga.

Dice que el Gobernador ha prometido, bajo palabra de honor, que el contenido de las peticiones formuladas por los huelguistas será integralmente atendido por la Compañía, y por lo tanto, será un hecho el aumento de los salarios, la rebaja de la jornada, la mejora de los retiros, la concesión de un carnet de identidad, que servirá para viajar el personal gratuitamente por todas las líneas; y, en suma, tendrán debida aceptación todas las ventajas contenidas en las 10 bases que redactó la Comisión permanente de huelga el día 1.º de Octubre, frente á las que el mismo Gobernador civil redactara el mismo día, y que fueron rechazadas por los ferroviarios.

Asegura que la Compañía satisfará á los huelguistas los jornales de los días de lucha, y que el Gobierno dará á las mejoras concedidas por la Empresa la debida sanción en el Parlamento y en la Ley.

Recomienda á todos que no se dejen llevar por apasionamientos, y reflexionen sobre lo que consideren más conveniente y sobre lo que en el mitin se proponga y se diga, antes de decidir en definitiva.

El Secretario de la directiva de la Sección catalana, Emilio Polo, se pronuncia contra el resultado de las gestiones realizadas, y que se pretende hacer pasar como fórmula de transacción para decapitar el movimiento huelguístico. Al fin de cuentas—dice—, no se nos ofrecen otras garantías que palabras de honor, y con éstas no se puede dar por terminada una

lucha que se inició para obtener ventajas positivas que, hasta el momento presente, no parecen por ninguna parte.

Si las promesas del Gobierno y los buenos deseos de la Compañía no fueron bastante para impedir la huelga, tampoco deben considerarse como razón suficiente que determine la vuelta al trabajo, y por lo tanto, soy de opinión que la huelga continúe hasta lograr el objeto que al principio nos habíamos impuesto.

Los compañeros Solanas, Villar, Pi y Ribalta se expresan en el sentido de que las concesiones prometidas significan una gran victoria para los ferroviarios, puesto que ya se da á éstos una esperanza y una contestación que antes no tenían.

Pregunta el Presidente si se acuerda volver al trabajo el día 7, y la Asamblea prorrumpe en gritos contradictorios, que afirman y niegan; pero en vista de que la mayoría es partidaria de la terminación de la lucha, así se acuerda, quedando desde aquel instante solucionado el conflicto, que durante algunos días constituyó la actualidad y la preocupación de todo el país.

Resultado de la
Asamblea.

Al terminar el mitin, muchos huelguistas rompen, airados, sus *carnets* de asociados, y el Secretario de la Sección catalana dimite su cargo ante la Junta directiva, inculcando á sus individuos de debilidad en sus actos.

La directiva de la Sección Barcelona-Norte exige explicaciones á la de la Sección catalana acerca del alcance que tienen las promesas hechas por el Gobernador civil, en vista de que éste no sabe contestar, cuando se le pregunta, si las ventajas ofrecidas alcanzarán también á los huelguistas de la Empresa del Norte, que secundaron el movimiento huelguístico, no sólo por solidaridad hacia los de Madrid, Zaragoza y Alicante, sino con el compromiso de no reanudar las tareas sin que todos los huelguistas, por igual, disfrutaran de las mismas ventajas y de las mismas conquistas. Visto que ni las Autoridades ni los individuos que dirigían la Sección catalana desvanecían sus dudas, la directiva de la Sección Barcelona-Norte se cree en el caso de no dar la lucha por terminada hasta no recibir indicaciones del Comité Central de la Federación, á quien habían conferido su representación por virtud del acuerdo tomado en la Asamblea general del día anterior.

Terminación de
la huelga.

En efecto: en las primeras horas de la mañana del día 6 se recibió noticia telegráfica de que, por virtud de las gestiones llevadas á cabo por el Diputado D. Julio Amado, se había llegado á un acuerdo provisional con el Gobierno, el cual legislaría de acuerdo con las pretensiones del personal ferroviario de toda España.

Al siguiente día reanudaron los huelguistas de Madrid, Zaragoza y Alicante y Norte sus tareas, confiando en las promesas del Gobierno y en las deliberaciones del Parlamento.

APÉNDICE SEGUNDO

MEJORAS CONCEDIDAS POR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Á SUS OBREROS, AGENTES Y EMPLEADOS

I

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

1.º Mejoras de carácter general.

Circular de Dirección general de la Compañía núm. 166, de 20 de Octubre de 1912: Aumento de sueldos. Creación de plazas. Construcción de viviendas. Nuevo régimen de pensiones.

Restablecida la normalidad en los servicios de la Compañía, esta Dirección general se complace en comunicar al personal de la misma su propósito de persistir en el camino de mejoras emprendido en los últimos años á medida que lo han ido consintiendo los recursos de que la Compañía puede disponer.

A este efecto, y de acuerdo con el Consejo de Administración, en los presupuestos de las redes de la Compañía para el próximo año de 1913 se consignará una importante mejora en los sueldos del personal, especialmente en los inferiores á 3.000 pesetas anuales, y con preferencia para los más modestos; se procederá á la creación de nuevas plazas, á fin de reducir en lo posible el trabajo diario, aumentando los descansos periódicos y mejorando la reglamentación relativa á licencias y enfermedades; se establecerá el trabajo intensivo en las oficinas centrales de Madrid y Barcelona; se acelerará la construcción de viviendas para el personal, y se implantará un nuevo régimen para el servicio de pensiones, mediante la aprobación del Gobierno, reduciendo los años de servicio necesarios para obtener pensión de retiro, aumentando en un 33 por 100 la cuantía de dichas pensiones y estableciendo el retiro anticipado en los casos de invalidez.

El conjunto de todas las mejoras apuntadas habrá de producir en los presupuestos de las dos redes de la Compañía, para el año 1913, un aumento de 5 millones de pesetas, aproximadamente, en los gastos de personal.

Esta Dirección general espera que el anuncio de tales mejoras ha de llevar al ánimo de todo el personal de la Compañía el convencimiento pleno del interés con que se estudian y atienden las conveniencias del mismo, en armonía con la situación económica de aquélla, y abriga la seguridad de que á las manifestaciones expuestas corresponderán todos extremando su celo y voluntad para la buena marcha del servicio y la defensa de los intereses puestos á su cuidado, en beneficio del público, de la Compañía y de las conveniencias propias del personal.

2.º Licencias, descansos, socorros.

Orden de Dirección general núm. 196, de 21 de Diciembre de 1912:
Descansos. Licencias. Socorros por enfermedad ó accidentes del trabajo.

Descansos, con
percepción de
haber ó jornal.

1.º Los agentes y obreros de plantilla cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha de las líneas de esta Compañía percibirán íntegramente, á partir de 1.º de Enero de 1913, el jornal ó haber que les corresponda en sus descansos periódicos, disfrutando del expresado beneficio á razón de un jornal ó día de haber por quincena, proporción que para el personal de todas clases directamente adscrito al servicio de trenes y máquinas se amoldará estrictamente, acrecentándola en lo menester, á los turnos establecidos ó que se establezcan para dicho servicio.

2.º Los Jefes de servicio tomarán las disposiciones oportunas para que, al acomodar los descansos periódicos á las circunstancias especiales de las diversas funciones de cada clase de agentes, se abonen en nómina los haberes ó jornales respectivos al tenor de lo preceptuado en la regla anterior, tanto si corresponden á jornadas enteras de descanso como si, por las particularidades del servicio, tuviera que fraccionarse aquél en medias jornadas.

3.º Cuando las necesidades del servicio y el número de agentes y de obreros adscritos al mismo dificulten en algún caso la organización de los turnos convenientes para el ordenado y sucesivo disfrute de los descansos periódicos, podrán acumularse éstos por trimestres, tanto para facilitar el cometido de los correspondientes equipos de relevo, que sucesivamente deberán trasladarse á las estaciones donde hayan de prestar servicio, como para permitir á los agentes y obreros titulares el disfrute de los descansos que les correspondan, con el percibo íntegro de sus haberes ó jornales durante los seis días consecutivos de cada trimestre, en que go-

zarán aquellos con tal motivo de la facultad discrecional de ausentarse de su residencia.

4.° Los Jefes de servicio, teniendo en cuenta las necesidades de la explotación, así como las conveniencias particulares de los agentes, que habrán de armonizarse en cuanto sea posible, tomarán las disposiciones de detalle que mejor procedan para la práctica de los anteriores preceptos.

1.° Se hace extensiva á todo el personal cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha de las líneas de la Compañía, dándole la máxima amplitud que corresponda á las conveniencias de dicho personal, en armonía con las exigencias del servicio, la facultad de obtener en uno ó varios periodos, contados desde 1.° de Enero hasta 31 de Diciembre, quince días al año de licencia, con percepción de sueldo ó jornal entero. Licencias.

2.° La obtención, señalamiento y disfrute de estas licencias se sujetarán á las reglas siguientes:

a) Tendrán derecho á los quince días anuales de licencia, contados desde 1.° de Enero hasta 31 de Diciembre, percibiendo íntegro su respectivo haber ó jornal, todos los empleados de oficinas y los agentes cuyas funciones sean peculiares de la explotación propiamente dicha de las líneas de la Compañía que les obligan á estar siempre dispuestos para el servicio de dicha explotación, sin permitirles el disfrute normal y seguido del descanso dominical;

b) Deberán acomodarse dichas licencias á las necesidades del servicio, armonizándolas, en cuanto fuere posible, con las conveniencias particulares de los agentes;

c) Las licencias expresadas deberán solicitarse por conducto del Jefe inmediato con la antelación suficiente, indicando el número de días que se pidan, para poder atender los preceptos de la regla anterior; en caso de urgencia, se precisarán los motivos de la misma, para adoptar, en su vista, la resolución procedente;

d) Los Inspectores de Movimiento, los Jefes de Sección de Vía y Obras y los Jefes de Depósito podrán conceder y señalar las licencias que se pidan y no excedan de tres días, dando inmediata cuenta de su concesión á sus Jefes superiores;

e) Los Jefes citados en la regla anterior cursarán las peticiones de licencia que reciban, cuando se soliciten más de tres días de permiso, indicando los días de licencia que durante el año hayan concedido al agente petionario, en uso de la facultad que les corresponde según la regla anterior, y todas las circunstancias que medien para señalar las fechas de disfrute de las licencias solicitadas, á fin de no perturbar la buena marcha del servicio;

f) Los Jefes de División, cuando no pase de diez días la licencia pedida, y los Jefes de servicio, cuando no existan los de División ó pase de diez días la licencia solicitada, fijarán la fecha en que deberá disfrutarse, mientras proceda, con sujeción á los preceptos de esta orden, teniendo en

cuenta los datos ó informes á que se refiere la regla anterior y todos los antecedentes ó explicaciones complementarias que crean oportuno recabar ó reunir;

g) En todos los servicios distintos de los tres mencionados en la regla d) corresponderá á los Jefes de servicio la concesión y señalamiento de las licencias que se pidan, teniendo en cuenta los datos é informes que á este fin recaben y reunan;

h) Cuando medien circunstancias especiales que puedan justificar la ampliación del plazo máximo de quince días al año, señalado para las licencias del personal, los Jefes de servicio acudirán á la Dirección general, exponiendo las consideraciones pertinentes, para que aquélla, ó en su caso, el Comité de Dirección, acuerden lo que fuere procedente.

Socorros en caso de enfermedad ó accidente del trabajo.

1.º Los agentes, empleados ú obreros de carácter fijo y permanente, que caigan enfermos ó sufran accidentes que les impidan atender las tareas ó funciones de su cargo, percibirán, durante el curso de su dolencia, los socorros cuya cuantía y condiciones de disfrute se detallan en las reglas siguientes:

a) Cuando caiga enfermo un agente, cuidará el mismo de avisar en seguida verbalmente, ó por escrito, á su Jefe inmediato, para que éste pueda tomar las disposiciones necesarias á fin de asegurar el servicio que aquél debía prestar y ponerlo en conocimiento del Servicio Sanitario, que habrá de extender, en su caso, los partes de baja y alta correspondientes;

b) Una vez comprobada y certificada por el médico de la Compañía la enfermedad de un agente, disfrutará éste, en concepto de socorro, durante el curso de la misma, mientras no exceda de sesenta días, de su haber ó jornal íntegro, con exclusión de toda clase de gratificaciones, pluses primas, etc.;

c) Si la enfermedad se prolongara, continuando imposibilitado el paciente, para la prestación del servicio que le corresponde, durante un plazo superior al de sesenta días señalado en la regla anterior, el Jefe del servicio á que pertenezca el agente enfermo dará cuenta del caso á la Dirección de la Compañía, indicando todas las circunstancias personales del agente y las especiales de su familia, para que, en vista de las mismas, pueda aquélla acordar, si lo estima procedente, la prolongación del socorro durante treinta días más;

d) Ningún agente podrá recibir en concepto de socorros por enfermedad, durante un plazo de doce meses, más de la cantidad correspondiente á los haberes ó jornales íntegros de noventa días;

e) Cuando la dolencia ó dolencias de un agente, con la consiguiente inhabilitación para el trabajo ó servicio, alcancen, en un plazo de doce meses, una duración mayor de noventa días, el Jefe del servicio á que pertenezca el agente enfermo recabará un informe especial del médico de Sección correspondiente, que habrá de ser examinado y visado por el Jefe del Servicio Sanitario, para apreciar las circunstancias y consecuencias de la enfermedad, transmitiéndose estos informes á la Dirección de

la Compañía con todos los antecedentes y explicaciones que se crean oportunos, á fin de que aquélla someta el caso al Consejo, que decidirá si deben prolongarse los socorros ó si el agente debe cesar de pertenecer á la Compañía;

f) No se abonará socorro alguno á los agentes enfermos á consecuencia de alcoholismo ó de infecciones venéreas ó sifilíticas, ni tampoco á los que en riña ó en desafío reciban heridas, ó que hayan de tratar sus enfermedades por personas incompetentes para el ejercicio de la profesión médico-quirúrgica;

g) Los agentes que abandonen ó dejen de prestar su servicio simulando enfermedades que no resulten comprobadas ó certificadas por el médico de la Compañía, así como los que se hallen ausentes de su domicilio al efectuar su visita dicho médico, sin autorización expresa del mismo, incurrirán en los castigos reglamentarios que procedan, sin percibir socorro de ninguna clase, considerándose la reincidencia de tan graves faltas como causa bastante para su separación del servicio de la Compañía;

h) Los agentes que sufran, en el ejercicio de su cargo ó funciones, cualquier lesión que no pueda imputarse á su imprudencia, temeridad ó malicia, disfrutará de su haber ó jornal íntegro, con exclusión de toda clase de gratificaciones, pluses y primas, hasta la total curación de sus heridas, mientras no exija un plazo superior á noventa días, pasado el cual percibirán la mitad de su sueldo ó jornal, con sujeción á lo prescrito por las disposiciones legales vigentes en materia de accidentes del trabajo.

Quedan anuladas todas las disposiciones anteriores que sean contrarias á lo que se preceptúa en la presente orden de Dirección.

Los Jefes de servicio tomarán las disposiciones necesarias para organizar, sin pérdida de tiempo, los relevos del personal en sus descansos, licencias y enfermedades, á fin de que, en el más breve plazo posible, puedan ponerse en vigor los preceptos de esta orden, á pesar del considerable aumento que habrá de sufrir por esta causa el número de agentes y de la preparación á que deberán someterse previamente muchos de ellos para desempeñar en buenas condiciones los cargos y cometidos que con tal motivo se les confien.

Disposiciones
generales.

El Subdirector de la Red catalana y los Jefes de servicio de la Red antigua consultarán con esta Dirección general todas las dudas y dificultades que pueda suscitar la aplicación detallada de los preceptos contenidos en esta orden.

Esta Dirección general, al dar á conocer al personal de la Compañía los acuerdos del Consejo de Administración de la misma, que se traducen en los preceptos antes formulados, abraza la seguridad de que sabrá aquél reconocer la importancia y alcance de las ventajas anejas á las concesiones acordadas, para corresponder á los beneficios obtenidos con el persistente celo y la firme adhesión que tan grandemente contribuyen á la buena marcha del servicio.

3.° Pensiones de retiro, viudedad y orfandad.

*Orden de Dirección general núm. 197, de 21 de Diciembre de 1912:
Nuevo Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad á los empleados de las líneas explotadas por la Compañía y á las familias de dichos empleados.*

El Consejo de Administración de esta Compañía aprobó, en sesión del 10 de Noviembre último, el adjunto Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad á favor de los empleados y obreros de las líneas que explota aquélla y de las familias de los mismos, Reglamento que ha sido asimismo aprobado por Real orden de 19 del corriente mes, y que se pondrá en vigor en 1.° de Enero próximo, aplicándose á todas las pensiones que á partir de la expresada fecha se liquiden.

Al dar publicidad al citado Reglamento, para que el personal de la Compañía conozca al detalle sus preceptos, cree oportuno esta Dirección general señalar las diferencias esenciales que ofrece, con relación á las reglas que para los propios fines figuran en el Reglamento vigente en la actualidad, ó sea el publicado en la orden de Dirección núm. 179, fecha 23 de Diciembre de 1899, con la modificación anunciada en la orden número 190 de la propia clase, fecha 23 de Diciembre de 1907, diferencias que pueden sintetizarse en los términos siguientes:

Convertir la *facultad* de la Compañía para la jubilación de sus agentes en *derecho* explícitamente reconocido á favor de los mismos;

Aumentar del 1/80 al 1/60 del haber por cada año de servicio, ó sea en un 33,33 por 100, la cuantía de todas las pensiones;

Aumentar del 50/80 al 50/60 del sueldo regulador, ó sea en un 33,33 por 100, el máximo importe, con relación á dicho sueldo, de las pensiones otorgadas;

Aumentar de 6.000 á 10.000 pesetas, ó sea en un 66,66 por 100, la máxima cuantía absoluta de las pensiones de retiro;

Reducir de treinta á veinticinco años de servicio, ó sea en un 16,66 por 100, el número de los necesarios para el retiro;

Reducir de diez á seis años, ó sea en un 40 por 100, el plazo de anterioridad en la celebración de los matrimonios, para que las pensiones de retiro sean transferibles á las viudas de los agentes;

Establecer como *derecho* también de los agentes la obtención del retiro por *incapacidad* ó imposibilidad física, sin otra limitación, cualquiera que sea la edad del agente, que la de contar con quince años de servicio, plazo realmente corto para el disfrute de tan estimable derecho.

Basta la enumeración de las diferencias apuntadas para comprender cuán ventajosa ha de resultar la reforma aneja al nuevo Reglamento

para todos los agentes de la Compañía, que, sin distinción alguna de clases y sin sufrir el más insignificante descuento en sus haberes ó jornales, pueden ver asegurada su existencia en los últimos años de su vida, así como la de sus familias en caso de muerte.

Esta previsión tranquilizadora, tan necesaria para la vejez como injustificada cuando se goza aún de las energías propias de la edad madura, queda garantida en el nuevo Reglamento de pensiones para los casos excepcionales de invalidez prematura, no ya como facultad discrecional de la Compañía, sino como derecho reconocido á favor de sus agentes.

Los agentes todos de esta Compañía verán en los preceptos y previsiones del adjunto Reglamento la prueba evidente de los constantes afanes de aquélla para mejorar la situación de su personal, sin reparar en sacrificios, mostrando, en consecuencia, la plena satisfacción que estrecha y consolida los lazos de mutuo afecto y voluntad inmutable, tan necesarios para asegurar la buena marcha de todos los servicios y para aunar como es debido los intereses de la Compañía, los de todos sus agentes y los generales del país, estrechamente ligados con el ordenado y progresivo funcionamiento de las explotaciones ferroviarias

Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad á los empleados en las líneas de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante y á las familias de dichos empleados.

TÍTULO PRIMERO

CARÁCTER DE LAS PENSIONES Y RECURSOS CON QUE SE SATISFACEN

Artículo 1.º La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, mientras tenga en explotación las líneas que actualmente posee, concederá y satisfará, en las condiciones establecidas por el presente Reglamento, pensiones de retiro á todos los agentes de su personal fijo permanente, empleado en dichas líneas, y pensiones de viudedad y de orfandad á las viudas y á los huérfanos de dichos agentes.

Cuando la Compañía cese de explotar alguna ó algunas líneas de las que actualmente posee, ya sea por llegar el término de las concesiones reversibles, ya por otras causas, el montante de las pensiones entonces exigibles, con motivo de las concesiones que establece este Reglamento, se disminuirá en la forma y por los procedimientos que se determina en el artículo 26.

Art. 2.º Las pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad á que se refiere este Reglamento son concedidas en concepto de alimentos, y, por consiguiente, no pueden ser cedidas por los pensionistas á otras perso-

nas, ni pueden ser empeñadas, ni retenidas, ni pueden servir de garantía para ninguna obligación contraída por dichos pensionistas.

Art. 3.º El Servicio de Pensiones rige desde 1.º de Enero de 1900, con arreglo al Reglamento aprobado por el Consejo de Administración de la Compañía el 15 de Diciembre de 1899, en cuya fecha sustituyó dicho Servicio á la antigua Caja de Previsión del Personal, sostenida únicamente con donativos de la Compañía; y, de conformidad con lo establecido en el referido Reglamento de 15 de Diciembre de 1899, serán mantenidas y satisfechas las pensiones que hayan sido concedidas hasta la fecha en que se ponga en vigor el Reglamento presente, al que se ajustarán las pensiones que desde esta fecha se concedan, de manera que este Reglamento no tendrá en modo alguno efecto retroactivo, y no será, por consiguiente, aplicable á las pensiones concedidas anteriormente.

Los agentes que conserven su cuenta individual contra la Caja de Previsión del Personal antes referida, y que no renuncien á sus haberes por tal concepto, al serles concedida pensión de retiro, según este Reglamento, gozarán de la pensión que les corresponda, disminuída por valor de la décima parte de las sumas que en aquel momento percibieren y anteriormente hubiesen percibido del fondo de dicha Caja, y si el agente de que se trata renuncia á sus haberes contra ésta, en el acto de serle concedida pensión de retiro, sólo será dicha pensión disminuída por valor de la décima parte de las sumas que hubiese percibido anteriormente del fondo de la Caja referida.

Art. 4.º El importe de las pensiones concedidas se sacará de los ingresos de la explotación de las líneas de la Compañía y de los recursos propios de la misma, sin acudir en ningún caso á retención ni descuento de los sueldos ó salarios de sus empleados ú obreros.

TÍTULO II

PENSIONES DE RETIRO 6

Art. 5.º Las pensiones de retiro serán concedidas mediante instancia de los empleados ú obreros interesados, ó por iniciativa del Consejo de Administración de la Compañía, cuando los agentes se encuentran en las condiciones reglamentarias que para el caso se exigen.

Las pensiones de retiro que se conceden son vitalicias. Quedan, por consiguiente, extinguidas cuando muere el pensionista; pero si al fallecer éste dejase viuda ó hijos legítimos menores, de diez y ocho años, quedará convertida en pensión de viudedad ó de orfandad la mitad de la pensión de retiro que el pensionista cobraba.

Art. 6.º Todos los agentes del personal fijo y permanente de la Compañía, empleados y obreros, hombres y mujeres, que tengan cumplidos

sesenta años de edad y tengan veinticinco años de servicios efectivos en dicha Compañía, estarán en situación de obtener pensión de retiro.

Para el cómputo de los veinticinco años de servicios efectivos no se contarán los que hubiere prestado el interesado á la Compañía antes de cumplir los veinte años de edad. Las fracciones de año se apreciarán por dozavas partes, de manera que todo mes comenzado en el servicio se tendrá por completamente servido.

Art. 7.º En los casos de invalidez de los agentes, á causa de enfermedad ó de accidente que no sea por culpa exclusiva del inválido, será concedida pensión de retiro á dichos agentes con sólo contar quince años de servicio en la Compañía, á partir de los veinte de edad, del modo y forma expuesto en el artículo anterior, cualquiera que sea la edad de los agentes referidos en la fecha en que se declare su invalidez, á los efectos de obtener pensión de retiro.

El Consejo de Administración de la Compañía podrá apelar á todos los medios que considere convenientes para cerciorarse de la realidad y de las causas de la invalidez antes de concederse pensión de retiro con tal motivo.

Art. 8.º Se consideran como años de servicio en la Compañía, á los efectos de la concesión de pensiones de retiro, los años que los agentes hayan servido en otras Compañías cuyas líneas sean explotadas por la de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, ya sea á causa de compra de líneas ó de fusión de Compañías.

Art. 9.º El importe de cada pensión de retiro será igual al producto que resulte de multiplicar el número de años de servicios efectivos, computados, desde los veinte años de edad, del modo y forma expuestos en el artículo 6.º, por $\frac{1}{60}$ del promedio de los sueldos cobrados durante los cinco años en que mayores fueron dichos sueldos; pero, sea cual fuere este producto, la pensión de retiro no podrá exceder de $\frac{50}{60}$ de dicho promedio de sueldos, ni de la suma de 10.000 pesetas anuales.

Para el cálculo de este promedio de los sueldos de los cinco años en que fueron mayores dichos sueldos se tendrán en cuenta únicamente los sueldos fijos, con exclusión de toda clase de gratificaciones, primas, indemnizaciones, etc., sean del género ó especie que fueren.

Art. 10. Los agentes dimisionarios, destituidos ó despedidos no tendrán ninguna clase de derechos á indemnización por la pérdida del beneficio eventual de la pensión de retiro que pudiera concedérseles con el tiempo; pero si alguno de ellos fuese readmitido con posterioridad en el servicio de la Compañía, podrá ser favorecido por el Consejo de Administración con el cómputo del tiempo que hubiese servido anteriormente, para los efectos de la concesión de la pensión de retiro en la ocasión oportuna.

Art. 11. El Consejo de Administración puede suprimir toda pensión de retiro concedida si descubriese que el pensionista ha distraído fondos ú otros objetos pertenecientes á la Compañía, ó de que ésta fuese respon-

sable, durante el tiempo en que la sirvió, y en el caso de que el referido pensionista ejecutase actos de notoria hostilidad contra la Compañía, á juicio de dicho Consejo.

TÍTULO III

PENSIONES DE VIJUEZ

Art. 12. Cuando muera un agente casado, sin hijos, ó sólo con hijos de su matrimonio último, estando dicho agente en activo servicio y en condiciones de haber obtenido pensión de retiro, la Compañía concederá á la viuda de dicho agente una pensión vitalicia equivalente á la mitad de la pensión de retiro que á éste corresponda en el día de su fallecimiento, con tal de que la muerte de dicho agente no haya sido ocasionada por su propia culpa, á consecuencia de algún accidente, á juicio del Consejo de Administración de la Compañía, sin ulterior recurso; de que el matrimonio de la interesada con el referido agente hubiese sido contraído seis años antes, por lo menos, del fallecimiento de aquél, y de que dicha interesada no hubiese incurrido en causa de separación judicial pronunciada contra ella, ó contra ella y su marido á la vez.

El Consejo de Administración de la Compañía concederá esta misma pensión de viudedad, aun cuando el fallecimiento del agente ocurra antes del cumplimiento de los sesenta años de edad, con tal de que el agente fallecido tenga veinticinco años de servicios efectivos, computados en la forma que determina el art. 6.º

Art. 13. Cuando muera un agente casado, con hijos menores de diez y ocho años, habidos de un matrimonio anterior, estando dicho agente en activo servicio y en condiciones de haber obtenido pensión de retiro, se adjudicará á los hijos referidos, habidos de un matrimonio anterior, una parte de la pensión que á la viuda, madrastra de éstos, corresponda, á tenor de lo expresado en el artículo anterior, sin que pueda exceder de la mitad de dicha pensión esta parte de ella adjudicable á los hijos mencionados.

La parte de la pensión de viudedad que se adjudique á los hijos menores de diez y ocho años habidos de un matrimonio anterior se repartirá, por partes iguales, entre estos hijos, y á medida que dichos hijos vayan cumpliendo diez y ocho años, ó mueran antes de cumplirlos, serán repartidas entre los demás las partes que cobraban dichos hijos, hasta llegar el último de ellos á los diez y ocho años, si no muriera antes, en cuales casos pasará á disfrutar de la parte que éste cobraba la viuda su madrastra, si aun viviere, ó los hijos de ésta menores de diez y ocho años, si los hubiere, y si no, quedará extinguida toda la pensión que dicho último hijo cobrara.

Art. 14. Cuando muera un pensionista de retiro, casado, sin hijos, ó

sólo con hijos de su último matrimonio, la Compañía traspasará á la viuda de dicho pensionista, con carácter vitalicio, la mitad de la pensión que éste cobrara, según se expresa en el art. 5.º del presente Reglamento, con tal de que dicho matrimonio último hubiese sido contraído seis años antes, por lo menos, de la fecha en que el pensionista obtuvo su pensión de retiro, y de que la viuda no haya incurrido en causa de separación judicial contra ella, ó contra ella y su marido á la vez.

Art. 15. Cuando muera un pensionista de retiro, casado, con hijos menores de diez y ocho años, habidos de un matrimonio anterior, se adjudicará á los hijos referidos, habidos de un matrimonio anterior, una parte de la pensión que á la viuda, madrastra de éstos, corresponda, á tenor de lo expresado en el artículo anterior, sin que pueda exceder de la mitad de dicha pensión esta parte de ella adjudicable á los hijos mencionados.

La parte de pensión que se adjudique á los hijos menores de diez y ocho años habidos de un matrimonio anterior se repartirá entre ellos, se traspasará y se extinguirá del mismo modo y forma que se expresa en el artículo 13.

Art. 16. Cuando muera una mujer, agente de la Compañía, casada, estando en servicio activo y en condiciones de haber obtenido pensión de retiro, su viudo no podrá reclamar con este título ninguna parte de la pensión de retiro que á dicha mujer, agente de la Compañía, hubiese correspondido.

Del mismo modo, cuando muera una pensionista de retiro, casada, su viudo no podrá reclamar con este título ninguna parte de la pensión de retiro que dicha pensionista cobraba.

Art. 17. Las pensiones de viudedad concedidas por la Compañía son incompatibles con toda otra pensión y con todo sueldo que la pensionista hubiere de cobrar de la Compañía, y quedan extinguidas cuando la viuda fallece y también si contrae nuevas nupcias; pero si al fallecer ó al casarse de nuevo dejase la viuda hijos menores de diez y ocho años habidos de su matrimonio con el agente de la Compañía al que debió su pensión de viudedad, quedará convertida en pensión de orfandad toda esta pensión de viudedad que la viuda referida cobraba.

Toda pensión de viudedad que perciba una viuda con hijos de su último matrimonio sólo subsistirá completa mientras dicha viuda mantenga sus hijos referidos ó conviva con ellos; mas si por virtud de sentencia judicial, ú otro medio fehaciente, se probase el abandono de los hijos por parte de la madre, la pensión de viudedad será dividida en dos partes iguales, quedando una de éstas como pensión de viudedad para la viuda y convirtiéndose la otra parte en pensión de orfandad, para ser repartida entre los hijos referidos, traspasada y extinguida del modo y forma que se expresa en el art. 13.

TÍTULO IV

PENSIONES DE ORFANDAD

Art. 18. Cuando muera un agente viudo, ó una mujer, agente, casada ó viuda, en activo servicio y en condiciones de haber obtenido pensión de retiro, dejando hijos legítimos menores de diez y ocho años, la Compañía concederá á estos hijos legítimos una pensión equivalente á la mitad de la pensión de retiro que á su padre ó á su madre, respectivamente, corresponda el día de su fallecimiento, con tal de que la muerte del referido agente no haya sido ocasionada por su propia culpa á consecuencia de algún accidente, á juicio del Consejo de Administración de la Compañía, sin ulterior recurso, y de que el matrimonio del agente hubiese sido contraído seis años antes, por lo menos, del fallecimiento de éste.

Dicho Consejo de Administración concederá esta misma pensión de orfandad, aun cuando el fallecimiento del agente ocurra antes del cumplimiento de los sesenta años de edad, con tal que el agente fallecido tenga veinticinco años de servicios efectivos á la Compañía, computados en la forma que determina el art. 6.º

Art. 19. Cuando muera un pensionista de retiro, viudo, ó una pensionista de retiro, casada ó viuda, dejando hijos legítimos menores de diez y ocho años, la Compañía traspasará á estos hijos legítimos la mitad de la pensión de retiro que cobraban el padre ó la madre, respectivamente, de dichos hijos legítimos.

Art. 20. Cuando muera una pensionista de viudedad, y también cuando contraiga nuevas nupcias, dejando hijos legítimos menores de diez y ocho años, habidos de su matrimonio con el agente de la Compañía al que debió la pensión de viudedad, la Compañía traspasará á estos hijos legítimos toda la pensión de viudedad que cobraba su madre, convertida así en pensión de orfandad.

Art. 21. Las pensiones de orfandad concedidas por la Compañía se reparten, por partes iguales, entre todos los huérfanos que se encuentran dentro de las condiciones fijadas en este Reglamento para el caso, y á medida que dichos huérfanos van cumpliendo diez y ocho años, ó mueren antes de cumplirlos, la parte de la pensión de orfandad que les correspondió es repartida por partes iguales entre sus otros hermanos, hasta que el menor de ellos cumple diez y ocho años ó muere antes de cumplirlos, en los cuales casos queda extinguida toda la pensión de orfandad.

TÍTULO V

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 22. Todas las pensiones que se conceden á tenor del presente Reglamento son compatibles con otras pensiones, abonos ó socorros que los

pensionistas perciban de instituciones sostenidas con recursos de éstos, sean ó no subvencionadas dichas instituciones por la Compañía; pero son incompatibles con cualquiera otra pensión ó indemnización que, por virtud de algún precepto legislativo ó de alguna resolución judicial, tuviese que abonar la Compañía á sus agentes retirados ó á los herederos de éstos.

Art. 23. Todas las pensiones concedidas por la Compañía serán satisfechas por mensualidades vencidas, mediante nóminas ó relaciones que formará cada Servicio para sus respectivos pensionistas, á la vez que las nóminas de los agentes en servicio activo.

Art. 24. Las reclamaciones á que pudieran dar lugar las liquidaciones de las pensiones, ó la interpretación de alguna de las condiciones del presente Reglamento, serán sometidas al Consejo de Administración de la Compañía, el cual examinará el caso y resolverá definitivamente, sin que contra su resolución pueda recurrirse ante ninguna Autoridad ni Tribunal.

Art. 25. El presente Reglamento será puesto en vigor en seguida que haya sido aceptado y aprobado oficialmente por el Ministerio de Fomento y sea autorizada por éste su aplicación; pero podrá ser modificado en cualquiera época, á propuesta de la Compañía, y mediante la aprobación del referido Ministerio, entendiéndose que las modificaciones que se establezcan no tendrán efecto retroactivo, y no alcanzarán, por consiguiente, á las pensiones ya liquidadas, ni cuando alguna de éstas deba ser transmitida en parte, ó totalmente, á viudas ó huérfanos.

Art. 26. De conformidad con lo que se expresa en el art. 1.º, la Compañía dejará de satisfacer las pensiones de retiro, de viudedad y de orfandad que haya existentes, en cuanto cese en la explotación de las líneas que posee.

Por lo que se refiere á las líneas que posee con carácter reversible, en cuanto cada una de éstas pase á poder del Estado cesará la Compañía en la obligación de pagar las pensiones que entonces existan en la parte correspondiente á la línea revertida, conforme á las reglas que expresa el párrafo siguiente.

Se verá cuál es el importe de los valores actuales, en capital, que correspondería á las pensiones que corran á cargo de la Compañía en el momento de cada reversión, y se tendrá en cuenta el número de kilómetros de línea que en el mismo momento tenga en explotación la Compañía; se deducirá la parte de aquel importe de los valores actuales en capital, que proporcionalmente corresponda á los kilómetros de línea que hayan de revertir al Estado en el propio momento, y se determinará un número de pensiones, cuyo importe corresponda asimismo á esta parte de capital deducida.

De este modo, y por restas sucesivas, correspondientes cada una de ellas á cada una de las líneas reversibles que posee la Compañía, quedará ésta al fin, cuando todas estas líneas hayan pasado á poder del Estado, con la sola obligación de satisfacer las pensiones existentes, que habrán

de considerarse inherentes á las líneas libres que igualmente posee la Compañía.

Para el cálculo de los valores actuales, en capital, que correspondería á las pensiones que corran á cargo de la Compañía en el momento de cada reversión, se aplicará la Tabla de mortalidad llamada de los Rentistas Franceses (R. F.), adoptada por el Instituto Nacional de Previsión en España, y se tendrá en cuenta el interés de 3 y 1/4 por 100 anual.

Art. 27. Á medida que vayan revertiendo al Estado la líneas de la Compañía, se procurará la mayor homogeneidad posible entre las edades y los años de servicios de los agentes que continúen al servicio de la Compañía y los que pasen á prestarlo al Estado.

Art. 28. Dentro del mes de Enero de cada año, la Compañía facilitará al Ministerio de Fomento:

1.º Una relación de las pensiones de todas clases que haya concedido durante el año anterior, con sujeción al presente Reglamento;

2.º Una relación de las pensiones de todas clases que hayan quedado extinguidas durante el propio año anterior;

3.º Un estado de las pensiones existentes el 31 de Diciembre de dicho año, y

4.º Cuadros estadísticos, con los años de los empleados y los que lleven al servicio de la Compañía, su estado, número de hijos legítimos y el sueldo que disfruten.

Madrid 8 de Noviembre de 1912.—El Director general, *E. Maristany*.

Aprobado por el Consejo de Administración de la Compañía, en su sesión de 10 de Noviembre de 1912, y por el Ministerio de Fomento por Real orden de 19 de Diciembre de 1912.

II

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1).

1.º Mejoras concedidas al personal en 1912: Aumento de sueldos. Creación de plazas. Supresión de descuentos de sueldos. Pensiones.

Cuadros aprobados á contar del 1.º de Enero.—Se concedieron en ellos al personal de plantilla aumentos de sueldos que en total importaron 313.216 pesetas. Por consideración especial, y á pesar de tener ya el

(1) El Sr. Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, al remitir, con su atenta comunicación de 18 de Enero de 1913, los an-

suelo máximo de la categoría respectiva, fué elevado el sueldo de 38 Jefes de estación de 4.^a clase, que tenían 1.700 pesetas, á 1.800; el de 22 maquinistas de 1.^a, que disfrutaban el sueldo de 2.700 pesetas, á 3.000, y se les puso en 1.125 pesetas á todos los factores que tenían 1.050.

Merced á la circunstancia de haberse aumentado, á la vez que fueron aprobados los *Cuadros*, 50 plazas de maquinistas y 51 de fogoneros, ascendieron: 50 fogoneros de 1.^a, á maquinistas; 50 fogoneros de 2.^a, á la 1.^a clase; 50 fogoneros de 3.^a, á la 2.^a, y 101 agentes á jornal, á fogoneros de 3.^a Los ascensos dados fueron, pues, 428, cuyo importe total anual se elevó á 229.570 pesetas.

Enero.—Se autorizó á la Vía para que 460 obreros de oficio que había en las Secciones figurando como auxiliares, ó sea accidentales, ingresasen en el personal obrero fijo, autorizándoles, por lo tanto, á suscribirse á la Caja, y teniendo opción á todos los beneficios de los obreros fijos (medio sueldo por licenciamiento, medio sueldo durante los dos primeros meses de enfermedad, cinco meses de sueldo entero en caso de accidente, etcétera, etc.).

Marzo.—Se convirtieron 100 plazas de mozo de tren suplementario en otras de mozo de tren fijo, lo que, por de pronto, aumentó los gastos en 15.375 pesetas.

Se ascendió de 1.050 pesetas á 1.125 á 9 subcapataces de maniobras, de 900 ó 975 á 1.050 pesetas á 76 enganchadores, y se convirtieron en fijas 18 plazas de enganchadores auxiliares; esto aumentó los gastos, por de pronto, en 11.700 pesetas.

Además se mejoró la escala de sueldos de los capataces, guardaagujas, mozos de enganches y mozos de agujas.

tecedentes que el Instituto hubo de solicitar de dicha Compañía, hace expresión de las siguientes manifestaciones:

«Á la ilustrada consideración de V. I. y á la de las demás personalidades que componen ese Instituto no es necesario encarecer lo que estas consideraciones representan. Del examen que han de hacer de los documentos adjuntos ha de derivarse seguramente el convencimiento de que la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España hace en favor de su personal cuanto sus medios económicos le permiten, ó tal vez más de lo que el cuidado normal y corriente de sus propios intereses consiente á un patrono.

»No por vana jactancia, que á nada conduciría en la presente ocasión, sino por el respeto debido á la verdad de los hechos, debemos decir que no existe Empresa alguna, que nosotros sepamos, similar ó no á la nuestra, de España ni del Extranjero, que tenga dadas tantas y tan beneficiosas pruebas del interés que su personal le inspira, y este espíritu de protección y benevolencia que siempre ha presidido las determinaciones de nuestra Administración es el único móvil de las mejoras concedidas últimamente, que no son sino parte de un plan que empezó hace unos años á desarrollarse, y que ha de completarse después, á medida que los medios económicos y las exigencias de una tan amplia organización lo vayan consintiendo.»

A consecuencia de esto han sido regularizados 24 capataces, 1 guarda-agujas principal, 40 subcapataces, 45 guardaagujas y 207 mozos de agujas. Total, 317 agentes, cuyos sueldos aumentan en 25.650 pesetas anuales. En lo sucesivo, los nombramientos se harán dando el minimum fijado.

Se convierten en fijas 63 plazas de factores auxiliares, lo que produce un aumento de gastos de 8.666,50.

Abril.—*Personal de estaciones:* Se aumentó el personal, para la supresión del retén, creando: 6 plazas de vigilantes-jefes, 12 de factores autorizados, 6 de factores guardaagujas y 162 de mozos de agujas. Se convirtieron 15 plazas de factores auxiliares en otras de factores autorizados. Aumento de gastos, 176.356 pesetas.

Mayo.—Circular núm. 6 (23 Mayo) dando á conocer que se concederán billetes gratuitos á los pensionistas para cuatro viajes al año; á las familias, billetes de favor para cuatro viajes; á las viudas pensionistas é hijos, billetes de favor, lo mismo que á las hijas solteras, mayores de edad.

Junio.—*Personal de maniobras:* Se crearon las siguientes plazas: 1 de capataz, 5 de subcapataces y 13 de enganchadores. Aumento de gastos, 20.625 pesetas.

Vigilantes de las minas: Se autorizó al Material y Tracción para abonarles una prima equivalente á los destajos que cobran los obreros á quienes vigilan, y proporcional al jornal que tienen asignado.

Julio.—Carta á los Servicios notificándoles que en lo sucesivo abonen la parte de gratificación semestral, proporcional al tiempo de permanencia en el servicio, á todos los agentes que causen baja antes de terminar el semestre (antes era preciso estar todo el semestre para cobrar gratificación).

Noviembre.—*Personal de estaciones:* Se aumentó la plantilla con un Subjefe de estación, 2 Vigilantes-jefes, 1 factor principal, 8 factores autorizados, 4 expendedores, 31 factores sencillos fijos, 63 factores auxiliares, 2 subcapataces, 2 mozos de enganches, 3 de agujas, 2 guardas auxiliares, 2 porteros. Total, 121 agentes. Aumento de gastos, 116.600 pesetas (aumento debido al mayor tráfico).

Se acuerda señalar una indemnización de casa á los Subjefes y Vigilantes-jefes de las estaciones, en esta proporción:

Subjefes de 1. ^a	400 pesetas al año.
Idem de 2. ^a	360 —
Vigilantes-jefes.....	300 —

El importe de estas indemnizaciones se eleva, al año, á 30.700 pesetas. Se acuerda modificar el minimum y maximum de sueldo á diversas clases de agentes, en la proporción que se indica á continuación:

	Límites anteriores.		Límites aprobados.	
	Mínimo.	Máximo.	Mínimo.	Máximo.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Jefes de estación de 1. ^a	3.300	3.900	3.300	4.200
Idem de 2. ^a	2.400	3.000	2.500	3.300
Idem de 3. ^a	1.800	2.100	1.950	2.400
Idem de 4. ^a	1.499	1.800	1.700	1.950
Subjefes.....	1.800	2.700	1.950	3.000
Jefes de oficina y expendedores principales.....	2.100	2.700	2.100	3.000
Jefes de apartadero.....	1.350	1.499	1.350	1.700
Vigilantes-jefes.....	1.499	1.800	1.700	1.950
Factores principales.....	1.499	2.100	1.700	2.400
Idem autorizados.....	1.050	1.425	1.350	1.700
Idem.....	1.050	1.425	1.200	1.700
Expendedores.....	300	1.000	400	1.200
Interventores de Telégrafo.....	2.100	3.000	2.100	3.300
Vigilantes Pequeño material...	1.499	2.100	1.499	2.400
Lampareros.....	900	1.350	975	1.350
Inspectores.....	3.900	4.800	2.900	5.400

Merced á tal reforma se han dado ascensos que, en total, se elevan á 263.500 pesetas anuales.

Se aumentó el personal suplementario, ó sea el llamado á reemplazar al de estaciones en sus ausencias, creando 124 plazas de Jefes, factores, guardaagujas y mozos. Esto aumenta los gastos en 245.696 pesetas anuales.

Se modifica la escala de sueldos de los visitantes del Recorrido en la siguiente forma, agrupándolos además como se indica á continuación:

Plantilla que existia.

Visitadores principales.....	6 × 2.400 =	14.400
Idem id.....	2 × 1.950 =	3.900
Idem id.....	4 × 1.800 =	7.200
Idem de 1. ^a , fuera de clase...	3 × 1.700 =	5.100
Idem de 1. ^a	36 × 1.499 =	53.964
Idem de 2. ^a	39 × 1.350 =	52.650
Idem de 3. ^a	52 × 1.200 =	62.400

Plantilla aprobada.

Visitadores principales.....	6 × 2.400 =	14.400
Idem id.....	6 × 1.950 =	11.700
Idem de 1. ^a , fuera de clase..	15 × 1.800 =	27.000
Idem de 1. ^a	45 × 1.700 =	75.500
Idem de 2. ^a	70 × 1.499 =	104.930

Esto ha permitido dar ascensos que, en total, importan 34.916 pesetas.

Se modifica la proporción en que se hallan entre sí las clases de Interventores en ruta en la siguiente forma, aumentando además 39 plazas.

Plantilla que existia.		Plantilla aprobada.	
Interventores de.....	2.700	4 Interventores de.....	2.700
4 idem de.....	2.400	7 idem de.....	2.400
4 idem de.....	2.100	11 idem de.....	2.100
14 idem de.....	1.950	15 idem de.....	1.950
16 idem de.....	1.800	18 idem de.....	1.800
15 idem de.....	1.700	30 idem de.....	1.700
21 idem de.....	1.499	50 idem de.....	1.499
26 idem de.....	1.350	10 idem de.....	1.350
3 idem de.....	1.350		
1 idem de.....	1.200		
2 idem de.....	1.125		
106		145	

Lo anterior ha permitido ascender á 105 Interventores de los 106 existentes, dándolos un aumento total de 12.326 pesetas, las que, unidas á las 65.785 pesetas que importan las 39 plazas creadas y á las 23.400 que importaron los gastos de traslaciones de los nuevos agentes, elevan los gastos en 101.521 pesetas.

Se aumenta el cuadro de maquinistas y fogoneros con 40 maquinistas de 4.^a y 45 fogoneros de 3.^a, y á la vez se modifica la proporción de las clases entre sí.

La situación anterior, con relación á la aprobada, es la siguiente:

Plantilla que existia.		Plantilla aprobada.	
Maquinistas:		Maquinistas:	
Fuera de clase, á 3.000.....	22	Fuera de clase, á 3.000.....	33
De 1. ^a clase, á 2.700.....	83	De 1. ^a clase, á 2.700.....	96
De 2. ^a , á 2.400.....	156	De 2. ^a , á 2.400.....	315
De 3. ^a , á 2.100.....	179	De 3. ^a , á 2.100.....	220
De 4. ^a , á 1.800.....	310	De 4. ^a , á 1.800.....	226
Fogoneros:		Fogoneros:	
De 1. ^a clase, á 1.499.....	185	De 1. ^a clase, á 1.499.....	240
De 2. ^a , á 1.350.....	233	De 2. ^a , á 1.350.....	307
De 3. ^a , á 1.200.....	392	De 3. ^a , á 1.200.....	308

Las anteriores reformas han permitido ascender á 631 agentes, cuyo aumento total se eleva á 124.445 pesetas; y agregando á esta cantidad lo que habrá que dar por gratificaciones semestrales á los nuevos agentes, eleva los gastos en 181.497,66 pesetas.

Se aumenta el cuadro del personal de trenes con 50 conductores, 50 guardafrenos, 100 mozos de tren fijos y 150 mozos de tren suplementarios; total, 350.

Se modifica además, mejorándola, la proporción de las clases entre sí, en esta forma:

Plantilla que existía.		Plantilla aprobada.	
Conductores:		Conductores:	
Fuera de clase, á 1.950.....	12	Fuera de clase, á 1.950.....	24
De 1. ^a clase, á 1.800.....	30	De 1. ^a clase, á 1.800.....	99
De 2. ^a , á 1.700.....	84	De 2. ^a , á 1.700.....	132
De 3. ^a , á 1.499.....	250	De 3. ^a , á 1.499.....	171
Guardafrenos:		Guardafrenos:	
De 1. ^a clase, á 1.350.....	66	De 1. ^a clase, á 1.350.....	111
De 2. ^a , á 1.200.....	132	De 2. ^a , á 1.200.....	148
De 3. ^a , á 1.125.....	203	De 3. ^a , á 1.125.....	192
Mozos de tren:		Mozos de tren:	
De 1. ^a clase, á 1.050.....	76	De 1. ^a clase, á 1.050.....	186
De 2. ^a , á 975.....	151	De 2. ^a , á 975.....	248
De 3. ^a , á 900.....	426	De 3. ^a , á 900.....	319

Esta modificación y el aumento de plazas ha permitido conceder aumentos por valor anual de 61.427,80 pesetas, y agregando á esta cantidad la de 79.623,58 que importan las plazas creadas, eleva los gastos en 141.051,38 pesetas al año.

Se publica un nuevo Reglamento de pensiones, que empezará á regir en 1.^o de Enero de 1913, y por virtud del mismo se concederá retiro con la base de 1/60 por año de servicio (salvo los dos primeros años), y tomando para el cálculo el término medio de los haberes disfrutados en los cinco últimos años á todos los agentes á jornal permanentes, que son unos 15.000.

Del mismo modo tendrá opción á la mitad de la pensión correspondiente al causahabiente la viuda y los huérfanos menores de veinte años. Esto producirá un aumento de gastos inicial de 100.000 pesetas al año.

Diciembre. — Orden de Dirección dando á conocer al personal la supresión de las fianzas que, por virtud de los Reglamentos, prestaban diversas clases de agentes de estaciones. Las constituidas ya y las que se hallen en vías de constitución, mediante descuentos mensuales á los agentes, se devolverán á éstos tan pronto como sea posible.

Orden de Dirección dando á conocer que el Consejo ha acordado suprimir el descuento de 1 ó 1 1/2 por 100 de los sueldos que se venía haciendo á los agentes (según el servicio á que pertenecían) como suscriptores á la Caja de Previsión. La Compañía atenderá á las obligaciones de la Caja, concediendo, como lo hacía ésta, medio sueldo durante las enfermedades, hasta un límite de dos meses, y pagando los gastos de entierro

y dos mensualidades de tocas á las viudas ó huérfanos. Producirá un aumento de gastos de 185.000 pesetas.

Orden de Dirección dando á conocer la supresión de los descuentos que se hacían para constituir un fondo de uniformes á los agentes de menos de 1.500 pesetas llamados á usarlos, devolviendo á los mismos dicho fondo en un plazo que se procurará sea breve.

Se autoriza á Vía y Obras, y ésta lo efectúa, un ascenso al personal de la Conservación y de Vigilancia, ascenso que, en total, importa 220.000 pesetas.

Noviembre.—Se autoriza á Explotación para que suprima el máximo mensual de 120, 70 y 55 pesetas que por gastos de viaje tenían asignado, respectivamente, los Jefes, factores y guardaagujas suplementarios de las estaciones, destinados á suplir el resto del personal durante sus ausencias.

Se autoriza á Explotación, y ésta lo lleva á efecto, para que aumente á 2,50 pesetas el jornal de todos los mozos suplementarios de estación que lo tengan inferior, aumento que, en total, asciende á 21.900 pesetas.

Resumiendo: el aumento de gastos que puede cifrarse en todas las mejoras enunciadas y llevadas á efecto es el que arroja el siguiente estado:

	Pesetas.
Cuadros aprobados para el año 1912	313.216
Aumento del cuadro del personal de Tracción en Enero. ...	229.570
Conversión en fijas de 100 plazas de mozos de tren suplementarios.....	15.375
Mejoras de los subcapataces de maniobras y enganchadores.	11.700
Idem de los capataces, guardaagujas, etc.....	25.650
Conversión de 63 plazas de factores auxiliares en fijas	8.666
Supresión del retén en las estaciones	176.356
Aumento de plazas en el personal de maniobras.....	20.625
Idem id. en el de Subjefes y factores.....	116.600
Indemnización de casa á los Subjefes y Vigilantes-jefes	30.700
Reforma de la escala de sueldos del personal de estaciones.	263.500
Aumento de 124 plazas de personal suplementario de estaciones.....	245.696
Reforma de la escala y proporción de los Visitadores.....	34.916
Idem id. de los Interventores, y creación de 39 plazas.....	101.521
Nuevo aumento del cuadro del personal de Tracción y reforma de la proporción.....	181.497
Aumento del cuadro del personal de trenes y reforma de la proporción.	141.051
Nuevo Reglamento de pensiones	100.000
Supresión de los descuentos por suscripción á la Caja de Previsión.....	185.000
Ascensos del personal de Vía y Obras, Conservación y Vigilancia	220.000
Ascenso del personal de mozos suplementarios de estación..	21.900
	2.443.539

2.º Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, anejo á la orden de la Dirección, núm. 103, de 1.º de Noviembre de 1912.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abonará pensiones de retiro, mientras explote sus líneas y en las condiciones establecidas en el presente Reglamento, á todos los agentes de su personal fijo que, al dejar el servicio, reúnan las condiciones indicadas á continuación, así como á sus viudas ó á sus huérfanos menores de veinte años de edad.

CAPÍTULO PRIMERO

Condiciones de retiro. — Liquidación de pensiones.

ARTÍCULO 1.º

IMPORTE DE LAS PENSIONES Y CÓMPUTO DE AÑOS DE SERVICIO

El importe de las pensiones de retiro será igual á $1/60$ del sueldo medio de los cinco últimos años por cada año de servicio computable.

Se entenderá como tiempo de servicio computable, á los efectos del presente Reglamento, el servicio, sin discontinuidad, hasta la fecha del cese por retiro ó defunción, desde el ingreso del agente en plantilla, ó bien desde el día que cumpla dos años de haber empezado á prestar servicio con carácter permanente y sin discontinuidad.

No se contará á ningún agente el tiempo que haya podido servir á la Compañía antes de cumplir los diez y ocho años de edad.

ARTÍCULO 2.º

DE LA PENSIÓN DE RETIRO NORMAL

Todo agente que tenga, por lo menos, cincuenta años de edad y cuente veinte ó más años de servicios computables, en la forma establecida en el artículo 1.º, estará en condiciones de obtener su jubilación, siendo el Consejo de Administración el llamado á resolver todas las propuestas que la Dirección le haga, tanto en los casos de retiro de oficio como en los solicitados por los agentes. En este último caso, el peticionario no podrá abandonar su puesto hasta que le haya sido comunicada la resolución del Consejo, siempre que éste no tarde en dárla más de dos meses á contar

desde la presentación de la instancia, y si lo abandona sin autorización de sus Jefes, perderá todo derecho á las ventajas de este Reglamento.

Ningún agente que salga de la Compañía por dimisión, abandono de su destino, separación ó licenciamiento podrá pretender una indemnización por la pérdida, que esos actos llevarán consigo, de los derechos consignados en este Reglamento.

ARTÍCULO 3.º

DE LA PENSIÓN DE RETIRO ANTICIPADA

Todo agente de más de cuarenta años de edad, que cuente, por lo menos, quince de servicios computables, podrá ser jubilado de oficio, mediante acuerdo del Consejo de Administración, que será el que aprecie las causas que motiven la decisión.

Del mismo modo, la Compañía, por acuerdo del Consejo, podrá jubilar á todo agente, cualquiera que sea su edad, siempre que cuente quince años, por lo menos, de servicios computables, si por enfermedad ó por inutilización se halla imposibilitado de continuar prestando servicio regular, á juicio del Servicio Sanitario de la Compañía.

ARTÍCULO 4.º

DE LOS AGENTES DADOS DE BAJA CON OPCIÓN Á REINGRESO

Los agentes que hayan dejado la Compañía por pase al Ejército, en cumplimiento de las Leyes militares: los licenciados por enfermos, á quienes se les haya concedido la opción á reingreso, así como los despedidos por disminución de tráfico, por economías ó por otra causa ajena á su comportamiento, conservarán las condiciones de retiro por el período ó períodos de servicios efectivos anteriores á su cese.

Si por no poder reingresar, ó por otra causa, llega el caso de decretar su baja definitiva, se examinarán las condiciones de retiro en que se hallen, y á aquellos que en el momento de causar baja reuniesen las prescritas en el art. 1.º ó el 2.º, se les liquidará la pensión en las condiciones establecidas en los mismos, no teniéndose en cuenta, para el cálculo, el tiempo que hubiesen estado fuera de la Compañía.

ARTÍCULO 5.º

Los agentes que, para cumplir con la condición de los veinte años de servicio, necesiten llegar á tener más de sesenta de edad, estarán en condiciones de obtener su jubilación cuando hayan cumplido cincuenta y cinco años de edad, cualquiera que sea entonces el número de años de servicio.

ARTÍCULO 6.º

DETERMINACIÓN DEL SUELDO Ó HABER MEDIO

El sueldo medio se determinará, tratándose del personal de plantilla, sin tener en cuenta las primas, ni gratificaciones, ni ninguna otra clase de beneficios.

En cuanto al personal á jornal, el haber anual se calculará por la aplicación del tipo de jornal que tenga señalado á los días hábiles de trabajo, según el servicio ó dependencia á que esté afecto, sin tener tampoco en cuenta ninguna clase de primas, gratificaciones ni beneficios.

ARTÍCULO 7.º

LIQUIDACIÓN Y PAGO DE LAS PENSIONES

Para la liquidación de las pensiones, las fracciones de año se calcularán por dozavas partes. Todo mes empezado se tendrá por completo.

Las pensiones se pagarán por trimestres vencidos, salvo el caso en que el interesado solicite cobrarla por meses.

Las pensiones se concederán á título gracioso y en concepto de alimentos, y, por lo tanto, no podrán ser cedidas, empeñadas ni retenidas, ni servirán de garantía para ninguna especie de obligación que pudieran contraer los titulares.

Al fallecimiento de un pensionista, la pensión devengada por aquél, y no cobrada por el mismo, será entregada á sus derechohabientes, previa justificación de su calidad de tales.

CAPÍTULO II

Transmisibilidad de las pensiones.

ARTÍCULO 8.º

Dentro de las bases fijadas en los artículos siguientes, la pensión de retiro es transmisible, en su mitad, en favor de la viuda del agente ó de los huérfanos menores de veinte años de edad.

Para que dicha mitad pueda transmitirse, será indispensable que el fallecido se halle, en el momento de su muerte, dentro de las circunstancias determinadas en los artículos 2.º, 3.º, 4.º ó 5.º

El marido de una mujer empleada en la Compañía no tendrá nunca derecho á pensión por la muerte de su esposa. La pensión de retiro co-

correspondiente á una mujer, en su calidad de agente, sólo es transmisible, en su mitad, á favor de sus huérfanos menores de veinte años, nunca en favor del marido.

ARTÍCULO 9.º

ACUMULACIONES

La pensión que una mujer, agente de la Compañía, disfrute como viuda de un empleado de la misma será compatible con la que pueda corresponderle por razón de los servicios prestados por ella.

Toda viuda pensionista que contraiga nuevo matrimonio perderá sus derechos al disfrute de pensión de viudedad; pero si á la vez es agente jubilada, conservará íntegra la pensión que se le hubiese señalado al concederle el retiro.

ARTÍCULO 10.

CONDICIONES NECESARIAS PARA TENER DERECHO Á LAS PENSIONES DE VIUEDAD Y ORFANDAD

Para que la viuda sin hijos tenga derecho á la mitad de la pensión correspondiente á su marido, será indispensable que hayan estado casados por lo menos seis años antes de causar baja el agente en el personal activo de la Compañía.

Corresponde igualmente pensión á la viuda, cualquiera que sea la fecha del matrimonio, si en el momento del fallecimiento del causante existen hijos legítimos de éste, menores de veinte años, ó si, después de la muerte del agente, da á luz un hijo póstumo.

En este caso, la viuda que haya quedado encinta lo pondrá en conocimiento del Inspector de la Sección de los ferrocarriles de la Compañía donde resida, para el oportuno reconocimiento médico, guardándose la prescripción del art. 960 del Código civil, en su párrafo 2.º, y si resultase presunción racional de hallarse la mujer en aquel estado, se le asignará provisionalmente la pensión que deba corresponderle, percibiéndola desde entonces, tomando carácter definitivo por nacimiento del hijo, y cesando en su percibo cuando aparezca desvanecida la presunción del esperado alumbramiento. La viuda que se halle en la situación expresada deberá ser asistida, durante la misma, por el médico de la Compañía encargado de la Sección donde tenga aquélla su residencia, el cual certificará, tan pronto como tenga lugar, del nacimiento del hijo póstumo, si se realizare, ó del advenimiento de los otros hechos, si ocurrieren.

La viuda que, al morir su marido, no viva con él, á causa de divorcio ó separación pronunciada judicialmente á petición de aquél, no tendrá derecho á pensión.

Los hijos legítimos menores de veinte años tendrán derecho, en defecto de la madre, á la mitad de la pensión de retiro de su padre.

Si, además de la viuda del agente, quedara de las primeras nupcias de éste—caso de que se haya casado dos ó más veces—uno ó varios huérfanos menores de veinte años, se señalará á éstos una parte de pensión, en las condiciones indicadas en el artículo siguiente.

Si al fallecimiento de un agente se ignorase el paradero de su viuda, y ésta debiera compartir pensión con hijos de matrimonio anterior del agente, aquélla no tendrá derecho á su parte de pensión más que á contar del día en que la haya solicitado, sin que proceda el reintegro á su favor de las cantidades ya pagadas á los demás participantes.

ARTÍCULO 11.

ATRIBUCIÓN Y REPARTO DE LAS PENSIONES DE VIUDEDAD Y ORFANDAD

Cualquiera que sea el número de personas que deban disfrutar las expresadas pensiones, el conjunto de las que correspondan á la viuda y huérfanos de un agente no puede exceder de la mitad de la pensión de retiro que correspondiera al referido agente.

Si no existen hijos de un matrimonio anterior menores de veinte años, la viuda que se encuentre en condiciones de adquirir pensión disfrutará íntegra la mitad de la que correspondiera al agente.

Si, además de la viuda del agente, quedara de anteriores nupcias de éste, caso de que se haya casado dos ó más veces, uno ó varios huérfanos menores de veinte años, se señalará una cuarta parte de la pensión de supervivencia al huérfano del primer matrimonio menor de veinte años, si no hubiera más que uno, y una mitad de dicha pensión, si fueran varios, distribuyéndose entre ellos por partes iguales.

En este caso, al cumplir cada uno de los huérfanos del primer matrimonio la edad de veinte años, ó al fallecer, la parte de pensión que se les hubiera asignado acrecerá la que corresponda á la viuda del agente.

Lo propio ocurrirá en favor de los hijos de la misma, si al fallecer ésta no hubieren cumplido veinte años; y en defecto de éstos, á favor de los hijos del agente nacidos en anteriores matrimonios, mientras estén en edad inferior á dichos veinte años.

En defecto de viuda en condiciones de disfrutar pensión, la mitad de la pensión de retiro que correspondiera al agente se repartirá, por partes iguales, entre los hijos legítimos del agente menores de veinte años, disfrutándola hasta llegar á dicha edad, y, según vayan cumpliéndola, la parte del que deje de percibirla será transmisible á los demás.

Cuando la viuda contraiga nuevo matrimonio, dejará de percibir pensión, pasando ésta, por partes iguales, á los huérfanos del agente menores de veinte años.

ARTÍCULO 12.

DISFRUTE DE LAS PENSIONES DE VIUEDEDAD Y ORFANDAD

Estas pensiones empezarán á contarse desde el día siguiente al fallecimiento del pensionista que dé origen á ellas ó del agente que tuviera derecho á pensión.

CAPÍTULO III

Disposiciones especiales relativas al personal procedente de las Compañías adquiridas ó fusionadas con el Norte.

ARTÍCULO 13.

El presente Reglamento es aplicable á los agentes procedentes de las mencionadas Compañías, desde las fechas respectivas en que el Norte se hizo cargo de las líneas que aquéllas explotaban, á saber:

Alar á Santander.....	1.º Enero de 1874
Zaragoza á Pamplona y Barcelona.	1.º Enero de 1878
Tudela á Bilbao.....	1.º Enero de 1878
Asturias, Galicia y León.....	1.º Junio de 1885
Lérida, Reus y Tarragona.....	1.º Agosto de 1885
San Juan de las Abadesas.....	1.º Julio de 1890
Almansa á Valencia y Tarragona...	1.º Enero de 1892
Valencia á Utiel.....	1.º Septiembre de 1893

sin que sean computables, para los efectos del retiro, los años de servicio anteriores á las indicadas fechas.

CAPÍTULO IV

Disposiciones diversas.

ARTÍCULO 14.

Las pensiones concedidas en virtud de este Reglamento son compatibles con cualesquiera otras que á los agentes jubilados puedan corresponder en alguna Caja ó Sociedad de beneficencia ó de previsión, sostenida con cuotas de los asociados, aunque aquéllas se hallen subvencionadas por la Compañía.

No son compatibles con cualquiera otra pensión que la Compañía tuviese que pagar á sus agentes ó causahabientes de éstos, en virtud de disposiciones legales ó judiciales, salvo por el exceso que las primeras pudieran tener sobre la cuantía total de las segundas.

ARTÍCULO 15.

Toda reclamación que se presente sobre liquidación de pensiones ó sobre cualquiera particularidad referente á éstas dará lugar á un nuevo examen del asunto y las resoluciones que dé en última instancia el Consejo de Administración serán inapelables.

ARTÍCULO 16.

La Compañía se reserva el derecho de modificar el presente Reglamento cuando lo estime oportuno.

Las modificaciones que se hagan no tendrán, sin embargo, efecto retroactivo en ningún caso, con respecto á las pensiones liquidadas ó debidas.

ARTÍCULO 17.

El presente Reglamento de retiros anula y reemplaza, desde 1.º de Enero de 1913, á todas las órdenes é instrucciones anteriores relativas al particular, y especialmente á los artículos 152 y sucesivos de la Instrucción general núm. 2.

No tendrá efecto retroactivo respecto á las pensiones existentes ó ya devengadas en 1.º de Enero de 1913, y no será aplicable más que á los agentes que se hallen al servicio de la Compañía en dicha fecha y á los que desde la misma ingresen.

CAPÍTULO V

Disposiciones transitorias.

ARTÍCULO 18.

DISPOSICIONES APLICABLES Á LOS AGENTES QUE LO SEAN EN LA COMPAÑÍA
DESDE ANTES DE 1.º DE ENERO DE 1873

Estos agentes se dividirán en dos grupos:

a) Los que no alcanzaban treinta años de edad en 1.º de Enero de 1873.

Los años de servicio de estos agentes, para los efectos de su retiro, comenzarán á contarse desde 1.º de Enero de 1873;

b) Los que el 1.º de Enero de 1873 alcanzaban treinta ó más años de edad.

Para estos agentes, además de los servicios prestados desde 1.º de Enero de 1873, se tendrán en cuenta los comprendidos entre 1.º de Enero de 1865 y la anterior fecha, á razón de un año por cada dos de servicio.

3.º Instituciones establecidas por la Compañía en favor del personal y mejoras que se han concedido al mismo en los últimos años.

PRIMERA PARTE

INSTITUCIONES DE CARÁCTER BENÉFICO-SOCIAL

Sería muy difícil y en extremo prolijo relacionar detalladamente todas las disposiciones que la Compañía tiene en vigor con el fin de mejorar la situación de su personal. Bastará mencionar algunas de las instituciones que desde largo tiempo tiene establecidas con ese fin de asistencia, é indicar unas cuantas disposiciones más del mismo carácter adoptadas en los últimos años, para que se vea que la Administración de la Compañía no ha sido nunca indiferente á las necesidades de su personal de todas categorías, especialmente del más humilde, y que siempre se ha preocupado de mejorar la condición del mismo en la cuantía en que lo han permitido los medios sociales, y algunas veces en mayor proporción de lo que consentía el cuidado de sus propios intereses.

En las Memorias anuales que la Compañía publica se mencionan algunas de las instituciones de carácter benéfico que tiene establecidas.

Las más importantes de ellas son: las pensiones de retiro, el Económico para el suministro de artículos de consumo, los socorros por enfermedad ó fallecimiento, los auxilios al personal de numerosa familia, el servicio de asistencia médica y farmacéutica y el servicio de enseñanza gratuita para los hijos de los agentes.

Pensiones de retiro.

En 25 de Junio de 1873, es decir, hace cuarenta años, la Compañía instituyó el servicio de pensiones para su personal fijo, sobre la base de que todos los desembolsos que esto pudiera representar quedaban por completo á cargo suyo, sin que los interesados contribuyeran á este servicio con un solo céntimo. Hay que advertir que en aquella fecha no todas las grandes Compañías de ferrocarriles de Francia tenían establecido en sus líneas este servicio, y las que lo tenían no lo habían establecido en sus líneas este servicio, y las que lo tenían no lo habían establecido, ni mucho menos, en las condiciones de generosidad en que la Compañía del Norte lo hizo, pues todas ellas, sin excepción (incluso el Estado francés en su red), para servir una pensión, siempre inferior á la nuestra, exigían, y exigen actualmente, que el personal contribuya con una retención de 2 ó 3 por 100 de su sueldo, conjuntamente con otra atribución igual ó mayor que la Compañía hace en su favor. En la Compañía del Norte de España, el agente no sufre descuento ninguno para la concesión de su pensión de

retiro: es la Compañía, como se ha dicho, quien la toma por completo á su cargo, arrojando las consecuencias de un acto de liberalidad que la ha obligado hasta la fecha á hacer desembolsos de consideración, como puede verse en el estado que sigue, y que ha de obligarla en lo sucesivo á gastar sumas verdaderamente considerables, como se deduce por la progresión que siguen las pensiones, y según se indicará más adelante.

El importe de las sumas satisfechas hasta ahora por pensión de retiro es el siguiente:

AÑOS	Importe. — Pesetas.	AÑOS	Importe. — Pesetas.
		<i>Suma anterior..</i>	1.673.988,15
1874.....	2.066,25	1893.....	90.991,27
1875.....	7.118,75	1894.....	101.517,43
1876.....	7.572,74	1895.....	106.517,33
1877.....	34.684,79	1896.....	117.243,52
1878.....	10.655,28	1897.....	135.834,64
1879.....	21.699	1898.....	152.343,56
1880.....	42.304,43	1899.....	176.790,87
1881.....	66.248,20	1900.....	215.755,40
1882.....	61.484,79	1901.....	263.688,73
1883.....	91.840,38	1902.....	278.001,64
1884.....	88.536,97	1903.....	311.928,50
1885.....	93.374,99	1904.....	364.330,84
1886.....	111.162,09	1905.....	496.621,46
1887.....	147.815,23	1906.....	585.471,51
1888.....	155.893,41	1907.....	644.214,03
1889.....	166.087	1908.....	703.900,75
1890.....	186.068,72	1909.....	779.990,08
1891.....	247.637,33	1910.....	879.278,70
1892.....	131.736,80	1911.....	929.895,82
<i>Suma y sigue..</i>	1.673.988,15	TOTAL.....	9.008.304,23

La concesión de la pensión de retiro se hacía al principio nominalmente, á razón de 1/80 del sueldo del agente jubilado por cada uno de los años que hubiese prestado servicio á la Compañía: de modo que, á los veinte años de servicio, tenía conseguida el agente una pensión anual igual á la cuarta parte de sueldo; á los treinta años, una pensión de 3/8, y así sucesivamente.

Decimos antes que esta base de liquidación era nominal, porque, de hecho, la Compañía concedía graciosamente *en todos los casos*, á título de mejora de pensión, una cantidad suplementaria, variable según la cuantía de la pensión y las condiciones del agente, mejora de pensión que hasta fin de 1911 ha importado próximamente el 20 por 100 de aquéllas, como se indica en el estado siguiente:

**Mejoras de pensión satisfechas por la Compañía
desde 1880 á 1911.**

AÑOS	Pesetas.	AÑOS	Pesetas.
		<i>Suma anterior..</i>	150.936,96
1880.....	534 50	1896.....	33.598,93
1881.....	547,50	1897.....	41.553,40
1882.....	547,50	1898.....	47.959,71
1883.....	547,50	1899.....	54.758,02
1884.....	549	1900.....	68.471,52
1885.....	547,50	1901.....	99 215,60
1886.....	1.460	1902.....	112.103,99
1887.....	1.460	1903.....	124.995,36
1888.....	1.755,67	1904.....	167.572,88
1889.....	3.001,44	1905.....	161.864,30
1890.....	7.093,70	1906.....	139.986,69
1891.....	15.222,66	1907.....	133.115,18
1892.....	27.228,10	1908.....	130.333,75
1893.....	27.209,58	1909.....	123.991,57
1894.....	31.266,04	1910.....	115.206,96
1895.....	31.966,27	1911.....	108.119,94
<i>Suma y sigue..</i>	150.936,96	<i>TOTAL.....</i>	1.812.784,76

En Junio de 1904, para unificar la concesión de las pensiones, comprendiendo las mejoras ya habituales, la Compañía mejoró las condiciones de su concesión, señalando como base para la liquidación 1/60 del sueldo del agente por año de servicio: de modo que, á los veinte años de servicio, tiene el agente conseguida una pensión igual á la tercera parte de su sueldo; á los treinta, la mitad, y así sucesivamente.

Estas son las condiciones que rigen en la actualidad; y hay que advertir que las pensiones son reversibles, por mitad, á favor de la viuda y de los hijos menores de veinte años (antes era de diez y ocho), y hay que advertir también que las pensiones de viudedad y las de jubilación de aquellos agentes que son separados de la Compañía por causas ajenas á su voluntad se devengan á los quince años de servicio, cualquiera que sea la edad del agente.

Las bases enunciadas se aplican solamente, como se ha dicho, al personal fijo ó de plantilla. Una decisión tomada hace algunos meses por el Consejo de Administración las hace también extensibles al personal jornalero.

La concesión de pensiones á todo el personal, aunque ahora sólo re-

presenta una carga anual en proporción con las cifras indicadas, no ciertamente despreciables, significa para la Compañía, en el porvenir, cuando por el transcurso del tiempo y el cumplimiento de los derechos de los agentes actuales á la jubilación se llegue al pleno de las pensiones, el compromiso de pagar una suma anual no menor de 6 millones de pesetas.

Como se ve, las condiciones de este servicio son en la Compañía del Norte de España ampliamente liberales, tanto porque al agente no le cuesta ni un céntimo el tener su pensión, como ya hemos dicho sucede en otras partes, cuanto porque el tanto por ciento que se concede y la edad á que puede disfrutarse son mucho más favorables que en ninguna otra institución similar de España ni del Extranjero; y hay que añadir á esto que tanto al constituirse el servicio de pensiones en el año 1873 como al concederse las mejoras, al modificarse el tipo de concesión y adoptarse todas cuantas disposiciones complementarias han favorecido al personal, la Administración de la Compañía ha obrado por propia y espontánea voluntad, sin petición, requerimiento ni presión de nada ni de nadie, sino solamente movida por un espíritu de altruismo y de afecto al personal, que siempre ha respondido con su celo y adhesión á los beneficios recibidos.

Economato para el suministro de artículos de consumo.

Desde el año 1879 tiene la Compañía establecido un Economato para suministrar al personal artículos de consumo al precio de coste, tomando la Compañía á su cargo todos los gastos de la administración superior del mismo, haciendo gratuitamente los transportes de distribución de los géneros y facilitando, sin interés de ninguna clase, las cantidades necesarias para la existencia de almacén, existencia que en fin de Diciembre de 1911 asciende á 370.000 pesetas.

No es posible calcular exactamente á cuánto asciende el beneficio que el personal puede retirar del servicio de que se trata, pero sí puede suponerse sabiendo que los géneros suministrados en 1911 en las condiciones indicadas importan 4.025.212,91 pesetas.

Además, la Compañía, deseosa siempre de distinguir con su benevolencia al personal de corto sueldo, sobre todo en Madrid, en que las condiciones de la vida son más difíciles, tiene desde largos años concedida una reducción de 10 por 100 de su consumo al personal de 2.400 pesetas de sueldo para abajo, bonificación que el personal se economiza y que la Compañía toma á su cargo, comprendiéndola en sus gastos de explotación.

Hay que advertir además que los almacenes existentes en distintos puntos de la línea se hallan instalados en locales de la propiedad de la Compañía, sin pagar alquiler ninguno, á pesar de que continuamente se gastan cantidades de consideración en la ampliación de los antiguos y construcción de otros nuevos.

Socorros por enfermedad ó fallecimiento.

Desde el año 1879 tiene la Compañía establecida una institución llamada Caja de Previsión, de la cual forman parte los agentes, y que tiene por objeto socorrer á los enfermos y á las viudas de los fallecidos, independientemente de los socorros que la Compañía concede á los mismos, y de que se hablará más adelante.

Los agentes suscriptores á la Caja de Previsión tienen derecho:

1.º Á dos meses de sueldo en caso de defunción, ó sea á dos pagas de toca para su familia, cualquiera que sea el tiempo que llevara el agente al servicio de la Compañía;

2.º Á los gastos de sepelio en forma decorosa, con arreglo á la categoría del agente, y

3.º Á medio sueldo, durante dos meses, en caso de enfermedad, quedando el otro medio sueldo y los sueldos sucesivos por cuenta de la Compañía.

Los fondos necesarios para hacer frente á estos pagos proceden:

1.º De un descuento equivalente á $\frac{1}{2}$ por 100 ó 1 por 100 de los sueldos ($\frac{1}{2}$ por 100 al personal de oficina y 1 por 100 al personal de los servicios activos);

2.º Del importe líquido de los billetes de andén, que la Compañía cede gratuitamente para este fin;

3.º Del importe íntegro de las multas impuestas al personal por faltas en el servicio, de las cuales la Compañía no se aprovecha ni en un solo céntimo, aunque sufre las consecuencias de aquellas faltas, y

4.º De las donaciones que hace la Compañía.

Cada seis meses se publica y reparte á todo el personal, afiliado ó no á la Caja de Previsión, la cuenta detallada de sus ingresos y gastos.

Hay que advertir que, cuando los ingresos son mayores que los gastos, presentando así la cuenta un *superávit*, este *superávit* queda á disposición de la Caja de Previsión para el semestre siguiente; pero cuando la cuenta del segundo semestre de un año cualquiera presenta un *déficit*, es decir, acusa que los ingresos han sido insuficientes para hacer frente á los pagos, esta insuficiencia la toma la Compañía á su cargo, comprendiéndola en sus gastos de aquel año.

Para que pueda formarse idea de lo que representa el funcionamiento de esta Caja de Previsión como institución de asistencia al personal, á continuación se copia un estado que comprende el importe de los socorros satisfechos desde su fundación y las cantidades con que han hecho frente á las mismas el personal beneficiado y la Compañía:

AÑOS	IMPORTE DE LOS INGRESOS				Importe de los pagos.	Diferencia entre los ingresos y los pagos.
	Descuentos al personal.	Billetes de andén.	Multas.	TOTAL		
1879	23 017,22	15.544,19	29.954,38	68.515,79	29.209,89	+ 39.305,90
1880	39.787,24	14.004,08	16.942,59	70.733,91	123.606,85	— 52.872,94
1881	41.881,34	42.901,26	16.953,59	101.736,19	138.161,38	— 36.425,19
1882	45.205,75	59.535,13	16.382,01	121.122,89	163.872,61	— 42.749,72
1883	46.172,58	65.911,05	13.170,95	125.254,58	145.585,47	— 20.330,89
1884	47.046,64	58.974,43	10.264,55	116.285,62	156.534,33	— 40.248,71
1885	51.475,82	60.133,77	10.954,73	122.564,32	187.880,37	— 65.316,05
1886	77.750,60	86.706,49	11.621,85	176.078,94	163.906,75	+ 12.172,19
1887	97.617,77	84.832,87	13.921,44	196.372,08	181.331,15	+ 15.040,93
1888	96.998,47	87.101,10	11.916,09	196.015,66	179.032,15	+ 16.983,51
1889	98.038,47	84.607,65	11.634,46	194.280,58	177.899,07	+ 16.381,51
1890	101.216,42	87.430,47	9.787,31	198.434,20	252.627,47	— 54.193,27
1891	106.156,15	84.822,08	10.697,87	201.676,10	233.446,93	— 31.770,83
1892	121.925,77	95.140,73	12.068,52	229.135,02	239.379,48	— 10.244,46
1893	124.148,57	91.498,74	13.218,02	228.865,33	256.812,74	— 27.947,41
1894	123.445,68	99.609,50	13.286,82	236.342	236.342	»
1895	125.832,92	116.190,40	12.437,15	254.460,47	254.460,47	»
1896	128.948,33	120.178,38	10.718,56	259.845,27	273.890,95	— 14.045,68
1897	128.958,74	113.948,40	10.899,54	253.804,68	247.538,90	+ 6.265,78
1898	130.157,04	98.869,10	9.181,30	238.207,44	263.506,91	— 25.299,47
1899	131.057,02	140.331,95	3.871,25	275.260,22	277.727,81	— 2.467,59
1900	134.458,34	136.476,70	2.977,90	273.912,94	306.742,12	— 32.829,18
1901	143.161,45	143.912,30	3.300,50	290.374,25	316.851,69	— 26.477,44
1902	148.993,27	149.954,80	3.135,22	302.083,29	339.836,22	— 37.752,93
1903	151.357,75	143.003,80	5.782,88	300.144,43	340.218,06	— 40.073,63
1904	156.618,14	134.525,75	6.865,96	298.009,85	354.119,42	— 56.109,57
1905	162.527,72	140.600,05	8.777,19	311.904,96	336.630	— 24.725,04
1906	159.671,52	150.410,81	10.194,32	320.276,65	310.693,38	+ 9.583,27
1907	163.144,95	160.371,06	9.789,88	333.305,89	348.610,45	— 15.304,56
1908	168.040,80	162.478,20	9.952,31	340.471,31	340.969,09	— 497,78
1909	172.214,54	166.337,70	11.289,69	349.841,93	384.616,44	— 34.774,51
1910	175.872,30	176.192,50	9.728,20	361.793	343.808,79	+ 17.984,21
1911	183.927,97	181.075,15	7.718,81	372.721,93	368.813,40	+ 3.908,53
Totales	3.806.825,29	3.553.610,59	359.395,84	7.719.831,72	8.274.662,74	— 554.831,02

Como se ve, al pago de los socorros servidos por la Caja de Previsión han contribuido los agentes con una suma que no representa más que el 45 por 100 de su importe.

Independientemente de los socorros que los agentes obtienen de la Caja de Previsión, la Compañía concede también graciosamente, y por su cuenta exclusiva, los socorros siguientes:

1.º En caso de fallecimiento del agente, otras dos mensualidades de sueldo ó pagas de toco para su familia, cualquiera que sea la antigüedad del agente;

2.º En caso de fallecimiento del agente sin tener derecho á pensión (antigüedad de quince años), además de las dos pagas de toca, un socorro equivalente á medio mes del último sueldo por cada año de servicio, y

3.º En caso de licenciamiento (no jubilación), un socorro equivalente á un mes de su último sueldo, por un año de servicio, si es agente de plantilla, ó medio, si es agente á jornal.

Estas concesiones representan para la Compañía desembolsos de gran consideración, como puede verse por el estado que sigue:

Socorros concedidos por la Compañía desde el año 1881 hasta el 1911.

AÑOS	Importes. — Pesetas.	AÑOS	Importes. — Pesetas.
1881.....	62.106,45	<i>Suma anterior..</i>	1.481.940,24
1882.....	50.417,64	1897.....	184.808,67
1883.....	48.174,01	1898.....	206.034,65
1884.....	66.256,20	1899.....	259.618,15
1885.....	80.820,87	1900.....	339.734,25
1886.....	75.616,23	1901.....	404.326,84
1887.....	38.757,83	1902.....	402.119,10
1888.....	55.014,78	1903.....	442.039,85
1889.....	44.988,65	1904.....	527.526,02
1890.....	126.611,85	1905.....	605.975,91
1891.....	132.027,56	1906.....	494.599,61
1892.....	88.701,87	1907.....	490.313,70
1893.....	107.268,76	1908.....	489.285,12
1894.....	143.108,32	1909.....	518.322,46
1895.....	143.278,64	1910.....	427.254,66
1896.....	218.790,58	1911.....	466.122,75
<i>Suma y sigue..</i>	1.481.940,24	TOTAL.....	7.739.921,98

Respecto de estos socorros, como de cuantas instituciones benéficas tiene la Compañía establecidas, hay que repetir lo que se dijo antes respecto de las pensiones de retiro, esto es, que la Compañía los ha establecido libre y espontáneamente, sin presión ni solicitud siquiera de su personal ni de personas extrañas; y hay que decir además que continuamente, y por propio impulso, va mejorando la cuantía y las condiciones de concesión de estos socorros, como puede verse en la progresión creciente con que se han liquidado en los años mencionados.

Auxilios al personal de numerosa familia.

Otra manifestación elocuente de que la Compañía del Norte de España no es indiferente á las necesidades de su personal es la concesión que tiene hecha, desde el año 1904, á favor de los agentes de corto sueldo que tienen numerosa familia.

Á los agentes que no tienen un haber superior á 1.500 pesetas anuales se les concede un auxilio que oscila de 80 á 350 pesetas, según el número de hijos menores de diez y siete años, y cualquiera que sea su categoría y antigüedad al servicio de la Compañía.

Por hallarse las sumas pagadas por este concepto confundidas con los gastos de explotación de la Compañía, sin haberse llevado cuenta separada de las mismas, no es posible presentar un estado detallado del importe de estas gratificaciones en cada uno de los años transcurridos desde el 1904 á la fecha.

	Pesetas.
En el año 1911 han importado.....	273.916,30
En cada uno de los siete años anteriores (1904 á 1910) importaron, por término medio, 110.000 pesetas, ó sea, en junto.....	770.000
TOTAL.....	1.043.916,30

Hay que advertir que esta concesión estaba hecha hasta ahora solamente á favor del personal de plantilla y fijo. Recientemente se han ampliado sus beneficios al personal suplementario. Por consiguiente, el importe de estas concesiones ha de aumentar de modo considerable en los años sucesivos.

Servicio médico-farmacéutico.

La Compañía tiene establecido desde su origen el servicio de asistencia médica gratuita para todos sus agentes, y asimismo ha tomado á su cargo el valor de todas las medicinas necesarias para la asistencia farmacéutica del personal de todas clases que disfruta un haber inferior á 3.000 pesetas.

Las cantidades que la Compañía ha pagado por este servicio, hasta fin de 1911, son las siguientes:

Sueldos y honorarios de los médicos por asistencia á los agentes de la Compañía é importe de las medicinas suministradas á los mismos desde 1881 á 1911.

AÑOS	Pagado á los médicos.	Importe de las medicinas.
	<i>Pesetas.</i>	<i>Pesetas.</i>
1881.....	58.366,34	42.558,27
1882.....	67.620,91	47.542,01
1883.....	65.997,44	52.092,66
1884.....	70.130,59	58.055,66
1885.....	82.932,49	66.704,81
1886.....	87.224,72	37.998,11
1887.....	68.192,58	58.087,36
1888.....	74.175,90	29.420,03
1889.....	75.975,58	28.517,25
1890.....	77.477,01	27.993,35
1891.....	79.208,53	33.247,68
1892.....	91.516,76	35.992,77
1893.....	92.776,20	40.861,62
1894.....	89.560,58	46.556,23
1895.....	88.655,49	46.405,48
1896.....	87.947,68	47.064,26
1897.....	89.064,99	50.350,69
1898.....	94.211,07	57.947,51
1899.....	94.438,51	79.678,72
1900.....	92.944,44	95.427,93
1901.....	97.569,97	75.731,82
1902.....	104.715,68	76.202,85
1903.....	104.715,68	68.772,38
1904.....	105.105,49	92.240,72
1905.....	113.816,34	99.262,04
1906.....	119.551,05	103.354,33
1907.....	119.239,02	116.121,31
1908.....	122.335,74	137.707,37
1909.....	122.164,31	145.614,78
1910.....	126.369,82	144.721,93
1911.....	125.827,58	190.882,09
	2.889.828,49	2.233.114,02
TOTAL GENERAL.....	5.122.942,51	

Servicio de enseñanza gratuita de los hijos de los agentes.

Desde hace más de cuarenta años sostiene la Compañía escuelas de enseñanza primaria elemental y superior para los hijos de los agentes en Valladolid, Castejón, Barruelo, Surroca y La Encina.

En estas escuelas se da enseñanza á unos 1.000 niños, y el sostenimiento de las mismas ha costado á la Compañía:

	Pesetas.
Unas 15.000 pesetas, por término medio, en los años anteriores (desde 1868 á 1910), ó sea por cuarenta y tres años.	645.000
Y por el año 1911, exactamente.....	24.767,45
<i>En junto.....</i>	<u>669.767,45</u>

La escuela de Valladolid es, además de un centro de cultura general para los hijos de los obreros, una escuela preparatoria para el ingreso de los alumnos en los distintos servicios de la Compañía.

Estas son las principales instituciones de carácter orgánico y permanente que la Compañía tiene establecidas para favorecer á su personal. Con el mismo fin de asistencia social tiene también adoptadas otras disposiciones de tanta ó más importancia que las enunciadas. Estas disposiciones son: las primas por buenos servicios, especie de participación en los beneficios; la concesión de anticipos sin interés á los agentes necesitados; la participación de la Compañía en el vestuario de ciertos agentes; las subvenciones y facilidades de recaudación y pagos concedidas á la Asociación de empleados y á otros Centros obreros, etc.

Primas por buenos servicios.

Desde el año 1897, la Compañía viene acordando la concesión á su personal fijo de una gratificación extraordinaria proporcional al sueldo de cada agente, basada sobre el ingreso neto obtenido en la explotación de las líneas en el año anterior.

Estas gratificaciones han importado, desde su origen, las cantidades que se consignan en el siguiente estado:

AÑOS	Importe de las gratificaciones.	Tanto por 100 del sueldo anual.
1897.....	819.671,12	16,421
1898.....	982.147,30	17,980
1899.....	1.196.725,54	19,730
1900.....	1.118.006,45	18,500
1901.....	1.066.699,07	18,500
1902.....	1.180.594,06	20
1903.....	1.159.443,43	20
1904.....	710.500	12,380
1905.....	955.316,46	15,768
1906.....	1.074.222,21	17,984
1907.....	1.157.428,65	18,922
1908.....	1.222.155,36	19,025
1909.....	1.245.928,43	18,865
1910.....	1.304.156,36	19,096
1911.....	1.391.243,46	19,492
	16.584.237,90	18,177

Como puede verse por el estado precedente, la gratificación de que se trata representa para cada agente dos meses y medio de sueldo: debemos advertir que estas gratificaciones las han disfrutado los agentes en años en que los accionistas no cobraban ni un céntimo de dividendo y en otros en que no han podido llegar á cobrar más que el 4 por 100, cuando más, esto es, que mientras el personal recoge de los beneficios de la Empresa una participación que se acerca al 20 por 100 del valor del esfuerzo que pone en ella, los accionistas, ó sea el patrono, ó no sacan remuneración ninguna de su capital ú obtienen una remuneración insignificante, menor siempre que el interés legal.

Gratificaciones semanales.

Á una gran parte de los agentes á quienes no alcanza la concesión de aquellas primas, la Compañía les concede una gratificación semestral equivalente á medio mes de sueldo, ó sea una mensualidad en cada año.

El importe de estas gratificaciones semestrales se halla comprendido en los gastos anuales de explotación de la Compañía.

En los primeros años de estas concesiones, que arancan del año 1875, no se llevó nota separada de ellas, por lo cual resulta difícil insertar aquí un estado detallado, por años, del importe de las mismas desde su origen; pero para que pueda formarse idea de su importancia, bastará consignar

las sumas pagadas por este concepto en los años de 1905 á 1911. Son las siguientes:

	Pesetas.
En 1905.....	366.282,37
En 1906.....	374.263,12
En 1907.....	382.539,77
En 1908.....	396.662,19
En 1909.....	410.556,37
En 1910.....	419.470,20
En 1911.....	438.754,98
TOTAL.....	2.788.529

Por los años anteriores puede calcularse en un promedio de 200.000 pesetas por año:

200.000 X 30 años (1875 á 1904).....	6.000.000
TOTAL de gratificaciones semestrales.	8.788.529

Concesión de anticipos sin interés.

Desde hace muchos años, la Compañía viene concediendo á todos los agentes que lo solicitan anticipos sin interés á cuenta de sus haberes, por cantidades que varían entre dos y cuatro mensualidades de sueldo, á pagar en 12 ó en 24 plazos mensuales, según los casos.

La cantidad que la Compañía tiene en poder del personal en concepto de anticipos sobre sueldos, sin cobrarle interés ninguno, asciende en fin de 1911 (y ha sido mucho mayor en otras ocasiones) á 63.000 pesetas.

Hay que advertir, respecto á la concesión de estos anticipos, que son muy pocos en número los agentes que hacen uso de esta concesión, aunque la Compañía lo concede á todo el personal que lo pide, incluso á los obreros á jornal, es decir, á más de 22.000 agentes. Esto prueba, á juicio nuestro, que, á pesar de todas las supuestas quejas y reclamaciones por el estado precario de los agentes, no deben ser muchos los que necesitan esta clase de auxilio, cuando no lo solicitan.

Participación que la Compañía toma á su cargo en el vestuario de ciertos agentes.

Desde hace muchos años, la Compañía sufraga, en totalidad, los gastos de vestuario de sus ordenanzas y porteros; del demás personal que usa uniforme, cuando tiene sueldo de 1.500 pesetas ó menos, la Compañía toma á su cargo una parte importante del coste de su vestuario.

Esta concesión representa para la Compañía un gasto de consideración, como puede verse en el siguiente estado:

Cantidades que ha tomado á su cargo la Compañía por vestuario de uniforme suministrado á sus agentes desde 1881 á 1911.

AÑOS	Importe. — Pesetas.	AÑOS	Importe. — Pesetas.
1881.....	35.126,90	<i>Suma anterior..</i>	805.229,97
1882.....	39.824,80	1897.....	51.264,56
1883.....	39.691,77	1898.....	47.464,36
1884.....	38.988,35	1899.....	41.905,96
1885.....	61.257,43	1900.....	47.485,53
1886.....	55.885,61	1901.....	72.655,21
1887.....	40.378,37	1902.....	84.137,27
1888.....	49.593,08	1903.....	64.829,22
1889.....	49.372,21	1904.....	74.150,71
1890.....	47.670,39	1905.....	66.818,69
1891.....	51.908,32	1906.....	62.839,79
1892.....	53.334,33	1907.....	68.220,69
1893.....	62.554,69	1908.....	70.916,81
1894.....	62.006,41	1909.....	80.628,48
1895.....	62.544,86	1910.....	71.593,50
1896.....	55.092,45	1911.....	81.693,75
<i>Suma y sigue..</i>	805.229,97	TOTAL.....	1.791.834,50

Subvenciones y facilidades otorgadas á la Asociación de empleados y otros Centros obreros.

Como es sabido, los empleados y obreros de los ferrocarriles de España tienen constituido un Montepío ó Asociación de carácter benéfico, para procurarse, por su parte, también pensiones de retiro, viudedad ú orfandad para sí y para sus familias. Por los fines benéficos que esa Asociación persigue, la Compañía del Norte, como las demás de España, ha tomado á su cargo el efectuar gratuitamente el servicio de la recaudación de sus cuotas y el pago de sus pensiones.

Este servicio de cobranza y de pagos representa para la Compañía un trabajo bastante considerable y un cuidado y un riesgo exactamente iguales al que podría exigirse de un banquero, y que si la Asociación hubiese de pagar, representaría para ella, entre comisión y correo, un gasto que no bajaría seguramente de un 2 por 100 sobre el conjunto de operaciones. En cada mes, nuestra Compañía cobra por cuenta de la Asociación, como cuotas de sus asociados, unas 75.000 pesetas, y paga por cuenta de la misma, como pensiones concedidas, unas 35.000. De manera que, siendo el conjunto de operaciones 110.000 pesetas, el gasto que para la Asociación

representaría este servicio no sería inferior á 2.500 pesetas por mes, ó sea unas 30.000 pesetas por año. Esto sin contar el beneficio que obtiene de esta forma de hacer el servicio, por la mayor regularidad en el pago de las cuotas.

Además, para el sostenimiento de la Academia que la misma Asociación tiene establecida, la Compañía da cada año una subvención fija de 4.000 pesetas, y constantemente, en máquinas de escribir, mobiliario, impresos, billetes para sus asociados, trenes especiales para sus festivales y otras formas de auxilio, la Compañía está dando pruebas del interés que le inspira la mayor prosperidad de la Asociación, como pueden certificarlo, si lealmente se consideran obligados á ello, los Presidentes y demás miembros que han constituido hasta la fecha su Junta directiva.

Á otros Centros obreros concede igualmente subvenciones la Compañía, que, en junto, importan unas 25.000 pesetas al año.

Por los datos que anteceden, y haciendo el resumen de las cifras que arrojan los estados que se copian, vemos que la Compañía del Norte de España ha satisfecho espontáneamente, por gastos de la obra de asistencia social que viene realizando en favor de sus empleados y obreros, las sumas siguientes:

	Desde el principio de su concesión.	En el año 1911.
Por pensiones de retiro.....	9.008.304,23	929.895,82
Por mejoras de pensión.....	1.812.784,76	107.119,94
Por entregas á la Caja de Previsión..	4.467.837,45	188.793,96
Por socorros al personal.....	7.739.921,98	466.122,75
Por auxilios al personal de numerosa familia.....	1.043.916,30	273.916,30
Por servicio médico-farmacéutico....	5.122.942,51	316.709,67
Por servicio de enseñanza gratuita de los hijos de los agentes.....	669.767,45	24.767,45
Por gratificaciones anuales, especie de participación en los beneficios.....	16.584.237,90	1.391.243,46
Por gratificaciones semestrales.....	8.788.529	438.754,98
Por parte tomada á cargo de la Com- pañía en el vestuario de ciertos agentes.....	1.791.834,50	81.693,75
Por subvenciones á la Asociación de empleados y otros Centros obreros..	300.000	29.000
TOTALES.....	57.330.076,08	4.248.018,08

Y ha auxiliado también al personal con el servicio de su Economato, el prestado á la Asociación de empleados y otros no enumerados, en términos que, de poder evaluarlos ahora, alcanzarían á muchos cientos de miles de pesetas.

SEGUNDA PARTE

MEJORAS INTRODUCIDAS EN LA REMUNERACIÓN DEL PERSONAL

En las páginas que preceden se ha explicado cuáles son y el alcance que tienen las instituciones establecidas y disposiciones adoptadas, con carácter de asistencia social, en favor del personal de la Compañía.

Aquí vamos á relacionar sucintamente las mejoras que en estos últimos años se han introducido en la remuneración del personal, ya sea directamente por elevación de categoría de los cargos, con los aumentos de sueldo correspondientes, ya por ampliación de la plantilla y paso á las mismas del personal suplementario, cubriéndose con agentes jornaleros las vacantes de éstos, ya por aumentos de sueldo en los cuadros anuales, ya por mejora en las cantidades que se abonan por gastos de traslaciones, ya, en fin, por aumento de los tipos de jornal diario á los mozos y obreros que cobran en esta forma.

Elevación de categoría de los cargos.

Desde el año 1905 se ha elevado de categoría ó se ha elevado el sueldo máximo asignado á todos los cargos de empleados de oficinas, desde Inspectores, Jefes de oficina, Jefes de Sección, etc., hasta los ordenanzas y mozos; se ha otorgado igual adelanto al personal de la Explotación: Jefes de estación, factores y mozos, y al de Tracción, Talleres, Vías y Obras, etcétera, concediéndose á cada cargo un aumento de categoría que fluctúa entre el 12 y el 20 por 100 del sueldo que tenía asignado.

Por la gran amplitud de estas concesiones, la variedad de cargos á que alcanzan y la repetición con que se han producido, no es posible extractarlas aquí sin hacer estas notas interminables; pero se tienen repertoriadas por fechas, y una por una, estas concesiones, para su comprobación, si fuese necesario.

Ampliación de las plantillas.

Varias veces se ha aumentado el número de agentes comprendidos en las plantillas, así del personal de oficinas como del de Explotación, Tracción, etc.

Hace un año, al variar el sistema de reclutamiento del personal de oficinas, se dió entrada, de golpe, en la plantilla, con los derechos y atribuciones correspondientes, á más de 150 agentes que prestaban servicio como auxiliares, meritorios y temporeros, algunos con menos de tres meses de servicio en la Compañía.

Se han creado, en los últimos años, 150 nuevas plazas de conductores, 150 de guardafreno y 100 de mozos de tren. Es cierto que estos aumentos son exigidos por el aumento del tráfico; pero no lo es menos que así se han beneficiado 400 agentes de categoría inferior, y que la Compañía hubiera podido cubrir ese servicio con agentes suplementarios, no de plantilla, economizándose así el aumento de gastos que representa el personal de esta clase.

Se ha aumentado igualmente en 232 plazas la plantilla de maquinistas, y en 198 la de fogoneros, siendo aplicable á este aumento la observación hecha en el párrafo anterior.

Hay además un aumento considerable en el personal de oficinas y también en el personal de mozos y obreros de todas clases; y aunque estos aumentos son consecuencia del desarrollo del tráfico, siempre resultan en aminoración del trabajo de los demás, sobre todo cuando, como sucede en este caso, el aumento de personal ha sido proporcionalmente mucho mayor que el aumento del tráfico.

Aumentos de sueldo en los cuadros anuales al personal de plantilla.

En los cuadros anuales de los años 1907 á 1912 se han concedido al personal los aumentos de sueldo siguientes:

AÑOS	Número de agentes de plantilla.	Número de agentes ascendidos.	Tanto por 100.	Importe del ascenso anual.
1907	8.145	2.046	25,12	296.939
1908	8.295	2.146	25,87	319.402
1909	8.426	1.868	22,16	288.274
1910	8.566	1.409	16,45	203.760
1911	8.641	1.812	20,96	266.109
1912	9.242	2.086	22,57	313.216

Mejora en los gastos de traslaciones.

En fin del año 1910 ha sido modificada la tarifa que regula el reembolso de los gastos de traslaciones, con objeto de mejorar los tipos concedidos, teniendo en cuenta que la carestía de la vida obliga á los agentes á mayores desembolsos cuando están fuera de su residencia.

Más adelante, al traducir en cifras lo que representan para la Compañía todas las concesiones enumeradas en esta parte, se verá que esta mejora ha causado á la Compañía un aumento de gastos considerable.

Aumento en los tipos de jornal diario de los obreros.

Esponáneamente, y sin apremio ni reclamación de nadie, la Compañía ha aumentado, en estos últimos años, los tipos de jornal diario al personal que cobra en esta forma. Así, por ejemplo, se ha concedido á los obreros de Vías y Obras, en su mayoría, un aumento de un real en el jornal y una disminución en las horas de trabajo; á los mozos y obreros de las estaciones, un aumento de uno ó dos reales, según la categoría, y á los obreros jornaleros de Material y Tracción, ascensos especiales, que suman cantidades considerables.

Durante el año 1911, las sumas en que se han aumentado los gastos de la Compañía, por virtud de estas mejoras, son las siguientes:

	Pesetas.
Por aumento de la plantilla de agentes de tren.....	160.229
Por aumento de la plantilla de maquinistas y fogoneros...	105.000
Por admisión á la plantilla del personal suplementario de oficinas.....	40.000
Por aumento del jornal diario al personal de estaciones ..	110.952,50
Por aumento del jornal diario al personal de la vía.....	93.531,25
Por ascensos en los cuadros anuales al personal de plantilla.....	266.109
Por mejora introducida en el baremo de los gastos de viaje.	444.764,95
Por suina pagada en más por primas anuales.....	64.050,94
	1.284.637,64
Por bonificación en la tarifa de auxilios por numerosa familia.	155.448,30
<i>En junto.....</i>	<i>1.440.085,94</i>

Los aumentos que la Compañía ha tenido en sus gastos de personal, por todos conceptos, durante los últimos cinco años, son los siguientes:

AÑOS	AUMENTO DE GASTOS EN CADA AÑO	
	Con relación al anterior.	Desde el origen de los cinco años comparados.
	Pesetas.	Pesetas.
1907.....	837.196,15	837.196,15
1908.....	1.161.219,26	1.998.415,41
1909.....	639.427,38	2.637.842,79
1910.....	619.932,63	3.257.775,42
1911.....	1.795.415,70	5.053.191,12
<i>En junto.....</i>	<i>5.053.191,12</i>	<i>13.784.420,89</i>

Es decir, que en el año último, la Compañía ha pagado, como gastos totales de personal, una suma superior en pesetas 5.053.191,12 á la pagada por el mismo concepto cinco años antes, y que, si la Compañía no se hallase inspirada por un deseo sincero de aumentar el número de sus agentes y la situación de los mismos, sólo en los últimos cinco años hubiese gastado 13.784.420,89 pesetas menos que los gastos efectivos que tiene satisfechos.

Las personas de buen juicio que lean esta nota podrán juzgar, por las cifras consignadas en ella, de lo que representarán en el porvenir las concesiones indicadas, teniendo en cuenta que algunas de esas concesiones no han causado su efecto por completo, sino sólo en parte, en los años enunciados, y considerando también el gran aumento que tiene el personal de año en año.

RESUMEN

Resulta de todo lo expuesto que, por el concepto de «Instituciones y medidas de carácter benéfico-social», la Compañía ha concedido á su personal, en en el ejercicio de 1911, cantidades que ascienden á 4.248.018,08 pesetas, y por mejoras introducidas en la remuneración de los agentes ha tenido un aumento de gastos de 1.440.085,94 pesetas, de las cuales 155.448,30 se hallan comprendidas en el concepto anterior, quedando un aumento de 1.284.637,64, ó sea una carga anual en beneficio del personal de 5.532.655,72 pesetas, carga que ha de crecer en los años posteriores, sólo por efecto del transcurso del tiempo, hasta alcanzar próximamente el doble de su importe.

En orden á la concesión de billetes de favor para los empleados y sus familias, así para los agentes en activo como para los pensionistas, la Compañía es tan liberal que, excepto lo del *carpet* de identidad, es el único punto en que la Federación de ferroviarios españoles no ha encontrado nada que pedir, exigiendo que las demás Compañías se acomoden á nuestras bases. Esto dice más que todo, en exageración de nuestro desprendimiento.

Creemos haber dejado bien explicado cuál es el régimen que la Compañía del Norte tiene en vigor en relación con su personal, y asimismo que el espíritu que la anima no es de codiciosa y tiránica explotación, como algunos pretenden atribuirle.

Pero falta ahora decir, para completar el conocimiento, que la Empresa que tantos beneficios prodiga á su personal no usufructúa un negocio industrial de resultados brillantes, pues por el estado de dividendos repartido á las acciones, que se acompaña, puede verse que, de los cinco y cuatro años que lleva de explotación, en veinticinco años no ha podido repartir á sus acciones ni un solo céntimo; en otros trece no ha llegado lo repartido al interés del 3 por 100; en ocho más, el interés re-

partido ha sido mayor del 3 y menor del 5, y sólo en ocho el dividendo repartido ha sido próximamente igual al interés legal.

Á una Empresa que de esta manera procede no puede, pues, decirse que explota tiránica y codiciosamente á su personal. Que juzguen los que sean patronos, empleados ú obreros de otras Empresas industriales, si alguna de ellas, de España ó del Extranjero, ha otorgado á su personal mayores concesiones, ó si le ha tratado con mayor espíritu de protección ó benevolencia.

1.º de Octubre de 1912.

Estado demostrativo de los dividendos repartidos anualmente á los accionistas de la Compañía desde 1858 á 1911.

AÑOS	Número del cupón.	IMPORTE DEL DIVIDENDO		Tanto por 100.
		Bruto.	Neto.	
		Pesetas.	Pesetas.	
1858	1	4,28	4,28	0,90
1859	2 y 3	11,40	11,40	2,40
1860	4 y 5	28,50	28,50	6
1861	6 y 7	28,50	28,50	6
1862	8 y 9	28,50	28,50	6
1863	10 y 11	28,50	28,50	6
1864	12	14,25	14,25	3
1865		»	»	»
1866		»	»	»
1867	Los cupones	»	»	»
1868	números 13 á	»	»	»
1869	27 fueron anu-	»	»	»
1870	lados.	»	»	»
1871		»	»	»
1872		»	»	»
1873		»	»	»
1874	28 y 29	13,775	13,775	2,90
1875	30 y 31	13,30	13,30	2,80
1876	32 y 33	19	19	4
1877	34 y 35	17,10	17,10	3,60
1878	36 y 37	11,80	11,80	2,50
1879	38 y 39	19,75	19,75	4
1880	40 y 41	28,50	28,50	6
1881	42 y 43	28,50	28,50	6
1882	44 y 45	29,40	29,40	6,18
1883	46 y 47	25	25	5,26
1884	48 y 49	10	10	2,10
1885	50 y 51	10	10	2,10
1886	52 y 53	8	8	1,68
1887	54 y 55	12	12	2,52
1888	56 y 57	15	15	3,15
1889	58 y 59	12	12	2,52

AÑOS	Número del cupón.	IMPORTE DEL DIVIDENDO		Tanto por 100.
		Bruto. — <i>Pesetas.</i>	Neto. — <i>Pesetas.</i>	
1890	60 y 61	5	5	1,05
1891	»	»	»	»
1892	»	»	»	»
1893	»	»	»	»
1894	»	»	»	»
1895	»	»	»	»
1896	»	»	»	»
1897	»	»	»	»
1898	»	»	»	»
1899	»	»	»	»
1900	»	»	»	»
1901	»	»	»	»
1902	»	»	»	»
1903	»	»	»	»
1904	»	»	»	»
1905	»	»	»	»
1906	»	»	»	»
1907	62 á 65	10	10	2,10
1908	66	14	13,19	2,77
1909	67	16	15,09	3,17
1910	68	19	17,96	3,78
1911	69	21	19,87	4,18

III

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

1.º Nota sobre las reclamaciones de la Federación Nacional de Ferroviarios, transmitida al Sr. Ministro de Fomento.

No es posible que las Compañías den una contestación común colectiva á esas reclamaciones, porque hay grandes diferencias entre lo que cada una tiene actualmente establecido (que hace que unas estén más próximas y otras más separadas de lo que se pide), y también entre lo que cada una puede hacer, según la extensión de su red, el producto kilométrico de sus líneas y su situación financiera.

De los datos publicados en el último *Anuario de Ferrocarriles*, de

E. Latorre, resulta que el producto kilométrico de las líneas de ancho normal que han obtenido en el año de 1911 más de 10.000 pesetas de producto bruto por kilómetro ha sido el siguiente:

COMPAÑÍAS	Kilómetros.	PRODUCTO POR KILÓMETRO	
		Bruto.	Neto.
Norte	3.681	37.361	20.560
Madrid á Zaragoza y á Alicante.....	3.664	32.615	18.508
Andaluces	1.083	22.913	9.662
Zafra á Huelva.....	180	21.122	9.911
Lorca á Baza	168	17.914	4.235
Medina á Salamanca	77	17.890	6.200
Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.....	299	15.253	6.146
Sur de España.....	363	15.084	5.437
Bobadilla á Algeciras.....	178	13.037	3.654
Madrid, Cáceres y Portugal.....	777	12.619	5.073
Pontevedra, Carril y Santiago.....	75	11.832	4.063
Central de Aragón	297	11.137	5.121
Alcantarilla á Lorca.....	55	10.460	4.078

La relación anterior basta para comprender la inmensa diferencia que hay entre las distintas Compañías.

Además de las diferencias de productos, hay que tener en cuenta las que ellas revelan en cuanto á la intensidad del tráfico, porque si para algunos servicios puede ser indiferente que el tráfico sea grande ó pequeño, siendo el personal proporcionado, en otros servicios el trabajo es muy distinto, según sea mayor ó menor la circulación de trenes y el movimiento de mercancías, pues es evidente que donde, en una jornada de ocho ó diez horas, haya que atender á 50 trenes, el trabajo del personal será mayor que donde no haya que atender más que á 6 ú 8 trenes en cada veinticuatro horas, aunque no haya turnos de personal; y que así como será racional pedir turnos en el primer caso, para que todos tengan el debido descanso, no lo sería pedirlos en el segundo, donde los intervalos del trabajo dejan descanso más que suficiente.

Aun hay que añadir á esas diferencias de productos y de trabajo las que resultan de la situación financiera de cada Compañía, según las cargas que, por vicisitudes ó circunstancias diversas, pesen sobre ella, pues hay Compañías que, con más productos netos que otras, no pueden atender ni siquiera al pago de la anualidad de sus deudas, y hay otras que, con menos productos, reparten beneficios.

No quiere decir esto que no deban todas abonar á su personal la remun-

neración correspondiente á su trabajo, conforme á un criterio racional y adecuado á los tipos corrientes en las ocupaciones é industrias análogas, ni que no deban organizar sus servicios de manera que todo el personal tenga el descanso necesario. Pero sí que no es posible pretender que todas hagan lo mismo.

Correlativamente, no es tampoco justo que á las que paguen al corriente la anualidad de sus deudas y repartan beneficios se les mermen abusivamente los productos, porque la ganancia es lícita y es el estímulo de la industria, sin perjuicio de que sea recomendable que voluntariamente hagan participar á su personal de esos beneficios. Está en el interés del mismo personal que las Empresas cubran sus cargas y tengan dividendos; porque sin el concurso del capital no se hubieran construido las líneas de que hoy viven tantas familias, ni podrían hacerse las ampliaciones y mejoras que constantemente exige el desarrollo del tráfico, y que han de permitir el aumento del número de esas familias y el aumento también de los sueldos y jornales con el aumento de los productos.

El personal de ferrocarriles, ni por sus sueldos ni por las ventajas indirectas que disfruta, está, en general, peor pagado que los obreros ó empleados análogos de las industrias particulares. Al contrario, en general, está mejor pagado. Si hay alguna deficiencia, es justo y natural que se corrija. Pero las reclamaciones de la Federación Nacional, del modo que han sido formuladas, pidiendo aumentos uniformes en todos los sueldos, entre los cuales puede haberlos escasos ó excesivos, reducción de horas en todos los servicios y en todas las líneas, sin consideración al trabajo que se preste en cada una, y ventajas que no disfruta ninguna otra clase, exigiéndolas por igual de todas las Compañías, cualquiera que sea la situación de cada una, podrán responder al fin de interesar á todos los ferroviarios en esas reclamaciones, para unirlos en una sola acción y bajo una misma mano, pero no responden al fin de corregir las deficiencias que realmente se adviertan, señalando concretamente las que se considere que existen.

Y como la situación de las Compañías es tan distinta, según se ha dicho, porque unas tienen ya establecido parte de lo que se pide ó se acercan á ello y otras no lo tienen, y unas tienen que atenerse á lo debido, conforme á las condiciones generales del trabajo y de las industrias del país, mientras que otras pueden, por su situación y su importancia, proceder con mayor largueza, no es posible que todas las Compañías den una contestación común á esas reclamaciones.

Después de las precedentes observaciones generales, y para contestar lo mejor y más ordenadamente que se pueda sobre las peticiones formuladas por la Federación Nacional de Ferroviarios, convendrá clasificar dichas peticiones del modo siguiente, ya que tal y como aparecen éstas, sin orden ni concierto, en las bases publicadas por dicha Federación, no cabría hacer un examen metódico.

Las bases que constituyen las reclamaciones ó peticiones formuladas

por la Federación Nacional de Ferroviarios españoles pueden clasificarse en los siguientes grupos:

- I. Bases sobre la organización general del personal.
- II. Bases sobre las condiciones del trabajo.
- III. Bases sobre la duración del trabajo y descansos.
- IV. Bases sobre los servicios que han de prestar las Compañías.
- V. Bases sobre la remuneración.

I

BASES SOBRE LA ORGANIZACIÓN GENERAL DEL PERSONAL

- 1.^a Plantillas para todo el personal, á los seis meses de servicio.
- 2.^a Escalafón para cada clase, por antigüedad de servicios.
- 3.^a Ascensos cada dos años.
- 4.^a Categorías: Supresión de todas las categorías en un mismo cargo ó empleo.
- 5.^a Inamovilidad: No pudiendo la Compañía expulsar á ningún agente sin previo expediente, que será resuelto por un Tribunal formado por tres agentes, designados por la Compañía; otros tres, nombrados por el agente, debiendo pertenecer éstos al Sindicato, y presididos por un neutral.

II

BASES SOBRE LAS CONDICIONES DEL TRABAJO

- 1.^a Supresión del trabajo á destajo.
- 2.^a Supresión de la facultad de las Compañías á imponer multas.
- 3.^a Supresión de las fianzas y depósitos que se retienen á los agentes.
- 4.^a Que cada uno de los agentes sea directamente responsable de sus actos.
- 5.^a Que no pueda despedirse á ningún agente por retenciones judiciales.
- 6.^a Relevos, á los seis meses, de los agentes que presten servicio en estaciones insalubres ó apartadas de poblado.
- 7.^a En casos de enfermedad (con excepción de las venéreas ó sifilíticas, sus derivadas, ó provenientes del uso de bebidas alcohólicas ó padecidas por desidia ó riña), abono del sueldo íntegro durante tres meses, y de medio sueldo durante otros tres; y si al cabo de los seis meses no se hubiera restablecido el agente, declararle excedente, con obligación de restituirlo á su empleo, una vez restablecido, con el mismo número que tenía en el Escalafón al ser excedente.
- 8.^a En el caso de lesiones sufridas por accidentes en el servicio, abono

íntegro del sueldo por todo el tiempo que el agente tarde en restablecerse, además de los honorarios médicos y farmacéuticos.

Si por la importancia de las lesiones fuera conveniente que el agente herido pasara al hospital, para su mejor curación, se le destinará á sala de preferencia, pagando la Compañía las estancias, además de los sueldos íntegros del agente.

Si falleciera de resultas del accidente, la Compañía estará obligada á ordenar y sufragar todos los gastos que ocasione el traslado del cadáver al punto de residencia del agente, si así lo deseara la familia del fallecido.

III

BASES SOBRE LA DURACIÓN DEL TRABAJO Y DESCANSOS

1.ª Las horas de servicio serán:

a) Para las brigadas de Vía y Obras, ocho horas, á contar desde y hasta que entren y salgan del trozo ó casilla.

b) Para guarderías, guardescas y pasos á nivel:

Doce horas, sirviendo 8 trenes;

Diez horas, de 9 á 15 ídem, y

Ocho horas, más de 15 ídem.

c) Para el personal de oficinas, seis horas.

d) Para el de estaciones, ocho, diez ó doce horas, según la importancia, tráfico y circulación de cada una, habiendo de tener dos horas para comer en un solo descanso.

e) Para el personal de trenes (maquinistas, fogoneros, revisores de billetes, etc.), nueve horas, como término medio, contándose en ellas una hora antes de salir y otra después de llegar á su destino.

f) Para el de talleres y oficios mecánicos, ocho horas.

g) Para los Celadores, Ayudantes de Telégrafos, Asentadores, Sobrestantes, Inspectores y Subinspectores de explotación, Jefes de Sección y Ayudantes de Vía y Obras, Jefes y Subjefes de depósito, talleres y aguadas, siendo lo esencial que el servicio, trozo, sección, depósito, taller ó aguada se halle en todo momento dispuesto para su mejor funcionamiento, no habrá horas señaladas de servicio, y se dejará á su criterio la combinación de su labor, sin perjuicio de las órdenes que la Jefatura tenga á bien darles; pero las Compañías ó Jefes de servicio serán prudentes en la designación del trabajo sometido á su cuidado y vigilancia.

2.ª Descanso decenal en los servicios en que, por su índole, no pueda implantarse semanal.

El personal á jornal no reconoce más días festivos que los domingos y el 1.º de Mayo.

3.ª Derecho de todos los agentes á veinte días de licencia al año, con

sueldo. Si necesitan más, en casos urgentes y debidamente justificados, se les concederán sin sueldo.

Los que no hagan uso de la licencia anual por exigencias del servicio, percibirán en el mes de Junio del año siguiente una gratificación del 90 por 100 del sueldo correspondiente á los días de licencia no disfrutados.

IV

BASES SOBRE LOS SERVICIOS QUE HAN DE PRESTAR LAS COMPAÑÍAS

1.ª Asistencia médica y farmacéutica permanente en todas las estaciones que por su importancia y movimiento lo requieran.

2.ª Asistencia médica y farmacéutica para el personal y sus familias en las estaciones en que haya paludismo ú otras enfermedades endémicas.

3.ª Construcción de casas espaciosas, higiénicas y confortables, para los agentes de todas las estaciones, apeaderos ó apartaderos, que disten de poblado más de 1 kilómetro.

Construcción de casillas que reúnan las mismas condiciones para el personal de Vías y Obras.

Construcción de dormitorios en las mismas condiciones, para el personal de trenes y de tracción, en los puntos donde pernocten.

4.ª Creación de escuelas en los sitios en que, por su distancia ó importancia, no puedan asistir á esos centros los hijos de los agentes, interviniendo los Sindicatos en la adquisición de material y en el nombramiento de profesorado.

5.ª *Carnet* de identidad á todos los agentes activos y jubilados para viajar gratis por todas las Compañías españolas.

Pases gratuitos á los hijos de los agentes para asistir á la escuela, y á las familias para provisiones. Las familias de los agentes viajarán en las mismas condiciones actualmente establecidas por la Compañía del Norte.

V

BASES SOBRE LA REMUNERACIÓN

1.ª Mínimo de sueldo, de 3 pesetas, y para las guardabarreras, de 1,50.

2.ª Aumento de 30 por 100 en los sueldos actuales.

3.ª Gratificación á todos los agentes del 10 por 100 del sueldo anual.

4.ª Pago por las Compañías del impuesto de utilidades sobre los sueldos.

5.ª Abono de 50 pesetas, en los casos de traslado, en concepto de indemnización, por los gastos que origine.

6.ª Caja de Pensiones gratuita para jubilaciones, viudedades y orfan-

dades, con Reglamento hecho de acuerdo con la Federación Nacional de los Ferroviarios Españoles.

Jubilaciones: Voluntaria desde los cincuenta años de edad, y forzosa á los sesenta.

Con veinte años de servicios, 50 por 100 del sueldo máximo.

Con veinticinco años de servicios, 60 por 100 del sueldo máximo.

Con 30 años de servicios 70 por 100 del sueldo máximo.

Con treinta y cinco años de servicios, 80 por 100 del sueldo máximo.

Viudedades y orfandades: Las viudas de los agentes fallecidos en accidentes disfrutarán la que hubiere lugar.

Las de los agentes jubilados, el 75 por 100 de la pensión de sus maridos. Á falta de viuda, los hijos, hasta los diez y ocho años, si son varones, y hasta los veintitrés, si son hembras, el 25 por 100 de la pensión de su padre. Si los hijos fueran inútiles para el trabajo, su pensión será vitalicia.

7.º Socorros á las familias de los agentes que no dejen derecho á pensión. Si dejasen viuda, hijos ó padres, la Compañía les entregará:

Si el agente llevaba de

Uno á cinco años de servicios, 3 pagas;

Cinco á diez años de servicios, 6 pagas;

Diez á quince años de servicios, 9 pagas;

Quince á veinte años de servicios, 12 pagas.

En el caso probable de que el agente no deje viuda, hijos ni padre, la Compañía sufragará al Comité Nacional de los Ferroviarios Españoles los gastos que ocasione el entierro decoroso.

RECLAMACIONES ESPECIALES

1.º Los agentes que estén postergados por delitos político-sociales deberán ocupar el puesto que les corresponda en el Escalafón, con arreglo á los años de servicio.

2.º Idem los postergados en la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante por la huelga de 1893.

1

BASES SOBRE LA ORGANIZACIÓN GENERAL DEL PERSONAL

1.ª *Plantilla á los seis meses.*—Convendría fijar el concepto de «Personal de plantilla», viendo especialmente si ha de comprender el de Talleres ó que trabaja á jornal, y también la trascendencia que eso tenga respecto á licencias, enfermedades, pensiones, etc., etc.

Parece que debe ser de plantilla todo el personal que en cada Compañía

ña se considere necesario de un modo permanente para atender á sus servicios normales, no debiendo serlo el que, por circunstancias transitorias más ó menos duraderas, haya que tomar para trabajos ó atenciones extraordinarias que se consideren temporales, aunque duren más de seis meses.

Es claro que cuando la experiencia demuestre que el personal calculado para atender á los servicios normales es insuficiente, habrán de reformarse las plantillas, aumentando las plazas hasta llegar á los cupos necesarios para cubrir las atenciones que resulten permanentes. Y, en este caso, será natural dar la preferencia á los que hayan estado agregados á esos servicios como supernumerarios temporeros.

Para los primeros no habria inconveniente en aceptar el carácter de empleados de plantilla, al año, por lo menos, señalando distintos plazos, según los cargos, siendo satisfactorios sus servicios, porque esos plazos podrían constituir un ensayo suficiente de su aptitud.

Para los segundos, no; porque aunque el servicio ó trabajo que presen pueda durar más de seis meses ó un año, al cesar las circunstancias extraordinarias no podrían tener ocupación en los servicios normales de la Compañía.

Conviene tener presente en este punto lo establecido en el Estatuto del personal de los ferrocarriles del Estado en Francia. Se permite por dicho Estatuto el ingreso de los agentes en el servicio á los diez y ocho años de edad, pero sólo en calidad de ensayo, esto es, en calidad de temporeros, y en este estado podrán estar un año, después del cual podrán ser despedidos, si no sirven, según se expresa en el art. 6.º del título 1.º de dicho Estatuto.

El personal de plantilla, según el art. 1.º del título 1.º, se recluta entre los empleados y obreros que se encuentran en la situación de ensayo ó de temporeros y hayan servido el tiempo prefijado para tal situación; y se advierte que aquellos de éstos que hayan sido exceptuados del servicio militar no podrán hacer valer como tiempo en dicha situación el tiempo en que la clase á que pertenezcan dichos agentes, por su edad, haya debido servir en las filas del Ejército.

Resulta, pues, que como no se puede ser empleado de plantilla hasta que no se haya cumplido el servicio militar en filas, que será sobre los veintitrés años de edad, y como se puede ingresar en el servicio de los ferrocarriles del Estado francés á los diez y ocho años de edad, en calidad de ensayo, puede darse el caso de que en esta calidad sirvan los agentes hasta cinco años. Y aquí se quiere que á los seis meses de servicio, como temporeros, sean declarados de plantilla estos agentes.

2.ª *Escalafón por antigüedad.*—Siempre se tiene en cuenta la antigüedad para los ascensos, y, por regla general, en igualdad de todas las demás condiciones, se asciende al más antiguo. Pero no puede admitirse el principio automático de la antigüedad.

Para pasar de un cargo á otro es indispensable la aptitud, que no siem-

pre se adquiere por el mero ejercicio de otro cargo inferior. La aptitud habrá de apreciarse por los Jefes, ó mediante exámenes ó prácticas, ó por cualquier procedimiento racional, y en igualdad de aptitud, habrá de tenerse también en cuenta el comportamiento, según el expediente de cada uno.

La antigüedad es, pues, un dato y un título para el ascenso; pero no puede ser el único ni el más importante, si no va acompañado del buen comportamiento y la aptitud. De otro modo se quitarían los estímulos, y podría haber que llevar á los cargos á personas ineptas para servirlos.

Es claro que el Escaifón de cada clase no puede llegar á los cargos superiores de la Compañía. Ciertos cargos, á partir de ciertos sueldos, habrán de ser de libre elección, sin perjuicio de que el nombramiento pueda recaer en un empleado de la clase, si así se estimara conveniente.

Prueba lo acertado de las anteriores manifestaciones lo que sobre el particular establece el Estatuto francés, recientemente adoptado por el Estado francés para la explotación de su red de ferrocarriles. En el art. 12 se determina que los ascensos del personal de plantilla tienen lugar, de conformidad con las indicaciones del estado especial anejo, ya por elevación de clase en el mismo grupo, ya por promoción á un grupo ó serie más elevada.

En este segundo caso, los ascensos se hacen exclusivamente por la elección.

En el primer caso se otorgan parte por elección y parte por antigüedad.

Es de notar además que, á partir del sueldo de 5.000 francos, los ascensos tienen lugar exclusivamente por elección.

Es decir, que un fogonero ó un guardafreno podrán obtener ascenso, para pasar de una clase á otra más elevada, de tercera á segunda, por ejemplo, en parte por antigüedad, ó por elección; para el ascenso de fogonero á maquinista, ó de guardafreno á conductor, no podrá efectuarse sino por elección.

El art. 16 del mismo Estatuto determina que ningún agente podrá ascender por antigüedad si no reúne una nota de concepto suficiente.

3.^a y 4.^a *Ascenso cada dos años y supresión de categorías intermedias.*—Estas dos peticiones son contradictorias. Si no ha de haber categorías intermedias, el ascenso no habría de ser de sueldo ó categoría, sino de cargo, y el ascenso de cargo supone una vacante que no puede asegurarse á plazo fijo. Además, en los límites superiores de las escalas no habría ascenso posible.

Al contrario de lo que se pide, hay, pues, que mantener, en beneficio del personal, las categorías intermedias que, no siendo ascenso de cargo, lo son de sueldo.

Por otra parte, la existencia de categorías distintas dentro de un mismo cargo está plenamente justificada, pues no todos los agentes reúnen iguales condiciones para el desempeño del mismo cargo. La suficiencia,

por ejemplo, de un capataz de vía recién ascendido no puede ser la misma que la de otro capataz que lleve varios años de servicio; así, mientras al primero se le encomendaría la conservación de un trozo de vía general, el segundo podría tener á su cargo los trayectos más delicados, donde radican las estaciones y en donde los trabajos en vías numerosas, cambios y cruzamientos requieren más inteligencia y práctica.

5.^a *Inamovilidad.* — De hecho existe, porque no se despide á nadie sin justa causa. Actualmente, los agentes tienen, contra cualquier abuso de los Jefes inmediatos, la garantía de los Jefes superiores y de los Directores, y, en último término, de los Consejos de Administración.

Además, puede haber casos en que, por disminución del trabajo, sea preciso reducir el personal, y otros en que, sin faltas reglamentarias propias de un expediente, no convenga la conservación de un agente; y, aparte de estas circunstancias, no debe olvidarse que el Gobierno, conforme al art. 15 de la Ley de Policía de ferrocarriles, tiene la facultad de exigir la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros ó la conservación del orden público.

La constitución del Tribunal pedido en el segundo apartado de la base que examinamos no podría realizarse sin afectar gravemente á la disciplina.

II

BASES SOBRE CONDICIONES DEL TRABAJO

1.^a *Destajos.* — No puede admitirse la supresión de los destajos, que en todos los países y en casi todas las industrias están admitidos. De admitirse la supresión, el jornal no podría ser el que hoy resulta del destajo, sino el corriente para el oficio ó trabajo de cada obrero.

2.^a *Multas.* — Apenas se aplican, y siempre por cantidades muy pequeñas. De suprimirlas, sería indispensable sustituirlas por otras correcciones, en caso de faltas cometidas por los agentes, correcciones que seguramente serían más severas que las determinadas por las multas.

3.^a *Fianzas.* — En la Compañía de Andaluces no se exigen fianzas más que al Cajero central y á los Pagadores, y aun éstas no veríamos gran inconveniente en que se suprimieran, pues como no puede menos de suceder, esas fianzas son muy exiguas con relación á los fondos que los funcionarios dichos manejan, por lo cual nuestra tranquilidad, con respecto á la buena marcha de las operaciones en que intervienen el Cajero y los Pagadores, estriba principalmente en los antecedentes y pruebas que nos hayan dado de su absoluta honradez.

4.^a *Responsabilidad directa de los agentes.* — No está muy claro el concepto; pero, desde luego, es racional el principio, y no hay dificultad en admitirlo.

5.^a *Retenciones judiciales.* — Su no admisión obedece al deseo de procu-

rar la moderación y regularidad en la vida, de manera que cada uno ajuste normalmente sus gastos á sus recursos, y redunde en beneficio de los mismos agentes, pues de ser admitidas las retenciones, caerían en las garras de la usura. En los casos en que las retenciones son debidas á causas justificadas, ya lo tienen en cuenta las Compañías.

En la Compañía de Andaluces, antes de adoptar medida alguna contra el agente, se le concede un plazo de dos meses para levantar la retención, pasado el cual, si no lo hubiese hecho, se da de baja al agente, á menos que esas retenciones sean debidas á causas justificadas y no resultado de una vida desordenada por parte del agente.

6.^a *Relevo á los seis meses de servicio en estaciones insalubres ó apartadas de poblado.*—No vemos necesidad ni conveniencia en fijar un plazo determinado de permanencia en las estaciones de las condiciones antes expuestas, puesto que la norma de conducta de esta Compañía es atender siempre cuantas peticiones de traslado se nos hacen fundadas en motivos de salud, teniendo también muy especialmente en cuenta las condiciones personales y de familia de los agentes para destinarlos á unas ú otras estaciones, sin perder nunca de vista la necesidad de dar educación á los hijos, etc.

7.^a *Enfermedades.*—El abono de sueldo entero durante tres meses y de medio sueldo durante otros tres es excesivo. Los plazos que actualmente tienen establecidos las Compañías son suficientes para las enfermedades ordinarias en personas que reúnan la aptitud física necesaria para el servicio; y en casos extraordinarios, sobre todo tratándose de agentes de alguna antigüedad, no se aplican estrictamente, siendo frecuente que no se hagan ó se devuelvan, en todo ó en parte, los descuentos, ó que se abonen al agente cantidades equivalentes con cargo al fondo de socorros.

El abono de sueldo al enfermo supone el pago de otro al que le sustituye, y en esto, como en todo, hay que tener en cuenta la diferencia entre los efectos de una regla obligatoria de aplicación general, ocasionada al abuso, y de un criterio discrecional, según las circunstancias del socorrido y del que socorre.

Todavía el abono de sueldos que se pide podría tal vez admitirse por una vez, y después de cierto número de años de servicios; pero no puede admitirse como de aplicación anual, porque independientemente del interés que á todos inspira la desgracia y de los sentimientos de humanidad que á todos animan, la asistencia de valetudinarios no corresponde á la reglamentación industrial, sino á la beneficencia.

En la Compañía de Andaluces se satisface, por regla general, á los enfermos medio sueldo durante dos meses. Sin embargo, nunca regateamos la concesión de mayores beneficios á los agentes que se hacen acreedores á ello por su antigüedad y condiciones especiales.

8.^a *Lesiones por accidentes.*—La Compañía de los Andaluces cumple con toda escrupulosidad cuanto determina la Ley sobre accidentes del trabajo, á la cual no se ajusta lo pedido por la Federación Nacional. Ade-

más, esta Compañía concede, en innumerables casos, á los agentes lesionados auxilios equivalentes al medio sueldo que dejan de percibir, y siempre, con la mayor solicitud, les presta nuestro Servicio Sanitario esmeradísima asistencia médica y farmacéutica.

El traslado de cadáveres podría exigir, en ciertas circunstancias, gastos de mucha consideración, que fuera injusto cargar á las Compañías, como, por ejemplo, cuando fuera preciso proceder al embalsamamiento de los cadáveres.

III

BASES SOBRE LA DURACIÓN DEL TRABAJO Y DESCANSO

Así como, por lo que se refiere á los dos capítulos anteriores, puede llegarse, en general, á reglas comunes, en este y en los sucesivos, cada Compañía habrá de estudiar individualmente el trabajo que se preste en sus servicios y lo que cada una pueda hacer respecto á las peticiones formuladas; porque el trabajo no es igual en las distintas líneas, aun en puestos análogos, y las reducciones de las horas de trabajo habrían de exigir un personal suplementario, cuyo coste no puede legítimamente imponerse en lo que no sea indispensable, sobre todo á aquellas Compañías que, por su situación financiera ó la escasez en sus productos, tengan que explotar con un criterio de mayor economía que otras más desahogadas.

1.^a *Horas de servicio.*—En lo que á este punto respecta, no es lógico pretender el establecimiento de reglas comunes á todas las Compañías, ni aun á todas las líneas de una misma, en las que el tráfico pueda ser muy diferente.

En el trabajo de las brigadas de Vía y Obras puede influir el número de hombres de que cada una se componga, y la longitud del trozo; y, de todos modos, es inadmisibles un trabajo de ocho horas, descontando el tiempo necesario para ir y venir del tajo á la casilla.

En el de las estaciones influye la intensidad del tráfico, no siendo lo mismo las horas de estancia ó sujeción que las del trabajo.

No es posible exigir turnos dobles ó triples para todo, contando de doce á ocho horas de estancia, aunque el trabajo esté tan espaciado que, teniendo en cuenta los intervalos, no resulte excesivo.

Tampoco puede exigirse la duplicación ó triplicación de guardabarras, que necesitan casillas inmediatas al paso.

Esta cuestión, en lo que á las estaciones se refiere, debe también relacionarse con las disposiciones del Gobierno, relativas á las horas en que las estaciones han de estar abiertas para la recepción y entrega de mercancías, que en lugar de ser uniformes, exigiendo en todas trece ó catorce horas, conforme á la Real orden de 10 de Enero de 1863, podrían ser en mayor ó menor número, según la clasificación que se hiciera de la cate-

goria de cada una, para no exigir dobles turnos donde no sean necesarios.

2.^a *Descanso decenal ó semanal.*—Desde luego, lo hay en el servicio de oficinas con sueldo, y en los talleres lo hay, sin retribución.

Lo hay quincenal en las brigadas de Vía y Obras. En el servicio de trenes tiene el personal algún día libre en ciertos turnos. En el de estaciones, al cerrarse los despachos los domingos y días festivos por la tarde, queda también algún descanso, aparte de los turnos en las estaciones que por su importancia lo requieren.

3.^a *Licencia de veinte días con sueldo.*—Los días de licencia que actualmente tienen establecidos las Compañías parecen suficientes.

De todos modos, esa petición debe relacionarse con la anterior, porque es diferente la situación del personal de oficinas, que vaca todos los domingos y fiestas, y la del personal de trenes, que presta el servicio con turnos de descanso, con la del personal de estaciones, que en las de poca importancia tienen estancia continua.

Deberán, pues, relacionarse los días de licencia con sueldo con los ordinarios de descanso; y, con este criterio, procurar compensar con días de licencia lo que no puede hacerse respecto al descanso semanal ó decenal.

Además, habría que distinguir entre el personal que constantemente está á disposición de las Compañías, incluso los domingos, y el personal que normalmente deja de trabajar los domingos y días festivos, como, por ejemplo, el personal de los talleres.

IV

BASES SOBRE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR LAS COMPAÑÍAS

1.^a *Asistencia médica y farmacéutica en las estaciones de importancia.*—La hay médica y también farmacéutica, de urgencia, por medio de botiquines.

2.^a *Asistencia médica y farmacéutica en las estaciones con paludismo ú otras enfermedades endémicas.*—También la hay médica, y se facilitan al personal las medicinas apropiadas á la enfermedad.

3.^a *Casas, casillas y dormitorios.*—En general, se da casa al personal de estaciones y de la vía, ó se abona alguna cantidad á los que no la tienen, especialmente en las poblaciones en que es más cara la vida. También hay habilitados dormitorios para el personal de trenes.

En esto influye mucho la situación de cada Compañía, que permite á algunas explotar con mayor desahogo y obliga á otras á explotar con economía. Pero todas están animadas de los mejores propósitos, y, en la medida de lo posible, van procurando atender á una necesidad que no puede ser satisfecha de una vez, por los gastos considerables que exige.

4.^a *Escuelas.*—También en esto procuramos hacer en la medida de

nuestros recursos, cuanto nos es posible, y con el mejor propósito continuaremos en lo sucesivo.

5.^a *Viajes*.—En la Compañía de Andaluces se dan pases gratuitos á los empleados, y en cuanto á las familias de los mismos, no es posible pretender mayores facilidades que las consignadas en la adjunta orden general núm. 95, de esta Dirección.

También se dan pases gratuitos de mercado para provisiones y para que los niños vayan á la escuela.

Para las líneas ajenas nos atenemos á las reducciones establecidas por acuerdo de las Compañías, lo que resulta bastante ventajoso para los agentes, sin que deba modificarse en el sentido de otorgar mayores facilidades.

El *carnet* de identidad para viajar gratis por todas las líneas de España los empleados activos y jubilados de todas las Compañías, y la aplicación á sus familias de la aludida tarifa del Norte, no puede admitirse, no sólo por la enorme disminución que eso representaría en los productos, sino por los infinitos abusos á que se prestaría semejante concesión.

V

BASES SOBRE LA REMUNERACIÓN

Si las peticiones anteriores sobre ascensos, enfermedades y licencias con sueldo, horas y turnos de trabajo, descansos, asistencia médica y farmacéutica, viviendas, escuelas y viajes, hubieran de ser atendidas en los términos en que han sido formuladas, representarían aumentos de gastos superiores á los que podrían soportar la mayor parte de las Compañías.

Pero lo que se pide, en cuanto á remuneración directa y á derechos pasivos, es de tal naturaleza, que no puede estimarse como la aspiración de una clase que se encuentra postergada ó desatendida y pretenda igualarse á sus análogas, sino como un deseo de constituir una clase privilegiada, alcanzando remuneraciones y ventajas muy superiores á las que, por lo general, disfrutaban las clases que contribuyen con su trabajo al desenvolvimiento de la riqueza del país en servicios públicos similares al de los ferrocarriles.

Deben, pues, estimarse esas peticiones como una cosa circunstancial, debida á fines independientes de la justa proporcionalidad entre el trabajo y la retribución, y así lo revela la forma en que han sido presentadas, reclamando un jornal mínimo de 3 pesetas, incluso para cargos en que el corriente es muy inferior, solicitando un aumento de 30 por 100 sobre los sueldos y una gratificación de 10 por 100 sobre los sueldos que así resulten, lo cual da un aumento total de 43 por 100 sobre los sueldos actuales. sin especificar cuáles de éstos ó en qué Compañías se consideran deficientes.

tes, y exigiendo la concesión de derechos pasivos, que desde luego se sabe que en parte alguna ha sido posible conceder.

El mínimo de 3 pesetas podrá estar justificado en poblaciones de vida cara, y no estarlo en otras más baratas ó en poblaciones rurales.

El que se fija á las guardabarreras podrá también estarlo para las que presten un servicio independiente, y no estarlo para las que perciban una mera gratificación por atender al paso inmediato á la casilla en que viven con sus maridos, aumentando de ese modo, con una pequeña cantidad mensual, los recursos de la familia.

En los sueldos podrá haber unos escasos y otros excesivos.

En cuanto á derechos pasivos y socorros, para formar una idea de lo que se pide habria que hacer calcular, por el Instituto Nacional de Previsión ó por actuarios competentes, el tanto por ciento de los sueldos que seria preciso entregar anualmente á una Sociedad de seguros, prescindiendo de todo beneficio, para que pudieran servirse esas pensiones y socorros.

No puede olvidarse que, en todas las esferas sociales, la retribución no es igual para todos los trabajos análogos, y que no obtiene los mismos gajes el que sirve á una familia modesta que el que sirve á otra poderosa, aunque su trabajo sea igual, ó tal vez, para el segundo, menos penoso.

En esta materia será, pues, preciso que cada Compañía haga una revisión minuciosa de las remuneraciones asignadas á cada cargo y á cada clase de trabajo, para corregir, con un criterio racional y equitativo, cuanto deba y pueda corregirse; pero siendo tan distinta la situación de las diversas Compañías, por su importancia y sus recursos, no es posible pretender que todas hagan lo mismo, ni exigir que el personal de las más débiles disfrute de las mismas ventajas que concedan al suyo las más poderosas.

Si el Estado, por consideración de interés público, estimara necesario modificar las disposiciones y condiciones vigentes, relativas á la libertad de los concesionarios para la retribución del personal y la organización interior de los servicios, imponiendo remuneraciones ó ventajas que excedieran de las corrientes en las industrias privadas, á él habria de corresponder también facilitar los recursos que resultaran necesarios para aquellos fines extraños y superiores al industrial de las Empresas.

CONSIDERACIONES REFERENTES Á LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES

Después de las anteriores consideraciones de carácter general, pasaremos ya á lo que particularmente concierne á la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

De todos son conocidas las dificultades económicas con que viene luchando nuestra Compañía desde hace muchos años.

La obligación contraída por la Compañía de pagar en francos á sus acreedores, á los elevados tipos á que han venido sosteniéndose los cambios, y las modestas recaudaciones de las líneas que constituyen nuestra red, por el escaso desarrollo industrial de la región que aquéllas atraviesan y por las numerosas competencias á que se presta la red, dada su especial contextura, son las causas de las crisis por que ha atravesado la Compañía.

El establecimiento, en 1899, de un *modus vivendi* con los acreedores, para pagarles en pesetas, dejando para más tarde el cumplimiento del pago en francos, y el convenio pactado á fines del año 1906 con los obligacionistas, evitaron la quiebra de la Sociedad; y aun cuando, en virtud de los arreglos dichos y del aumento de recaudación que viene produciéndose, se haya mejorado nuestra situación, lo cierto es que la vida económica de la Compañía es excesivamente lánguida y dista mucho de la racionalmente deseable para cualquier Empresa industrial.

Comprueba nuestro dicho el que la suma total percibida por cada acción, en el período de tiempo comprendido desde el año 1894 hasta la fecha, es de 28 pesetas con 27 céntimos, lo que representa la cifra irrisoria de pesetas 1,65 al año por cada acción de 500 pesetas, ó sea el 0,33 por 100 de dividendo anual.

A pesar de esas vicisitudes, la Compañía no ha descuidado jamás cuanto se refiere al bienestar de su personal. Buena prueba de ello es que desde el año 1907 hasta la fecha hemos invertido en mejoras, para los obreros y empleados de sueldo igual ó inferior á 2.000 pesetas, la suma de 1.250.000 pesetas, y si bien no le es posible á esta Compañía atender, como fácilmente se deduce de lo expuesto, todas las peticiones formuladas por la Federación Nacional de Ferroviarios, puesto que la aplicación de las bases presentadas representaría un aumento de gastos de más de ocho millones de pesetas, la Compañía de Andaluces está firmemente resuelta continuar el camino emprendido de mejoras para el personal, acelerando la marcha en tal sentido cuanto lo permitan sus recursos económicos, y en este orden de ideas, en el presupuesto de gastos para el año próximo, que confeccionamos actualmente, se consignarán importantes mejoras en los sueldos del personal, atendiendo con preferencia á los sueldos más modestos; inscribiremos los créditos necesarios, que asimismo ascenderán á una suma respetable, para aumentar el personal, con el fin de reducir en lo posible el trabajo diario de los agentes, y, finalmente, afectaremos otro crédito anual, que no bajará de 400.000 pesetas, al establecimiento de una Caja de Pensiones, á cuyo sostenimiento, que quedará exclusivamente á cargo de esta Compañía, no contribuirá el personal de la misma.

El conjunto de todas las mejoras indicadas en el párrafo anterior producirá un aumento de un millón de pesetas en el presupuesto de la Compañía, con lo cual ésta se impone un verdadero sacrificio, realmente superior á sus fuerzas económicas, dando con ello nueva prueba de su interés en cuanto concierne al bienestar de su personal.

Para darse cuenta de lo que representa para nosotros la cifra citada de un millón de pesetas, bastará manifestar que con ella podría repartirse á los accionistas un dividendo de unas 12 pesetas por acción.

Por último, añadiremos que, no obstante el sacrificio que supone la realización de las mejoras señaladas, la Compañía conservará á su cargo, como lo viene haciendo desde su creación, el pago del impuesto de utilidades sobre los haberes del personal, lo que representa un desembolso anual de unas 70.000 pesetas; asimismo, esta Compañía, que viene atendiendo con especial interés á la construcción de viviendas para alojamiento de sus agentes, y que ha dedicado á ello sumas de importancia durante los últimos años, se propone seguir prestando, en la medida de sus recursos, preferente atención á la construcción de nuevas viviendas.

2.ª Comunicación de 16 de Enero de 1913, dirigida, por el señor Director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, al Instituto de Reformas Sociales: Mejoras concedidas al personal de la Compañía con posterioridad á las peticiones formuladas en el Congreso ferroviario.

En su contestación, tengo el honor de manifestarle que esta Compañía, lo mismo que las otras á que V. S. alude, ha concedido á su personal, con posterioridad á las peticiones formuladas en el Congreso ferroviario celebrado en Madrid, importantísimas mejoras que me parece oportuno enumerar; como lo hago á continuación, expresando el gasto anual que cada una de ellas representa:

	Pesetas.
Creación, desde 1.º de Enero actual, de una Caja de Pensiones, á cuyo sostenimiento, que queda exclusivamente á cargo de la Compañía, no contribuirá el personal de la misma	437.000
Aumento de personal de estaciones (70.000 pesetas), brigada de trenes (100.000 pesetas) y brigada de maquinistas (55.000 pesetas), para dar mayor descanso al personal de las mismas.....	225.000
Aumento de personal en general, con el fin de proporcionarle mayores descansos.....	90.000
Crédito especial invertido en mejorar, desde 1.º del mes actual, los sueldos de los agentes de sueldo igual ó inferior á 2.000 pesetas.....	270.000
Importe de los aumentos independientes de los del crédito especial del párrafo anterior, recaídos no sólo sobre los agentes de sueldo superior á 2.000 pesetas, sino también sobre los de 2.000 pesetas ó menos.....	121.000
TOTAL.....	1.143.000

	Pesetas.
Además de la expresada suma de pesetas 1.143.000. con la cual hemos gravado nuestro presupuesto anual de gastos á partir de 1.º de Enero actual, la Compañía ha repartido á sus agentes, á fin de año, gratificaciones que importan.	155,000
Por último, cuando se disolvió la anterior Caja de Pensiones fueron devueltas á los agentes las sumas que les habían sido descontadas para constituirla, quedando á favor de la Compañía el capital que ella había aportado con el mismo fin.	
Pues bien: la Compañía, para beneficiar á sus agentes, ha entregado ese capital á la Caja de Pensiones establecida en 1.º del año actual, resultando así que ha hecho un donativo á su personal, por este concepto, de.....	1.334.018,86

Por lo expuesto podrá V. S. apreciar el considerable sacrificio, realmente superior á sus fuerzas económicas, que recientemente ha impuesto esta Compañía en beneficio de sus agentes.

3.º Orden general de Dirección núm. 95, de 1.º de Abril de 1911: Concesión de billetes gratuitos, y á precios reducidos, á los agentes de la Compañía y á sus familias.

Artículo 1.º Para los efectos de las siguientes disposiciones, se considerará como agentes de la Compañía á todos los que disfruten una retribución fija, pagadera por semanas, quincenas ó meses.

Art. 2.º Los agentes de la Compañía nombrados á título permanente, que necesiten viajar para asuntos ajenos al servicio de la misma, disfrutarán de billetes gratuitos.

Art. 3.º Las personas pertenecientes á las familias de los agentes de la Compañía nombrados á título permanente, que se hallen á cargo de los mismos, disfrutarán de billetes gratuitos, cuatro veces al año, y las demás veces de billetes á 1/4 parte de precio.

Los padres y los hijos de los agentes nombrados á título permanente, aunque no se hallen á cargo de éstos, disfrutarán de billetes á 1/4 parte de precio.

Art. 4.º Para el debido cumplimiento de lo que antecede, todo agente cuidará de dar cuenta inmediata á sus Jefes, por la vía jerárquica, de los parientes que, por cualquier circunstancia, pasen á su cargo, indicando asimismo los motivos; el Jefe inmediato del agente, al transmitir dicha parte, deberá consignar en el mismo, previas las investigaciones necesarias, si le consta ser cierto lo que en él se expresa.

Estos datos se conservarán en el expediente personal del agente, y el

hecho de transmitir á Dirección las peticiones hechas por el mismo á favor de personas de su familia supondrá, por parte del servicio, el haber comprobado la conformidad de lo expresado en dichas peticiones, con los datos que aparezcan en el expediente.

Art. 5.º Los Sres. Jefes de servicio podrán interesar la concesión de billetes á favor de los agentes temporeros ó suplementarios y familias de los mismos que, llevando un cierto tiempo al servicio de la Compañía, merecieran por su buena conducta tal distinción.

Art. 6.º Las clases de asientos que tienen derecho á ocupar los agentes de la Compañía provistos de billetes gratuitos son las siguientes:

1.ª clase: Jefes y Subjefes de servicio y de División, Ingenieros, Inspectores y Subinspectores, agregados (siempre que lo estén á cargos que den derecho á disfrutar billetes de 1.ª clase), Cajeros, Pagadores, médicos, Jefes de estación principales de 1.ª y de 2.ª clase, Jefes de tren principales, Agentes y Subagentes Comerciales, Agentes de Investigaciones, Delineantes-Calculadores, Jefes y Subjefes de Sección, Conductores, Jefes y Subjefes de Talleres, Jefes y Subjefes de Depósito, Jefes de maquinistas, Contramaestres, Jefes visitadores principales, Guardaalmacén central, idem id. del Economato, idem id. de Impresos. Oficinas: Jefes y Subjefes de oficina, Jefes de Negociado y de Sección, empleados principales, empleados que disfruten sueldos iguales ó superiores á 2.500 pesetas anuales.

2.ª clase: Agregados (cuando lo estén á cargos que sólo den derecho á billetes de 2.ª clase), empleados de oficina, guardaalmacenes, practicantes, Jefes de estación, factores, Jefes de tren, guarda-frenos de 1.ª y 2.ª clase, Interventores y celadores del Telégrafo, Sobrestantes, Jefes de reserva, maquinistas y fogoneros autorizados, Jefes visitadores, ordenanzas.

3.ª clase: Todos los agentes no comprendidos en las anteriores enumeraciones.

Art. 7.º Cuando el número de asientos en los coches de primera ó segunda clase sea insuficiente para las necesidades del público, los agentes de la Compañía portadores de billete gratuito deben ceder sus asientos á los viajeros provistos de billete, y ocupar otros de clase inferior.

Art. 8.º Cuando los agentes ó individuos de su familia utilicen billetes ordinarios no se devolverá la parte que corresponda de su importe más que en el caso de que justifiquen plenamente que los viajes han obedecido á motivos de tal urgencia que no pudieron aguardar, para realizarlos, á recibir las autorizaciones correspondientes.

Clases de asientos correspondientes á los agentes de la Compañía, según su categoría.

4.º Orden general de Dirección núm. 101, de 1.º de Enero de 1913: Caja de Pensiones vitalicias y Caja de Socorros.

Con el fin de beneficiar á sus agentes, esta Compañía ha acordado el establecimiento de un régimen de retiros, mediante la creación de una Caja de Pensiones vitalicias y una Caja de Socorros, que entran en vigor

Establecimiento de un régimen de retiros.

desde esta fecha, y que funcionarán, según lo preceptuado en el folleto impreso titulado *Disposiciones concernientes á la jubilación de los agentes*, que se reparte al propio tiempo que la presente orden general.

De conformidad con lo expresado en las mencionadas disposiciones, el sostenimiento de las dos Cajas (de Pensiones y de Socorros) estará exclusivamente á cargo de esta Compañía, sin que los agentes tengan que contribuir con cantidad alguna á su mantenimiento.

Al quedar extinguida la anterior Caja de Pensiones se devolvieron á los agentes las sumas que para su constitución se les habían retenido, quedando á favor de la Compañía, como es natural, las sumas análogas que ella había ingresado en la misma Caja á nombre de cada uno de aquéllos. El remanente que por tal concepto quedó á favor de la Compañía asciende á 1.334.018,86 pesetas, de cuya suma hace la Compañía donación á la Caja de Pensiones, que entra en vigor en la presente fecha.

El examen del folleto que con la presente se reparte hará comprender á los agentes la importancia del sacrificio que á su favor se impone la Compañía, dando con esto nueva prueba del interés que tanto ellos como sus familias le merecen, y de sus deseos de contribuir siempre, en cuanto sus medios lo permiten, al bienestar del personal.

5.º Disposiciones concernientes á la jubilación de los agentes.

Á partir de 1.º de Enero de 1913 se aplicarán las disposiciones que á continuación se indican para la jubilación del personal de la Red de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

TÍTULO I

CAJA DE PENSIONES VITALICIAS

Artículo 1.º Á partir del día 1.º de Enero de 1913, constituye esta Compañía en sus cuentas una reserva especial, bajo el nombre de Caja de Pensiones vitalicias, con objeto de asegurar pensiones á aquellos de sus agentes á quienes, en los casos y condiciones que se fijan en el presente título I, puedan ser concedidas, de conformidad con lo que se instituye en los artículos siguientes, así como á sus viudas y huérfanos.

Art. 2.º La Compañía entregará, de sus propios fondos, á la Caja de Pensiones, á nombre de cada uno de sus obreros ó empleados que á la fecha del 1.º de Enero de 1913 ocupen un empleo permanente, con excepción de aprendices, alumnos, mujeres guardabarreras y limpiadoras, las subvenciones que á continuación se expresan:

a) Seis por ciento (6 por 100) del sueldo, si en la fecha antes citada no reúne la doble condición de contar, por lo menos, cuarenta y cinco años de edad y quince de servicio;

b) Ocho por ciento (8 por 100), si en la expresada fecha tiene, por lo menos, cuarenta y cinco años de edad y quince de servicio;

c) Diez por ciento (10 por 100), si en la misma fecha tiene, por lo menos, cincuenta años de edad y veinte de servicio.

La Compañía, de sus propios fondos y a nombre de sus agentes, entregará además en la misma Caja las dos primeras dozavas partes de todo aumento que les sea concedido con posterioridad al 1.º de Enero de 1913.

Por último, la Compañía abonará en cuenta a los agentes antes referidos el saldo que quedó de propiedad de la misma, procedente de la Caja de Pensiones vitalicias, disuelta por Real orden de 1.º de Junio de 1912, previa deducción de las cantidades necesarias para hacer frente a los compromisos adquiridos a nombre de la antigua Caja. La parte correspondiente a cada agente será calculada a prorrata de las retenciones que se hubieren hecho al mismo en virtud del antiguo Reglamento de 1.º de Julio de 1904, y que fueron reembolsadas.

Art. 3.º Respecto a los agentes, obreros ó empleados, a excepción también de los aprendices, alumnos, mujeres guardabarreras y limpiadoras, que, con carácter permanente, entren al servicio de la Compañía, una vez puesto en vigor el presente Reglamento, entregará asimismo la Compañía, de sus propios fondos, a la Caja de Pensiones vitalicias, y a nombre de cada uno, las subvenciones que a continuación se expresan:

1.º Seis por ciento (6 por 100) del sueldo;

2.º Las dos primeras dozavas partes del primer año de sueldo, y las dos primeras dozavas partes de cada aumento que se les concediere.

Art. 4.º La dotación de la Caja de Pensiones vitalicias la constituyen:

1.º Las entregas que haga la Compañía, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 2.º y 3.º;

2.º Las sumas procedentes de la Caja de Socorros, de conformidad con los artículos 7.º y 16;

3.º El producto de la inversión de las cantidades disponibles sobre los anteriores fondos.

Además, la Caja de Pensiones vitalicias recibirá de las antiguas Cajas de Pensiones y Socorros los fondos de reserva necesarios para poder hacer frente al servicio de las pensiones concedidas con cargo a las extinguidas Cajas.

Art. 5.º Las entregas a que se refieren los artículos 2.º y 3.º se calcularán exclusivamente sobre el sueldo propiamente dicho, y con exclusión de las gratificaciones, primas, indemnización de residencia ó beneficios de cualquier clase de que pueda disfrutar el agente.

El sueldo que haya de servir de base al cálculo se determinará, para los agentes pagados a jornal, y que normalmente trabajan los domingos y días festivos, multiplicando el jornal por 365 ó 366, según el año;

para los demás agentes pagados á jornal, multiplicando éste por 300, y para los operarios pagados por horas, contando la jornada como de diez horas.

Art. 6.º El abono, previsto en el art. 2.º, de lo correspondiente al saldo de la extinguida Caja de Pensiones, se efectuará con fecha 1.º de Enero de 1913; el de las entregas del 6, 8 y 10 por 100 del sueldo, al finalizar el mes en que el sueldo haya sido pagado, y el de las dos primeras dozavas partes del primer año de sueldo, ó de cada aumento, al terminar el mes correspondiente á las dozavas partes de que se trate.

Art. 7.º A todo agente que reúna la doble circunstancia de haber cumplido sesenta años de edad y llevar treinta, por lo menos, al servicio de la Compañía, se le concederá una pensión vitalicia desde la fecha en que cese en sus funciones.

Esta pensión vitalicia consistirá en el total de las rentas producidas por las entregas hechas á su nombre en la Caja, de conformidad con los artículos 2.º y 3.º, sin que el importe de la misma pueda en caso alguno exceder de las tres cuartas partes del sueldo que disfrute el agente en el momento de su baja, ni tampoco ser inferior á 350 pesetas, abonando, en caso necesario, la Caja de Socorros, objeto del título II, á la de Pensiones vitalicias la cantidad necesaria para completar ese minimum.

Las rentas de que trata el párrafo anterior serán las que resulten de la edad del agente en la época de las entregas y de la que tenga en el acto de empezar á disfrutar la pensión vitalicia, y se calcularán con arreglo al baremo núm. 1, que va unido á este Reglamento.

Art. 8.º Todo agente que tenga, por lo menos, veinte años de servicio, y que el Consejo de Administración considere inútil para el trabajo, por causas independientes de su voluntad, ó acreedor á una recompensa al ser dado de baja, recibirá, cuando sea licenciado, y á elección del mismo Consejo:

a) Una pensión vitalicia con disfrute inmediato, igual á la renta que produciría la entrega, en el momento de su baja, del capital obtenido, totalizando, sin adición alguna, las entregas hechas á su nombre en la Caja de Pensiones vitalicias, según lo preceptuado en los artículos 2.º y 3.º, calculándose dicha renta con arreglo al baremo núm. 2;

b) Ó bien un capital equivalente al importe total, sin aumento alguno, de las entregas hechas á su nombre en la Caja de Pensiones vitalicias, conforme á los artículos 2.º y 3.º

Art. 9.º La duración de servicios que ha de servir de base para la aplicación á un agente de los artículos 7.º ú 8.º será la constituida por el tiempo de servicios ininterrumpidos que hubieren precedido inmediatamente al momento de cesar el agente en el servicio de la Compañía.

Esto no obstante, el Consejo de Administración podrá, por excepción y á los efectos de la liquidación en su día de las pensiones vitalicias correspondientes, dispensar determinadas interrupciones de servicio, cuando así lo soliciten los agentes interesados, en instancia razonada presen-

tada antes de la fecha en que se vieren obligados á abandonar temporalmente su destino.

En los casos en que el Consejo de Administración estime oportuno conceder estas dispensas, no se hará ingreso alguno en la Caja de Pensiones á nombre del agente mientras dure la interrupción temporal de sus servicios.

Art. 10. Aparte la excepción prevista en el art. 8.º, ningún agente que por dimisión, separación, licenciamiento ó cualquier otro motivo deje de prestar servicio á la Compañía antes de tener la doble condición, prevista en el art. 7.º, de los sesenta años de edad y treinta de servicios, recibirá cantidad alguna de la Caja de Pensiones vitalicias, quedando á voluntad del Consejo de Administración concederle, si así lo estima oportuno, un socorro de la Caja de Socorros, motivo del título II.

Asimismo, en el caso de fallecer en actividad de servicio un agente que se hallare dentro de las condiciones del párrafo anterior, es decir, sin tener á la vez sesenta años de edad y treinta de servicios, y cuando no hubiere lugar á la aplicación del art. 11 á la viuda de un agente en condiciones de disfrutar de la excepción prevista en el art. 8.º, ni la viuda ni los huérfanos recibirán suma alguna de la Caja de Pensiones vitalicias; pero el Consejo de Administración podrá, si lo estima oportuno, concederles una cantidad de la Caja de Socorros, motivo del título II.

En cualquiera de ambos casos de baja ó defunción de un agente antes del tiempo reglamentario para disfrutar pensión vitalicia, el total de las sumas entregadas á su nombre por la Compañía en la Caja de Pensiones pasará, sin aumento alguno, á la Caja de Socorros.

Art. 11. Al fallecer un agente que se halle disfrutando una pensión vitalicia, ya por aplicación del art. 7.º, ya del 8.º, la mitad de esa pensión será reversible á la viuda mientras viva, y á falta de la viuda, á sus hijos legítimos, menores de diez y ocho años, conforme á las condiciones establecidas en los artículos 12 y 13.

Además, esta reversibilidad será también aplicable en caso de que un agente fallezca en actividad de servicio, siempre que tenga, por lo menos, sesenta años de edad y treinta de servicios, considerándose para dicho efecto al mencionado agente como si en la fecha de su fallecimiento hubiese entrado en posesión de una pensión calculada, según previene el artículo 7.º

Al fallecer un agente en actividad, después de veinte años de servicios, y siempre que su muerte, á juicio del Consejo de Administración, no fuese debida á algún accidente imputable al mismo, la viuda recibirá á elección del mismo Consejo:

- a) La mitad de una pensión vitalicia, calculada en consonancia con el artículo 8.º;
- b) Ó un capital igual á la mitad del importe, sin aumento alguno, del total de las entregas hechas á nombre de su marido en la Caja de Pensiones vitalicias, de conformidad con los artículos 2.º ó 3.º

La viuda de un agente jubilado con la entrega de un capital, en las condiciones que señala el párrafo b) del art. 8.º, no disfrutará reversión alguna de capital ni de pensión.

Art. 12. Para que pueda tener lugar la reversión de una pensión será indispensable que la viuda esté casada, por lo menos, tres años antes del día en que se liquide la pensión del marido, ó de la fecha del fallecimiento de éste, y que no se halle separada judicialmente por sentencia pronunciada, bien contra ella sola, ó contra ambos cónyuges á la vez. Las mismas condiciones se exigirán para que la viuda pueda recibir el capital previsto al final del art. 11.

La viuda que contraiga nuevo matrimonio perderá en el acto la pensión señalada, que pasará á los hijos del agente fallecido, menores de diez y ocho años.

En el caso de que un agente dejara, al fallecer, á la vez que viuda en las condiciones necesarias ya indicadas para poder percibir una pensión, uno ó varios hijos menores de diez y ocho años de un matrimonio anterior, la pensión, ó en su caso el capital, se repartirá por mitad entre la viuda y el huérano ó los huérfanos menores de la edad señalada; pero en caso de pensión, la renta correspondiente á cada uno de esos hijos pasará á disfrutarla la viuda, á medida que, por lo expuesto en el párrafo siguiente, deje de serle abonada á cada uno de ellos.

La pensión que se otorgue á los hijos menores de diez y ocho años se repartirá entre ellos, por partes iguales, y la porción correspondiente á cada uno dejará de abonarse en cuanto cumpla los diez y ocho años, ó si falleciere.

Art. 13. La pensión vitalicia concedida á una mujer empleada no podrá en caso alguno disfrutarla su viudo; pero al fallecer ella recaerá, en las condiciones previstas en el art. 12, sobre sus hijos menores de diez y ocho años, huérfanos de padre, como asimismo el capital de que trata el último párrafo del art. 11.

Art. 14. Las pensiones de que trata el presente Reglamento se pagarán por trimestres vencidos en 1.º de Enero, 1.º de Abril, 1.º de Julio y 1.º de Octubre de cada año. Lo devengado desde el último trimestre vencido hasta el fallecimiento del titular de la pensión no se abonará á los herederos.

Las pensiones asignadas á las viudas ó huérfanos por fallecimiento del marido ó padre pensionista empezarán á devengarse desde el vencimiento que haya precedido inmediatamente á dicho fallecimiento, y se pagarán también por trimestres, no abonándose lo devengado desde el último vencimiento hasta el fallecimiento de la viuda, ó la fecha en que los hijos cumplan la edad de diez y ocho años.

TÍTULO II

CAJA DE SOCORROS

Art. 15. A partir del 1.º de Enero de 1913 queda constituida en las cuentas de la Compañía una reserva especial, titulada Caja de Socorros, de cuyos fondos podrá el Consejo de Administración, en los casos y condiciones que señalan los artículos 16 y 19, conceder beneficios á los agentes que cesen en el servicio, ó á sus viudas y huérfanos.

Art. 16. Cuando para un agente que se halle en las condiciones del artículo 7.º, es decir, que reúna la doble circunstancia de tener sesenta años de edad y treinta de servicio, la pensión vitalicia resultante, según el baremo núm. 1, del total de las rentas producidas por las entregas hechas á su nombre en la Caja de Pensiones vitalicias no alcance á 350 pesetas, la Caja de Socorros entregará á la de Pensiones vitalicias la suma necesaria para completar esa cifra, calculándose dicho capital con arreglo á las bases del baremo núm. 2.

De igual manera, cuando la viuda ó los huérfanos de un agente, en el que concurran las circunstancias del art. 7.º, se hallen en las condiciones que determinan los artículos 12 y 13, y la mitad de la pensión que resulte, conforme al baremo núm. 1, del total de las rentas producidas por las entregas hechas, á nombre del marido ó padre, en la Caja de Pensiones vitalicias, no llegue á 175 pesetas al año, la Caja de Socorros entregará á la de Pensiones el capital correspondiente á la pensión necesaria para completar esa cifra de 175 pesetas anuales, mientras viva la viuda, ó hasta la edad de diez y ocho años para los huérfanos. Este capital se calculará con arreglo á las bases del baremo núm. 3 para las viudas y del baremo número 4 para los huérfanos.

Dentro de lo que permitan las disponibilidades de la Caja de Socorros, el Consejo de Administración podrá además, si lo estima oportuno, conceder socorros, bien en capital ó en forma de renta anual:

1.º Á viudas ó huérfanos de agentes á quienes no corresponda pensión con arreglo al título I, ó les corresponda una pensión muy reducida y hayan quedado en situación que se considere digna de interés;

2.º Á agentes antiguos, á quienes, por razón de la fecha de aplicación de las presentes disposiciones, no hubiere sido posible otorgarles, en las condiciones que determina el título I, una pensión suficiente;

3.º Á determinados agentes, á los que, con arreglo al título I, no corresponda pensión vitalicia, y para los cuales se considere, sin embargo, justificado tal favor, en atención á la excelencia de sus servicios, ó por hallarse en situación digna de especial interés, y

4.º Últimamente, y por excepción, á los agentes que, aun disfrutando una pensión vitalicia por aplicación de las prescripciones del título I, sean

considerados como acreedores á semejante favor, ya por la importancia y duración de sus servicios, ó por encontrarse en condiciones dignas de excepcional interés.

En el caso de atribuírsele un socorro en capital á un agente, la Compañía se reserva el derecho de ejercer contra él las acciones que por cualquier concepto estimase procedentes.

Art. 17. La Caja de Socorros se nutrirá con las entregas que, de sus propios fondos, le hará la Compañía, y que se detallan á continuación:

a) La Compañía entregará en 1.º de Enero de 1913 á la Caja de Socorros el remanente propiedad de aquélla, procedente de la antigua Caja de Socorros, la cual queda suprimida, á contar de la expresada fecha de 1.º de Enero de 1913, previa deducción de cuantas sumas sean necesarias para hacer frente á los compromisos adquiridos anteriormente á nombre de la antigua Caja.

b) La Compañía ingresará á fin de cada mes en la Caja de Socorros:

1.º El uno por ciento (1 por 100) del importe total de los sueldos pagados durante el mes al personal participante de la Caja de Pensiones vitalicias, de conformidad con los artículos 2.º y 3.º;

2.º El total de las multas impuestas al personal durante el mes;

3.º El producto de los billetes de andén expendidos en igual periodo;

4.º Las sumas que hayan de ser entregadas por la Caja de Pensiones vitalicias, con arreglo al último párrafo del art. 10.

Art. 18. La dotación de la Caja de Socorros se compone, pues:

a) De las sumas mencionadas en los apartados a) y b) del art. 17;

b) Eventualmente de las cantidades que se crea oportuno atribuirle por cualquier concepto;

c) Del producto de la colocación de la parte disponible de esos fondos.

Art. 19. Hallándose el Consejo de Administración en plena libertad de conceder ó denegar, á su arbitrio, cualquier socorro, ya en capital ó en renta temporal, sobre los fondos de la Caja de Socorros, dicho se está que los acuerdos que adopte en tal sentido no podrán ser nunca motivo de recurso ni reclamación de ninguna índole.

TÍTULO III

DISPOSICIONES COMUNES Á LA CAJA DE PENSIONES VITALICIAS Y Á LA DE SOCORROS

Art. 20. Como quiera que las pensiones concedidas de conformidad con el título I, igualmente que los socorros otorgados por la aplicación del título II, revisten el carácter de donativos para alimentos, esos beneficios no podrán cederse ni embargarse, así como tampoco pignorararse ni servir de garantía por ninguna obligación que pudieren contraer sus titulares.

Art. 21. El Consejo de Administración adoptará por sí solo todas las medidas que estime procedentes para la aplicación de las presentes disposiciones, tanto en lo concerniente á la Caja de Pensiones vitalicias, objeto del título I, como en lo que se refiere á la Caja de Socorros, motivo del título II, colocando como estime preferible los fondos disponibles, liquidando las pensiones vitalicias, concediendo los socorros y resolviendo en última instancia, sin recurso posible, cuantas cuestiones puedan suscitarse.

También podrá el Consejo, si así lo estima conveniente, delegar una parte de sus atribuciones, ya en un funcionario de la Compañía, bien en una Comisión, constituida en la forma que él determine.

Los gastos de administración de ambas Cajas se llevarán á la cuenta de gastos generales de la Compañía.

Art. 22. La Compañía se reserva, de una manera expresa, el derecho de modificar en todo tiempo cualquier disposición del presente Reglamento, con la única condición de que estas modificaciones no podrán tener efecto retroactivo. En particular, habrán de modificarse los haremos si la experiencia demostrase que las tablas de mortalidad que han servido de base para los cálculos no tienen aplicación rigurosa al caso de los agentes de la Compañía, ó bien si la renta media de los fondos disponibles de un ejercicio llegara á resultar inferior al 3 1/2 por 100. Pero queda estipulado que las nuevas tarifas que hubiesen de sustituir á las antiguas no serían aplicables, en caso alguno, á las entregas anteriores á su adopción.

Art. 23. La Compañía se reserva la facultad de poner término en cualquier época á la aplicación de las presentes disposiciones si, á juicio de ella, alguna circunstancia lo aconsejara; pero en este caso adoptará las siguientes medidas en beneficio de sus agentes:

a) Asegurar las pensiones anteriormente liquidadas por los medios que ella juzgue convenientes, como, por ejemplo, haciendo entrega de los capitales necesarios á una Sociedad de seguros ú otra entidad cualquiera, que queda la Compañía en libertad de elegir;

b) Asegurar á los agentes que se hallen en activo, en el momento en que dejen de regir las presentes disposiciones (mediante la entrega, por ejemplo, de una libreta de una Sociedad de seguros ó de otra entidad cualquiera, que queda la Compañía en libertad de elegir), una pensión vitalicia, reversible, por mitad, á su mujer, si en el momento de cesar las entregas se halla ésta dentro de las condiciones prescritas en el art. 12; el disfrute de dicha pensión comenzará en la fecha en que el agente cumpla la edad de sesenta años; si el agente falleciese antes de alcanzar esa edad, el disfrute de la pensión revertida comenzará en la fecha en que el agente debiera haber cumplido sesenta años; el importe de la pensión mencionada será el que resulte de las entregas realizadas á nombre del agente hasta la cesación de las mismas entregas.

Una vez tomadas estas medidas, el saldo de cada una de las Cajas, la de Pensiones y la de Socorros, caso de haberlo, quedará de propiedad de

la Compañía, pudiendo ésta destinarlo al uso que estime conveniente, sin que haya lugar á reclamación de ninguna clase.

Estas medidas, de que tratan los párrafos anteriores, serán aplicables, desde luego, al cesar la concesión; al verificarse la reversión anticipada de la red al Estado, con la adquisición por otra Sociedad, sea por vía de fusión ó de otro cualquier modo, ó al cesar la explotación por la actual Compañía, á no ser que la entidad que le sucediera en la explotación aceptara el seguir también aplicando las presentes disposiciones.

En el caso de que la cesación de la explotación por la Compañía afectara no más que á una parte de la red, las medidas antes indicadas habrían de aplicarse á los agentes afectos á esa parte que no permaneciesen al servicio de la Compañía.

Baremo núm. 1, indicando la renta á disfrutar por un agente en las condiciones del art. 7.º, á los 60, 61, 62, ..., 75 años de edad, correspondiente á una entrega de 100 pesetas, efectuada á la edad de 15, 16, ..., 75 años, con versión eventual de la mitad á favor de la viuda ó huérfanos menores de 18 años, en las condiciones de los artículos 11, 12 y 13.

Edad en que se verifica la entrega.	Renta á los 60 años.	Renta á los 61 años.	Renta á los 62 años.	Renta á los 63 años.	Renta á los 64 años.	Renta á los 65 años.	Renta á los 66 años.	Renta á los 67 años.
Años.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
15	54.542	59.799	65.797	72.672	80.590	89.765	100.465	113.018
16	52.301	57.330	63.067	69.642	77.213	85.984	96.212	108.209
17	50.147	54.957	60.443	66.730	73.967	82.351	92.126	103.589
18	48.078	52.678	57.923	63.932	70.850	78.862	88.200	99.151
19	46.092	50.489	55.504	61.247	67.857	75.511	84.431	94.890
20	44.186	48.389	53.181	58.669	64.984	72.295	80.814	90.800
21	42.356	46.374	50.953	56.196	62.228	69.209	77.343	86.876
22	40.601	44.440	48.815	53.823	59.583	66.248	74.013	83.110
23	38.917	42.585	46.763	51.545	57.045	63.407	70.817	79.497
24	37.301	40.804	44.794	49.360	54.609	60.681	67.750	76.030
25	35.749	39.095	42.904	47.262	52.271	58.063	64.806	72.701
26	34.260	37.454	41.090	45.248	50.026	55.551	61.980	69.506
27	32.830	35.878	39.348	43.315	47.871	53.138	59.266	66.438
28	31.457	34.366	37.676	41.458	45.803	50.823	56.661	63.493
29	30.139	32.914	36.071	39.667	43.817	48.600	54.161	60.666
30	28.875	31.521	34.530	37.967	41.912	46.467	51.762	57.954
31	27.662	30.185	33.052	36.327	40.084	44.421	49.460	55.351
32	26.498	28.902	31.635	34.753	38.330	42.457	47.251	52.854
33	25.381	27.672	30.275	33.244	36.647	40.574	45.133	50.459
34	24.311	26.493	28.970	31.796	35.034	38.768	43.102	48.162
35	23.284	25.362	27.720	30.408	33.487	37.036	41.154	45.960
36	22.300	24.278	26.522	29.078	32.005	35.377	39.287	43.849
37	21.358	23.240	25.373	27.803	30.584	33.786	37.498	41.827
38	20.455	22.245	24.273	26.582	29.223	32.263	35.784	39.889
39	19.590	21.292	23.219	25.413	27.920	30.804	34.143	38.034
40	18.762	20.380	22.211	24.293	26.672	29.407	32.572	36.258
41	17.968	19.507	21.246	23.222	25.478	28.070	31.069	34.558
42	17.210	18.672	20.322	22.197	24.336	26.792	29.631	32.932
43	16.486	17.873	19.440	21.217	23.244	25.569	28.256	31.377
44	15.793	17.110	18.596	20.281	22.200	24.401	26.942	29.891
45	15.132	16.382	17.790	19.386	21.204	23.285	25.686	28.472
46	14.500	15.686	17.021	18.533	20.252	22.220	24.488	27.118
47	13.898	15.022	16.288	17.718	19.345	21.204	23.346	25.826
48	13.325	14.390	15.588	16.942	18.479	20.236	22.256	24.593
49	12.778	13.785	14.922	16.203	17.655	19.313	21.219	23.421
50	12.258	13.214	14.288	15.499	16.871	18.436	20.231	22.305
51	11.763	12.669	13.685	14.830	16.125	17.601	19.292	21.243
52	11.293	12.151	13.113	14.194	15.417	16.808	18.400	20.235
53	10.847	11.660	12.569	13.591	14.745	16.056	17.554	19.278
54	10.424	11.194	12.055	13.020	14.108	15.343	16.752	18.371
55	10.024	10.753	11.567	12.479	13.505	14.668	15.993	17.513

ses del art. 7.º, á los 60, 61, 62, ..., 75 años de edad, correspondiente á una versión eventual de la mitad á favor de la viuda ó huérfanos menores de 18 años, en las condiciones de los artículos 11, 12 y 13.

Renta á los 68 años.	Renta á los 69 años.	Renta á los 70 años.	Renta á los 71 años.	Renta á los 72 años.	Renta á los 73 años.	Renta á los 74 años.	Renta á los 75 años.
Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
127.823	145.449	166.567	192.087	223.152	261.396	308.886	368.396
122.358	139.199	159.375	183.752	213.423	249.948	295.299	352.121
117.106	133.193	152.463	175.743	204.075	238.947	282.241	336.482
112.061	127.424	145.824	168.050	195.096	228.380	269.700	321.460
107.218	121.885	139.450	160.664	186.474	218.235	257.658	307.038
102.569	116.569	133.332	153.575	178.200	208.498	246.101	293.196
98.108	111.458	127.462	146.772	170.260	199.154	235.011	279.913
93.828	106.564	121.829	140.245	162.641	190.189	224.369	267.167
89.721	101.867	116.424	133.982	155.331	181.586	214.159	254.938
85.780	97.370	111.237	127.971	148.315	173.330	204.360	243.201
81.996	93.043	106.258	122.202	141.581	165.406	194.954	231.935
78.364	88.890	101.478	116.662	135.115	157.797	185.923	221.119
74.877	84.902	96.889	111.345	128.908	150.493	177.254	210.735
71.529	81.074	92.483	106.240	122.950	143.481	168.931	200.767
68.316	77.400	88.255	101.340	117.231	136.752	160.943	191.200
65.233	73.874	84.197	96.638	111.742	130.293	153.278	182.019
62.275	70.491	80.304	92.126	106.476	124.096	145.922	173.209
59.436	67.245	76.568	87.798	101.424	118.151	138.866	164.757
56.714	64.132	72.986	83.646	96.578	112.449	132.098	156.651
54.103	61.146	69.550	79.665	91.931	106.980	125.607	148.877
51.600	58.284	66.256	75.848	87.476	101.737	119.384	141.424
49.201	55.541	63.099	72.189	83.206	96.712	113.420	134.280
46.902	52.912	60.073	68.684	79.114	91.897	107.704	127.434
44.700	50.393	57.175	65.325	75.193	87.284	102.229	120.876
42.591	47.981	54.399	62.109	71.439	82.866	96.985	114.596
40.572	45.672	51.742	59.030	67.845	78.637	91.966	108.583
38.640	43.463	49.199	56.083	64.406	74.590	87.162	102.830
36.792	41.349	46.767	53.264	61.116	70.718	82.567	97.326
35.024	39.329	44.442	50.570	57.971	67.017	78.174	92.064
33.336	37.398	42.219	47.994	54.965	63.480	73.975	87.036
31.723	35.553	40.096	45.535	52.094	60.101	69.965	82.233
30.183	33.792	38.070	43.187	49.354	56.876	66.138	77.648
28.715	32.113	36.138	40.947	46.739	53.800	62.486	73.275
27.315	30.512	34.295	38.812	44.247	50.868	59.006	69.102
25.981	28.987	32.540	36.779	41.874	48.074	55.690	65.135
24.712	27.536	30.870	34.843	39.615	45.416	52.535	61.356
23.505	26.156	29.282	33.003	37.467	42.888	49.535	57.763
22.359	24.845	27.773	31.255	35.426	40.488	46.685	54.350
21.272	23.601	26.342	29.597	33.491	38.210	43.982	51.112
20.241	22.423	24.986	28.025	31.656	36.051	41.419	48.043
19.266	21.307	23.702	26.537	29.920	34.008	38.994	45.138

Edad en que se verifica la entrega.	Renta á los 60 años.	Renta á los 61 años.	Renta á los 62 años.	Renta á los 63 años.	Renta á los 64 años.	Renta á los 65 años.	Renta á los 66 años.	Renta á los 67 años.
Años.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
56	9.646	10.337	11.107	11.968	12.936	14.030	15.276	16.702
57	9.289	9.944	10.672	11.486	12.398	13.428	14.599	15.937
58	8.953	9.574	10.263	11.031	11.892	12.861	13.961	15.216
59	8.637	9.226	9.878	10.604	11.416	12.328	13.362	14.538
60	8.344	8.899	9.517	10.203	10.969	11.828	12.799	13.902
61	»	8.593	9.179	9.828	10.551	11.360	12.272	13.306
62	»	»	8.863	9.477	10.160	10.923	11.780	12.750
63	»	»	»	9.151	9.796	10.515	11.322	12.232
64	»	»	»	»	9.458	10.137	10.897	11.751
65	»	»	»	»	»	9.787	10.503	11.306
66	»	»	»	»	»	»	10.139	10.894
67	»	»	»	»	»	»	»	10.516
68	»	»	»	»	»	»	»	»
69	»	»	»	»	»	»	»	»
70	»	»	»	»	»	»	»	»
71	»	»	»	»	»	»	»	»
72	»	»	»	»	»	»	»	»
73	»	»	»	»	»	»	»	»
74	»	»	»	»	»	»	»	»
75	»	»	»	»	»	»	»	»

Renta á los 68 años.	Renta á los 69 años.	Renta á los 70 años.	Renta á los 71 años.	Renta á los 72 años.	Renta á los 73 años.	Renta á los 74 años.	Renta á los 75 años.
Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
18.344	20.253	22.489	25.131	28.279	32.077	36.702	42.393
17.474	19.258	21.344	23.805	26.731	30.255	34.540	39.803
16.654	18.321	20.266	22.555	25.272	28.538	32.502	37.363
15.884	17.440	19.252	21.380	23.901	26.924	30.587	35.068
15.161	16.614	18.301	20.278	22.614	25.410	28.790	32.916
14.484	15.840	17.410	19.246	21.409	23.992	27.107	30.900
13.852	15.117	16.578	18.282	20.284	22.668	25.535	29.018
13.263	14.443	15.803	17.384	19.236	21.435	24.071	27.264
12.716	13.818	15.083	16.549	18.262	20.289	22.711	25.635
12.210	13.239	14.416	15.777	17.360	19.228	21.452	24.127
11.742	12.704	13.801	15.064	16.529	18.249	20.290	22.736
11.313	12.213	13.236	14.409	15.764	17.349	19.222	21.457
10.919	11.763	12.719	13.810	15.064	16.526	18.244	20.285
»	11.353	12.247	13.263	14.426	15.775	17.353	19.218
»	»	11.819	12.767	13.847	15.094	16.545	18.250
»	»	»	12.320	13.325	14.479	15.816	17.376
»	»	»	»	12.857	13.928	15.162	16.593
»	»	»	»	»	13.487	14.579	15.895
»	»	»	»	»	»	14.063	15.277
»	»	»	»	»	»	»	14.734

Baremo núm. 2, indicando la renta a disfrutar inmediatamente que corresponde, en las condiciones del art. 8.º, á una entrega única de 100 pesetas. efectuada á los 35, 36, ..., 75 años, con reversión eventual de la mitad á favor de la viuda ó huérfanos menores de 18 años, en las condiciones de los artículos 11, 12 y 13.

Edad en que se verifica la entrega.	RENDA	Edad en que se verifica la entrega.	RENDA	Edad en que se verifica la entrega.	RENDA
Años	Pesetas.	Años.	Pesetas.	Años.	Pesetas.
35	5.153	49	6.387	63	9.151
36	5.214	50	6.517	64	9.458
37	5.279	51	6.654	65	9.787
38	5.346	52	6.800	66	10.139
39	5.418	53	6.954	67	10.516
40	5.494	54	7.118	68	10.919
41	5.573	55	7.292	69	11.353
42	5.656	56	7.477	70	11.819
43	5.744	57	7.672	71	12.320
44	5.837	58	7.881	72	12.857
45	5.936	59	8.108	73	13.437
46	6.039	60	8.344	74	14.063
47	6.149	61	8.593	75	14.734
48	6.265	62	8.863		

OBSERVACIÓN. En las cantidades consignadas, tanto en el presente baremo núm. 2 como en el baremo núm. 1, se hallan separadas las pesetas de las fracciones de peseta por medio de un punto.

Baremo núm. 3, indicando la equivalencia, en capital, de 1 peseta de renta anual vitalicia, concedida a favor de una viuda de 20, 21, 22, ..., 75 años de edad.

EDAD	Valor de la renta de 1 peseta.	EDAD	Valor de la renta de 1 peseta.	EDAD	Valor de la renta de 1 peseta.
20	20,76	39	17,18	58	11,36
21	20,64	40	16,93	59	11,01
22	20,51	41	16,67	60	10,65
23	20,37	42	16,40	61	10,30
24	20,23	43	16,13	62	9,94
25	20,07	44	15,85	63	9,59
26	19,90	45	15,57	64	9,23
27	19,73	46	15,27	65	8,88
28	19,55	47	14,98	66	8,52
29	18,37	48	14,67	67	8,17
30	19,18	49	14,36	68	7,82
31	18,98	50	14,05	69	7,48
32	18,78	51	13,73	70	7,14
33	18,57	52	13,40	71	6,79
34	18,35	53	13,07	72	6,47
35	18,13	54	12,74	73	6,14
36	17,91	55	12,40	74	5,82
37	17,67	56	12,05	75	5,51
38	17,43	57	11,71		

Baremo núm. 4, indicando la equivalencia, en capital, de 1 peseta de renta anual, concedida, con disfrute hasta cumplir la edad de 18 años, a un huérfano de 1, 2, 3, ..., 17 años de edad.

EDAD	Valor de la renta de 1 peseta.	EDAD	Valor de la renta de 1 peseta.
Menos de 1 año.	11,65	9	7,46
1	11,51	10	6,75
2	11,25	11	6,01
3	10,89	12	5,25
4	10,49	13	4,45
5	9,95	14	3,63
6	9,39	15	2,77
7	8,78	16	1,88
8	8,14	17	0,96

IV

Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España.

1.º Antecedentes relacionados con la situación económica de esta Compañía.

En el año de 1893, la Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal, concesionaria de las líneas de Madrid á Malpartida de Plasencia, de Malpartida á Cáceres y de Cáceres á la frontera de Portugal, y la Compañía del Oeste de España, concesionaria de la de Plasencia á Astorga, que se fusionó después con la primera, no pudiendo cubrir el servicio de intereses y amortización de sus respectivas obligaciones, por ser insuficientes los productos netos de las líneas, de las cuales la de Plasencia á Astorga estaba aún sin terminar, se vieron en la necesidad de presentarse judicialmente en estado de suspensión de pagos para someter á sus respectivos obligacionistas una proposición de convenio, que fué aprobada por sentencia de 7 de Octubre de 1893, inserta en la *Gaceta* del 10, para la línea del Oeste, y por sentencia de 2 de Enero de 1894, inserta en la *Gaceta* del 7, para las líneas de Madrid á Cáceres y Portugal.

En ejecución de esos convenios, se encargó de explotar las líneas la Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España, la cual, según lo estipulado entre ella y las concesionarias, debía anticipar las cantidades necesarias para terminar la línea de Plasencia á Astorga, para adquirir el material móvil y para poner todas las líneas en buen estado de explotación, quedando facultada para reintegrarse de la anualidad de interés y amortización de sus anticipos con la parte necesaria de los productos netos, correspondiendo los sobrantes á la Sociedad concesionaria, á la que se le entregarían, para que los aplicara á sus acreedores por el orden de preferencia establecido en los convenios, y así ha venido verificándose hasta hoy.

Los productos brutos de la explotación de las líneas en el año de 1911, último liquidado, que ha sido el de resultado más favorable, han ascendido á 12,620 pesetas por kilómetro, y á 9.805.506 pesetas, en total, en los 777 kilómetros.

Los sueldos y asignaciones del personal han sido de 3.100.621 pesetas. Otro tanto se ha invertido en los gastos de conservación y material; materias de consumo, impuesto, anualidad de esta Compañía y gastos generales.

Con el remanente entregado á la Sociedad concesionaria sólo se han podido pagar íntegramente los intereses de las 5.057 obligaciones de la línea de Cáceres, pertenecientes á Ayuntamientos. Las restantes obligaciones de esa línea, pertenecientes á particulares, sólo han podido percibir el 1,91 por 100, en lugar del 3 y la amortización. En cuanto á la línea del Oeste, las 17.027 obligaciones pertenecientes á Ayuntamientos sólo han podido percibir el 3,69 por 100, en lugar del 4; las llamadas privilegiadas, el 2,87 por 100, en lugar del 4 y la amortización, y las obligaciones ordinarias al 4 por 100 no han percibido absolutamente nada desde hace quince años, ni podrán percibir nada en lo sucesivo hasta que los productos netos de esa línea permitan cubrir la anualidad de las obligaciones anteriores. Excusado es decir que las acciones representativas del capital de la Sociedad concesionaria no han percibido tampoco nada, ni habrán de percibir mientras no estén cubiertas todas las deudas.

2.º Antecedentes relativos al personal de la Empresa del ferrocarril de Madrid á Cáceres y Portugal y Oeste de España.

Con ocasión de una huelga ocurrida en el año 1901, el mismo personal reconoció que la Compañía no tenía medios de aumentar bruscamente los sueldos y que las remuneraciones podrian ir sólo mejorando paulatinamente, á medida que aumentaran los ingresos.

En su virtud, se convino entonces en que la Compañía aplicaría á mejorar la situación del personal el 5 por 100 de los aumentos de los productos brutos sobre los obtenidos en el año de 1900. Desde entonces se han repartido, en concepto de gratificación de fin de año, 1.065.773 pesetas, en total, en los once últimos años liquidados, favoreciendo siempre en el reparto al personal menos retribuido.

Tiene, pues, aceptado la Compañía, desde 1901, el principio que hoy se considera como la aspiración más alta en las ideas sobre organización del trabajo, que es la de asignar al personal, además del sueldo fijo, una participación de los productos, lo cual no sólo representa la compenetración de los intereses de todos, sino la seguridad de que automáticamente, á medida que vayan aumentando los productos, ha de mejorar correlativamente la retribución del personal.

Además de ese reparto, la Compañía ha procurado con la mayor solitud ir aumentando poco á poco, y en toda la medida posible, las asignaciones de su personal. Se han mejorado los sueldos de una gran parte de los empleados y obreros; se han aumentado las plazas para hacer más llevadero el trabajo, importando lo aumentado por estos dos conceptos en los últimos ocho años más de 600.000 pesetas; se han aumentado las retribuciones indirectas por gastos de viaje, estancia y recorrido; se han construido viviendas; se ha mejorado el servicio médico; se han estable-

cido tres escuelas gratuitas para la instrucción y educación de los hijos de los empleados y obreros, subvencionando además escuelas particulares en distintos puntos donde concurren aquéllos; se han construido y se sostienen dos capillas en dos estaciones.

Además, se conceden veinte días de licencia con sueldo entero, al año, á los Jefes y Subjefes de Sección, de Vía y Obras, Jefes de Depósito y de Reserva, Inspectores y Subinspectores, Jefes y Subjefes de talleres, de oficinas, de Sección de las mismas, Jefes de maquinistas y Jefes de estación de primera clase; á los demás agentes de plantilla, que lleven dos años al servicio de la Compañía, doce días con sueldo entero, y á los agentes de igual clase que lleven más de un año de servicio y menos de dos, cuatro días con sueldo entero.

En los casos de baja temporal por enfermedad, fuera de la de paludismo ó heridas en el servicio, se abona á los agentes de plantilla que lleven, por lo menos, un año de servicio, y á los que no son de plantilla que lleven cinco años consecutivos, sueldo entero, cuando la baja no excede de quince días, y si excede, se les abona sueldo entero durante ese periodo, y medio sueldo hasta treinta días más; á los enfermos de paludismo se les abona sueldo entero los quince primeros días, y medio sueldo hasta cuarenta y cinco días, siempre que lleven un año de servicio en la Compañía; á los agentes que sufran lesiones producidas en actos del servicio, relacionado con la seguridad de los trenes en marcha, sin que por su parte haya mediado inobservancia de prescripciones reglamentarias, se les abona sueldo entero en los casos y durante los plazos en que, conforme á la Ley de Accidentes del trabajo, debiera abonárseles medio sueldo.

Hay también una Caja de Socorros, formada con los descuentos por licencias y enfermedades y con el 70 por 100 del importe de los billetes de andén, para atender á los licenciamientos, y un fondo de socorros, formado con el importe de las multas impuestas á los agentes, con el 30 por 100 de los billetes de andén y con donativos, que se dedica á la adquisición de quinina para los agentes, á dar socorros á los agentes enfermos desde mucho tiempo que no perciban su sueldo, al agente de numerosa familia cuya mujer haya dado á luz, y á los agentes de corto sueldo que tengan un número excepcional de hijos.

Entre otros beneficios, concede además la Compañía billetes gratuitos para los agentes en los viajes que efectúen por sus líneas; billete de mercado para personas de sus familias, que les permite hacer viajes gratuitos para proveerse de géneros en las estaciones inmediatas; pases de libre circulación para que sus hijos puedan asistir á las escuelas ó aprender un oficio; billetes de favor á 1 céntimo por kilómetro, con el máximo de 2,50 pesetas en viaje sencillo y 5 pesetas en viaje de ida y vuelta, para sus esposas, hijos, padres y padres políticos, y á mitad de precio, por tarifa general, para los hermanos y cuñados, en los viajes que efectúen dentro de las líneas, teniendo celebrado contrato con particulares para suministro, con determinadas facilidades, de víveres y ropas á los agentes.

En el año de 1905 se creó una Caja de Pensiones en favor de los empleados y obreros y de sus viudas y huérfanos menores de diez y ocho años, que se nutre con el descuento del 3 por 100 del sueldo ó jornal y con el importe de veinticinco días que corresponde á los inscritos en el reparto de los productos brutos de la explotación sobre los obtenidos en el año de 1900, estando garantizado por la Compañía el pago de las pensiones.

Al establecerse esa Caja se dejó en libertad á los agentes que se hallaban al servicio de la Compañía de inscribirse ó no en ella; pero se reconocía á los que voluntariamente se inscribieran, para el cómputo de las pensiones, todo el tiempo que el agente hubiera estado á su servicio desde Enero de 1895, que se hizo cargo de la explotación, sin pago alguno por ese tiempo por parte del agente, haciendo solamente obligatoria su inscripción para los agentes que fueran admitidos al servicio á partir de la fecha de creación de la Caja; pero en el año de 1911, tanto los agentes que voluntariamente habían ingresado como los demás, solicitaron que el ingreso y permanencia en la Caja fuese voluntario, y habiendo accedido á ello la Compañía, pidieron retirarse de la Caja casi todos los inscritos, á los cuales se les devolvieron todas las cantidades que por ambos conceptos habían ingresado, con más los intereses al 4 por 100, siendo en la actualidad muy reducido el número de agentes que á la Caja pertenecen.

3.º Mejoras concedidas al personal de esta Compañía en 1913.

Para el año actual ha acordado esta Compañía las siguientes mejoras:

Aumento de sueldos, que alcanza á más de 1.000 agentes, la mayoría de los que disfrutaban retribuciones más modestas, y asciende á más de 78.000 pesetas.

Aumento de unas 45 plazas, para dar mayor descanso al personal de Vía y Obras y Movimiento, que importan unas 36.000 pesetas.

Construcción de nuevas viviendas para los agentes y para los médicos en las estaciones de Arroyo y Plasencia Empalme.

Supresión de las fianzas que se exigían al personal de las estaciones, el cual queda libre del descuento que se hacía para constituir la.

Además, se repartirá, como, según se ha dicho, viene haciéndose desde el año 1901, á todos los agentes, con la paga del mes de Enero, el 5 por 100 del aumento de los productos brutos anuales de la explotación sobre los obtenidos en 1900, que importa este año 199.840,80 pesetas, y representa un mes de sueldo, ó treinta días de jornal, para todos los empleados y obreros que, habiendo estado al servicio de la Compañía durante todo el año 1912, disfruten sueldos que no excedan de 1.800 pesetas anuales, ó jornales que no excedan de 5 pesetas diarias, y para las guardabarreras una gratificación de cuarenta y cinco días, alcanzando esos beneficios á 2.496

agentes, y para los agentes con sueldos superiores á 1.800 pesetas, con excepción del Director, Subdirector y de los Jefes de servicio, el remanente, á prorrata de sus haberes.

4.º Caja de Pensiones de obreros y empleados: Orden de servicio de 10 de Diciembre de 1901.

El Consejo de Administración de la Compañía, en su deseo de mejorar en lo posible la situación del personal, ha acordado crear una Caja de Pensiones en favor de los empleados ú obreros y de sus viudas y huérfanos, en las condiciones del Reglamento publicado con esta misma fecha.

Á la dotación de esta Caja de Pensiones se aplicará el 5 por 100 de los aumentos de productos brutos que se obtengan sobre los obtenidos en el año 1900, que en los últimos años ha venido distribuyéndose al personal en concepto de gratificación, estimando que no puede dársele mejor destino que el de procurar medios de subsistencia á los empleados y obreros cuando la enfermedad ó los achaques les impidan continuar en el servicio, y el de atender al auxilio de sus viudas y huérfanos. Se aplicará también una retención del 3 por 100 sobre los sueldos ó jornales del personal, y la Compañía suplirá lo que falte para asegurar el servicio de la Caja de Pensiones.

Hubiera deseado el Consejo no tener que sujetar al personal al descuento del 3 por 100; pero los escasos rendimientos de las líneas no permiten establecer la Caja de Pensiones sin exigir ese sacrificio, y aun así, la Compañía se impone una carga muy considerable, si bien la acepta con gusto, en atención á los fines que persigue. De todos modos, ese sacrificio no será nunca perdido para los empleados y obreros, porque las retenciones del 3 por 100 serán reintegradas á todos los que cesen en el servicio de la Compañía antes de reunir las condiciones necesarias para tener derecho á pensión ó fallezcan sin dejarla á sus viudad ó huérfanos. Así es que, en todo caso, ó darán derecho á pensión, ó vendrán á constituir un ahorro para los empleados y obreros ó sus familias.

Como se expresa en el Reglamento, el ingreso en la Caja de Pensiones y descuento consiguiente del 3 por 100 de los sueldos ó jornales será obligatorio para todos los empleados ú obreros que entren al servicio de la Compañía en plazas de plantilla á partir del 1.º de Enero de 1905.

Para los empleados ú obreros que se hallan ya al servicio de la Compañía, el ingreso será voluntario. Los que se inscriban en ella desde hoy hasta el 10 de Enero próximo, quedarán sujetos á la retención del 3 por 100, y no percibirán gratificaciones por reparto del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos; pero tendrán derecho á disfrutar de los beneficios de la Caja de Pensiones, abonándoseles, para establecer su derecho á las pensiones ó para computar su cuantía, los años que ya lleven al servicio

de la Compañía, con un máximo de quince años de abono, á pesar de no haber estado sujetos durante ese tiempo á ninguna retención.

Los que prefieran quedar exceptuados de la aplicación del Reglamento no tienen necesidad de hacer ninguna manifestación. Bastará que dejen pasar la citada fecha sin inscribirse en la Caja de Pensiones, y en este caso no participarán de los beneficios, pero no estarán sujetos á la retención del 3 por 100 de sus sueldos ó jornales; y con objeto de que tampoco queden privados, en este año ó en los sucesivos, en que se obtengan productos brutos superiores á los obtenidos en el año 1900, de la gratificación que hubiera podido corresponderles si hubieran continuado los repartos del 5 por 100 de esos aumentos, en los años en que los haya, se tomará del fondo de la Caja de Pensiones, y se les entregará en metálico, mientras continúen al servicio de la Compañía, una cantidad igual á la que les hubiera correspondido percibir si hubieran continuado los repartos de ese 5 por 100.

Excusado es decir que aunque la Compañía establece la Caja de Pensiones con el mejor deseo, y se impone con ello un sacrificio importante, sobre todo en beneficio del personal actual, por el abono de años anteriores de servicios, no ha de hacer ninguna distinción, fuera de los efectos del Reglamento, entre los que se inscriban ó no se inscriban en la Caja de Pensiones, respetando la voluntad de los agentes y las razones que muevan á cada uno, apreciando por sí su situación personal para adoptar la determinación que estime más conveniente.

Los que quieran adherirse á la Caja de Pensiones deberán suscribir, y remitir á la Dirección, por conducto de sus Jefes, antes del 10 de Enero próximo, la declaración de inscripción que se distribuye con esta orden de servicio.

La Dirección experimenta una viva y profunda satisfacción al poner en conocimiento del personal este acuerdo del Consejo, y al hacerse intérprete de su constante deseo de atender al bienestar de los empleados y obreros, á medida que lo permitan los recursos de la Compañía. Al mismo tiempo espera que el personal ha de corresponder á esos anhelos y de procurar, por su parte, el progreso de esos recursos, poniendo la mejor voluntad y el mayor celo en el cumplimiento de sus deberes.

ADVERTENCIAS: 1.^a Los agentes que se inscriban en la Caja de Pensiones de la Compañía, y que no tengan ya entregada en la oficina del Personal su fe de bautismo ó certificado de nacimiento, deberán presentarla antes del 31 de Marzo de 1905, para que quede unida al expediente, por ser necesaria la justificación de la edad para el establecimiento de las pensiones.

2.^a La oficina del Personal pasará á los agentes que se inscriban en la Caja de Pensiones una hoja-modelo, para que cada uno manifieste en ella los años que lleve al servicio de la Compañía y los sueldos ó jornales que haya disfrutado durante ese tiempo, con objeto de que, una vez comprobada y hechas en ella, con la conformidad del agente, las rectificaciones que

procedan, sirva de base para las computaciones de servicios y de sueldos que han de determinar el derecho á las pensiones ó la cuantía de las mismas, conforme á las disposiciones del Reglamento.

5.º Reglamento de la Caja de Pensiones de 10 de Diciembre de 1904.

Á partir del 1.º de Enero de 1905, la Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España establece una Caja de Pensiones en favor de sus empleados y obreros varones y de sus viudas y huérfanos menores de diez y ocho años, en las condiciones del siguiente Reglamento:

Artículo 1.º Las disposiciones de este Reglamento serán aplicables á todos los empleados ú obreros varones que ingresen al servicio de la Compañía, en plazas de plantilla, á partir del 1.º de Enero de 1905.

Dichos empleados ú obreros estarán sujetos á un descuento, destinado al fondo de la Caja de Pensiones, del 3 por 100 del sueldo fijo ó jornal que disfruten. No se contarán, para ese efecto, como sueldo ó jornal, las asignaciones suplementarias que perciban por gastos de viaje, gastos de casa, primas, gratificaciones ú otros conceptos.

Los obreros que ingresen, después de aquella fecha, en los talleres de los servicios ó en las reservas se considerarán como de plantilla, para la aplicación de este Reglamento, desde que lleven seis meses no interrumpidos al servicio de la Compañía.

Art. 2.º Los empleados ú obreros varones que se hallen ya al servicio de la Compañía antes del 1.º de Enero de 1905, cualquiera que sea el tiempo de servicios, podrán inscribirse voluntariamente en la Caja de Pensiones. Una vez inscritos, su adhesión será definitiva para toda la duración ulterior de sus servicios y quedarán sujetos al mismo descuento del 3 por 100 á partir del 1.º de Enero de 1905.

La inscripción voluntaria podrá hacerse hasta el día 10 de Enero de 1905, suscribiendo para ello la declaración que se pondrá á disposición del personal.

Pasada esa fecha, se entenderá que los que no se hayan inscrito en la Caja de Pensiones se excluyen voluntariamente de las disposiciones y beneficios de este Reglamento, y, en su consecuencia, quedarán exceptuados de su aplicación.

Art. 3.º Tendrán derecho á pensión de retiro todos los empleados ú obreros que cesen en el servicio de la Compañía después de reunir la doble condición de haber cumplido sesenta años de edad, cuando menos, y de llevar, cuando menos, veinte años de servicios en la Compañía.

Para los que, al tiempo de jubilarse en esas condiciones, lleven veinte años de servicios, la pensión será del 25 por 100 del sueldo medio que hayan disfrutado.

Si llevaren más de veinte años de servicios, sin pasar de treinta, la pensión se aumentará en un 1 por 100 del sueldo medio por cada año de servicios que exceda de los veinte.

Si llevaren más de treinta años de servicios, la pensión que resulte por la aplicación de los dos párrafos anteriores se aumentará en 1 1/2 por 100 del sueldo medio por cada año de servicios que exceda de los treinta.

Ninguna pensión podrá exceder del 50 por 100 del sueldo medio disfrutado por el agente.

Se entiende por sueldo medio el que resulte de dividir la suma de todos los sueldos disfrutados durante todos los años de servicios por el número de los años de servicios. Los sueldos ó jornales se computarán, para este efecto, en la forma expuesta en el art. 1.º

Art. 4.º Las pensiones de retiro que se establezcan en favor de los empleados ú obreros conforme al artículo anterior serán vitalicias, y, al fallecimiento de los que las disfruten, se transmitirán por mitad á sus viudas, durante la vida de éstas, y á falta de viuda, ó al fallecimiento de ésta, la media pensión se transmitirá, por partes iguales, á los hijos legítimos del agente menores de diez y ocho años, hasta que lleguen á esa edad. La parte de los que cumplan esa edad ó fallezcan antes de cumplirla acrecerá á los demás hijos menores de diez y ocho años, hasta que el derecho del último quede extinguido.

Las viudas no tendrán derecho al disfrute de la mitad de la pensión que hayan disfrutado sus maridos, si el matrimonio se hubiere celebrado después de cumplir el agente la edad de cincuenta años, ó si, al tiempo del fallecimiento de éste, estuvieren separadas por sentencia firme de divorcio dictada á instancia del marido ó si contrajeran nuevo matrimonio; pero si tuvieran hijos menores de diez y ocho años habidos de su matrimonio con el agente, éstos disfrutarán la media pensión hasta que cumplan esa edad.

Si el agente dejare viuda con derecho á pensión é hijos legítimos de matrimonio anterior menores de diez y ocho años, la media pensión se distribuirá, correspondiendo la mitad de ella á la viuda y la otra mitad, por partes iguales, á los hijos de matrimonio anterior del agente menores de diez y ocho años, con derecho de acrecer entre ellos; y extinguido el derecho de los hijos de matrimonio anterior, el total acrecerá á la viuda para sí y los hijos de su matrimonio con el agente, en las condiciones de los párrafos anteriores.

Si solamente quedaren hijos de uno ó de varios matrimonios del agente y no quedare viuda con derecho á pensión ó ésta falleciere ó perdiere su derecho, la media pensión se distribuirá, por partes iguales, entre todos los hijos del agente menores de diez y ocho años, con derecho de acrecer entre ellos, hasta que el derecho del último quede extinguido.

Art. 5.º Al fallecimiento de los empleados ú obreros que continúen al servicio de la Compañía después de cumplir los sesenta años de edad y veinte de servicios, la viuda, si no hubiere causa de exclusión, y á falta

de viuda, ó al fallecimiento de ésta, los hijos legítimos del agente menores de diez y ocho años, tendrán derecho á una pensión equivalente á la mitad de la que hubiese correspondido al agente, si éste hubiera sido jubilado el día de su fallecimiento, aplicándose las reglas de los dos artículos anteriores.

Art. 6.º Si algún empleado ú obrero falleciera, hallándose al servicio de la Compañía, antes de cumplir sesenta años de edad y veinte de servicios, la Compañía entregará á su viuda; á falta de ésta, á sus hijos ó descendientes; á falta de éstos, á sus padres ó ascendientes, y á falta de éstos, á sus hermanos ó sobrinos, hijos de hermanos fallecidos, una cantidad igual á la suma de todas las retenciones del 3 por 100 que se le hayan hecho para la Caja de Pensiones, con interés simple, á razón de 4 por 100 al año, sobre las cantidades retenidas, á condición de que esa cantidad sea reclamada dentro del plazo de un año contado desde la fecha del fallecimiento del agente.

Si el agente no dejare parientes dentro de esos grados, ó si la entrega de aquella cantidad no fuere reclamada por ellos dentro del expresado plazo de un año, el importe de las retenciones é intereses quedará en beneficio del fondo de la Caja de Pensiones.

Las viudas sólo estarán excluidas de la percepción á que se refiere este artículo en el caso de hallarse separadas del agente al tiempo del fallecimiento de éste por sentencia firme de divorcio, dictada á instancia del marido.

Art. 7.º También disfrutarán pensión vitalicia de retiro, cualquiera que sea su edad, los empleados ú obreros que, después de llevar quince años, cuando menos, de servicios, y no hallándose comprendidos en el artículo 3.º, sean dados de baja por incapacidad física permanente que, á juicio del Consejo de Administración, les impida continuar al servicio de la Compañía.

La pensión será, en este caso, del 1 por 100 del sueldo medio por cada año que el agente lleve al servicio de la Compañía, y no será transmisible al fallecimiento del agente.

Si por considerarse apto para otras ocupaciones, ó por otras circunstancias, el agente prefiriese á la pensión el percibo de una cantidad equivalente á la suma de las retenciones del 3 por 100 que se le hayan hecho para el fondo de la Caja de Pensiones, con abono de interés simple, á razón de 4 por 100 al año, sobre las cantidades retenidas, el Consejo de Administración podrá acordarlo, á su instancia; pero una vez percibida esa suma, ó establecida la pensión, no podrá hacerse alteración en lo acordado.

Art. 8.º Á los agentes que por dimisión, separación ú otro motivo cesen en el servicio de la Compañía sin derecho á pensión, por no estar comprendidos en los artículos 3.º ó 7.º, se les entregará una cantidad igual al importe de las retenciones del 3 por 100 que se les hayan hecho para el fondo de la Caja de Pensiones, sin abono de intereses, quedando éstos en beneficio del fondo de la Caja.

Si por caso extraordinario de excepción reingresaren al servicio de la

Compañía después de percibir esa suma, sólo serán computables, para los efectos de este Reglamento, los servicios posteriores al reingreso.

En caso de separación por malversación ó apropiación de fondos pertenecientes á la Compañía, ésta podrá aplicar á reintegrarse de ellos la cantidad que corresponda percibir al agente por virtud de este artículo.

Art. 9.º Para el cómputo de las pensiones, los años de servicio de los empleados ú obreros que ingresen al servicio de la Compañía en plaza de plantilla, á partir del 1.º de Enero de 1905, se contarán desde el mes en que empiecen á sufrir la retención del 3 por 100 con destino al fondo de la Caja de Pensiones.

Para los empleados ú obreros que, hallándose ya en esa fecha al servicio de la Compañía, se inscriban voluntariamente en la Caja de Pensiones antes del 10 de Enero de 1905, se contarán, además de los servicios posteriores al 1.º de Enero, los años que ya lleven de servicios á partir del 1.º de Enero de 1905, en que la Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España se hizo cargo de la explotación de las líneas.

Los años de servicio en estas líneas, anteriores al 1.º de Enero de 1895, se computarán como medios años, pero sin que puedan computarse por ese concepto más de cinco años de servicios, aunque su duración efectiva hubiere excedido de diez años. Para el cómputo de los sueldos aplicables á estos cinco años de abono se contarán los disfrutados en los cinco años más próximos al de 1895.

Para el cómputo de los años de servicios se contará como año completo la fracción de año que exceda de seis meses, y no se contará la que no exceda de seis meses completos.

Art. 10. Las pensiones serán pagaderas, por cuartas partes, en 1.º de Enero, de Abril, de Julio y de Octubre de cada año, por trimestres vencidos. Si la pensión fuere transmisible por mitad, la fracción de trimestre devengada por el causante hasta el día de su fallecimiento se abonará á la viuda ó huérfanos á que corresponda el disfrute de la media pensión disfrutada por su marido ó padre. Si la pensión no fuere transmisible, la fracción de trimestre se abonará á las personas mencionadas en el art. 6.º, por el orden que se mencionan, á condición de que sea reclamada dentro del plazo de un año, contado desde la fecha del fallecimiento del pensionista; y si no las hubiere ó no fuera reclamada por ellas dentro de ese plazo, quedará prescrita en beneficio del fondo de la Caja de Pensiones.

Art. 11. Las pensiones de retiro, viudedad ú orfandad que se abonen conforme á las disposiciones de este Reglamento se entenderán concedidas personalmente á los titulares en concepto de alimentos, sin que puedan ser cedidas, empeñadas ni retenidas ó servir de garantía para ninguna especie de obligación.

Dichas pensiones serán compatibles con cualesquiera otras que los titulares perciban, por cualquier concepto, de entidades extrañas á la Compañía.

También serán compatibles con el percibo de cualquiera cantidad que la Compañía deba abonar á sus agentes ó á los causahabientes de éstos, en cumplimiento de la legislación de accidentes del trabajo; pero en este caso, sólo serán computables, para tener derecho á pensión de la Caja de Pensiones ó para establecer su cuantía, los años de servicio posteriores al 1.º de Enero de 1905. Si el agente ó sus causahabientes pudieren tener derecho á pensión mediante la computación de servicios anteriores á esa fecha, ó á una pensión superior á la que resulte no computándolos, podrán optar entre la pensión ó aumento de pensión que resulte de esa computación de servicios anteriores ó el percibo de la cantidad que les corresponda con arreglo á la legislación sobre accidentes del trabajo.

Las retenciones del 3 por 100 de los sueldos quedarán adquiridas por el fondo de la Caja de Pensiones, sin que puedan ser retiradas por los agentes ni embargadas ó cedidas, sin perjuicio de los derechos que correspondan á los mismos agentes ó á sus familias para percibir cantidades equivalentes en los casos previstos en este Reglamento.

Art. 12. La Compañía de explotación garantiza el pago de las pensiones establecidas conforme á este Reglamento mientras continúe encargada de la explotación de las líneas, y en caso de cesar en ella, celebrará con quien le suceda en la explotación los convenios necesarios para que el sucesor quede subrogado en las obligaciones de la Caja de Pensiones.

La Compañía de explotación podrá, sin embargo, liquidar la Caja de Pensiones en cualquier tiempo. En caso de liquidación de la Caja de Pensiones, la Compañía entregará á cada pensionista una póliza de renta vitalicia de la misma cuantía y con las mismas condiciones que la pensión establecida á su favor, expedida por una Sociedad de seguros de reconocida responsabilidad. Á los agentes afiliados á la Caja de Pensiones que no hayan sido jubilados, y que se hallen á su servicio al tiempo de la liquidación, les entregará una cantidad equivalente al importe de todas las retenciones del 3 por 100 de los sueldos que se les hayan hecho para la Caja de Pensiones, con abono de intereses, á razón de 4 por 100 al año, sobre las cantidades retenidas.

Si el fondo de la Caja de Pensiones no alcanzare á cubrir esas obligaciones, la Compañía suplirá las cantidades necesarias; y si la liquidación de la Caja de Pensiones dejare un remanente, después de cubiertas sus obligaciones, el remanente se repartirá entre todos los agentes inscritos en ella, en proporción al importe de las retenciones hechas á cada uno.

Art. 13. La Compañía de explotación se reserva el derecho de introducir en este Reglamento las modificaciones que estime convenientes en beneficio de su personal, pero sin perjudicar en ningún caso los derechos adquiridos conforme el mismo.

Las dudas que puedan ocurrir sobre su interpretación ó aplicación serán resueltas por el Consejo de Administración de la Compañía, sin ulterior recurso.

6. Caja de Pensiones: Orden de servicio de 6 de Marzo de 1911.

La Comisión nombrada directamente por el personal inscrito en la Caja de Pensiones para estudiar su organización y proponer al Consejo de Administración de la Compañía las reformas que estimara convenientes y hacederas se ha reunido en Madrid, conforme á lo acordado, en los días 3 y 4 del corriente.

En esta reunión, después de quedar la Comisión enterada del estado de la Caja y de la inversión de los fondos de la misma, se ha dado cuenta de varias proposiciones, relativas algunas á puntos de detalle y otras á planes más completos de reorganización, bien tomando por base los aumentos de productos brutos, ó bien tomando por base las retenciones sobre los sueldos y jornales; pero el espíritu que ha predominado en los representantes de la mayoría del personal inscrito en la Caja de Pensiones, en términos de alcanzar casi á la unanimidad, ha sido el de solicitar del Consejo de Administración que la inscripción sea voluntaria y que se permita retirarse á los actualmente inscritos, que así lo deseen, percibiendo las cantidades que se han aplicado al fondo de la Caja por retenciones del 3 por 100 de sus sueldos ó jornales y las que les hubiera correspondido percibir por reparto del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos, si no hubiesen estado inscritos en la Caja de Pensiones, fundando esta solicitud en considerarlo más conveniente para sus intereses y en que con ello no se ocasiona á la Compañía ningún perjuicio.

Claro es que la Compañía, al provocar una elección, excitando á todos á que manifestaran con entera libertad sus opiniones, y al reunir en Madrid á los comisionados para que del mismo modo expusieran sus aspiraciones y deseos, lo ha hecho con el propósito de atenderlos en todo aquello que fuera posible.

Al crear la Caja de Pensiones, á partir del 1.º de Enero de 1905, en favor de los empleados y obreros y de sus viudas y huérfanos menores de diez y ocho años, la Compañía no se propuso obtener para sí ningún beneficio. Al contrario: lo hizo imponiéndose una carga en beneficio de su personal, según lo manifestó en la orden de servicio de 10 de Diciembre de 1904, porque siendo los recursos aplicados á la Caja insuficientes, según el cálculo matemático, para asegurar el servicio de las pensiones establecidas en el Reglamento, garantizó su pago, obligándose á suplir lo que faltase para cubrirlas, y en ningún caso ni por ningún concepto se reservó participación ni derecho alguno sobre los fondos de la Caja, consignándose en el art. 12 del mismo Reglamento que, aun en el caso de disolución, el fondo que quedase, después de asegurar el servicio de las pensiones en curso, se repartiría íntegramente entre el personal inscrito, sin que la Compañía hubiera de percibir de él ni un solo céntimo.

Este carácter beneficioso para el personal, en el sentido de asegurarle pensiones superiores á las que pueden obtenerse con los recursos aplicados á la Caja, está comprobado por el informe del Instituto Nacional de Previsión, de que se ha dado cuenta á la Comisión gestora, y por el estudio presentado por uno de los Vocales elegidos, en que, partiendo de las bases científicas adoptadas por el mismo Instituto, se demuestra que para asegurar el servicio de las pensiones establecidas en el Reglamento, con las condiciones de transmisibilidad que en él se determinan, serían necesarias imposiciones superiores á las que resultan de la retención del 3 por 100 sobre los sueldos ó jornales y de la aplicación del 5 por 100 de los aumentos de productos sobre los obtenidos en 1900.

La Compañía creó la Caja de Pensiones con carácter voluntario para los empleados y obreros que estaban ya á su servicio antes del 1.º de Enero de 1905, para no alterar por sí las condiciones de trabajo con ellos establecidas, dejando á todos en libertad de optar por los beneficios de la Caja, sujetándose en ese caso al descuento del 3 por 100 y dejando de participar en los repartos de aumentos de productos que venían haciéndose desde el año de 1901, ó de no aceptar aquellos beneficios, continuando libres de descuento y participando en los repartos. Para los que ingresaran al servicio de la Compañía después del 1.º de Enero de 1905 hizo forzosa la inscripción en la Caja de Pensiones como una condición de la admisión, porque no estando arraigados en España los hábitos de previsión para la vejez ó la orfandad, consideró necesario darle aquel carácter, y porque no siendo obligatorio para nadie el ingreso al servicio de la Compañía, todo el mundo era libre de solicitar ó no los puestos vacantes, según le convinieran ó no las condiciones establecidas, sin que para nadie hayan resultado, por tanto, impuestas contra su voluntad.

Así han transcurrido algunos años, sin que ni al Consejo ni á la Dirección de la Compañía haya llegado ninguna queja ni observación relativa á la Caja de Pensiones, pudiendo, por consiguiente, creer que tal vez aisladamente algún individuo no la considerase conveniente, pero que, en general, el personal estaba satisfecho y conforme con ella.

La votación efectuada por el personal inscrito demuestra, por el contrario, que la inmensa mayoría prefiere mejor cobrar íntegramente sus sueldos ó jornales, sin descuento del 3 por 100, y percibir las gratificaciones que en cada año le correspondan por los repartos del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos, que adquirir el derecho al disfrute de las pensiones establecidas para cuando llegue á la edad de retiro.

El Consejo de Administración no ha podido menos de tomar en consideración esta manifestación tan evidente, y, desconfiando siempre de procurar la satisfacción del personal y de atender sus aspiraciones en todo lo que sea compatible con la situación de la Compañía, se felicita de haberse puesto, por el medio empleado, en una relación directa con su personal, dándole ocasión á que manifestara sus deseos.

El Consejo no ha creído que debiera mirar esta cuestión en su aspecto

legal, con relación á las condiciones señaladas para el ingreso al servicio de la Compañía; ni la cuestión se plantea en ese terreno, en el cual sería indiscutible la improcedencia de cualquier reclamación. Se trata de una cuestión de conveniencia y de equidad, relativa al empleo de cantidades que, de todos modos, se destinan á mejorar la situación del personal, siendo para la Compañía, económicamente, indiferente repartir el 5 por 100 de los aumentos de productos, que llevarlo al fondo de la Caja de Pensiones; y el Consejo, en la alteza de miras con que procede, no ha de hacer tampoco una cuestión de amor propio del mantenimiento de su criterio. Al darle una ú otra inversión, se ha inspirado sólo en el deseo de acertar con la que fuera para el personal más ventajosa, y aun en el supuesto de que éste se equivoque en la apreciación que ha formulado, considera el Consejo que únicamente podría dejar de atenderla en el caso de que pudiera resultar para los demás algún perjuicio.

No lo hay para nadie, puesto que, garantizado el pago de las pensiones por la Compañía, los que quieran continuar inscritos en la Caja tienen asegurados sus derechos, aunque disminuya el fondo de la misma, además de que en ella quedan sus participaciones y los demás ingresos que la nutren; y el Consejo se hace también cargo de que, en las vicisitudes de la vida, puede ser para algunos un alivio tan grande como la esperanza de la pensión el disponer de una vez de la suma que les corresponda por la entrega de los descuentos del 3 por 100 y de lo que han dejado de percibir en los repartos de aumentos de productos.

Es de lamentar que elementos extraños al personal hayan juzgado injustamente la conducta de la Compañía, atribuyéndola á móviles bien distintos de los que en realidad la han inspirado; pero el Consejo de Administración no puede tener eso en cuenta en sus resoluciones, ni dejar de hacer por ello lo que estime debido y procedente para atender á su personal, que ha respondido á su llamamiento y formulado con toda corrección sus aspiraciones y deseos.

En su virtud, tengo la satisfacción de poner en conocimiento del personal de la Compañía que el Consejo de Administración, en sesión de esta fecha, se ha servido acceder á lo solicitado por la mayoría de la Comisión gestora de la Caja de Pensiones, declarando voluntaria para lo sucesivo la inscripción en la misma; autorizando á los inscritos en ella para retirarse, si así lo desean, y acordando que se entregue á los que se retiren las cantidades que les hayan sido retenidas, con destino al fondo de la Caja, por el 3 por 100 de sus sueldos ó jornales, y las que les hubiera correspondido percibir por repartos del 5 por 100 de aumentos de productos brutos, si no hubiesen estado inscritos en ella, con el interés simple de esas cantidades, á razón de 4 por 100 al año, desde las fechas del ingreso de las mismas en el fondo de la Caja de Pensiones; de manera que, según se indicó en la orden de servicio de 10 de Diciembre de 1904, la estancia en la Caja de Pensiones venga á producir el efecto de una Caja de Ahorros para los que no hayan de disfrutarlas.

Oportunamente se distribuirá á todo el personal inscrito los modelos para que los que lo deseen puedan retirarse de la Caja, y se dictarán las reglas para efectuar los pagos correspondientes.

7.º Licencias, enfermedades y accidentes del personal de la Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España: Circular de 1.º de Enero de 1907.

Las disposiciones contenidas en el Reglamento general núm. 4 y en las Instrucciones reglamentarias números 1 y 2, respecto á licencias y enfermedades del personal, quedan modificadas, á partir del día 1.º de Enero de 1907, en la forma siguiente:

Licencias.

1.º Las licencias se conceden por el Director de la Compañía, previa propuesta de los Sres. Jefes de División, á los agentes de plantilla cuyos servicios dan plena satisfacción, y tan sólo durante los períodos de tiempo en que no ofrezcan inconvenientes serios para el servicio; pueden siempre denegarse, sin que los agentes puedan presentar sobre el particular reclamación alguna.

2.º Esas licencias se solicitarán por escrito, utilizando para ello el modelo impreso núm. 38, el cual deberá entregarse por el peticionario á su jefe inmediato, quien lo hará llegar á manos del Jefe de División, por conducto jerárquico, á los efectos consiguientes.

3.º El Jefe de División, si así lo estima procedente, formulará la oportuna propuesta (*modelo núm. 37*), y la remitirá, acompañada de la petición del interesado, á la oficina del Personal, que la presentará á la aprobación del Director, y obtenida ésta, dicha oficina cuidará de que la División interesada tome nota de ello en el talón-matriz de la propuesta, así como también de que, una vez devuelta ésta, sea anotada la licencia en la hoja de servicios del agente y archivada la propuesta en el expediente personal respectivo.

4.º Á los Jefes de Sección de Vía y Obras, Jefes de Depósito y de Reserva, Inspectores, Jefes de talleres, Jefes de oficina y Jefes de Sección de las mismas, Subjefes de Sección de Vía y Obras, Subjefes de talleres, Subinspectores, Jefes de maquinistas y Jefes de estación de primera clase, puede concederles el Director hasta veinte días de licencia con sueldo entero al año, previa propuesta del Jefe de División.

5.º Á los demás agentes de plantilla que lleven dos años, cuando menos, al servicio de la Compañía, podrán concedérseles hasta doce días de licencia, con sueldo entero, al año. Á los agentes de igual clase que lleven más de un año de servicios y menos de dos sólo podrá concedérseles hasta ocho días de licencia al año, cuatro de ellos con sueldo entero, y á

los que no lleven, por lo menos, un año, no se les puede conceder licencia con sueldo.

6.º En casos de suma urgencia, muy justificada, los Jefes de Depósito y de Reserva, Jefes de talleres, Jefes de Sección de Vía y Obras é Inspectores de Explotación, pueden conceder, desde luego, á los agentes de plantilla á sus órdenes, permisos desde uno hasta cuatro días, dando inmediata cuenta de ello á los respectivos Jefes de División. Estos permisos se computarán después como días de licencia, con sueldo ó sin él, según proceda, regularizándose las licencias por los Jefes de División, formulando y remitiendo las propuestas correspondientes, según se indica en el párrafo 3.º

7.º Las licencias de los Sres. Jefes y Subjefes de División y de los agentes de categoría superior á los mencionados en el párrafo 4.º serán sometidas por el Director á la Comisión ejecutiva del Consejo de Administración de la Compañía, que fijará su duración y condiciones.

8.º Si, por circunstancias excepcionales, estimase el Director procedente cursar alguna petición de licencia que no se ajuste á las condiciones establecidas en los párrafos 4.º y 5.º, la resolución corresponderá también á la Comisión ejecutiva del Consejo de Administración.

9.º Quedan suprimidos los permisos con sueldo que hasta ahora se venían concediendo, en algunos casos, á agentes de las oficinas centrales. Cuando un agente, por motivos extraordinarios que el Jefe de División considere justificados, tuviese que dejar de asistir á la oficina, los días que dure su ausencia se computarán como días de licencia, con sueldo ó sin él, según corresponda, estableciéndose las propuestas necesarias.

10. Las licencias que se concedan por los Jefes de División á los agentes que no sean de plantilla deben ser sin sueldo.

11. Las licencias que, á petición de los agentes, sean concedidas á éstos, deberán disfrutarse de una sola vez, sin interrupción. Las que no se hubiesen disfrutado dentro de los tres meses, contados desde el día en que fueron concedidas, quedarán caducadas.

12. El hecho de no haber disfrutado licencia algún año, sea por no haberla pedido, porque no haya sido posible concederla, ó por cualquiera otra causa, no podrá invocarse para pretender que se acumulen los días que hubieran podido disfrutarse en un año á otro distinto.

13. Todo exceso en los días de licencia concedidos, sea cualquiera la causa de ello, ocasionará la pérdida total del sueldo, á partir del día en que el agente debió presentarse de nuevo á su servicio.

14. Los agentes que, habiéndose excedido en las licencias concedidas, no se presentasen al servicio, transcurridos cinco días desde que terminaron sus licencias, serán considerados como dimisionarios, á menos que en tiempo oportuno hayan justificado sus ausencias á satisfacción de los respectivos Jefes de División.

15. Á los agentes de plantilla que lleven un año, por lo menos, al servicio de la Compañía, y que sean dados de baja temporalmente por enfermedad, fuera de la de paludismo ó heridas producidas en actos de servi-

Enfermedades

cio, se les abonará sueldo entero, cuando la baja en el servicio no exceda de quince días. Si excediese de quince días, se les abonará sueldo entero durante ese periodo, y medio sueldo hasta treinta días más, pasados los cuales no se hará ya abono alguno.

16. La disposición anterior se aplicará también á los agentes que no sean de plantilla, siempre que lleven cinco años consecutivos, cuando menos, de permanencia en la Compañía y sean satisfactorios sus servicios.

17. Á los agentes que se hallen enfermos de paludismo, sean ó no de plantilla, se les abonará sueldo entero los quince primeros días de baja por enfermedad, y medio sueldo durante cuarenta y cinco días más, siempre que lleven un año, por lo menos, al servicio de la Compañía.

18. Las indemnizaciones por enfermedad previstas en los párrafos anteriores se entenderán como máximo anual, no pudiendo concederse mayor abono en el transcurso de un mismo año.

19. Los agentes, sean ó no de plantilla, que sufran lesiones que les den derecho á indemnización, conforme á la Ley sobre accidentes del trabajo, serán atendidos por la Compañía en las condiciones que en la misma Ley se determinan.

20. Sin embargo, á aquellos agentes que sufran lesiones producidas en actos del servicio relacionados con la seguridad de los trenes en marcha, sin que por su parte haya mediado inobservancia de prescripciones reglamentarias, se les abonará sueldo entero en los casos y durante los plazos en que, conforme á la Ley de Accidentes del trabajo, debiera abonárseles medio sueldo.

21. Para el abono de los sueldos ó indemnizaciones, en los casos de enfermedad ó accidente, será siempre indispensable que las enfermedades ó lesiones que padezcan los agentes consten debidamente en los boletines de baja firmados por los señores médicos de la Compañía, los cuales consignarán en dichos boletines todas las circunstancias que estimen de interés.

8.° Suministro de víveres y ropas: Orden de servicio de 10 de Enero de 1906.

Suministro de víveres á los agentes.

El Consejo de Administración, accediendo con gusto á lo solicitado por numerosos agentes de la Compañía, en instancia fecha 10 de Junio último, y en la inteligencia de que con ello hace un beneficio positivo al personal é interpreta fielmente el deseo de todos, ha tenido á bien autorizarme para celebrar un convenio de suministro de víveres.

Por indicación é informe de un delegado de los agentes, y en vista de una oferta de D. Cirilo Gómez Bustamante, almacenista de ultramarinos, domiciliado en Madrid, en el paseo de las Delicias, núm. 8 provisional, se ha firmado, con fecha 11 de Diciembre último, el siguiente convenio:

Proveedor.

«1.° D. Cirilo Gómez Bustamante se compromete, por su cuenta y ries-

go, á surtir de viveres á plazo á los agentes de plantilla y asimilados de la Compañía de explotación que lo deseen, tanto de Madrid como de la línea, á partir del 1.º de Marzo de 1906.

2.º Los pedidos deberán formularse por medio de una libreta compuesta de varias hojas foliadas y rayadas, para sentar en la primera hoja el número de orden, el nombre del agente, su cargo, sueldo, residencia y crédito, con espacio para los créditos sucesivos, y en las hojas siguientes los géneros, precio por unidad é importe del pedido.

Libretas.

Los ejemplares de esta libreta serán facilitados por el Sr. Gómez á la Compañía para que pueda repartirlos entre los agentes que los soliciten.

3.º El agente que desee beneficiarse de este convenio deberá solicitar una libreta al Jefe de la División á que pertenezca, por conducto de su Jefe inmediato.

Pedidos de libretas.

El Jefe de la División hará llenar la primera hoja de la libreta con los datos que se expresan en la cláusula anterior, y autorizándola con su firma, la enviará al solicitante. Al mismo tiempo remitirá un duplicado de cada libreta, con los mismos datos, y autorizado en la misma forma, al Sr. Gómez Bustamante.

4.º El agente, al formular los pedidos, deberá expresar con toda claridad la cantidad y clase de los artículos que necesite, con referencia á la lista de géneros y precios que le facilitará el Sr. Gómez.

Pedido de géneros: crédito á los agentes.

El importe de esos pedidos no podrá exceder del 50 por 100 del sueldo mensual del agente. En el caso de que se ordenara una retención judicial, y á título muy excepcional quedase establecida, se reducirá el crédito al 50 por 100 de la cantidad no retenida.

Á los agentes que por enfermedad no les fuera acreditado el total de sus haberes les será reducido el crédito al 50 por 100 de la cantidad acreditada, y en el caso de que le hubiera sido servido un pedido que estuviese sin satisfacer y no alcanzase ese 50 por 100 para su total pago, se le descontará la diferencia en el mes siguiente.

5.º El Sr. Gómez se compromete á suministrar géneros de buena calidad á los precios que rijan para los de idéntica clase en el Economato de la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante, los cuales serán dados á conocer por el Sr. Gómez Bustamante al personal, por medio de dos relaciones que distribuirá entre los agentes, previo su examen y aprobación por la Comisión inspectora, la que, para ese efecto, podrá exigir muestras de las mercancías al Sr. Gómez, siempre que lo considere conveniente.

Relaciones de precios.

Una relación comprenderá los precios de los artículos, con el recargo del impuesto de Consumos de Madrid, y la otra los precios sin ese impuesto.

Los que deseen que les sean servidos á domicilio, lo expresarán en la libreta, y para estas conducciones regirán los mismos precios establecidos por el Economato de Madrid-Zaragoza-Alicante, que se consignarán al pie de las relaciones de precios.

Servicio á domicilio.

Modo de surtir-
se el personal
de Madrid.

6.º El personal con residencia en el casco ó radio de Madrid se surtirá, mediante la presentación de la libreta por el interesado, persona de su familia ó dependiente del establecimiento que tiene el Sr. Gómez Bustamante, en el paseo de las Delicias, núm. 8 provisional.

Los residentes en el extrarradio se surtirán del almacén que dicho señor instalará en un local de la estación de las Delicias, que le será facilitado por la Compañía de explotación.

Modo de surtir-
se el personal
de la línea.

Los suministros á la línea se harán desde este último almacén, para lo cual el personal formulará el pedido, preparará los envases necesarios, rotulados con el número de la libreta, su nombre y residencia, y hará entrega de todo ello al Jefe de la estación de su residencia.

Obligaciones de
los Jefes de es-
tación.

7.º Los Jefes de las estaciones se harán cargo de la libreta y envases; los consignarán en un boletín de un libro, modelo 425 ó 456, que exclusivamente destinarán á ese servicio, haciendo constar el número de la libreta, el nombre del agente y el número y clase de envases, y los entregarán al dependiente del Sr. Gómez Bustamante, cuando éste salga á la línea con ese objeto ó regrese de hacer el reparto de géneros.

Reparto de los
géneros á la
línea.

8.º El reparto de los géneros pedidos por el personal de la línea y la devolución de sus libretas se verificará una vez al mes en el tren de servicio, por dependientes del Sr. Gómez Bustamante, y bajo la responsabilidad de éste, en un vagón que le facilitará la Compañía. La carga, transporte, descarga y entrega de la mercancía se hará á riesgo y ventura del Sr. Gómez.

Entrega de los
géneros.

Para la entrega de los géneros al agente ó á persona de su familia, irá provisto el dependiente del Sr. Gómez de una relación, en la que conste el número de la libreta, el nombre del agente, la estación de destino y el número y clase de bultos.

Pago.

9.º El pago de las mercancías será descontado en nómina ó lista de jornales.

Relaciones pa-
ra el descuento

10. El Sr. Gómez Bustamante presentará á la Compañía el día 22 de cada mes una relación, por divisiones y dependencias, que indique el número de la libreta, nombre, cargo y residencia del agente, é importe total de los géneros servidos á cada agente.

Para los agentes que cobren por quincenas, cuya indicación se hará en las libretas por la División interesada, el Sr. Gómez Bustamante enviará á la Compañía, los días 12 y 28 de cada mes, relaciones especiales, en cada una de las cuales figurará la mitad del importe de los géneros que les haya servido en el pedido mensual.

La Compañía, en vista de esa relación, acordará el descuento en nómina ó lista de jornales, y pondrá á disposición del Sr. Gómez Bustamante en la Caja de la misma el importe de la liquidación el día 25 del mes siguiente.

Rectificación de
errores.

11. Los errores, en más ó en menos, que se observen en el importe de los géneros servidos, deberá subsanarlos el Sr. Gómez Bustamante en las relaciones del mes siguiente.

12. Cuando un agente sea dado de baja en la Compañía, le será retenido el importe líquido de sus haberes para pago, hasta donde alcance, de los débitos pendientes que figuren en su libreta, y á los agentes que tengan fianza, si estos haberes no fuesen suficientes para cubrir aquel débito, la diferencia, también hasta donde alcance, será descontada de la parte libre de aquella fianza que quede á favor del empleado.

Liquidación
por baja en la
Compañía

Para fijar el importe líquido de sus haberes y fianza se hará la liquidación, deduciéndose previamente los descuentos reglamentarios establecidos ya por la Compañía y el importe de las responsabilidades que con ésta haya contraído el agente, cuyo pago será siempre preferente.

La Compañía no contrae, en ningún caso, responsabilidad alguna por las cantidades que al Sr. Gómez queden debiendo los agentes por insuficiencias de sus haberes, y en su caso, de su fianza.

13. El Sr. Gómez Bustamante llevará un libro, en el que consignará las reclamaciones que hagan los tenedores de las libretas y la resolución que haya dado en cada una, debiendo exhibirlo á la Comisión que se menciona en la cláusula núm. 19.

Libro de reclama-
ción.

Si los agentes no recibieran contestación del Sr. Gómez á sus reclamaciones, podrán dirigirse en queja al Presidente de la Comisión inspectora.

14. La Compañía de explotación hará una bonificación del total de los portes que le correspondan en los transportes, por sus líneas, de los géneros que hayan adquirido los agentes de la Compañía por medio de la libreta.

Bonificación de
portes.

Para fijar la cantidad que importe esa bonificación, presentará el señor Gómez, trimestralmente, á la Compañía una relación de las expediciones que haya transportado por las líneas de la misma destinadas á Madrid-Delicias, y otra relación de las cantidades totales que de cada artículo de dichas expediciones haya servido á aquellos agentes.

15. La Compañía de explotación pondrá gratuitamente á la disposición del Sr. Gómez Bustamante, en el recinto de la estación de las Delicias, por el tiempo que dure este convenio, un local para almacén de sus géneros, en el que está prohibido guardar materias explosivas y mercancías en mal estado, tener luces que no sean eléctricas y fumar, y en el que únicamente podrá despachar géneros para los agentes de la Compañía portadores de libreta que se indican en la cláusula 6.^a, párrafos 2.^o y 3.^o

Almacén de De-
licias.

La Compañía de explotación cuidará de la conservación del edificio de dicho almacén; pero su custodia estará á cargo del Sr. Gómez Bustamante, que tendrá la llave del mismo, y la Compañía queda exenta de toda responsabilidad por lo que en él pudiera ocurrir, debiendo responder el Sr. Gómez á la Compañía de los daños y perjuicios que, por cualquier incendio originado el almacén, pudiera tener en los edificios, material ó mercancías de la estación.

16. El encargado ó guarda del almacén será nombrado por el Sr. Gómez Bustamante, y autorizado por la Compañía para desempeñar su cargo, debiendo acatar las órdenes del Jefe de la estación.

Encargado del
almacén.

Esta autorización podrá retirarla la Compañía, por causa justificada á su juicio, y el Sr. Gómez deberá en este caso designar otra persona para ese cargo, con la aprobación de la Compañía.

Transporte de
géneros para
los tenedores
de libretas.

17. La Compañía concede en el tren mensual de servicio de cada línea el transporte gratuito de los géneros que el Sr. Gómez sirva á los agentes desde Madrid, por medio de sus dependientes, y el de los envases que al regreso de estos repartidores les entreguen para que les sean servidos sus pedidos, sin que, fuera de estas conducciones, pueda hacerse ninguna expedición relacionada con este convenio.

Les está prohibido, al Sr. Gómez ó á sus dependientes, llevar cualquier bullo ó mercancía que no sea para servir pedidos de agentes tenedores de libreta.

Concesión de
pases.

18. También concede la Compañía un pase de libre circulación en segunda clase á favor del Sr. Gómez Bustamante, y cupones de servicio ó pases limitados á dos de sus dependientes para que hagan el reparto de los géneros que interese el personal.

Comisión ins-
pectora de te-
nedores de li-
bretas.

19. Entre los agentes tenedores de libreta, la Compañía designará una Comisión compuesta de seis Vocales y presidida por el Jefe de la División de almacenes, que será la encargada de inspeccionar todo lo que se refiere á estos suministros, y especialmente cuando lo estime oportuno, y con las formalidades debidas, el peso, medida y calidad de las mercancías á expedir; los almacenes del Sr. Gómez Bustamante, anotando en un libro-registro el resultado de sus visitas respecto á la limpieza y aseo de los almacenes, el estado de los géneros en ellos depositados y todas las observaciones que le sugiera dicha visita de inspección, pudiendo proponer al Sr. Director la imposición de multas al Sr. Gómez por faltas en su servicio y la rescisión del contrato por incumplimiento ó infracción de sus cláusulas.

Esta Comisión examinará también los duplicados de las libretas, el libro-registro de las reclamaciones, y en casos de dudas ó errores, confrontará las relaciones de descuento con lo anotado en las libretas. Del nombramiento de esta Comisión se dará cuenta por la Compañía al Sr. Gómez Bustamante.

Inspección de
la Compañía.
Multas.

20. La Compañía de explotación se reserva el derecho de inspeccionar, cuando lo considere conveniente, la carga, descarga y el transporte de los géneros que se expidan á la línea y de los envases que recoja el dependiente del Sr. Gómez Bustamante, quedando facultada para imponer multas al Sr. Gómez, de 1 á 5 pesetas, por las faltas en que él mismo ó sus dependientes incurran, cuyo importe retendrá, en su caso, la Compañía, ingresándolo en el fondo de socorros para los agentes.

Impuestos.

21. Cualquier impuesto ó contribución que con motivo del otorgamiento ó ejecución de este convenio pueda exigirse será de cargo del Sr. Gómez Bustamante.

Prohibición de
traspaso.

22. Queda expresamente prohibido al Sr. Gómez Bustamante traspasar este contrato á otra persona; y para su cumplimiento, la Compañía no

reconocerá otra personalidad que la de dicho señor, reservándose la misma continuar ó no este convenio con los herederos ó derechohabientes del Sr. Gómez.

23. Para el caso, que no es de esperar, de suscitarse dudas ó cuestiones en el cumplimiento de este convenio, que no se resuelvan amistosamente, ambas partes se someten exclusivamente á los Tribunales ordinarios de Madrid.

Somisión á los
Tribunales de
Madrid.

24. La Compañía dictará las disposiciones que fuesen necesarias para el planteamiento de este convenio.

Disposiciones
complementa-
rias.

25. La duración de este convenio se fija en dos años.

Duración del
convenio.

Pasado este tiempo podrá prorrogarse, por la tácita, por tiempo indeterminado, y para su expiración bastará que cualquiera de las partes avise á la otra por escrito con tres meses de anticipación á la fecha en que quiera darlo por terminado.

No obstante, la Compañía podrá rescindirlo en cualquier tiempo, si el Sr. Gómez dejase de cumplir ó infringiere alguna de las disposiciones de este convenio.»

Rescisión.

En su vista, y para el planteamiento de este convenio, se dictan las siguientes disposiciones:

El Sr. Gómez Bustamante enviará las libretas necesarias á la Secretaría de la Dirección, en la que se numerarán correlativamente y se distribuirán después á las Divisiones proporcionalmente al número de agentes afectos á cada una.

El agente que desee una libreta deberá pedirla al Jefe de la División á que corresponda, por conducto de su Jefe inmediato.

Las Divisiones, conforme vayan recibiendo los pedidos de libretas que les hagan los agentes, llenarán las indicaciones de la primera hoja y las registrarán en un libro, consignando en él los mismos datos de la libreta, enviando después un ejemplar al agente y un duplicado al Sr. Gómez Bustamante.

Cuando ocurra alguna variación en la situación del agente, se pondrá en conocimiento del Sr. Gómez por la División interesada, y si afectase al sueldo, y, por tanto, cambiase en más ó en menos el crédito, se pedirán las libretas á ambos, haciendo en ellas las anotaciones correspondientes, que la División cuidará también de hacer constar en el libro-registro.

En cada pedido mensual de géneros deberá consignar el agente el día, mes y año en que lo haga, y su firma.

Los agentes de la línea, después de consignar sus pedidos en la libreta, entregarán ésta, con los envases necesarios, al Jefe de la estación de su residencia.

Los Jefes inmediatos de los agentes están en la obligación de auxiliar á éstos acerca de la forma en que deben formular sus pedidos, y se cuidarán de que lo hagan con la mayor claridad y precisión, para evitar errores y dudas.

Los Jefes de estación, á medida que vayan recibiendo las libretas y envases, cumplirán lo que se dispone en la cláusula 7.^a del contrato, y harán el primer envío de una y otra por conducto del dependiente del Sr. Gómez Bustamante, que saldrá con ese objeto á la línea en el tren de servicio del día 11 de Marzo próximo.

Los sucesivos envíos de las libretas que reciban los Jefes de estación podrán efectuarse al regresar el dependiente del Sr. Gómez de hacer el reparto de los géneros, ó por la cartera de la estación.

Los sucesivos envíos de los envases se verificarán siempre por conducto de los dependientes del Sr. Gómez Bustamante, cuando regresen á Madrid del reparto de géneros.

La recogida de envases deberá hacerse en los trenes ordinarios de mercancías. Los Jefes de estación, ó sus agentes, se entenderán directamente con el dependiente del Sr. Gómez para la entrega de ellos; pero el Jefe del tren podrá intervenir estas operaciones, siempre que lo considere oportuno, confrontando los bultos y los boletines de entrega.

Estos envases se irán depositando en los mismos vagones que hayan transportado los géneros, para lo cual los Jefes de estación los agregarán á los trenes ascendentes que tengan enlace con el de procedencia.

El reparto de los géneros pedidos por los agentes de la línea, hasta el día 27 inclusive de cada mes, será hecho por los trenes de servicio del día 11 del mes siguiente, empezando el 11 de Abril próximo, por lo que se recomienda al personal que procure formular sus pedidos de género y hacer la entrega de sus libretas al Jefe de la estación con tiempo, para que el 27 de cada mes, á lo más tardar, puedan enviarse á Madrid.

El libro-registro de reclamaciones de que habla la cláusula 13 será foliado, y deberá estar visado y rubricado por el Presidente de la Comisión inspectora.

La Comisión á que se refiere la base 19 llevará un libro de actas, en donde consignarán sus acuerdos, entendiéndose directamente con la Dirección en cuantos asuntos se relacionan con este convenio.

Cuando un agente sea baja en la Compañía por cualquier causa, se participará por el Jefe de la División correspondiente al Sr. Gómez Bustamante, y éste, sin pérdida de tiempo, deberá acusar su enterado, manifestando el débito que tenga pendiente para que la División pueda hacer la liquidación á que se refiere la base 12 del contrato.

Cuando cualquier agente deje de hacer uso de este beneficio, bien por voluntad propia ó por ser baja en la Compañía, está en la obligación de devolver su libreta al Jefe de la División á que corresponda, requisito indispensable á los primeros para dar por terminado su compromiso con el Sr. Gómez Bustamante, y á los segundos, para hacer la liquidación de sus haberes y fianza.

Estas libretas serán archivadas por la oficina del Personal en el expediente del interesado.

Orden de servicio de 23 de Noviembre de 1906.

Considerándolo beneficioso para el personal de esta Compañía, el Consejo de Administración ha tenido á bien autorizar la celebración del siguiente convenio con D. Francisco Cobes y García:

1.º D. Francisco Cobes se ofrece á suministrar por su cuenta y riesgo toda clase de ropa y calzado á los agentes de plantilla ó asimilados de la Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España que lo deseen, tanto de Madrid como de la línea, á partir del 25 del corriente mes.

Este suministro es independiente del relativo á los uniformes reglamentarios.

2.º El Sr. Cobes dará á conocer á los agentes, directamente, ó por medio de un viajante, las muestras y precios de los géneros y confecciones.

3.º Los pedidos de ropa ó calzado se harán directamente por los agentes al Sr. Cobes, por medio de un impreso en que consignarán su nombre y apellidos, cargo, residencia, sueldo anual ó jornal que disfrutan, la cantidad y clase de los géneros que desean adquirir y las condiciones de pago. Estos pedidos llevarán adheridos 12 cupones, expresando cada uno la cantidad á descontar en cada mes á cuenta del importe de los géneros recibidos por el agente.

4.º El importe total de los pedidos pendientes de pago no podrá exceder de 10 por 100 del sueldo ó jornal anual del agente.

5.º La confección de las ropas de vestir y del calzado se hará á la medida, para lo cual se presentarán los agentes residentes en Madrid en el establecimiento de la calle de Atocha, núm. 6, y á los de la línea les será tomada por el viajante del mismo Sr. Cobes.

6.º El reparto de los géneros lo hará directamente el Sr. Cobes, y para facilitar el envío en interés de los agentes concederá la Compañía el transporte por tarifa interior, siempre que lo solicite por conducto del servicio á que pertenezca el agente, y previa la exhibición del pedido firmado por éste, debiendo presentar los géneros con embalaje suficiente, para preservarlos de cualquier avería, y precintados, y, de todos modos, baciéndose el transporte sin responsabilidad alguna para la Compañía.

7.º El pago de los géneros se hará por plazos mensuales, mediante descuento en nómina ó lista de jornales, descontándose en cada mes la duodécima parte del importe del pedido, sin que en ningún caso pueda exceder el descuento del 10 por 100 del sueldo mensual del agente ó del 10 por 100 de la cantidad á que asciendan en el mes los jornales asignados.

En el caso de que el sueldo ó jornal del agente fuera objeto de alguna retención judicial, y á título muy excepcional quedase establecida, el descuento se reducirá al 10 por 100 de la cantidad mensual no retenida.

Si por enfermedad ú otra causa no se acreditase al agente la totalidad de su sueldo mensual, el descuento se reducirá al 10 por 100 de la cantidad acreditada en el mes.

8.° Para que se lleven á efecto estos descuentos, el Sr. Cobes presentará en las oficinas de la Compañía, el día 20 de cada mes, relaciones, clasificadas por divisiones y dependencias, de los agentes que tengan pedidos pendientes de pago, en todo ó en parte, expresando el nombre, apellido y cargo del agente, su residencia, el importe de cada pedido, el de las cantidades ya cobradas por cuenta del mismo y el de las que hayan de descontarse en el mes, debiendo acompañar el justificante del recibo de los géneros firmado por el agente interesado, con expresión de su valor total y el cupón correspondiente al mes.

La Compañía, en vista de esa relación, del recibo de los géneros y del cupón, acordará el descuento en nómina ó lista de jornales, y pondrá á disposición del Sr. Cobes, en la Caja de la misma, el importe de la liquidación el día 25 del mes siguiente.

9.° Cuando un agente sea dado de baja en la Compañía, le será retenido el importe líquido de sus haberes para pago, hasta donde alcance, de los débitos pendientes con el Sr. Cobes por géneros que le hayan sido servidos con arreglo á este convenio; y á los agentes que tengan fianza, si los haberes no fuesen suficientes para cubrir aquel débito, les será descontada la diferencia, también hasta donde alcance; de la parte libre de dicha fianza que quede á favor del empleado.

Para fijar el importe líquido de sus haberes y fianza se hará la liquidación, deduciéndose previamente los descuentos reglamentarios establecidos por la Compañía con anterioridad á este convenio, incluso el del Economato de comestibles y el importe de las responsabilidades que el agente haya contraído con la Compañía, cuyo pago será siempre preferente.

La Compañía no contrae en ningún caso responsabilidad alguna por las cantidades que al Sr. Cobes quedasen debiendo los agentes por insuficiencia de sus haberes, y, en su caso, de su fianza.

10. La Compañía sólo hará los descuentos á que se refieren las cláusulas 7.°, 8.° y 9.°, mediante la presentación, en la forma expuesta, del recibo de los géneros, firmado por el agente interesado, y del cupón correspondiente, quedando completamente extraña á toda cuestión que pueda suscitarse entre el Sr. Cobes y los agentes respecto al hecho de haber recibido los géneros, á su calidad ó valor, á las condiciones de los mismos ó á cualquier otro extremo, debiendo ventilarse directamente esas cuestiones entre el Sr. Cobes y los interesados.

11. Cualquier impuesto ó contribución que con motivo del otorgamiento ó ejecución de este convenio pueda exigirse será á cargo del Sr. Cobes.

12. Queda expresamente prohibido al Sr. Cobes traspasar este contrato á otra persona; y para su cumplimiento, la Compañía no reconocerá otra personalidad que la de dicho señor, reservándose la misma continuarle ó no con los herederos ó derechohabientes del Sr. Cobes.

13. Este convenio es por plazo indeterminado, y para su expiración bastará que cualquiera de las partes avise á la otra, por escrito, con un mes de anticipación á la fecha en que quiera darlo por terminado.

Lo que tengo la satisfacción de poner en conocimiento del personal de la Compañía para que aquellos agentes que lo estimen beneficioso á sus intereses puedan hacer uso de lo convenido con el Sr. Cobes.

9.º Concesión de billetes á las familias de los empleados de esta Compañía: Anejo al Reglamento general núm. 3, de Mayo de 1911.

El párrafo del art. 2.º del Reglamento general núm. 3, referente á la concesión de reducciones en los billetes á las familias de los empleados de esta Compañía, quedará modificado, á partir del 15 de Junio próximo, en la forma siguiente:

«Se concederán por la Dirección, previa petición de los agentes y conformidad del Jefe de la División á que pertenezcan, billetes de favor á las esposas, hijos, padres, padrastros, hijastros, padres políticos é hijos políticos de los agentes de esta Compañía, en las clases de carruajes que les corresponden por el art. 16 del citado Reglamento, al precio reducido de 1 céntimo de peseta por kilómetro recorrido, con un minimum de 25 céntimos por un trayecto simple y de 50 céntimos por un trayecto de ida y vuelta, y con un maximum de percepción de 2,50 pesetas para un viaje sencillo y de 5 pesetas para uno de ida y vuelta, cobrándose cada trayecto separadamente y redondeándose las tasas por 5 céntimos, debiendo además los interesados abonar el correspondiente impuesto del Tesoro.

También se concederán, con los mismos trámites, billetes á mitad de precio de la tarifa general á los hermanos y hermanos políticos de dichos agentes.»

Circular de 16 de Octubre de 1911.

Personas comprendidas dentro del concepto de familia, á los efectos de la concesión de billetes.

Habiéndose formulado por algunos agentes varios pedidos de autorizaciones á favor de personas que no están comprendidas en el anejo al Reglamento general núm. 3, de Mayo de este año, considero conveniente, para evitar errores, detallar las personas de la familia de los agentes de esta Compañía á las que aquél beneficia:

Los padres del agente;

Personas á quienes se conceden billetes de favor al precio reducido de 1 céntimo de peseta por kilómetro recorrido, con un minimum de

25 céntimos y un máximo de 2 pesetas 50 céntimos por un trayecto simple, y un mínimo de 50 céntimos y un máximo de 5 pesetas para uno de ida y vuelta.

Los padrastros del mismo;

La esposa del mismo;

Los hijos del mismo;

Los hijastros, ó sean los hijos llevados al matrimonio por la esposa del agente;

Los hijos políticos del agente, ó sean las esposas de sus hijos (nueras), y los maridos de sus hijas (yernos);

Los padres políticos (suegros), ó sean los padres de la esposa del agente;

Los hermanos del agente, y

Los hermanos políticos del mismo (cuñados), ó sean los hermanos de la esposa del agente, los maridos de las hermanas y las esposas de los hermanos del agente.

Á ningún otro pariente de los agentes le alcanzan aquellas concesiones.

10. Reducción de descuentos: Anejo al Reglamento general núm. 4, de 20 de Diciembre de 1912.

Con objeto de disminuir cuanto sea posible los descuentos que por varios conceptos gravan los sueldos del personal, queda acordado que, á partir de esta fecha, se suprima el depósito de fianzas que, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo VI, «Fianzas», artículos 38 al 41 del Reglamento general núm. 4, de Enero de 1897, se exigía á determinados agentes, y, en su consecuencia, quedan asimismo suprimidos los descuentos que por este concepto se venían haciendo.

Á partir del día 1.º de Enero de 1913, la Compañía reintegrará á los empleados que lo soliciten, mediante instancia, las cantidades que como tales fianzas tengan depositadas en Caja, y á los que por cualquier circunstancia desearan dejar sus fondos en dicha Caja, la Compañía les abonará en tal caso un interés anual de 4 por 100, quedando en libertad los empleados de retirar esos fondos cuando lo tengan por conveniente.

Quedan anuladas las disposiciones contenidas en el capítulo VI, «Fianzas», artículos 38 al 41 del Reglamento general núm. 4, de Enero de 1897, y en el anejo á dicho Reglamento, de Diciembre de 1904.

11. Aplicación del 5 por 100 del aumento de los productos brutos anuales de la explotación sobre los obtenidos en el año de 1900: Orden de servicio de 8 de Enero de 1913.

	Pesetas.
Según se manifestó al personal en la <i>orden de servicio</i> de 8 de Enero de 1912, el aumento de productos brutos obtenidos en el año de 1911 sobre los obtenidos en 1900 ascendió á.....	3.287.291,80
Durante el año 1912, los productos de la explotación, comparados con los de 1911, han tenido un aumento de.....	634.873,12
De modo que el aumento de productos obtenido en 1912, sobre los de 1900, es de.....	3.922.164,92
A cuya cantidad hay que añadir, por rectificación de las cuentas provisionales de 1911	74.650,99
Que hacen un total imputable á 1912 de... ..	3.996.815,91
Cuyo 5 por 100 importa.....	199.840,80

El Consejo de Administración se ha servido disponer que la expresada cantidad de pesetas 199.840,80 se reparta, en concepto de gratificación, entre el personal de la Compañía, conforme á las reglas siguientes:

1.^a Para tener derecho á participar en el reparto será necesario que los agentes se hallen al servicio de la Compañía, cuando menos, desde el 1.º de Enero del año á que el reparto se refiera, y que hayan continuado á su servicio, cuando menos, hasta el 31 de Diciembre del mismo año.

Llenando dicha condición, no se hará diferencia entre los agentes de plantilla y los supernumerarios ó admitidos á ensayo, tengan ó no nombramiento.

2.^a El reparto se hará á prorrata de los haberes que cada uno de los agentes que en él participen haya tenido asignados en el mes de Diciembre del año á que el reparto se refiera. Para este efecto, se consideran *haberes* los sueldos ó jornales fijos asignados al cargo, sin contar las asignaciones suplementarias que se perciban por gastos de viaje, gastos de casa, primas, etc., ya sean esas asignaciones fijas ó variables, ni descontar las retenciones que sufran por fianzas, uniformes, licencias, enfermedades ó por cualquier otro concepto.

3.^a El 5 por 100 de que se trata se aplicará, en primer término, á los agentes que disfruten sueldos que no excedan de 1.800 pesetas al año, ó sea 150 pesetas durante el mes de Diciembre, y á los que durante el mismo mes hayan percibido jornales que no excedan de 5 pesetas diarias, hasta que la gratificación correspondiente á cada uno llegue á ser igual al importe de un mes de sueldo ó de treinta días del jornal que disfrute.

A las guardabarreras, en lugar de treinta días, se les abonará una gratificación equivalente á cuarenta y cinco días de su haber.

4.^a El remanente que resulte, después de efectuados los repartos antes indicados, se aplicará en la forma que se dará á conocer al personal por una orden de servicio.

5.^a Las gratificaciones correspondientes, por virtud de dichos repartos, á los empleados y obreros que voluntariamente se hallen inscritos en la Caja de Pensiones, conforme á la orden de servicio de 6 de Marzo de 1911, ingresarán en el fondo de la Caja de Pensiones hasta concurrencia del importe de 25 días del sueldo ó jornal que disfruten, acreditándose en la cuenta personal de cada uno la cantidad descontada por ese concepto. Si la gratificación excediese del importe de veinticinco días de sueldo ó jornal, el excedente se entregará en metálico al interesado al tiempo del reparto.

6.^a Para hacer el reparto lo antes posible, sin tener que esperar el resultado de las cuentas definitivas, el 5 por 100 repartible se ha calculado tomando por base los productos brutos provisionales consignados en el boletín de la decena núm. 36 del año. La diferencia en más ó en menos que pueda resultar entre los productos provisionales y los definitivos será objeto de una rectificación en la cuenta del año siguiente.

7.^a Cualquiera alteración que la experiencia aconseje introducir en las reglas precedentes se dará á conocer al personal por una orden de servicio.

8.^a Siendo estos repartos debidos á la liberalidad de la Compañía, las dudas ó reclamaciones que puedan suscitarse con este motivo serán resueltas por el Consejo de Administración, sin ulterior recurso.

Con arreglo á lo que precede, la entrega á los agentes de las cantidades que puedan corresponderles por el concepto indicado se hará en la primera quincena del mes de Febrero próximo, al mismo tiempo que la paga de los haberes del mes de Enero.

12. Mejoras concedidas por la Compañía á sus obreros y empleados: Circular de 8 de Enero de 1913.

Por la orden de servicio de esta misma fecha, relativa al reparto del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos sobre los obtenidos en el año de 1900, podrá ver el personal que ese reparto permite ya abonar una gratificación de un mes de sueldo, ó treinta días de jornal, á todos los empleados y obreros que, habiendo estado al servicio de la Compañía durante el año en que se han obtenido los productos, disfruten sueldos que no excedan de 1.800 pesetas ó jornales que no excedan de 5. Para las guardabarreras se ha señalado una gratificación de cuarenta y cinco días. De los 2.673 agentes que (con exclusión del Director, Subdirector y Jefes de

servicio) hay en la Compañía, ese beneficio alcanza á 2.496, y habrá de consumir, por tanto, la mayor parte de la cantidad repartible. Los restantes empleados, cuyos sueldos ó jornales exceden de 1.800 ó de 5 pesetas, percibirán lo que resulte de repartir el remanente á prorrata de sus haberes; y con objeto de que los de menores sueldos, dentro de esa categoría, no perciban gratificaciones inferiores á los de 1.800 pesetas, se señalará para ellos un mínimo de 150 pesetas.

Como al mismo tiempo que aumentan los productos brutos aumentan también los gastos de la explotación, el reparto del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos representa un tanto por 100 mucho mayor con relación á los aumentos de productos netos.

Aparte de esto, se han aumentado durante el año anterior los sueldos de algunos cargos, y, á partir del 1.º de Enero del corriente, se aumentan los de otros, alcanzando estas mejoras á más de 1.000 agentes de la Compañía de los que disfrutaban retribuciones más modestas. Por el anejo de 20 de Diciembre próximo pasado al Reglamento, núm. 4, se han suprimido las fianzas que se exigían al personal de estaciones, quedando, por tanto, libre del descuento que se hacía para constituir las; se ha emprendido la construcción de nuevas viviendas, y, de igual modo que en años anteriores, se procurará ir mejorando, en todo lo posible, la situación del personal.

En la Circular de 22 de Marzo último, anterior al comienzo del período de agitación ferroviaria, expuso ya por anticipado esta Dirección, al contestar á una solicitud del personal de estaciones y trenes, cuál es la situación de la Compañía, que solamente le permite ir haciendo mejoras escalonadas por reformas parciales, y la imposibilidad en que se encuentra de acordar de una vez aumentos generales de gastos ó de sueldos ó retribuciones, fuera del aumento general que es de esperar que constantemente resulte del reparto del 5 por 100 de los aumentos de productos brutos sobre los obtenidos en 1900.

La Compañía no cuenta con más recursos que con los productos de la explotación de las líneas, y éstas son, por desgracia, de las menos productivas de España. Atraviesan regiones puramente agrícolas, en que no hay minas ni industrias importantes. La de Cáceres solamente toca en una capital de provincia, á la que está unida por un ramal; la del Oeste pasa por dos capitales, pero la región resulta en gran parte servida por otras líneas, que disminuyen considerablemente su tráfico.

Así es que, al paso que los 3.681 kilómetros de la Compañía del Norte produjeron en el año de 1911 un ingreso bruto de 37.361 pesetas por kilómetro, y los 3.664 de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante 32.615 pesetas por kilómetro, y los 1.063 de los Ferrocarriles Andaluces 22.913 pesetas por kilómetro, el producto bruto de nuestros 777 kilómetros fué sólo de 12.619 pesetas por kilómetro.

Se comprende bien que es completamente imposible que nuestra Compañía haga lo mismo que las que, además de tener una red mucho más

extensa, tienen ingresos dobles ó triples por cada kilómetro de línea. Ninguna aplica á su personal cantidades proporcionalmente tan altas como la nuestra, porque en nuestra Compañía, las atenciones del personal consumen aproximadamente el tercio de los ingresos brutos: ninguna tiene tampoco establecido el principio de la participación en los productos sin limitación de cantidad; pero, así y todo, el personal no puede disfrutar de las mismas ventajas, porque no es lo mismo depender de una entidad poderosa que de otra modesta, y en las cuestiones de liberalidad no basta el deseo, sino que es además forzoso tener los medios. Ocurre lo que generalmente se formula diciendo que de donde no hay no se puede sacar. Si nuestras líneas produjeran iguales ingresos que las del Norte, solamente el 5 por 100 de aumentos que se reparte al personal ascendería más de 1.000.000 de pesetas al año, aparte de las demás mejoras que en ese caso podrían hacerse.

El producto neto que queda, después de cubrir los gastos de personal y los demás de la explotación, pertenece de derecho á los acreedores de la Sociedad concesionaria, que, en los convenios con ellos celebrados, se prestaron á no declarar la quiebra de la Sociedad, con la cual se hubiera hecho probablemente imposible la terminación de la línea del Oeste, á cambio de que se les repartieran los productos netos por el orden de preferencia que en los convenios se establece, con la esperanza de que, á medida que se desarrollara el tráfico de las líneas, irían aproximándose cada vez más á la realización de la anualidad de sus créditos.

Están, sin embargo, bien lejos de ello. Con ser el año de 1911 el que se ha liquidado con mayores productos, solamente las 5.057 obligaciones de la línea de Cáceres, pertenecientes á Ayuntamientos, han podido percibir íntegramente el importe de sus cupones. Las restantes obligaciones de esa línea, pertenecientes á particulares, sólo han podido percibir el 1,91 por 100, en lugar del 3 por 100 y la amortización. En cuanto á la línea del Oeste, las 17.027 obligaciones pertenecientes á Ayuntamientos sólo han podido percibir el 3,69 por 100, en lugar del 4 por 100; las llamadas privilegiadas, el 2,87 por 100, en lugar del 4 por 100 y la amortización, y las obligaciones ordinarias al 4 por 100 no han percibido absolutamente nada desde hace quince años, ni podrán percibir nada en los sucesivos, hasta que los productos netos de esa línea permitan cubrir la anualidad de las obligaciones anteriores.

Excusado es decir que las acciones representativas del capital de la Sociedad concesionaria no han percibido tampoco nada, ni habrán de percibirlo mientras no estén cubiertas todas las deudas.

No se trata, pues, de una Empresa en que la cuestión se plantee en el terreno de examinar si los accionistas podrían disminuir en algo sus beneficios para favorecer al personal. Se trata de una Empresa en que, aun prescindiendo por completo de las acciones, los productos son insuficientes para pagar la anualidad debida á los que prestaron sus capitales para la construcción de las líneas y para crear esta industria, que, aparte de

los beneficios generales que haya producido al país, es hoy el sostén de millares de familias. Aun así, y luchando con esa situación, los gastos de personal se han aumentado en los últimos ocho años, por aumento de plazas y de retribuciones, en más de 600.000 pesetas.

Constituye, pues, una obligación sagrada la de procurar que, á medida que aumenten los productos, aumente la parte que de ellos perciben los obligacionistas, del mismo modo que se procura que aumente la parte que se aplica al personal.

Pero aun hay otra atención imprescindible, á la que también es preciso destinar una parte de los aumentos de productos. La explotación exige indispensablemente obras nuevas, reparaciones extraordinarias, adquisición de máquinas y vagones para hacer posible el desarrollo del tráfico y el aumento mismo de los productos; gastos, en fin, de los llamados de establecimiento, que no se llevan ni pueden llevarse á la cuentas anuales de la explotación, porque en ese caso los productos del año no bastarían á veces para cubrirlos.

En los últimos diez años, la Compañía ha tenido que invertir:

	Pesetas.
En viviendas, ampliación de estaciones y otras obras.....	3.366.000
En adquisición de 20 locomotoras y reparación de otras....	2.313.000
En adquirir 35 coches y 610 vagones	3.915.000
TOTAL.....	9.594.000

Y estas exigencias de obras y de adquisición de material no son extraordinarias, sino constantes y tan necesarias como los gastos corrientes de la explotación.

Generalmente, las Compañías concesionarias de ferrocarriles atienden á los gastos de esta clase emitiendo obligaciones; pero la de nuestras líneas no puede emitirlos, habiendo delante otras emisiones que no pueden realizar sus créditos.

Así es que, no contando con más recursos que con los productos de la explotación, si no ha de disminuirse la parte que se aplica á los obligacionistas ni la que se aplica al personal, es evidente que sólo puede atenderse á esos gastos de establecimiento tomando á préstamo cantidades que vayan paulatinamente amortizándose con una parte de los aumentos de productos.

Resulta, pues, que es absolutamente imposible que la Compañía aumente los gastos, sino á medida que aumenten los productos, y que es necesario ir repartiendo y como prorrateando, según se ha hecho hasta ahora, los aumentos de productos, de manera que, en la medida á que pueda llegarse, mejore la situación de los obligacionistas, mejore el estado de

las líneas y del material y mejore también la situación de los empleados y obreros de la Compañía.

Todos cuantos serenamente examinen las cosas habrán de reconocer que esta última ha sido siempre una preocupación constante y preferente de la Compañía, y que se llega en ella hasta el límite de lo que hoy permiten sus recursos.

Es de esperar que los aumentos de productos permitirán ir satisfaciendo cada vez en mayor escala los deseos que la animan, y que el personal, haciéndose cargo de la realidad, que es la que en definitiva se impone a todo, reconocerá también que su leal cooperación a la prosperidad de la Compañía es el único camino seguro de mejorar su propia situación.

APÉNDICE TERCERO

PROYECTOS DE LEYES PRESENTADOS POR EL GOBIERNO RELATIVOS Á LA HUELGA FERROVIARIA

Exposiciones elevadas á las Cortes y á los Poderes públicos contra el proyecto de Ley acerca de las relaciones de las Compañías con sus agentes por el Círculo de la Unión Mercantil y las Compañías de ferrocarriles.

1.º Proyecto de Ley, leído por el Sr. Ministro de Fomento, sobre las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal.

Á LAS CORTES

El régimen y porvenir de los caminos de hierro hállese íntimamente ligado á los intereses generales de la nación; las cuestiones que les afectan no pueden estimarse nunca ajenas á la intervención del Estado, y tan censurable sería en los Gobiernos desinteresarse de ellas como tomarlas cual plataforma política. Ora se admita que la industria de los transportes ferroviarios es una industria ordinaria, sujeta, como todas, á la ley económica de la oferta y la demanda, libre, por tanto, en sus desarrollos, encontrando en la competencia el único temperante y correctivo á esa libertad, ora se considere el transporte ferroviario de viajeros y mercancías como un servicio público atendido por el Estado, ora se integren ambas concepciones, al advertir su especial naturaleza, siempre resultará el carácter público de tales servicios.

Y si en el primero de los supuestos apuntados, el Estado no deberá intervenir más que en los límites de sus poderes generales de policía, y en el segundo se desarrollarán aquellos servicios bajo la dependencia y dirección absoluta de los Gobiernos, la realidad económica y jurídica, en la generalidad de las naciones, dando la preferencia al tercer sistema, ó sea al de las concesiones por el Estado, con las consiguientes cautelas y garantías de intervención oficial en todos los sistemas, en cual más, en cual menos, en ninguno se niega la del Estado.

Vano empeño sería rechazarla; antes bien, la realidad presente abona, con sus postulados, que sea más eficaz y directa cada día. La misma historia del derecho ferroviario, coincidente, en sus orígenes, con el apogeo y plena florecencia de las doctrinas individualistas, defensoras de la abstención del Estado en el orden económico y social, demuestra de qué suerte los Gobiernos consideraron siempre transitoria la explotación de los servicios de ferrocarriles por las Compañías concesionarias, y cómo para tutelar y garantizar el interés público, aun durante ese período de explotación, establecieron, sin excepción alguna, la intervención oficial.

Demuéstrase con ello su legitimidad, abonada además por el propio derecho del Estado, no sólo por la suprema razón del *salus populi*, que la justificaria siempre, sino que se evidencia con claridades de luz meridiana al considerar su coparticipación en el dominio de estos poderosos instrumentos de la riqueza pública, porque si las concesiones á las Compañías constructoras y explotadoras están limitadas por el plazo de noventa y nueve años, á cuyo término revertirá al Estado la plena propiedad, es indudable que aquéllas sólo tienen el usufructo parcial de tal riqueza, y que su condición jurídica es la del usufructuario, que ve siempre limitados sus derechos por los del dueño. Si cupiera invocar analogías entre las instituciones del derecho público con las del derecho privado, sin agravio de las realidades jurídicas, bien pudiera decirse que si á las Compañías de ferrocarriles les pertenece temporalmente el dominio útil de los mismos, corresponde al Estado su dominio directo.

Y no alteran ciertamente la doctrina consignada las pocas líneas que, con arreglo al Decreto-ley de 1868, se concedieron á perpetuidad, pues si es principio de lógica que la excepción confirma la regla general, aun dentro de aquellas concesiones subsiste siempre la intervención oficial.

Por otra parte, la historia de los ferrocarriles demuestra en todas las naciones, pero singularmente en nuestra patria, la cooperación activa del Estado en la construcción de las grandes redes ferroviarias. Prescindiendo del primer período de los tres en que puede considerarse dividida nuestra historia ferroviaria, y aun sin prescindir de él, en los proyectos de Bravo Murillo de 1848, de Seijas Lozano de 1850, en el notabilísimo informe de 1844, piedra miliar en nuestro derecho ferroviario, afirmase ese condominio del Estado, aun en los casos de concesiones á Compañías ó Empresas, pues para los ilustres Ingenieros que suscribieron aquel luminoso dictamen, el ideal es la construcción y explotación de las líneas por el Estado, para obtener de ellas el mayor efecto útil.

En 1849 iniciase por el Estado español el auxilio directo á las Empresas constructoras con la concesión al ferrocarril de Langreo de la garantía del interés de un 6 por 100 á los capitales invertidos en la construcción, subsidio reemplazado por una subvención directa de 410.000 escudos en metálico en 1850. Á partir de este período, el sistema de la subvención se generaliza de tal suerte, que durante el segundo, verdaderamente fructífero para el desarrollo de los ferrocarriles, las subvenciones, has-

En 1868, ascienden las satisfechas á 349.424.807,80 pesetas, y las pendientes de pago, á 103.639.942,75 pesetas, resultando, teniendo en cuenta los kilómetros concedidos hasta aquella fecha, que la subvención fué de 62.500 pesetas por kilómetro.

Durante el período revolucionario, y cuando florecían en la literatura oficial y en los propósitos del Gobierno las doctrinas individualistas en su mayor crudeza, doctrinas que suponen en el derecho ferroviario de aquella época la perpetuidad de las concesiones, la libertad en el proyectar y en el construir y la tarifa libre, la realidad, maestra de la vida y destructora de todo idealismo que no tenga su base en ella, rectificó tales anhelos, y la Ley de 2 de Julio de 1870 fija en 60.000 pesetas por kilómetro la subvención á las nuevas líneas, y los que habían calificado aquélla como germen inagotable de inmoralidad fueron quienes más subvenciones concedieron, pues desde 1869 á 1872, la subvención media anual concedida fué de 48.297.424 pesetas, y la pagada ascendió á 35 millones. Iniciada en 1877, con la Ley general de Ferrocarriles de 29 de Noviembre, la legislación vigente, afirmase en ella, con perfecta claridad, la cooperación del Estado en la construcción de las vías férreas, no sólo por la vigencia y mayor vigor que se da al sistema de subvenciones, sino con la serie de privilegios y exenciones generales que se otorgan á las Empresas concesionarias de interés general, entre las cuales sobresalen, por su trascendencia económica, las concesiones gratuitas de los terrenos de dominio público y las franquicias arancelarias, que, unidas á las subvenciones acordadas con toda la fuerza imperativa de la Ley, integran un conjunto tal de positivos valores, que bien podría estimarse en un 25 por 100 de su valor total la participación aportada por el Estado español en el capital representado por nuestra red ferroviaria.

Recuérdanse estos hechos para justificar el derecho del Estado á intervenir, á título de copartícipe, en el capital de las Empresas, en las relaciones de éstas con el elemento trabajador, que se concretan en los Reglamentos dictados por las Compañías estatuyendo los derechos y las obligaciones de su personal.

Por esto cuando tales Estatutos son objeto de reclamaciones, y en Congresos y Conferencias se demanda á las Compañías su reforma y se formulan conclusiones que se elevan al Gobierno, éste, por su primordial deber, en cumplimiento de sus funciones jurídicas, por nadie negadas, porque obra de justicia es examinar y resolver lo que en derecho proceda en esas reclamaciones, y además por su propio interés, por la demostrada participación que tiene en el capital al intervenir en el conflicto, al someter á su revisión aquellos Estatutos y Reglamentos, no solamente ejercita un derecho, sino que cumple y atiende á una inexcusable obligación.

Indúcese de lo expuesto la justificación de este proyecto de Ley, por el que habrán de someterse, si las Cámaras lo aprueban y lo sanciona S. M., á revisión, por el Ministerio de Fomento, los Reglamentos definidores de las relaciones jurídicas entre las Compañías de ferrocarriles y su perso-

nal, sin que semejante revisión pueda tacharse de intervencionismo excesivo.

Con este motivo podrán ser objeto de merecido estudio las aspiraciones del personal ferroviario relativas á la retribución de su trabajo, á sus pensiones de retiro, á su inamovilidad condicionada y otras mejoras que, juntamente con los derechos, por múltiples conceptos respetables, de las Compañías, deben resolverse de una manera armónica, como fundamento de una paz necesaria entre estos elementos, igualmente indispensables para la buena marcha del servicio público.

De los supuestos que anteceden es fácil deducir la consideración que merecen al Ministro que suscribe los agentes y obreros ferroviarios. Estimálos, no como empleados ú obreros al servicio de una Empresa particular cualquiera, á los cuales puede ésta imponer sus condiciones ó pactar libremente con ellos sus estipulaciones contractuales, sino que, por el contrario, les considera como á sus propios funcionarios, en cuanto desempeñan un servicio de carácter público.

Y sin duda porque en el fondo de la relación contractual palpitaba esta misma idea del servicio público, las Empresas y Compañías ferroviarias consideraron siempre á sus obreros y agentes, preciso es rendirlas este homenaje de justicia y de verdad, de modo bien distinto á la manera y trato que á los suyos dieran las Empresas de otra clase.

Acreditado así la inamovilidad relativa de que siempre gozó este personal; sus salarios y sueldo, en proporción mayores; las instituciones de previsión, beneficencia y de cooperación establecidas en su provecho; las gratificaciones y sobresueldos que, con el nombre de dietas, indemnizaciones y primas, suele concedérsele. Pero con ser mucho todo esto, en la lucha por el mejoramiento de las clases obreras no consideran los ferroviarios satisfecho su ideal, y en los conflictos que esas mismas luchas provocan, al apelar á la huelga como arma de combate, inflieren daños á intereses sociales y colectivos, mucho más altos que los intereses puramente mercantiles é industriales de la Compañía ó de la Empresa á quienes sirven. Y como esos intereses de la colectividad están muy por encima del interés de clase, respetable cuanto se quiera, pero interés, al cabo y al fin, parcial y limitado, que debe subordinarse al de aquélla, de ahí que, así en el orden puramente especulativo en que se mueven publicistas y sociólogos como en el orden práctico en que los Gobiernos actúan, se reputa hoy como inadmisibles la huelga de los obreros de los ferrocarriles. Así ha podido calificarla gobernante tan radical y nada sospechoso para las clases obreras como M. Briand, al presentar á las Cámaras francesas, en 22 de Diciembre de 1910, un proyecto de Ley inspirado en las legislaciones canadiense é inglesa.

De antemano sabe el Ministro que suscribe, al considerar de ese modo la huelga ferroviaria, estableciendo para las que de este género se promuevan las sanciones punitivas más adecuadas, que se le ha de motejar de reaccionario y servidor del capitalismo y de la plutocracia, como no igno-

ra la censura acerba que merecerá este proyecto, cuando por él se obliga á las Empresas y Compañías á que sometan á la revisión del Gobierno los Estatutos y Reglamentos que definan sus relaciones jurídicas con el personal á su servicio, tachando esta propuesta de atentatoria á la sagrada autonomía de la personalidad jurídica y á los fines de la libertad contractual; pero descontadas estas críticas, y desoyendo el clamoreo de los intereses, aspira á servir el más legítimo, aquel que tiene señorío sobre todos: el interés de la nación.

Abonan las finalidades de este proyecto de Ley, además de las razones apuntadas, sugeridas por la propia convicción, el ejemplo de las legislaciones de los países más adelantados en la ordenación de aquellos Estatutos concernientes á lo que pudiera llamarse el derecho de los obreros ferroviarios, porque importa declarar que, al impedir la huelga, no se intenta desconocer ni menoscabar la legitimidad de las reivindicaciones obreras; antes bien, si se les priva del arma de combate que la huelga supone, se condiciona jurídicamente el ejercicio de esas reivindicaciones, rodeándolas de garantías tales que aseguren, por modo pacífico y normal, el éxito de las mismas, cuando tengan en su abono la justicia ó simplemente la equidad.

Son naciones como los Países Bajos, de legislación tan liberal, quienes en la Ley de 11 de Abril de 1910 castigan con prisión y multa á los funcionarios del servicio de ferrocarriles que se declaren en huelga, ó á los que la fomenten y la organicen. Es Suiza, de legislación tan democrática, quien en su Ley de 15 de Octubre de 1897 asimila, por el art. 12, los funcionarios de ferrocarriles á los de la Confederación, no reconociéndoles, por tanto, el derecho á la huelga. Son Australia y Nueva Holanda, los países más adelantados en materia de legislación obrera, quienes han reputado ilícitas las huelgas ferroviarias, privando de su empleo y declarando desposeídos de todos sus derechos á los funcionarios, agentes ú obreros que se declaren en huelga. Son Alemania, donde el servicio ferroviario está militarizado, é Italia, que siguió ese ejemplo á raíz de la huelga famosa de 1905; y hasta la futura legislación francesa, de la cual es elocuente testimonio el proyecto de M. Briand, hállase orientada en tendencias parecidas.

La sustitución progresiva de la huelga por el arbitraje es el ideal que, con rara unanimidad, señalan sociólogos y publicistas, concretado ya, por fortuna, en el derecho positivo contemporáneo de las naciones guía y maestras en este linaje de problemas. Así, en Suecia, el Estado ha regulado el contrato de trabajo de los obreros ferroviarios con el Sindicato nacional de los mismos, estableciendo la duración de la jornada y el salario mínimo. Las diferencias que puedan surgir en lo sucesivo se resolverán por un Tribunal arbitral, que ofrece cuantas garantías pudieran apetecerse de imparcialidad y de justicia. En los Estados Unidos, ya en 1898, y por la Ley de 1.º de Junio, se organizó un procedimiento de mediación y de arbitraje para solucionar las huelgas ferroviarias.

En el Canadá, la Ley de 10 de Julio de 1903 se inspira en procedimientos semejantes, y análogas tendencias revela el proyecto de Ley presentado á las Cámaras en Julio de 1907 en la República Argentina. En Inglaterra, si de derecho no existen el arbitraje y la conciliación, de hecho florecen con vida robusta y lozana, como engendrados en aquel amplio espíritu de libertad propio del país, que ha traído al derecho moderno el *self-government*, con la base del *self-help*, para la vida individual. Y así ha podido pactarse entre obreros y Empresas el acuerdo, que tiene carácter obligatorio, de someter á la conciliación y al arbitraje las diferencias colectivas que surjan entre unos y otras. Este acuerdo podrá ser denunciado por las partes, mediando un plazo de doce meses; pero este derecho no podrá ser ejercitado ni utilizado hasta que hayan transcurrido seis años, durante los cuales la vigencia del sistema establecido haya demostrado sus resultados. Y éstos, hasta ahora, han sido tan admirables, que, según testimonia el *Rapport* del Board of Trade, ingresadas ó adheridas al Convenio 49 Compañías ferroviarias, se resolvieron diez diferencias colectivas por la vía ordinaria, veintisiete por las Oficinas de conciliación, catorce por las Oficinas centrales y ocho por el Tribunal arbitral.

Entiende el Ministro que suscribe robustecidos con ejemplos tales el propósito y la orientación inspiradores de este proyecto, que si impide á los obreros ferroviarios la declaración de la huelga, no es ciertamente para favorecer á las Empresas y Compañías. Sinceramente cree tutelar y defender mejor con este proyecto los derechos de los obreros, toda vez que el Estado establece su intervención, obligando á aquéllas á someter á la revisión del Ministerio de Fomento los Estatutos donde se concrete su relación jurídica con el personal integrado por sus obreros y agentes, relación jurídica que, en definitiva, no es más que el contrato de trabajo, con todos sus amplios desenvolvimientos.

La solución de las diferencias que puedan surgir encomiéndose á Juntas de Conciliación, constituidas por las representaciones libremente designadas y elegidas por las partes.

Se aspira con ello á que la solución la busquen los interesados mismos, respetándose así los fueros de la libertad. Sólo cuando no haya avenencia, cuando el acuerdo no sea posible, actuará el Tribunal arbitral; y ante él, la Junta de Conciliación expondrá los orígenes de la diferencia, las pretensiones de ambas partes y las dificultades que hayan impedido llegar á una solución y que obligan á esperar ésta del laudo del Tribunal arbitral. La composición de éste, formado por el Ingeniero Jefe de la División de Ferrocarriles á que pertenece la línea ó Compañía donde hubiera surgido la diferencia colectiva ó individual que se trata de solucionar, un Diputado y un Senador, que serán elegidos por el Congreso y por el Senado al comienzo de cada legislatura, y dos individuos designados por el Instituto de Reformas Sociales, presididos todos por un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, parece que ofrecerá sobradas garantías para

que obreros y Compañías hayan de tener confianza en la justicia y en las equidades de sus laudos.

Claro es que esta misma respetabilidad del Tribunal, juntamente con el propósito de defensa de los intereses sociales, impone la fuerza obligatoria del laudo para ambas partes.

Y como pudiera ocurrir en algún caso que ese laudo aumentase las cargas de la Compañía, dificultando su vida económica, entonces, mediante la presentación del oportuno proyecto de Ley, propondrá el Gobierno al Poder legislativo las necesarias compensaciones para aquélla.

Finalmente, siendo las pensiones de retiro y de invalidez una de las más hermosas creaciones de las Compañías en favor de su personal, en los casos en que éste contribuya con sus descuentos al acrecentamiento de sus fondos, tendrá, por medio de los Delegados que nombrare, la debida fiscalización, y en todo caso, cuando se nutran estas Cajas por los desembolsos de las Compañías exclusivamente ó coadyuve á su formación ó sostenimiento el personal al servicio de aquéllas con sus cuotas voluntarias ú obligatorias, estarán bajo la inspección del Instituto Nacional de Previsión; y como, en plazo no lejano, al revertir al Estado la plena propiedad de las líneas, tendrá éste que tomar sobre sí las obligaciones por aquéllas contraídas, á partir de la promulgación de esta Ley y para el personal que ingrese al servicio de aquéllas, las pensiones se fijarán por acuerdo de las Compañías y el Estado, ó con arreglo á las normas establecidas en la Ley y Reglamento que regulan el funcionamiento de dicho Instituto.

Tal es, en síntesis, la razón de ser y los fundamentos que abonan el proyecto de Ley que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la deliberación de las Cortes, para que ellas, con su sabiduría, lo mejoren y perfeccionen, requiriendo para ello el concurso de todas las opiniones, puesto que no se trata de una obra política en el sentido estricto y usual de la palabra, sino de un propósito de coordinación de intereses, de armonía y de paz social.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la promulgación de esta Ley, las Compañías concesionarias de ferrocarriles presentarán en el Ministerio de Fomento los Reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación aplicables á las diversas clases y categorías del personal ferroviario, así como los Estatutos y Reglamentos de sus Cajas de pensiones. Dentro del mismo plazo presentarán también los Estatutos que regulen la relación jurídica, ó sea el contrato de trabajo entre las Compañías y las diversas clases del personal á su servicio.

Podrán las Compañías acompañar á sus Estatutos y Reglamentos Memorias justificativas de los sistemas adoptados en aquéllos por las mismas para regular los derechos y obligaciones del personal.

Art. 2.º Una Comisión compuesta de los Ingenieros Jefes de las Divisiones de ferrocarriles residentes en Madrid, del Presidente del Consejo de Obras públicas, del Decano del Colegio de Abogados de Madrid y de dos Vocales obreros del Instituto de Reformas Sociales, presidida por el Director general de Obras públicas, examinará, en el plazo de un mes, los Estatutos y Reglamentos á que se refiere el artículo anterior, proponiendo su aprobación al Ministerio de Fomento ó la reforma que á su juicio conviniera introducir en aquéllos.

Art. 3.º Si la Comisión propusiera alguna reforma, el Ministro la notificará á la Compañía que corresponda, concediéndola un plazo prudencial para que formule las observaciones que tenga por conveniente, y el Ministro, en caso de discordia, previo informe del Consejo de Estado en pleno, resolverá sin ulterior recurso.

Art. 4.º Los Estatutos y Reglamentos de las Cajas, ó servicio de pensiones de las Compañías que los tuvieren establecidos, se remitirán al Instituto Nacional de Previsión, para que éste dictamine acerca de las bases las pensiones acordadas.

Con el resultado de dicho informe, el Gobierno concertará con las Compañías las condiciones de los retiros y pensiones, teniendo en cuenta la reversión de las líneas ó las circunstancias especiales de cada concesión.

Art. 5.º Si las Cajas se nutrieran con cuotas voluntarias ú obligatorias del personal de las Compañías, tendrá éste la debida fiscalización en las mismas.

Art. 6.º Se establecerán en Madrid, ó en la capital donde tuvieren su domicilio social las Compañías concesionarias de ferrocarriles, las Juntas que se llamarán «Juntas de Conciliación», las cuales se compondrán de dos representantes de las Compañías concesionarias, designados por su Consejo de Administración; dos Delegados del personal obrero de cada servicio, y un Ingeniero de los que estén afectos al servicio de la División de ferrocarriles á que la Compañía corresponda.

Estas Juntas se reunirán cada seis meses, y su misión será la de examinar las cuestiones y diferencias de orden colectivo ó individual, relativas á los intereses profesionales de los empleados y obreros.

Art. 7.º Para la designación de los Delegados del personal llamado á formar parte de las Juntas de que habla el artículo anterior, aquél se agrupará dividiéndose por servicios, y cada grupo elegirá sus dos Delegados, los cuales, con exclusión absoluta de los Delegados de los otros servicios, serán quienes, en unión de los representantes de la Compañía y del Ingeniero de la División, examinen y estudien las diferencias, de orden colectivo ó individual, relativas á los intereses profesionales del personal afecto al servicio cuya representación tuvieren en virtud de la elección.

Art. 8.º La elección habrá de recaer forzosamente en funcionario, agente ú obrero que pertenezca al servicio, según el Escalafón correspondiente; si recayera en persona ajena al mismo, será nula.

Art. 9.º Dentro de los diez días posteriores á la publicación de esta Ley

se abrirá una información entre el personal ferroviario de cada Compañía, que versará sobre la forma de elección de los Delegados.

Estas informaciones se presentarán por las Compañías en el Ministerio de Fomento, el cual, en vista de las mismas, dictará el Reglamento que regule el ejercicio y forma de este derecho electoral, duración del mandato y causas de inhabilitación y sustitución de los Delegados.

Art. 10. Cuando las diferencias colectivas ó individuales que se trate de resolver sean exclusivas de un grupo y afecten á los intereses generales de todo el personal, la Junta de Conciliación la compondrán los Delegados de todos los servicios; igual número de representantes de la Compañía, escogidos por su Consejo de Administración, y el Ingeniero de la División.

Art. 11. Las Juntas de Conciliación, examinadas y estudiadas las diferencias ó cuestiones que les hubieren sido sometidas, propondrán la solución de las mismas: si llegaran á formularla, la propuesta tendrá carácter obligatorio. En caso de irreductible oposición entre los representantes de las Compañías y los Delegados del personal, la cuestión será sometida al Tribunal arbitral.

Art. 12. Formarán el Tribunal arbitral encargado de resolver y fallar las diferencias colectivas é individuales relativas á los intereses profesionales de los empleados de ferrocarriles que no hubieran podido resolver las Juntas de Conciliación de que hablan los artículos anteriores:

El Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles á que pertenezca la línea ó Compañía donde hubiere surgido la cuestión sometida al Tribunal arbitral;

Un Diputado y un Senador, elegidos directamente por las Cámaras al comienzo de cada legislatura;

Dos individuos designados entre sus Vocales por el Instituto de Reformas Sociales, de los cuales uno habrá de ser de los que tengan la representación de la clase obrera y el otro de la patronal;

El Decano del Colegio de Abogados de Madrid, y

Un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, que presidirá el Tribunal.

Art. 13. Declarada por la Junta de Conciliación la imposibilidad de llegar á una solución, el Ingeniero ó representante de la División de ferrocarriles redactará una Memoria expresiva de las cuestiones de hecho y de derecho sometidas al conocimiento de la Junta, de las soluciones que por una y otra parte se hubiesen propuesto, de las razones que todos y cada uno de sus individuos hubieran alegado en defensa de su propuesta y la impugnación de los contrarios. Á la Memoria acompañarán las actas de las sesiones y cuantos documentos y antecedentes se hubiesen tenido á la vista con motivo de la cuestión suscitada. La Memoria deberá redactarse dentro de los ocho días siguientes á la declaración de no haber podido llegar á un acuerdo, y será firmada por el Presidente de la Junta de Conciliación, después de consignar las aclaraciones ó adiciones que reclamen los Vocales de aquélla.

Art. 14. La Memoria, los documentos y antecedentes anexos á la misma serán remitidos al siguiente día, con una comunicación suscrita por el Presidente de la Junta de Conciliación, al Sr. Presidente de Sala del Tribunal Supremo, para que éste, valiéndose de las Secretarías de la misma, que turnan en el despacho, convoque para dentro de tercero día á los individuos del Tribunal arbitral.

Art. 15. Reunidos en una Sala del Tribunal Supremo el día y hora que su Presidente hubiere señalado, y leídos por el Secretario de la Sala los artículos de esta Ley y de su Reglamento referentes á la formación y constitución del Tribunal, el Presidente lo declarará constituido, é inmediatamente el Secretario dará lectura de la Memoria de la Junta de Conciliación. Los individuos del Tribunal tendrán la facultad de pedir que se les entregue copia de la Memoria, con todos sus antecedentes, para su estudio por un plazo que no podrá exceder de cinco días.

Art. 16. El Tribunal podrá efectuar todas las informaciones, comprobaciones, inspecciones oculares y cuantos medios de prueba considere pertinentes.

Art. 17. Para las deliberaciones del Tribunal habrán de estar presentes cinco, por lo menos, de sus individuos, y los laudos deberán tener, para su validez, la mayoría absoluta del Tribunal.

El laudo se publicará en la *Gaceta de Madrid*.

Art. 18. Tendrán los laudos del Tribunal fuerza obligatoria, y en los mismos se indicará el plazo en que sus prescripciones han de ejecutarse y el de su duración.

Si el laudo afectara de alguna manera á los presupuestos del Estado, no tendrá fuerza obligatoria hasta su ratificación por el voto de las Cortes.

Art. 19. Cuando el laudo aumente las obligaciones de las Compañías en el orden económico y se declarase en el mismo que este aumento excede de las posibilidades económicas de aquéllas, se determinará la compensación que debe concedérselas, prefiriendo siempre la forma que sea menos onerosa á los intereses generales de la nación.

En estos casos no se ejecutará el laudo mientras no se haya concedido la compensación propuesta en el mismo.

Art. 20. Si transcurrido el plazo fijado en el laudo para su ejecución, la Compañía no le hubiere puesto en vigor, se procederá por el Ministerio de Fomento á ejecutarlo por cuenta de aquélla, sin perjuicio de la aplicación de cuantas disposiciones contuvieran los pliegos de concesión referentes á las infracciones que cometieran las Compañías.

Art. 21. Los funcionarios, agentes ú obreros de la Compañía que no cumplieren el laudo, prestando sus servicios á aquélla en la forma prevenida en el mismo, serán destituidos inmediatamente, perdiendo todos los derechos que tuvieren á las pensiones de retiro para sí y para sus viudas y huérfanos.

Art. 22. Á partir de la promulgación de la presente Ley, será obligatorio para las Compañías ferroviarias y para el personal afecto á su ser-

vicio, cualquiera que sea su clase y categoría, someter á las Juntas de Conciliación, y al Tribunal arbitral en su caso, todas las diferencias colectivas ó individuales que en orden á los mismos intereses profesionales se susciten entre ellos, siguiendo el procedimiento marcado en esta Ley.

Art. 23. Los que, contraviniendo á lo dispuesto en el artículo anterior, sean ó no funcionarios, agentes ú obreros al servicio de las Compañías, provoquen ó exciten á éstas ó á aquéllos á seguir procedimientos que conduzcan á la interrupción, suspensión ó paralización, en una ó varias líneas, de los transportes ferroviarios, serán castigados con la pena de arresto mayor, que se impondrá en su grado máximo á quienes, para asegurar los fines indicados, emplearan violencias ó amenazas, á no ser que por ellas merezcan pena mayor.

Art. 24. Los funcionarios, agentes ú obreros de ferrocarriles que, sin haber iniciado los procedimientos conducentes á la interrupción, suspensión ó paralización de los transportes ferroviarios, coadyuven á ellos mediante la cesación en el trabajo ó función que les esté encomendada ó con el incumplimiento de las instrucciones que recibieren para su ejecución, serán considerados como dimisionarios, perdiendo cuantos derechos activos y pasivos tuvieran, salvo los salarios ó sueldos devengados con anterioridad.

Para el reingreso en los servicios ferroviarios de los obreros ó agentes á quienes este artículo se refiere será necesaria la consulta afirmativa de la Junta de Conciliación, que determinará las condiciones en que haya de efectuarse. Este reingreso no podrá ser acordado para las personas incurso en la sanción del art. 23.

Art. 25. Quedan derogadas las disposiciones que se hubiesen promulgado ó dictado en cuanto se opongan á lo contenido en la presente.

Art. 26. El Ministro de Fomento dictará los Reglamentos y disposiciones necesarias para el cumplimiento de esta Ley.

Madrid 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Fomento, *Miguel Villanueva y Gómez*.

2.º Proyecto de Ley con respecto á la modificación de los artículos 16 y 22 de la Ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

A LAS CORTES

Con audiencia de los altos Cuerpos consultivos de la nación, y con arreglo á la Ley de Bases de 29 de Diciembre de 1876, se promulgó, en 23 de Noviembre siguiente, la Ley de policía de ferrocarriles, cuyo título V se ocupa y está singularmente consagrado á los delitos y faltas especiales contra la seguridad y conservación de los ferrocarriles. No pudo entonces, porque nada hacía sospechar de su futura existencia, prever el legislador esos atentados, más graves ciertamente, que, con el nombre francés

de actos de *sabotage*, han tomado ya carta de naturaleza en la delincuencia antisocial de nuestros días; y claro es que si la precitada Ley, al articular los delitos especiales en materia ferroviaria, ofrece este vacío, todavía es más deficiente el Código penal, inspirado en los criterios individualistas á la sazón imperantes en el derecho y en la Economía política. El andar de los tiempos, así como ha traído al derecho privado nuevas orientaciones inspiradas en el criterio, no socialista, sino social, para instituciones fundamentales como la propiedad y la familia, ha creado también nuevas formas de delincuencia de carácter social, no sospechadas siquiera en aquellos viejos textos legales, timbres de gloria, ciertamente, para los esclarecidos jurisconsultos que, inspirados en las concepciones reinantes en el Derecho y en la Economía de su tiempo, á ellas respondieran cumplidamente.

Excedería de la competencia del Ministerio de Fomento definir la compleja materia de los delitos antisociales, con toda su varia y extensa complejidad: materia es esta que por entero corresponde á quienes hayan de proponer, inspirándose en los nuevos criterios, la reforma del Código penal.

Pero en cambio, lugar adecuado es el título V de la Ley de policía de ferrocarriles, reformando alguno de sus artículos, para dar cabida en el nuevo texto de los mismos á esas formas de delincuencia antisocial que actúa singularmente en el transporte ferroviario.

Es notorio que la destrucción, el destrozo, la inutilización del material ferroviario fijo, móvil, es una de las armas con mayor violencia ejercitadas por el sindicalismo revolucionario, y si uno de sus propagandistas, M. Guerard, pudo decir en el Congreso de ferroviarios de Rennes, entre el aplauso de los allí reunidos, que «con 10 céntimos de un producto determinado es fácil inmovilizar las locomotoras», la doctrina ha hecho tales progresos, no obstante la oposición formulada por voces tan autorizadas como las de Jaurès y Légien, que ha podido registrar la estadística en un año tan sólo 1.278 actos de *sabotage* en Francia; y, por desgracia, en nuestra patria, los tristes sucesos desarrollados en algunas provincias en 1909 y 1911 demuestran la eficacia de esa propaganda criminal y la necesidad de su enérgico remedio. Por ello, el Ministro que suscribe, en la esfera propia de su competencia, y limitándose sólo á intensificar la eficacia de varios artículos de la Ley de Ferrocarriles, comprendiendo en su texto las nuevas formas de esa delincuencia, sólo en cuanto actúa en los ferrocarriles, tiene el honor de proponer su reforma mediante la presentación del siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo único. El art. 16 de la Ley de 23 de Noviembre de 1877 se re-dactará en la siguiente forma:

«Art. 16. El que voluntariamente, y utilizando cualquiera clase de me-

dios ó procedimientos, destroce, deteriore, inutilice, poniéndolos inservibles, los instrumentos, aparatos ó cualquier material inherente á la vía férrea, ó el que hubiere intentado simplemente ese mismo destrozo, deterioro ó inutilización, será castigado con la pena de prisión correccional, aplicada por los Tribunales en sus diversos grados, según las circunstancias del delito.

Cuando los actos mencionados en el párrafo precedente hubieran puesto en riesgo la vida ó la seguridad de las personas, la pena será de presidio.

Las penas señaladas en los párrafos precedentes serán aplicadas por los Tribunales en sus grados máximos á los que, sin ser agentes, funcionarios ú obreros del servicio ferroviario, excitaran á la ejecución de los actos antes definidos ó dieran instrucciones precisas para su realización.

En igual grado se aplicarán dichas penas cuando el agente de dichos actos fuere empleado ú obrero, cualquiera que sea su clase y categoría, del servicio ferroviario.»

El art. 22 de la propia Ley quedará redactado en la siguiente forma:

«Art. 22. Con las mismas penas, ó sean las señaladas en el art. 21, serán castigados los maquinistas, fogoneros, conductores, guardafrenos, jefes de estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía, que abandonen el puesto durante su servicio respectivo, ó bien cuando no se presentaren en el momento preciso á cubrir los relevos que les correspondieren por el servicio que les está señalado.

Con iguales penas se castigará á los encargados de relevar á dichos funcionarios en sus servicios respectivos que, teniendo causa legítima que lo impida, no lo manifestasen justificadamente con la necesaria anticipación.

Si por este abandono ó á la no presentación á su tiempo se produjera ó resultasen perjuicios á las personas ó las cosas, serán castigados con las penas de prisión correccional ó presidio.»

Madrid 15 de Octubre de 1912.— El Ministro de Fomento, *Miguel Villanueva y Gómez*.

3.º Exposiciones de las Compañías de ferrocarriles y Círculo de la Unión Mercantil acerca de los proyectos presentados por el Gobierno.

a). Exposición de las Compañías de ferrocarriles.

Excmo. Sr.: Los que suscriben, Presidentes de los Consejos de Administración de las Compañías de los Caminos de Hierro del Norte, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y Ferrocarriles Andaluces, ante V. E., con la más respetuosa consideración, expo-

nen: Que el detenido estudio que los Consejos de Administración de las Compañías que representan han hecho del proyecto de Ley presentado por el Gobierno de S. M. á las Cortes para regular las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal ha producido en su ánimo el convencimiento firmísimo de que los preceptos en aquél contenidos no sólo lastiman y vulneran los derechos de las Compañías, adquiridos mediante las respectivas concesiones, y hasta ahora nunca ni por nadie desconocidos, sino que, además, de llegar á ser Ley, de tal modo se perturbarían las relaciones entre aquéllas y sus agentes, que llegaría á hacerse punto menos que imposible la normal explotación de las líneas; por lo cual, en vista de que no ha sido hecha en el Congreso de los Diputados la información pública que era de esperar, dada la importancia y trascendencia del asunto, y en evitación de mayores males, se ven en la imprescindible necesidad de formular ante V. E. la más solemne protesta contra dicho proyecto, á fin de que en modo alguno pueda interpretarse su silencio como tácito asentimiento y conformidad con el criterio y tendencias en que aquél se inspira.

No son las Compañías, como frecuentemente, pero con manifiesto error jurídico, se afirma, simples usufructuarias de los ferrocarriles. Sus derechos, así como sus obligaciones, nacen del contrato bilateral que entraña toda concesión administrativa de aquella clase, y cuyas estipulaciones han de cumplirse fielmente, tanto por ellas como por el Estado, sin que una ni otra parte pueda entenderse por sí sola facultada, sin el mutuo consentimiento, para alterarlas.

Pues bien: ni en la vigente Ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, ni en las Leyes especiales de concesión, ni en los pliegos de condiciones particulares á cada una, ni en los Reglamentos, por fin, de policía é inspección, existe precepto alguno en que por modo directo ni indirecto se establezca el derecho de la Administración pública á inmiscuirse é intervenir en las relaciones de carácter civil y privado que, por virtud del contrato del trabajo, existen entre las Compañías y sus agentes, relaciones jurídicas que habrán de subordinarse, salvo pacto en contrario, al principio de recíproca libertad que permita á las partes condicionarlo y rescindirlo.

Dejando á un lado que el contrato del trabajo no se halla aún especialmente regulado por nuestras Leyes, salvo en los rudimentarios y deficientes principios consignados en el Código civil para el arrendamiento de servicios, y aun prescindiendo también de que los de la explotación ferroviaria, por su especialidad y variedad de funciones, no se acomodan fácilmente á reglas generales, sería, á nuestro entender, tarea estéril aspirar siquiera á que, obligando á las Compañías á establecer normas para su celebración que merezcan la aprobación del Gobierno, se logren evitar los conflictos entre aquéllas y sus obreros, conflictos que tienen por fundamento razones ó causas tan singularmente circunstanciales como variables y complejas.

Pero, sea cual fuere el resultado de tal intento, lo que las Compañías no pueden pasar desapercibido sin la necesaria protesta es que, á título de regular aquellas relaciones, los Poderes públicos se crean asistidos del derecho á exigir, como en el art. 1.º del citado proyecto de Ley se establece, que las Compañías sometan á la aprobación del Gobierno los Reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación de su personal, así como los Estatutos que regulen el contrato del trabajo y las Cajas de pensiones. Ni tal derecho se halla atribuido por disposición alguna al Estado, ni las relaciones contractuales que, á virtud de la concesión, existen entre aquél y las Compañías ferroviarias permiten semejante atentado á los derechos del concesionario, ni conocemos, por fin, legislación alguna extranjera, en países en los que la explotación de los ferrocarriles se realice por Compañías, que lleve la facultad de intervención del Estado, como Poder social, á límites tales en que quede anulado por completo el indiscutible derecho del patrono.

Ajenas las Compañías ferroviarias á todo linaje de discusiones de carácter político, que, al apasionar los espíritus, son elementos de discordia allí donde sólo el culto al trabajo y el respeto al interés público deben servir de norma á las relaciones entre el patrono y el obrero, no molestarían la atención de V. E. si no creyeran, como firmemente creen, que no es desconociendo y mermando los legítimos derechos del primero como mejor se armonizan las relaciones de ambos. Por otra parte, y examinando la cuestión en su aspecto esencial y puramente económico, fácilmente se advierte que ni las Compañías pueden comprometerse, de hoy para siempre, á contraer obligaciones que pueden, en determinados momentos, ser de imposible cumplimiento, por incompatibles con su situación financiera, ni renunciar á aquella autonomía y libertad de acción que es indispensable para mantener por derecho propio el principio de su autoridad y la disciplina entre sus servidores.

Jamás desconocieron las Compañías ferroviarias, sino, por el contrario, aceptaron gustosas, aquella intervención é inspección del Estado que en garantía de los intereses públicos se halla establecida en las Leyes, y cuyo objeto exclusivo es asegurar, en cuanto á la explotación, el cumplimiento por las mismas de las obligaciones que por el contrato de concesión contrajeron; pero esa intervención, que debe mantenerse dentro de los límites prefijados, en reciprocidad de los derechos por aquéllas adquiridos, no puede hacerse en modo alguno extensiva á las relaciones jurídicas de carácter privado que se establecen entre las Compañías y sus agentes, y que, desenvolviéndose en la esfera del derecho común, han de quedar sólo subordinados, en cuanto á su alcance, efecto y consecuencias, al conocimiento de los Tribunales.

Otro aspecto, de no menor gravedad é importancia, tiene para las Compañías ferroviarias el proyecto de Ley que examinamos, y es el que hace relación al caso previsto en el art. 19 del mismo, ó sea á la imposibilidad de que un laudo arbitral aumente las obligaciones de aquéllas en el orden

económico, en términos que excedan ó no de sus posibilidades financieras. No, no es posible, sin que ello implique un verdadero atentado al derecho de propiedad, que se confiera á Tribunal alguno la facultad de condenar al patrono, cualquiera que él sea, á cumplir obligaciones, ya en forma de salarios, sueldos ó pensiones, en cantidad superior á aquella que voluntariamente se impuso, ni semejante atropello podría disculparse ó cohonestarse con razones de público interés. Por otra parte, no se ocultará seguramente á la superior inteligencia de V. E. la gravedad que entraña poner en tela de juicio, ni siquiera de examen, las posibilidades económicas de Sociedades que, necesitando acudir al crédito para cumplir cuantiosas obligaciones que el Estado les impone para el mejoramiento del servicio de explotación, cabría se viesen privadas de aquel recurso, si de algún modo pudiera traslucirse en el mercado, por efecto de aquel examen, que su capacidad financiera era discutida.

Finalmente, el proyecto en cuestión confiera al Estado el derecho de reglamentar las remuneraciones, de organizar el trabajo y hasta el de fijar el régimen disciplinario de los agentes, lo que equivale á apoderarse de la gestión del servicio ferroviario, desposeyendo del mismo á las Compañías, que no podrían así aceptar las múltiples responsabilidades que les impondría la explotación, sin la libertad de organizar ésta en la forma que estimen más conveniente. En caso de aprobarse este proyecto, sufrirían cambio tal las condiciones en que las Compañías aceptaron la responsabilidad de aquel servicio, que les sería difícil continuar asumiéndola, por lo que podrían llegarse á ver en la precisión de solicitar del Gobierno que, haciendo éste uso de los medios que los pliegos de condiciones de las concesiones le reservan, procediera á la reversión anticipada de las mismas.

Por las consideraciones expuestas, los que suscriben, en la representación que ostentan,

Suplican á V. E. que, teniéndolas en consideración, se sirva admitir la protesta que, por su conducto, elevan á los Poderes públicos contra el proyecto de Ley aludido.

Madrid 26 de Octubre de 1912.

Por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alíste, *Alejandro Pidal y Mon.*

Por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, *Faustino Rodríguez San Pedro.*

Por la Sociedad de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal: El Presidente del Consejo, *Guadalmina.*

Por la Compañía de los ferrocarriles Andaluces: El Presidente del Consejo, *Guadalmina.*

b). *Exposición del Círculo de la Unión Mercantil de Madrid.*

A LAS CORTES

El Círculo de la Unión Mercantil é Industrial de Madrid acude respetuosamente á la soberana Representación nacional para exponer:

Que en el magno litigio planteado ante las Cortes y ante la opinión pública entre los obreros y personal ferroviario y las Empresas explotadoras de los caminos de hierro nacionales sean también oídos y atendidos los intereses de la economía general, representados por la agricultura, la industria y el comercio, que son la base de la vida entera de la nación.

No hemos de escatimar nuestro aplauso al actual Gobierno por la acertada resolución de la última huelga, que, de manera tan pacífica y racional, ha evitado á España daños incalculables, y todos debemos estarle agradecidos.

Es un hecho que somos un país pobre: esto nos obliga á vivir en un régimen de orden y economía ajustado á los más estrictos dictados de la justicia, si hemos de salir del estado angustioso por que atraviesa el país; la miseria aleja de nuestro suelo, por la extraordinaria emigración, elementos fecundos de trabajo; el malestar general de toda la actividad económica padece una crisis penosa; el medio primordial para evitarlo es la facilidad y baratura del transporte de la producción en todos sus aspectos; no hay riqueza posible si permanece estancada. Sentado esto, encontramos humano y equitativo que al que trabaja se le remunere en proporción á su inteligencia y esfuerzos aplicados en tiempo y medios suficientes, para que restaure sus fuerzas y pueda vivir cual corresponde á la dignidad humana: en este sentido, el Centro que suscribe y el país entero apoyarán causa tan razonable poniendo todos sus esfuerzos para que prevalezca la justicia; pero del mismo modo rechazará cuanto signifique perturbación y desorden en ramo tan importante de la vida económica del país: ésta no puede quedar á merced de los perturbadores, y en tal situación, siempre estaremos al lado del orden y del Gobierno, apoyándole en cuantas medidas puedan conducir á evitarlo.

No olvidamos que, aun reconociendo la justicia de la más importantísima del personal ferroviario, sus determinaciones hieren de muerte á 18 millones de españoles y al concierto económico del mundo por razón de solidaridad, y la equidad que envuelven sus aspiraciones se trueca en tiranía, y contra eso la sociedad se verá obligada á buscar soluciones también duras y enérgicas.

Las Empresas ferroviarias exponen, con sus balances y números, la situación angustiosa por que dicen atraviesan: para ellas queremos la mayor prosperidad y bienandanzas; pero ya asoma la idea de aumentar el

precio de los transportes para poder atender á las exigencias del nuevo estado de cosas planteado.

Ha llegado el momento de que la actividad económica y el Centro que suscribe rompan el silencio, para demostrar, si preciso fuera, que la situación penosa de las principales Empresas tiene su origen en un recargo de capitales arrancado á la economía y al ahorro, no siempre bien empleado, que pesa sobre las mismas como capital muerto, y que hoy se traen al haber público para justificar que no se podrán ofrecer ventajas de tiempo y de dinero por la industria de transportes para concluir de abatir el desenvolvimiento económico nacional.

El público conoce el mal y señala sus causas, y tiene en la punta de la lengua hasta los nombres de aquellos que contribuyen á fomentar el mal-estar que estas cuestiones originan al público, obreros y Empresas.

Un examen histórico, tomado de las mismas Memorias de las Empresas y del pliego de condiciones de la fundación de los ferrocarriles, nos demostraría la verdad irrecusable de lo expuesto y cómo han quedado incumplidas las obligaciones contraídas para su construcción, y lo mismo en la explotación; de donde resultaría demostrada una inmensa responsabilidad, en la que irían envueltos todos los Gobiernos y la mayoría de los hombres políticos é influyentes, desde que las líneas se fundaron en España, coadyuvando con los concesionarios á realizar uno de los mayores daños que han contribuido y contribuyen al enervamiento de toda la actividad económica del país.

Es cierto que los accionistas de las principales Empresas no han recibido dividendo alguno durante un largo período de años; pero ahí precisamente se unían tanta responsabilidad y tales inmoralidades, que si la luz de la justicia las alumbrase, resultarían palpables las razones homólogas del por qué se perdieron las colonias; por qué el país, empobrecido, se desangra con la emigración, y por qué la causa fundamental de la penuria económica de España entera.

Al hablar este Centro en el tono que lo hace no distingue de Gobierno ni de color político: tiene el pleno convencimiento de que en algo más de medio siglo que gozamos de ferrocarriles, todos esos elementos empotrados dentro de las mismas Empresas, entre todos, han cometido hechos que están bordeando el Código penal, y que, por tanto, son recusables por los obreros, puesto que las Empresas no han procedido como patrono ejemplar; son recusables por el público, por el farrago de tarifas, por el mal servicio, por el precio de los transportes y porque, en todo ese período de tiempo, ni una sola vez se han revisado las tarifas, y también debían serlo por el Estado, puesto que no han ingresado en las arcas del Tesoro lo que éstas venían obligadas á devengar.

Hay todavía algo más grave que lo expuesto: hoy, ni el Gobierno ni el país tienen un medio cierto y eficaz para poder conocer el estado económico de esas Compañías; tienen que contentarse con lo que ellas tengan á bien informarles, y una medida general del Gobierno para corregir los

defectos de las que los cometan puede herir á las que su estado económico sea precario, aun procediendo de buena fe. Á esto, el Centro que suscribe entiende que no hay medio material de que el Estado sepa la verdad exacta de cada caso más que inspeccionando, dentro de las mismas, su marcha y desenvolvimiento económico; y si una provincia, si centros económicos tienen allí la representación del Gobierno, ¿de tan poca importancia se consideran los ferrocarriles, vida activa insustituible de la nación, que no merecen igual ó mayor consideración? ¿Acaso no son bienes nacionales? Solamente conociendo en su intimidad los resortes de la vida de esas grandes Empresas se puede tomar por los Gobiernos medidas salvadoras y eficaces.

Las Empresas llevan sobre sí el enorme peso de su pecado, pero ya procurarán resarcirse á costa de la vida económica del país; éste se queja de que aquellos prestigios personales que elevaba á los primeros puestos de los destinos públicos suelen ser, en más de una ocasión, precisamente los más devotos y favorecidos de las mismas.

Las Empresas, á su vez, se ven agobiadas, y parte del alto personal de su servicio se lo imponen, no por aptos y capaces, sino por ser parientes y paniaguados; los defectos del servicio los pagamos los contribuyentes, porque para quedar á salvo está el protector, que, para serlo de su recomendado, también lo es de la Compañía. Ya sabemos que nuestra voz caerá en el vacío; pero ¿adónde acudiremos á pedir justicia, si gran parte de los encargados de purificarla y elevarla están pagados y pensionados por los mismos que han de eludirla?

Así se comprende que ya estamos en camino de que en el Reglamento de ferrocarriles secundarios se intente eximirlos de revisar sus tarifas cada cinco años, á lo que este Centro se propone hacer oposición en momento oportuno.

Se dice que el capital y el ahorro nacional no acuden á esta clase de negocios: harto se sabe que en el período de construcción de las grandes líneas se repartieron pingües dividendos, atrayendo con ese señuelo sumas que despiadadamente fueron sepultadas con las enormes subvenciones del Estado; con auxilios y exenciones como el de Aduanas, que llegó á ser el mayor desbarajuste y vergüenza de nuestra Administración pública; haciendo empréstitos de obligaciones hipotecarias, que no se aplicaron al mejoramiento de las líneas; esquivando el pago de no pequeña parte de los derechos á la Hacienda, sin que aun hoy se las obligue á su cumplimiento, mientras que al infeliz labrador se le despoja hasta de su miserable ajuar para el pago de la contribución, aun cuando le hayan arruinado todas las inclemencias.

Los caminos de hierro nacionales cuestan sumas, por subvenciones directas, que rebasan los 2.000 millones de pesetas. El Estado ha hecho este sacrificio, á fin de que pueda florecer la actividad económica del país: de ahí arranca esa enorme masa de nuestra Deuda pública, y tenemos miedo de que, olvidando todos al verdadero «conde», se esté elaborando

algo que acabe con el mezquino desarrollo de nuestra riqueza nacional.

Tenemos miedo de que se le cargue al haber público ese cúmulo de punibles abusos realizados por nuestros grandes prohombres, favorecidos por esas grandes Empresas y sus concesionarios.

La nación pide justicia igual para todos y tiene una dolorosa amargura viendo cómo se pierde el tiempo con escarceos oratorios, mientras que los intereses públicos, como el que nos ocupa, están abandonados y en la pendiente de mayores gastos, quedando la función financiera reducida á recargar al contribuyente y en organizar nuevos empréstitos.

Si lo que las grandes Compañías derrochan en complacencias lo aplicasen á material, al pago de su personal y en aliviar y unificar sus tarifas, no dudamos de que su estado económico sería floreciente. Uno de los que suscriben este documento, hace unos días, vino de Barcelona en el expreso: el revisor, su amigo, al picarle el billete le decía: «Hoy vienen 40 viajeros; de pago solamente vienen usted y otro.»

Si hacemos mención de que las Empresas llevan algunas, y entre ellas las principales, un peso de capital que no puede contribuir al desenvolvimiento y aumento de producción, porque fué sustraído por malas artes de la masa productiva, y, sin embargo, reclama una parte indebida de los beneficios, del mismo modo entendemos que hay que librarlas, por equidad y por justicia, y sobre todo, por bien del país, de todo ese enorme volumen de pólipos y valedores, que no sólo las entorpece en el progreso por falta de libertad, sino que además todos esos sueldos, gratificaciones, pases y billetes gratuitos de mera complacencia dificultan su revisión y roban al Tesoro, casi siempre, por aquellos mismos que desde los cargos que desempeñan debieran defenderlo; todo esto lo paga el contribuyente en precio ó en defectos del servicio. Las cosas han llegado ya á un extremo que es preciso concluir con tanto y tanto desbarajuste é inmoralidad ante la miseria que abate al país, de la que tanto infeliz emigra espantado.

En resumen: el Centro que suscribe desea la prosperidad de todas las Empresas ferroviarias, como primer elemento necesario de la vida económica del país; deseamos que los obreros y todo el personal de este servicio vivan suficientemente remunerados en tiempo y dinero, ambicionando armonía y satisfacción entre capital y trabajo; de este servicio depende la vida entera de la agricultura, de la industria y del comercio; su paralización repercute tan intensamente en la vida nacional, que hay que evitar estas huelgas por cuantos procedimientos sea necesario emplear.

Este es un servicio público y eminentemente nacional, y no puede quedar al arbitrio de cualquier alborotador.

El malestar de las Compañías, si existe, proviene de causas que bajo ningún concepto pueden pesar sobre el encarecimiento de los transportes, aparte de ser un fenómeno económico que la baratura y facilidad de los mismos aumentan el tráfico y estimulan las fuentes de riqueza.

Que es preciso que á las Empresas se las purifique con el aire de la justicia, y no con el del favor; que irrite y subleve la conciencia pública

ver protegidos por las mismas hombres que pasan por el banco azul, y, aunque su honradez sea intachable, da derecho á la sospecha.

Que en el litigio planteado debe ser muy tenido en cuenta el país contribuyente, que es el que paga, y teme que sobre él caigan las consecuencias de las soluciones que se adopten.

Que se haga la revisión de tarifas conforme determina el art. 33 del pliego de condiciones generales, aprobado en 31 de Diciembre del año 1844, que dispone: «Á la expiración de cada periodo de cinco años podrá ser reformada la tarifa», y que, por abandono, está sin hacer una sola vez, y como asimismo lo dispone el art. 35 de la Ley general de Ferrocarriles de 1855.

Que se obligue á que las Empresas contribuyan en la proporción debida á sostener las cargas del Estado, como se hace con los contribuyentes de la nación, exigiéndoles y obligándoles al pago de sus atrasos por este concepto.

Que las sumas á disposición cobradas por exceso de portes, y que no les pertenece á las Compañías, se les tenga como bienes mostrencos, y, por tanto, que ingresen en el Tesoro público.

Que los Diputados y Senadores que sean Consejeros de las Empresas ferroviarias, ó estén retribuidos por ellas de cualquier otro modo, sean incompatibles para votar toda Ley referente á estos servicios, puesto que es un principio elemental de Derecho que no se administra justicia con equidad siendo á la vez juez y parte.

Que teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 132 del Reglamento de policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878, «que toda reducción ó concesión hecha á favor especial otorgado á favor de uno ó muchos remittentes será extensiva á todos los que lo pidan, sujetándose á iguales condiciones», á fin de evitar el favor y la desigualdad, los que gocen de pases gratuitos no justificados puedan ser denunciados por cualquier ciudadano, puesto que con ello, no sólo aparece como sobornado por las Empresas, sino que también perjudica los intereses del Tesoro; por igual motivo, y para este caso, y para lo que fué creado, pedimos se cumpla lo que determina el art. 133 del citado Reglamento.

Que cualquiera que sea el resultado de la solución que se dé al problema planteado, se impone la revisión de tarifas, para que pueda saberse con exactitud el estado económico de las Empresas, y, conforme con el texto de la Ley de concesión, se pueda proceder á la modificación ó rebaja de las tarifas generales, que aun están en vigor desde la época de su creación.

Tal es la aspiración y justicia que pide el Centro que suscribe á la soberana Representación nacional, seguros de obtenerla.

Madrid 26 de Octubre de 1912.—El Presidente, *Emilio Zurano*.—Vicepresidente 1.º, *Eduardo González*.—Idem 2.º, *Gabriel Gancedo*.—Contador, *Gregorio Rodríguez*.—Tesorero, *José Gascañana*.—Bibliotecario, *Ricardo Hernández*.—Vicesecretario, *Rafael Sánchez Salda*.—Vocales: *Alfonso Codes*, *Petronilo González*, *Eduardo Borrego*, *José Chacarri*, *Bernardo Martín*, *Tomás Castaño*.—Secretario, *Manuel Aleixandre*.

APÉNDICE CUARTO

Información parlamentaria acerca del proyecto de Ley regulatorio de las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal.

a). Enmiendas formuladas al proyecto de Ley.

1.º Enmienda del Sr. Morote.

El art. 1.º quedará redactado en esta forma:

«Artículo 1.º Todo conflicto que se suscite entre las Compañías de ferrocarriles y sus obreros ó empleados se someterá previamente á la declaración de huelga, á las prescripciones y á los plazos de conciliación y de arbitraje que determina la presente Ley.»

El art. 1.º del proyecto pasará á ser 2.º, si se admitiese la enmienda anterior, quedando redactado de la siguiente manera:

«Art. 2.º Dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la promulgación de esta Ley, las Compañías concesionarias de ferrocarriles presentarán en el Ministerio de Fomento los Reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación aplicables á las diversas clases y categorías del personal ferroviario, así como los Estatutos y Reglamentos de sus Cajas y pensiones.

Dentro del mismo plazo presentarán también los Estatutos que regulen la relación jurídica, ó sea el contrato de trabajo entre las Compañías y las diversas clases del personal á su servicio.

En el contrato de trabajo se fijará necesariamente el salario mínimo, la jornada máxima determinada gradualmente hasta alcanzar la de nueve horas y la inmovilidad condicional.

Para regular estas tres materias esenciales del contrato de trabajo podrá acudirse á Comisiones mixtas de patronos y de obreros, que propondrán, según las circunstancias y la red ferroviaria de que se trate, aquello que proceda, dejando su definitiva resolución al Tribunal arbitral.

Podrán las Compañías acompañar á sus Estatutos y Reglamentos Memorias justificativas de los sistemas adoptados en aquéllos por las mismas para regular los derechos y obligaciones del personal.»

El art. 12, que será 13, de admitirse las anteriores enmiendas, dirá así:

Art. 13. Formarán el Tribunal arbitral encargado de resolver y fallar las diferencias colectivas relativas á los intereses profesionales de los empleados de ferrocarriles que no hubieran podido resolver las Juntas de conciliación de que hablan los artículos anteriores:

El Ingeniero Jefe de la División de Ferrocarriles á que pertenezca la línea ó Compañía donde hubiese surgido la cuestión sometida al Tribunal arbitral;

Un Diputado y un Senador, elegidos directamente por las Cámaras al comienzo de cada legislatura;

Dos obreros asociados no pertenecientes á la Federación de obreros ferroviarios;

Dos individuos designados entre sus Vocales por el Instituto de Reformas Sociales, de los cuales uno habrá de ser de los que tengan la representación de la clase obrera y el otro de la patronal;

El Decano del Colegio de Abogados de Madrid,

Y el Presidente del Instituto de Reformas Sociales, que presidirá el Tribunal.»

El art. 14, convertido en 15, dirá así:

«Art. 15. La Memoria, los documentos y antecedentes anexos á la misma serán remitidos al siguiente día, con una comunicación, suscrita por el Presidente de la Junta de conciliación, al Sr. Presidente del Instituto de Reformas Sociales, para que éste, valiéndose de las oficinas auxiliares de la Sección correspondiente, convoque para dentro de tercero día á los individuos del Tribunal arbitral.»

El art. 15, convertido en 16, dirá así:

«Art. 16. Reunidos en la sala de plenos del Instituto de Reformas Sociales, el día y hora que su Presidente hubiese señalado; leídos por uno de los Directores de Sección, que actuará de Secretario, los artículos de esta Ley y de su Reglamento referentes á la formación y constitución del Tribunal, el Presidente lo declarará constituido, é inmediatamente el Secretario dará lectura á la Memoria de la Junta de conciliación. Los individuos del Tribunal tendrán la facultad de pedir que se les entregue copia de la Memoria, con todos sus antecedentes, para su estudio, por un plazo que no podrá exceder de cinco días.»

El segundo párrafo del art. 19, que pasará á ser 20, dirá así:

«En estos casos podrá el Gobierno suspender el laudo hasta dar cuenta á las Cortes, si estuviesen cerradas. Pero si, abiertas éstas, en el plazo de 30 sesiones no se presentara resolución alguna por el Gobierno, entrará en vigor el laudo.»

«Quedan suprimidos los artículos 21, 23 y 24 de este proyecto.»

2.º Enmienda del Sr. Nougés.

Los Diputados que suscriben, convencidos de que, además de los preceptos que contenga esta Ley en beneficio de la clase obrera ferroviaria, debemos preocuparnos también de buscar, en beneficio y seguridad del público que utiliza los servicios de ferrocarriles, aquellas condiciones de seguridad que dependen de reconocimientos y curaciones de afecciones de la vista, ya que son frecuentes los siniestros de ferrocarril por defectos de dicho órgano; convencidos que el examen de la vista, tal como hoy lo hacen las Compañías, es deficiente, ya que sus médicos, por inteligentes que sean, no son oculistas, no se les exige el examen del fondo del ojo é ignoran el estado del nervio óptico, retina, cristalino, etc., y pueden pasar desapercibidas enfermedades como la retinitis pigmentaria, cordonitis, enfermedades que, evolucionando, disminuyen la vista y acaban por dejar sin visión, y que, por otra parte, aunque el examen, al ingresar, se hiciera detenidamente, transcurrido algún tiempo del servicio con esfuerzos en dicho órgano y aumento de edad, parece natural que cada cinco años se repitiese el reconocimiento, procurando que cada empleado ocupe destino adecuado á su agudeza visual (en Prusia, desde 5 de Agosto de 1898, por decreto, así se hace, por mandato de la Ley, y en muchas otras naciones por disposiciones interiores de las Compañías), tienen la honra de someter á la aprobación del Congreso las siguientes enmiendas al dictamen de la Comisión sobre el proyecto de Ley regulando las relaciones de la Compañía de ferrocarriles con su personal.

Después del art. 24 se intercalarán los dos nuevos siguientes:

«Art. Las Compañías de ferrocarriles vienen obligadas á tener á su servicio los médicos oculistas necesarios para que hagan el examen de la visión á todos los funcionarios de la Compañía, á su ingreso en la misma, y después, cada cinco años, tratándoles las enfermedades que padeciesen á los ojos.

También habrá de verificarse el examen de la vista á los empleados que hubiesen padecido alguna enfermedad febril ú otras susceptibles de repercutir en el aparato visual.

Art. La Compañía distribuirá sus empleados teniendo en cuenta su agudeza visual, proporcionando los destinos en que no se necesite tanta á aquellos que hubiesen disminuido por cualquier causa la vista, no despidiendo en ningún caso, por dicha deficiencia física, á ningún empleado sin concederle, al menos, un retiro equivalente al que le correspondería como víctima de la Ley de Accidentes del trabajo.»

3.º Enmienda del Sr. Barriobero.

Al art. 2.º

Á continuación del art. 1.º se colocará el siguiente:

«Art. 2.º La regulación de los derechos y obligaciones del personal fe-

proviario á que se refiere el artículo anterior habrá de hacerse por las Compañías teniendo en cuenta la trascendencia del servicio público de que se trata y que los individuos afectos á ese servicio tienen la condición legal de agentes de la Autoridad. Por tanto, habrán de fijarse aquellas reglas á base de garantizar las aptitudes de ese personal; su inamovilidad, condicionada á la manera que lo está la de los funcionarios públicos; su retribución proporcionada á la circunstancia de la Empresa y al salario que perciben quienes desempeñan trabajos de igual ó análoga entidad en el lugar de que se trate, y las pensiones que se hayan de satisfacer por inutilización total ó parcial ó retiro en el trabajo.»

Al art. 6.º

Los artículos 6.º, 7.º, 8.º y 9.º serán sustituidos por el siguiente:

«Art. 6.º Las cuestiones y diferencias de orden colectivo ó individual, relativas á intereses profesionales que no afecten á la totalidad de una clase del personal, serán examinadas y falladas por el Tribunal industrial de la localidad respectiva donde tuvieren su domicilio social las Compañías, constituyendo el Jurado dos representantes de dicha Compañía, con dos obreros elegidos por los de la misma, en la forma que determinan los artículos 9.º á 17 de la Ley por que se rige aquella jurisdicción, y que será aplicable como complementaria de la presente.

Como asesor del Tribunal industrial asistirá á sus deliberaciones un funcionario técnico de la División de Ferrocarriles.»

4.º Enmienda del Sr. Marqués de Cortina.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso la siguiente enmienda al art. 19 del proyecto de Ley del personal ferroviario:

Se añadirá un tercer párrafo así redactado:

«Para los efectos de este artículo, se entenderá que el laudo excede de las posibilidades económicas de las Compañías:

A) Cuando impidiere el cumplimiento de los convenios judiciales que tuviesen celebrados con sus acreedores;

B) Cuando impidiesen la amortización normal del material motor y de transporte;

C) Cuando impidiere el cumplimiento de las cargas sociales y el pago del dividendo medio repartido á las acciones en los últimos tres años.»

Al art. 22:

El art. 22 se redactará como sigue:

«Art. 22. Á partir del momento en que esté cumplido lo dispuesto en los artículos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º y 5.º de la presente Ley, será obligatorio para las Compañías ferroviarias, y para el personal afecto á sus servicios de tracción, movimiento, tráfico, vías y obras, cualquiera que sea su categoría, someter á las Juntas de conciliación y al Tribunal arbitral, en su caso,

todas las diferencias colectivas ó individuales que en orden á los mismos intereses profesionales se susciten entre ellos, siguiendo el procedimiento incoado en esta Ley. Los empleados de las oficinas centrales y de talleres quedarán fuera de las prescripciones de la presente Ley.»

5.º Enmienda del Sr. Nougués.

Al art. 1.º:

«En ningún caso serán castigados con pena alguna los funcionarios, agentes ú obreros al servicio de las Compañías por provocar ó excitar las huelgas, hasta que quede completamente cumplido lo preceptuado en este artículo, y después sólo serán penables en el caso de emplear violencias ó amenazas.»

Al final del párrafo 1.º se agregará: «no pudiendo en ningún caso contratar el servicio de hombres por menos de 3 pesetas diarias, y el de mujeres, por 1,50».

Al final del art. 1.º continuarán las palabras «no pudiendo en ningún caso trabajar más de nueve horas seguidas ó alternativas cada veinticuatro».

El segundo párrafo dirá: «acompañarán», en vez de «podrán las Compañías, etc.»

6.º Enmienda del Sr. Feliu.

Entre los artículos 2.º y 3.º del dictamen se intercalarán, con el número que les corresponda, los siguientes:

«Art. 3.º Serán atribuciones de este Consejo:

a) Redactar los Reglamentos referentes al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación del personal de cada Compañía, así como fijar las costumbres generales de la profesión;

b) Redactar los Estatutos y Reglamentos de sus Cajas de pensiones para la enfermedad, la invalidez y la vejez, así como de las Cooperativas de consumo, crédito, producción ó construcción de casas baratas y demás instituciones que organizaren en pro de sus intereses profesionales, económicos y morales;

c) Redactar los Estatutos que regulen el contrato de trabajo entre las Compañías y todo el personal á su servicio;

d) Decidir las supresiones, adiciones ó modificaciones que hayan de introducirse en dichos Reglamentos y Estatutos;

e) Nombrar Inspectores encargados de vigilar por el cumplimiento de los mismos;

f) Imponer las multas reglamentarias á los obreros y Empresas, cuando las denuncias sean comprobadas;

g) Nombrar quien lo represente ante los Tribunales de Justicia y quien administre el haber colectivo de la Corporación;

h) Establecer la cuantía y forma equitativa de la participación en los beneficios.

Art. 4.º La Corporación ferroviaria nombrará su Consejo dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la promulgación de esta Ley. En ese mismo plazo designará el Ministro de Fomento la persona que le haya de representar en él. Este Consejo tendrá carácter permanente durante cinco años, y podrá ser reelegido.

Lo mismo las Compañías que su personal, nombrarán separadamente sus representantes por sufragio universal, y tendrán voto todos los que pertenezcan á la Corporación, estén ó no asociados.

Art. 5.º El Consejo de la Corporación ferroviaria discutirá y redactará los Estatutos y Reglamentos á que hace referencia el art. 3.º, letras a), b) y c), en el plazo de tres meses, á contar de su nombramiento. En el contrato de trabajo fijará el salario mínimo, la jornada máxima, la duración de los descansos para las diferentes clases de personal.

Art. 6.º Si el Consejo llegare á un acuerdo, sus decisiones serán obligatorias para la Corporación, sin intervención alguna del Estado.

Bastará, sin embargo, que lo pida la tercera parte de los directamente interesados en un Reglamento ó Estatuto, para que su aprobación definitiva sea sometida á un *referéndum*.

En el caso de ser rechazado un Estatuto ó Reglamento, el Consejo lo rechazará dentro del mes en que fué rechazado.

Art. 7.º Los acuerdos se tomarán por mayoría absoluta de votos. Sin embargo, no tendrán validez, ni aun con mayoría absoluta, cuando voten en contra los tres representantes del personal ferroviario.

Art. 8.º En el caso de que sobre todo ó parte de un Reglamento ó Estatuto no haya podido tomarse acuerdo, el punto en litigio será llevado al Ministerio de Fomento, el cual decidirá, oído el Instituto de Reformas Sociales. El Instituto podrá ilustrar su juicio, solicitando el concurso de entidades financieras, de economistas y jurisconsultos.

Si en el dictamen del Instituto de Reformas Sociales hubiera unanimidad, el Ministro fallará de acuerdo con él.

(Los artículos 1.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º y 10 pasarán á ser los 9.º, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.)»

El art. 2.º del dictamen se sustituirá por el siguiente:

«Artículo 1.º Las Compañías de ferrocarriles y su personal adscrito constituyen la Corporación ferroviaria.

Se reconoce á esta Corporación la capacidad jurídica que determina el artículo 38 del Código civil.

Los obreros y empleados de las Compañías ferroviarias tendrán derecho á la participación de los beneficios de las mismas, en la forma equitativa que determine el Consejo de la Corporación.

Tanto los obreros y empleados como los Sindicatos de éstos que integren la Corporación, tendrán derecho á percibir con acciones su participación en los beneficios.

Art. 2.º La Corporación ferroviaria nombrará una Comisión, designada con el nombre de Consejo de la Corporación ferroviaria, la cual se compondrá de tres representantes de las Compañías y tres ferroviarios, representantes del personal dependiente de aquéllas.

Lo mismo las Compañías que su personal nombrarán sus representantes por sufragio universal, y para ejercerlo no será necesario el que estén asociados.

Lo presidirá, con voz y voto, un representante técnico designado por el Ministro de Fomento, el cual formará parte de este Consejo, no como representante del Estado intervencionista, sino como representante del Estado copropietario de las líneas férreas.»

El art. 11 pasará á ser el 17, quedando redactado en la siguiente forma, corriéndose la numeración de los restantes:

«Art. 17. Las Juntas de conciliación, examinadas y estudiadas las diferencias ó cuestiones que le hubieran sido sometidas, propondrán la solución de las mismas. Si llegaren á formularla, la propuesta tendrá carácter obligatorio. En caso de irreductible oposición entre los representantes de las Compañías y los del personal, la cuestión será sometida, si es de carácter privado ó afecta á la interpretación de Estatutos, Reglamentos ó costumbres de la profesión, á los Tribunales industriales de la Corporación ferroviaria, si es de carácter colectivo ó afecta á modificaciones, supresiones ó adiciones que se pidan en Reglamentos ó Estatutos al Consejo de la Corporación.»

7.º Enmienda del Sr. Rivas Mateos.

Se adicionará al art. 1.º del dictamen el siguiente:

«En cumplimiento de lo que prescriben los párrafos anteriores, se condicionará la estabilidad de los funcionarios, agentes y obreros, y las causas que puedan producir su separación. Se establecerán igualmente las condiciones de la jornada, teniendo en cuenta las exigencias del servicio ferroviario, subordinando á éste el estudio y distribución de los turnos de servicio, y haciéndolos compatibles para que las horas de descanso y de trabajo guarden la debida relación. Se fijará también el salario con arreglo á las circunstancias de lugar y tiempo.»

8.º Enmienda del Sr. Giner de los Ríos.

Los Diputados que suscriben proponen la siguiente enmienda al artículo 1.º del dictamen de la Comisión sobre el proyecto de Ley regulando las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal.

Se sustituirá por el siguiente:

«Las Compañías de ferrocarriles no podrán en ningún caso despedir á

sus empleados ú obreros sino en virtud de expediente aprobado por la Dirección de Ferrocarriles.»

9.ª Enmienda del Sr. Echevarrieta.

Al art. 1.º:

Se sustituirá por este:

«Los ferrocarriles dependerán de un departamento especial que se creará y se titulará Ministerio de Ferrocarriles.»

10. Enmienda del Sr. Montes Sierra.

Al art. 1.º:

Se añadirá al primer párrafo: «asimismo relación de los obreros que hayan trabajado más de veinte horas diarias».

«Acompañarán también relación de las cantidades abonadas durante diez años á sus funcionarios, dependientes ú obreros en concepto de auxilios á la vejez ó indemnizaciones á los accidentes del trabajo.»

«Acompañarán también relación anual en las cantidades percibidas de más por las Compañías por exceso de cobro en las facturaciones de equipajes.»

11. Enmienda del Sr. Nogués.

Al art. 1.º:

«Después de la palabra *ferrocarriles* se añadirá: *y tranvías.*»

Al art. 1.º se le añadirá un párrafo que diga: «y relación del material que posean las Compañías construido en España y en el Extranjero».

El art. 1.º se sustituirá por el siguiente:

«El derecho á la huelga es indiscutible, y no podrá ser regulado por Ley alguna.»

El art. 1.º será sustituido por otro que diga:

«El derecho á la huelga en toda clase de servicios es indiscutible, y no será regulado por Ley especial alguna, á no ser por la Constitución.»

Al párrafo 1.º se añadirá: «y una relación de lo gastado por uniformes»; «una relación de los *carrets* kilométricos expendidos á familias desde su implantación»; «y una relación de los timbres de alarma en buen estado»; «y una relación de las cantidades satisfechas por mercancías averiadas»; «y lo que gastan las Compañías por personal facultativo sanitario»; «y una relación de los modelos de uniformes de las diferentes Compañías, con explicación de quién lo hace, paga y usa»; «con expresión de las cantidades que cobran por los puestos de periódicos establecidos en las estaciones, no pudiendo prohibir la venta de ningún periódico que se publique legalmente en España».

Al final del párrafo 1.º se añadirá: «no admitiéndose contrato de trabajo en que el sueldo ó jornal del personal ferroviario sea inferior á 5 pesetas diarias»; «no admitiéndose contrato de trabajo en que la jornada diaria sea mayor de diez horas».

En donde dice: *Concesionaria de ferrocarriles* se añadirá: «y dependientes de la Compañía internacional de Wagon-Lits».

«Acompañarán relación de las multas impuestas por retraso de los trenes, con expresión de las condonadas y de las satisfechas.»

«Acompañarán también un estado comparativo del precio que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro á los diversos productos de la industria española.»

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Frutos naturales del país».

«Acompañarán relación de la diferencia entre las cantidades satisfechas por viajes de militares en los diez últimos años, y las que hubieran satisfecho con arreglo á las tarifas ordinarias.»

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Caizado».

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Vinos».

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Judías».

«Acompañarán también relación de las cantidades satisfechas á los agentes de las Compañías de los ferrocarriles durante los diez últimos años.»

«Acompañarán relación de las cantidades satisfechas en concepto de honorarios á los Abogados de la Compañía durante los últimos diez años.»

«Acompañarán también relación de las cantidades que han abonado por los accidentes del trabajo á las familias de los revisores fallecidos.»

«Acompañarán asimismo relación de los revisores que han sufrido accidentes prestando servicio estando el tren en marcha.»

«Acompañarán también relación anual de las cantidades percibidas de más por las Compañías por exceso de cobro en las facturaciones de doble pequeña velocidad.»

«Acompañarán asimismo lista del personal de hombres y mujeres que tengan afectas á sus servicios, edades y jornales ó sueldos que perciban.»

«Acompañarán también relación de las circulares que dictó la Dirección á su personal durante la última huelga ferroviaria.»

«Presentarán también una relación de lo recaudado durante el último año por transporte de armas y municiones desde Placencia de las Armas á Tuy.»

12. Enmienda del Sr. Soriano.

Al art. 1.º:

Al art. 1.º se añadirá: «que el personal de vías y obras tenga domicilio cerca de las estaciones, y pagado por la Compañía»; después de la palabra *pensiones*: «no pudiendo ser ninguna pensión inferior á 50 pesetas mensuales».

Se sustituirá por este:

«La huelga será lícita anunciándola con treinta y dos días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuarenta y seis días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuarenta y cinco días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuarenta y cuatro días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con treinta y un días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuarenta días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuarenta y un días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con treinta y seis horas de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuarenta y ocho horas de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cincuenta y seis horas de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con tres días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con cuatro días de anticipación»; «la huelga general será lícita cuando se anuncie con cinco días de anticipación»; «la huelga será lícita anunciándola con veintinueve días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veintiocho días de anticipación».

Se añadirá al primer párrafo:

«Asimismo relación de los obreros que hayan trabajado más de diez y nueve horas diarias»; «asimismo relación de los que hayan trabajado más de veintiuna horas diarias»; «igualmente remitirán una relación del precio medio de los jornales de las brigadas»; «igualmente los Estatutos de los Economatos»; «así como los balances de los diez últimos años»; «acompañarán también las variaciones que el personal haya sufrido en la misma categoría y á qué causas obedeció su traslado».

Al párrafo 1.º se añadirá: «y lo que gastan las Compañías por material sanitario».

El párrafo 2.º del art. 1.º se sustituirá por uno que diga:

«El Gobierno adoptará el sistema que regule los derechos y obligaciones del personal, no pudiendo imponerle más de ocho horas de trabajo, y siempre que se prolongue dos horas, les abonarán de indemnización 3 pesetas sobre las 4 pesetas de jornal diario.»

El párrafo 2.º del art. 1.º se sustituirá por uno que diga:

«El Gobierno adoptará el sistema que regule los derechos y obligaciones del personal, no pudiendo imponerle más de ocho horas de trabajo, y siempre que se prolongue una hora, les abonarán de indemnización 1 peseta 50 céntimos sobre las 4 pesetas diarias.»

«Acompañarán las Compañías de Madrid á Zaragoza y á Alicante y Norte relación de sus tarifas de viajeros, y también la Compañía Central de Aragón.»

«Acompañarán también relación anual de las cantidades percibidas de más por las Compañías por exceso de cobro en las facturaciones de pequeña velocidad.»

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Higos».

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Ahonos».

«Acompañarán también una relación de las cantidades invertidas en instrucción de sus empleados en el Extranjero durante los últimos cuatro años.»

«Acompañarán también relaciones de las cantidades que destinaron para instrucción de sus obreros é hijos durante los últimos cinco años.»

«Acompañarán también relación anual de las cantidades percibidas de más por las Compañías por exceso de cobro en las facturaciones de gran velocidad.»

«Acompañarán también las tarifas extraordinarias de agricultura de diez años á esta parte.»

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Minerales en bruto».

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Tejidos».

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Aceite».

«Acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de «Arroz».

Dirá:

«Dentro del plazo de ocho días.»

Se añadirá:

«En las Memorias habrán de desarrollar necesariamente las observaciones que les hayan impedido acceder á las demandas de sus trabajadores.»

Después de la palabra «pensiones» se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades en una peseta diaria».

Se añadirá, después de la palabra «ascensos», «que serán por antigüedad».

«Presentarán también las Compañías de los ferrocarriles la relación del material inservible.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes por mar y por tierra de Almería á Málaga.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes terrestres y marítimos de Valencia á Almería.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes por mar y por tierra desde Barcelona á Valencia.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes por mar y por tierra de Málaga á Cádiz.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes por mar y por tierra de Cádiz á Huelva.»

«Presentarán también una relación de lo cobrado por concepto de viajes regios.»

«Presentarán también una relación de lo cobrado por circulación del *break* de Obras públicas y trenes especiales para funcionarios públicos durante los diez últimos años.»

«Presentarán también un proyecto y modelos de los uniformes y botones que usarán los empleados de ferrocarriles.»

«Presentarán también una relación de lo recaudado durante el último año por el transporte de ganado lanar y cabrío.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes por mar y por tierra de Gijón á Santander.»

«Presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes por mar y por tierra de la Coruña á Gijón.»

13. Enmienda del Sr. Iglesias (D. Emiliano).

Al art. 1.º:

Dirá:

«Dentro del plazo de quince días.»

Al párrafo 1.º se le añadirá: «y relación de las velocidades á que circulan los trenes de los viajeros»; «y relación de las velocidades á que circulan los trenes de mercancías»; «una relación de los *carreets* kilométricos expedidos á industriales»; «y una relación de los vagones y material móvil que hace más de veinte años circulan por las líneas»; «y una relación de las ventajas obtenidas por las Compañías al contar de los kilométricos por fracciones de 5 en 5 kilómetros y por los no utilizados»; «y una relación de las cantidades satisfechas por mercancías extraviadas»; «y cantidades recaudadas al prestar su telégrafo á servicio público»; «y una relación de las cantidades cobradas de más y de las devueltas por el transporte de mercancías»; «y una relación de las cantidades satisfechas por exceso de equipaje»; «y una relación de los coches que tienen freno por el vacío automático»; «y una relación de las cantidades que cobran de fondas y cantinas».

Después de la palabra «ingreso», del párrafo 1.º, se añadirá: «que será por oposición».

Se añadirá al primer párrafo: «asimismo declaración nominal de los que hayan trabajado más de doce horas diarias»; «asimismo relación de los obreros que hayan trabajado más de catorce horas diarias»; «asimismo lo que se haya satisfecho por horas extraordinarias á los obreros»; «asimismo relación nominal de los empleados que hayan trabajado más de nueve horas»; «asimismo relación nominal de los trabajadores que hayan trabajado más de trece horas diarias»; «asimismo relación de los empleados que hayan trabajado más de quince horas diarias»; «asimismo relación de los obreros que hayan trabajado más de diez y siete horas diarias»; «asimismo relación de los obreros que hayan trabajado más de once horas diarias»; «asimismo relación de los empleados que hayan trabajado más de diez y seis horas diarias»; «asimismo relación de los obreros que hayan trabajado más de diez y ocho horas diarias»; «así como relación nominal de los empleados que trabajen más de diez horas»; «y material móvil adquirido durante diez años á esta parte»; «y el material móvil adquirido durante los últimos seis años»; «asimismo una relación de las horas extraordinarias que hayan trabajado».

Terminado el párrafo 1.º, se añadirá: «que no podrá cobrar menos de 4 pesetas diarias, y 3,75 pesetas en concepto de indemnización, cuando estuvieren de viaje»; «que no podrán cobrar menos de 4 pesetas diarias, y otras 4 en concepto de indemnización, cuando estuvieren de viaje»; «que no podrán cobrar menos de 4 pesetas diarias, y 3 pesetas en concepto de indemnización, cuando estuvieren de viaje»; «que no podrán cobrar menos de 4 pesetas diarias, y 3 pesetas 25 céntimos en concepto de indemnización, cuando estuvieren de viaje»; «que no podrán disfrutar menos de 4 pesetas diarias, y 2 pesetas 75 céntimos en concepto de indemnización, cuando estuvieren de viaje»; «el personal ferroviario tendrá que ser mayor de veinte años de edad»; «que no podrán cobrar menos de 4 pesetas diarias, y 3,50 pesetas en concepto de indemnización, cuando estuvieren de viaje.»

El párrafo 2.º del art. 1.º se sustituirá por uno que diga:

«El Gobierno adoptará el sistema que regule los derechos y obligaciones del personal, no pudiendo imponerle más de ocho horas de trabajo, y retribuido éste lo menos con 4 pesetas diarias.»

Se añadirá:

«En las Memorias harán relación de las reclamaciones hechas por sus empleados»; «el Ministerio de Fomento, sin ulterior recurso, dictará un estatuto personal para todos los empleados, consignando la jornada máxima»; «el Ministerio de Fomento, en el estatuto que dicte regulando el trabajo de los obreros, consignará la jornada interior para los centros»; «el personal ferroviario tendrá libertad de declararse en huelga, aunque perteneciere á las reservas del Ejército ó Marina.»

Se añadirá, después de la palabra «Estatutos»: «y la relación del impor-

te de las obras de reparación de puentes durante los últimos diez años»; «y las actas de los Comités de París y de otras poblaciones del Extranjero»; «y las actas de los Consejos de Administración».

Se añadirá al párrafo 1.º; después de la palabra «pensiones»; «fijando la jornada máxima y el salario mínimo»; «las cuales serán, por lo menos, iguales á las cuatro quintas partes del sueldo que disfrutaban en activo servicio».

Después de la palabra «servicio», se dirá: «y relación de los premios satisfechos á los maquinistas y fogoneros por ahorro de carbón y tiempo».

Después de la palabra «pensiones», se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades de 2,50 pesetas diarias»; «estableciéndose viudedades y orfandades de 3 pesetas diarias»; «estableciendo viudedades y orfandades de 2,25 pesetas diarias».

Después de las palabras «Ministerio de Fomento», se añadirá: «á las Cortes, y si estuvieren cerradas, al Consejo de Estado, para que informe al Gobierno».

Después de la palabra «ascensos», se añadirá: «que será por elección entre los de la misma clase».

Después de las palabras «á su servicio», se añadirá: «y del material ferroviario disponible en caso de guerra interior»; «y del material ferroviario disponible en caso de guerra exterior».

Después de la palabra «Estatutos», se añadirá: «y circulares reservadas».

Después de la palabra «sus servicios», se añadirá: «y relación del personal extranjero que tiene á su servicio»; se añadirá: «y relación de la formación de su Consejo de Administración, con relación de la nacionalidad de los Consejeros».

Después de «presentarán en el Ministerio de Fomento», se dirá: «á las Cortes, y si estuvieran cerradas, al Consejo de Obras públicas»; «á las Cortes, y si estuvieran cerradas, al Instituto de Reformas Sociales».

Después de la palabra «pensiones», se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades de 1,50 pesetas diarias»; se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades de 1,25 pesetas diarias»; se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades de 1,75 pesetas diarias»; se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades de 2 pesetas diarias»; se añadirá: «estableciendo viudedades y orfandades de 2,75 pesetas diarias».

«Acompañarán también un estudio comparativo del precio que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro del bacalao»; «acompañarán también un estudio comparativo del precio que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro de las armas de todas clases»; «acompañarán también relación de los procesos instruidos por los siniestros ferroviarios y accidentes ocurridos en sus líneas, sus resultados y cantidades satisfechas en concepto de indemnizaciones»; «acompañarán también relación de las cantidades recaudadas por las fracciones de céntimo que no devuelven al público cuando el importe de las facturaciones

no termina en 5 ó 10 céntimos»: «acompañarán también un proyecto de seguros de empleados que comprenda retiros, enfermedades, indemnizaciones para caso de fallecimiento, etc., etc.»; «acompañarán también relación de las cantidades gastadas en instrucción para los hijos de los empleados durante los últimos diez años»; «acompañarán también relación de las cantidades satisfechas á los Procuradores de las Compañías de ferrocarriles durante los últimos cinco años»; «acompañarán también estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro por las expediciones de dinamita»; «acompañarán también un estudio comparativo del precio que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro de los cereales»; «acompañarán también un estudio comparativo de las cantidades que las diversas Compañías cobran por tonelada y kilómetro de las expediciones de garbanzos»; «presentarán también una relación de lo recaudado, durante los últimos diez años, por el transporte de reses bravas»; «presentarán también una relación de lo recaudado por transporte de perros, gatos, pájaros y demás animales domésticos»; «presentarán también una relación de lo recaudado por subasta de las ropas y efectos recogidos en los coches y no reclamados por sus dueños»; «presentarán también una relación de lo recaudado durante el último año por transporte de armas y municiones desde Éibar á Tuy»; «presentarán una relación de lo recaudado por transporte de armas y municiones durante el año pasado desde Trubia á Tuy»; «presentarán una relación de lo recaudado por transporte de armas y municiones desde Toledo á Tuy durante el año pasado»; «presentarán también un estudio comparativo del importe de los transportes, por mar y por tierra, de Santander á Bilbao»; «presentarán las Compañías, el día 1.º de Enero de cada año, una relación de los señores que forman parte de sus Consejos de Administración, especificando quiénes son Diputados ó Senadores»; «presentarán también una relación de lo recaudado durante los últimos diez años por transporte de frutas y hortalizas»; «presentarán también una relación de lo recaudado durante los últimos tres años por transporte de pescado de los diferentes puertos españoles á Madrid».

Se sustituirá por este:

«La huelga será lícita anunciándola con cuarenta y dos días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veintisiete días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veintiséis días de anticipación»; «la huelga será lícita si se anuncia con siete días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con diez días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con nueve días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con trece días de anticipación»; se sustituirán en el art. 1.º las palabras «Ministerio de Fomento» por «las Cortes».

Se sustituirá por este:

«La huelga ferroviaria será lícita cuando se anuncie con ocho días de anticipación»; se suprimirá: «dentro del plazo de un mes».

Se sustituirá por este:

«La huelga será lícita anunciándola con cuarenta y tres días de anticipación.»

El art. 1.º será sustituido por otro que diga:

«La huelga no podrá ser considerada ilícita, á no ser en el caso de incurrir en delito colectivo, y que se halle penado en las actuales Leyes.»

Se sustituirá por este:

«La huelga de ferrocarriles será lícita anunciándola con veinticuatro horas de anticipación»; «la huelga será lícita si se anuncia con seis días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con diez y seis días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con catorce días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con once días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con diez y ocho días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veinte días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veintiún días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veintitres días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veinticuatro días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con veinticinco días de anticipación»; «la huelga será lícita cuando se anuncie con diez y nueve días de anticipación»; «se suprimirá el art. 1.º».

Se suprimirá el párrafo 1.º, y el 2.º dirá:

«Las Compañías, dentro del plazo de un mes, enviarán al Ministerio de Fomento las Memorias justificativas, etc.»

14. Enmienda del Sr. Felín.

El art. 13 pasará á ser 22, y su último párrafo quedará redactado del modo siguiente:

«La Memoria deberá redactarse dentro de los ocho días siguientes á la declaración de no haber podido llegar á un acuerdo, después de consignarse las aclaraciones y adiciones que reclamen los Vocales de aquélla; y para garantía de todos, será firmada por todos los individuos de la Junta.»

El art. 23 quedará redactado así:

«Art. 23. La Memoria, los documentos y antecedentes anexos á la misma serán remitidos al siguiente día, con una comunicación suscrita por el Presidente de la Junta de conciliación, al Presidente del Tribunal industrial correspondiente ó del Consejo de la Corporación, según el carácter del asunto, para que éstos, dentro del tercer día, se reúnan.»

El art. 16 pasará á ser 24, y el 20 será el 25, reformado en la siguiente forma:

«Art. 25. Si transcurrido el plazo citado en la sentencia del Tribunal ó en la decisión del Consejo de la Corporación, etc.»

Los artículos 18, 19, 20 y 21 quedarán redactados en la siguiente forma:

«Art. 18. Se establecerán Tribunales industriales de la Corporación ferroviaria allí donde haya Juntas de conciliación. Se compondrán exclusivamente de dos representantes del propietario-Empresa, un representante del propietario-Estado y tres representantes del personal adscrito á la Compañía litigante. Los presidirá el Juez de primera instancia más antiguo de la población donde estuviere domiciliado el Tribunal.

Art. 19. Además de los asuntos sometidos á su jurisdicción por el artículo 17, entenderá de los asignados á los Tribunales industriales por el artículo 7.º de la Ley que regula el funcionamiento de los mismos. La Ley de Tribunales industriales será complementaria de la presente en todo lo que se refiere á los Tribunales industriales de la Corporación ferroviaria.

Art. 20. Los fallos definitivos serán obligatorios para las Compañías, el personal y el Estado, y en los mismos se indicará el plazo en que sus prescripciones han de ejecutarse y el de su duración.

Por las sentencias de los Tribunales industriales de la Corporación no podrán tener nunca compensación alguna las Compañías ferroviarias,

Art. 21. De las cuestiones de carácter colectivo y de las que afecten á alteración en los Estatutos y Reglamentos entenderá el Consejo de la Corporación, cuando en la Junta de conciliación no hubiese acuerdo.»

«El art. 23 pasará á ser 28, y el 24 será 29, con la modificación de que de la penalidad en él establecida se suprimirá la privación de los derechos pasivos.

Los artículos 25 y 26 pasarán á ser 30 y 31.»

Los artículos 26 y 27 quedarán redactados en la siguiente forma:

Art. 26. Los funcionarios, agentes ú obreros de la Compañía que no cumpliesen el fallo de los Tribunales ó la decisión del Consejo de la Corporación, prestando sus servicios á aquélla en la forma prevenida en los mismos, serán destituidos inmediatamente, pero sin perder los derechos de previsión adquiridos para sí, su viuda é hijos.

Art. 27. Á partir de la promulgación de la presente Ley, será obligatorio para la Compañía ferroviaria y para el personal afecto á sus servicios, cualquiera que sea su clase ó categoría, someter al Consejo de la Corporación, á las Juntas de conciliación y á los Tribunales industriales, según el caso, todas las diferencias colectivas ó individuales que, en orden á los mutuos intereses profesionales, se susciten entre ellos, siguiendo el procedimiento marcado en esta Ley.»

15. **Entienda del Sr. Cervantes.**

Al art. 1.º:

«Una vez aprobados los Estatutos y Reglamentos que se mencionan en el párrafo anterior, cesarán para las Empresas las responsabilidades de

todo género que actualmente les atribuyen las disposiciones vigentes, como consecuencia de las faltas que cometan sus agentes en las prescripciones que rigen los servicios.»

- b). **Discusión, en el Congreso de los Diputados, del proyecto de Ley acerca de la regulación de las relaciones de las Compañías ferroviarias con su personal.**

Sesión del 21 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Antonio Maura en el primer turno en contra.

No he de volver, Sres. Diputados, sobre el debate habido en días anteriores al consumir el primer turno en contra del proyecto que ahora empezamos á discutir, porque en aquel debate yo no podía ni debía intervenir, y me propongo (en lo que de mí dependa, creo que lo cumpliré) no continuarlo en parte alguna. Aunque no perdurasen, que perduran, las causas de nuestro apartamiento y la reserva con que presenciarnos el curso de la política; aunque estuviésemos en una normalidad que nos permitiese funcionar de oposición regularmente, yo ahora me abstendría de examinar la conducta del Gobierno con ocasión de la huelga ferroviaria. Esa huelga—lo confesó en la tarde del sábado el Sr. Presidente del Consejo—, esa huelga no está ultimada, no está zanjada, y en situación tal, claro es que no tenemos nosotros libertad para la crítica, porque no podemos olvidar nunca nuestras obligaciones. Nosotros ya estábamos, antes de oírlo, convencidos (no obstante las enhorabuenas, las albricias y los galardones con que se festejaba el término de la huelga) de que más bien se había prorrogado, y acaso enconado, que resuelto. Otro día, cuando Dios quiera, deletrearemos esta página, juntándola con las precedentes que integran la conducta del Gobierno.

Rompo mi silencio, bago una excepción en esto, porque yo no puedo dejar pasar tergiversaciones (en mi sentir, *tergiversaciones*) del estado legal vigente hoy en España, y porque el proyecto de Ley trae novedades acerca de las cuales jamás tuvo ocasión de expresar el partido conservador su propio pensamiento. Ahora se nos propone la transición, desde ser la huelga un derecho declarado categóricamente por la Ley del año 1909 hasta ser un acto punible.

La primera obligación de los legisladores y de los gobernantes es estar muy atentos y muy accesibles á las enseñanzas de la experiencia; no conozco peor prevaricación que la de resistirse á enmendar una Ley, cuando la experiencia ha demostrado que la Ley necesita enmienda, por negras honrillas ó por miserables terquedades del amor propio. ¿Qué repugnancia hemos de sentir en reformar cualquier Ley del año 1909 á la

hora presente, Ley que se refiera á las cuestiones obreras? Pues qué: ¿no se ha cumplido, de entonces acá, mudanza tan honda y tan lamentable como haberse volcado en los cauces revolucionarios fuerzas, elementos sociales, en cuyo favor á porfía hemos prodigado, estimulado y enardecido, hasta donde alcanzamos, todos los medios que pudieran servirles para mejorar su condición, defender sus intereses, sacar adelante aspiraciones que no son sino manifestaciones de la vida en la época presente, análogas, al fin y al cabo, á las que se vieron antes en la historia, á lo largo de los tiempos?

Esa novedad, por sí sola, nos quitaría todo empacho y todo embarazo para reformar la Ley de 1909. Nosotros, ¿qué reparo habíamos de tener? Esa Ley ¿no había sido propuesta por unos y otros Gobiernos en sucesivas Cortes? Tuvo el Sr. La Cierva la honra de refrendarla, y, por consiguiente, yo la responsabilidad de esa Ley; pero años antes, tal como es, subrayando las notas que la distinguen de las anteriores propuestas, el Presidente del Consejo de Ministros la estimaba urgente en un escrito que él y nosotros recordamos mucho, en el preámbulo del libro sobre el *Instituto del Trabajo*.

Esa Ley, aunque las menudas conveniencias callejeras la hayan presentado como obra de los conservadores, de los execrados conservadores, esa Ley, en la que unos y otros hemos puesto la mano y que todos hemos estimado buena, cree el Gobierno que hay necesidad de reformarla. ¿Quién había de tener dificultad en reconocer que, variados los tiempos, se hacía necesaria una reforma?

Pero el que así esté nuestro ánimo, como debe estar, no nos ahorra aquella cautela, que conviene siempre tener muy vigilante, contra la movidiza sugestión de los sucesos cotidianos; fácil es sin ella empeorar lo que mejorar quisiéramos. Puesto que se nos propone ahora volver tan del revés el concepto fundamental en la materia, á mí me parece conveniente, aunque ello parezca vulgar, que consideremos un instante lo que es una huelga.

Por una de sus facetas, la huelga es el ejercicio elemental, incontestable, del derecho de propiedad del operario sobre su trabajo; es una forma de asociación en que aporta el operario su actividad, como los capitalistas sus ahorros, sus pesetas. ¿Hay cosa más elemental, más intrínsecamente legítima, más santa? Todavía es más santa porque, de todas las formas de propiedad, la más indiscutible, sin duda, es la del hombre sobre su propio trabajo; por lo tanto, todos los actos y disposiciones de esa propiedad son en sí, intrínsecamente, absolutamente santos y legítimos. Pero no sería un derecho si no fuese social, si no se condicionase y modificase para la coexistencia con el derecho ajeno; y la huelga, por el solo hecho de concertar el cese del trabajo, trae consigo una modificación, un quebranto, en ocasiones una esterilización, á veces una total ruina, de cosas, bienes y derechos ajenos, de aquel capital con que el trabajo colaboraba en una actuación económica; trae la esterilidad de aquellas pericias, aptitudes, organizaciones, que integraban la explotación donde la huelga surge; con

mucha más frecuencia de lo que suele pensarse, todavía trasciende la huelga á intereses y derechos de tercero, y no son pocos los que trascienden de esto á la causa pública: tipo selecto de ello la huelga ferroviaria, que amenaza paralizar toda la red de comunicaciones y de transportes, asfixiando, estrangulando la vida nacional, no sólo la vida económica, la soberanía misma, porque al Estado entorpece la acción.

Una huelga es más que esto: una huelga, aunque arranca y sustancialmente proviene de una retirada del trabajo, de sustraer del mercado el trabajo, suele hacerse, no fiando en la acción de las leyes económicas, por la mengua de ofertas del trabajo: prácticamente suele hacerse pensando en la coacción del daño que ha de causar repercutiendo en el derecho y en la propiedad ajenos. De modo que la huelga es un acto militante del huelguista, de hostilidad, en busca de aspiraciones, de anhelos y deseos que se consideran justos y se apeteecen.

La parte adversa de los huelguistas tiene también en su mano el paro, la libertad del paro; pero no digamos, porque no es verdad, que están equilibradas las fuerzas combatientes. De un modo circunstancial podrá la balanza inclinarse de uno ó de otro lado, yo creo que más veces se inclina de uno solo; pero en todo caso se trata de combates, de luchas, y es muy difícil que no dependa de contingencias la ventaja de una ó de otra parte. Cuando se trata de una Compañía ferroviaria, cuando se trata del alumbrado público, de servicios en los cuales la continuidad es necesaria por interés público absolutamente ineludible, ni siquiera tiene la huelga enfrente la compensación, el desquite, la defensa del paro. Es más: entonces se realiza más en la huelga una nota incivil de la vida social, es lanzarse un grupo de gente á tomarse la justicia por su mano, mostrándose convencida de que no hay órgano para obtener esa justicia desde arriba, porque no han llegado las leyes humanas á ordenar la administración de esa justicia en tales conflictos, como entre particulares, respecto de los que tenemos una justicia histórica, garantía del derecho de todos. Desde el punto y hora en que esta perturbación fundamental del orden público, que consiste en no venir dispensada por la autoridad del Poder la justicia que atribuye á cada cual lo suyo, desde el instante que en el seno de una sociedad civilizada hay una hueste que en guerra galana combate buscando la satisfacción de sus anhelos, ¡ah!, una ley de psicología colectiva nos enseña cómo se mueven todos los gérmenes de insumisión y revuelta; entonces, el contagio, el estímulo para adherirse y fundirse con los que luchan es general.....

Por eso, la huelga, á medida que extiende, á medida que ensancha la depresión que implica del prestigio de la autoridad, á medida que difunde el sentimiento de la orfandad de justicia, representada en el hecho de ir á buscarla por su mano y esfuerzo, formando muchedumbre, los huelguistas, la huelga, en cuanto se hace general, sería revolucionaria, aunque ninguno de los que la intenten tuviera propósitos revolucionarios.

Y no es menester que sea general para que sea revolucionaria: puede

serlo sin ser general, puede serlo sin referirse á servicios públicos. Y en cuanto la huelga es revolucionaria, y no es la asociación para fines lícitos de la vida humana, sino para delitos, para sediciones, para subversiones de la organización del Estado ó de instituciones fundamentales de la sociedad, que tienen su sanción en el Código, ya no se encuentra el Poder frente al ejercicio de un derecho, sino frente á gentes dispuestas á la perpetración, á la realización de un delito; ante eso, no cabe ni la neutralidad ni la pasividad.

Si la huelga es esto, si vemos tanta complejidad en este fenómeno universal, signo de los tiempos, consecuencia de mil causas, forma, en suma, de la elaboración de la vida humana á la hora presente, ¿cómo no ha de arredrarme la temeraria simplificación que representa contraponer los conceptos de huelga lícita y huelga ilícita, como si se tratara de cosa sencilla?

Lícito — más que lícito, santo, ya lo he dicho — lo que siempre hay en el fondo de una huelga, aunque sea pretexto del cual casi no se acuerden sus propios autores: que es el derecho á disponer del trabajo de los huelguistas en la forma de aportación á un consorcio, á una coligación, á una sociedad. Esto, que realza el valor de lo que aportan los individuos, como realza la potencia del capital la formación por sociedad de grandes cúmulos de riqueza, esto no se le puede negar nunca á los humildes, que no tienen otra cosa y que tienen un derecho tan santo como cualquier otro. Pero el derecho de asociarse, ¿es un derecho ilimitado? ¿Podría serlo? Porque aquí estamos bajo el imperio de una Constitución. «Las Leyes dictarán las reglas oportunas para asegurar á los españoles en el respeto recíproco de los derechos que este título les reconoce, sin menoscabo de los derechos de la nación, ni de los atributos esenciales del Poder público.» Es decir, que por lo mismo que, coligados, los obreros retiran su trabajo á influyen, según los casos, con mayor ó menor gravedad, en la pertenencia ajena, en la propiedad ajena, en el derecho ajeno, ese derecho, esa pertenencia, esa propiedad, reclaman, con más imperio que nunca, con más autoridad que nunca, la protección del Estado.

De modo que es totalmente erróneo, totalmente inadmisible, el principio que hemos estado oyendo exponer aquí estas tardes (digo inadmisible para mí, porque yo respeto la opinión de todo el mundo), de que la huelga significa disponer de la red ferroviaria, tener derecho á paralizar el movimiento, tomando y calificando como agravio á la huelga el que se cumpla la obligación sagrada de que no sean los huelguista, á quienes no pertenece, los que dispongan de la red ferroviaria y de todo aquello que la red sirve, y que ya he dicho es el conjunto de todos los intereses nacionales. Desde el instante en que la huelga se anuncia, la obligación del Gobierno, del Poder público—no hablemos de las Compañías, porque esa es todavía más evidente, y por su interés está estimulada—, es la de apercibirse declaradamente, no balbuceando, no como quien tiene que contemplar, no, sino cumpliendo la más sagrada de las obligaciones, á ampa-

rar el derecho de los demás frente al derecho de los huelguistas, respetando el derecho de los huelguistas, pero amparando, protegiendo y haciendo efectivo el derecho de los demás.

En estas ideas, fundamentales en la materia, que me permito yo recordar, está inspirada la Ley de 1909, nuestra Ley de 1909, porque en la hora de su desgracia me siento más que nunca codicioso de reclamar su paternidad.

Su art. 1.º (poco lo he oído yo recordar, y muchísimo menos comentar) dice: «Tanto los patronos como los obreros pueden coligarse, declararse en huelga y acordar el paro, *para los efectos de sus respectivos intereses.*» Ya lo había dicho el art. 13 de la Constitución: «Los españoles pueden asociarse libremente *para los fines de la vida humana.*» Claro es que desde el instante en que se intenta agraviar el derecho ajeno, so pretexto de ejercitar el propio, buscando ventajas en la contienda, para que mejor prevalezca, desde ese momento la huelga no es lícita, es decir, que fué ilícito retirar el trabajo; no es lícito acometer la propiedad ajena, ó querer secuestrarla, ó destruirla, ó esterilizarla, ó impedir que otros trabajen en ella: eso es abusivo, eso es criminal.

Como la Ley de 1909 no está sugerida por el fanatismo jacobino, que atribuye al Poder público una omnipotencia de la cual ya deberíamos estar desengañados todos, no entendió que bastase mandar que todos fueran benéficos y honrados, y decir que las huelgas, cuando fueran lícitas, serían lícitas, y cuando no, no, sino que se limitó á exigir que cuando ese fenómeno social y político de la edad presente sobreviniese, si la huelga había de paralizar servicios públicos ó había de conturbar la vida social en los términos del art. 6.º, se debiese dar noticia previa á la Autoridad, con un plazo que varía, que siempre es breve, de ocho á cinco días, y puso el artículo 7.º sanción, no al ejercicio del derecho, sino á la falta de esta modalidad, que le hace social y compatible con el derecho ajeno y con el interés público.

¿Para qué es este plazo? El plazo ¿para qué es? ¿Para emplearlo en aguardar á que desistan los huelguistas? ¿Para que resulten éstos alentados con el compromiso de no utilizar la red ferroviaria más que para muy limitadas cosas? ¿Para decirles á las Compañías de ferrocarriles que no dispongan del personal que está á sus órdenes si no es de aquella red donde ha surgido la huelga? Para eso, no, porque entonces el primer huelguista será el Poder público, sino para todo lo contrario: para que todo cuanto ya estuviese de antemano preparado, que ¡ojalá fuese mucho!, se ponga inmediatamente en acción para sustituir al trabajo que se retira y asegurar la continuidad de los servicios. Para eso es el plazo, con sus contados minutos, precisos todos, y todos consagrados por la Ley á evitar que la retirada del trabajo dé por consecuencia el secuestro de lo que no pertenece á los que se han ido, ni la paralización de un servicio público.

¿No habéis oído, ó leído, que la Ley de 1909 ataba las manos al Gobierno? ¿Y en qué ataba las manos al Gobierno?, me pregunto yo. ¿Dónde

las ata? Porque lo que la Ley dice es que avisen con ocho días de anticipación los que van á holgar, para que el Gobierno actúe, y no hay en la Ley un solo precepto que limite la acción. La Ley, eso es: no sé si algún día se promulgará otra que pase más adelante; hasta ahora, yo reconozco que la Ley de 1909, después de haber exigido á los huelguistas que dieran el aviso con la anticipación que ella marca, no le dice al Gobierno, no le da al Gobierno una cartilla de lo que tenga que hacer en cada uno de los innumerables millares de casos y circunstancias en que las huelgas surjan; pero lo que no hace es limitarse para nada la acción, ni entorpecer la aplicación de las demás Leyes por las cuales se rige toda la vida del país. Luego ha sido un fingimiento, luego no ha sido verdad decir á las gentes ignorantes y vulgares que la Ley impedía al Gobierno actuar, y que la Ley tenía la culpa de la impotencia de la Autoridad, si la hubo, ó de la escasez de la acción de la Autoridad.

Á la Ley se le debe un plazo, que sin ella no habría sido obligatorio, se le debe un plazo que ha bastado para disminuir los estragos de la huelga, aun entendiendo muchos que se debiera haber aprovechado más diligentemente. Esa es una cuestión verdaderamente opinable: yo ya comprendo que ha podido sugerir al Gobierno su conducta (que ahora no examino, y por eso hago esta salvedad) una consideración de tacto, de prudencia, de esperar mejor éxito por aquel camino, que eso tendrá cada cual su opinión; no achaquemos por ello á la Ley lo que ha sido voluntario, discrecional y de puro tacto en el modo de proceder: el plazo, como he dicho, ha bastado para atenuar los estragos de la huelga, donde se consumó, y para no llegar á la consumación de la huelga en el resto de la red española.

¿Es que el plazo es breve? Yo no tengo de eso convencimiento; pero estoy muy fácil para rendirme á la opinión del Gobierno. Si el plazo fuera corto, como el plazo se ha establecido en la Ley para que fuera suficiente, no excesivo ni caprichoso, suficiente le querríamos hacer á toda hora. Se cuenta con nosotros para ello.

¿Es que en todas las colecciones de Leyes españolas falta algo para que se aprovechen los días del plazo á fin de asegurar la propiedad, que no es de los huelguistas, y los servicios públicos, que son de todos, cuya interrupción siempre es un gravísimo daño, en la lucha de unos con otros, mayor que para la parte que está interesada y participa en la aplicación del trabajo? ¿Es que para salvar el interés público y proteger la propiedad, de este modo comprometidos por consecuencia de la huelga, hace falta alguna Ley ó alguna reforma de las vigentes? Aquí estamos para ayudarlos.

Habéis hecho ya cosas que no merecen sino nuestro aplauso. ¿Qué necesitáis más? Con tal que sea para, al mismo tiempo que se respeta el derecho de los que le tienen al cese, salvaguardar el de los que tienen también los suyos, y, con ocasión de la huelga, necesitan más que nunca amparo y protección.

Para ello estamos aquí. Pero es que yo no veo, en lo que propone ese proyecto, cosa que, á mi entender, conduzca á tales resultados: de aquí nace mi disconformidad con el proyecto.

Yo me encuentro con que el plazo queda suprimido desde que el acto es punible. ¡Claro! ¿Cómo se daría un plazo para anunciar que se va á perpetrar un delito? Por el solo acto de declarar punible la huelga se suprime el plazo. Pues yo creo que convertir la huelga anunciada con ocho días de plazo en huelga fulminante é instantánea es el mayor daño que se puede hacer á la causa pública. Ese no es camino para evitar los estragos de la huelga, ni para salvaguardar los derechos que ella compromete: los derechos de particulares, los derechos del Estado, de la sociedad entera.

Por cierto que tampoco me agrada (sentiría que pareciese excesiva la manera de decirlo) que no haya más franqueza en la derogación, en la reforma de la Ley de 1909, porque estas Leyes principalmente actúan sobre la muchedumbre revuelta y propensa á la pasión, que está ya apasionada cuando entra en juego, y los equívocos de las Leyes son peores que sus desaciertos.

Y así acontece que hay una declaración general vigente en la Ley de 1909, de la cual se saca, como una hebra de un tapiz, una especie de huelga que no es más que congénere de otras huelgas respecto á las cuales queda la Ley intacta. En el mismo párrafo del art. 5.º de la Ley de 1909 entran los otros servicios públicos que no son ferroviarios: en ellos subsiste el *statu quo*. No señala lo único que se deroga, y al mismo tiempo convierte en punible lo que hoy no lo es.

Esto lo tengo yo por peligroso. Habría que decir clara y francamente lo que al leer el preámbulo cree uno que va á estar en el articulado, y luego no está.

A cambio del plazo, que no tendremos, si esta Ley prevalece, tenemos el castigo de los culpables: castigo graduado, proporcionado, naturalmente; sanción de diversa gravedad, como siempre, respecto de promovedores y secuaces; castigo que cuando se ha de aplicar á muchedumbres que esta vez se cuentan, me parece, por 70, ú 80, ó 100.000, como todos están advertidos de la dificultad de que tenga eficacia, tampoco en forma de conminación causan ejemplaridad. Pero ¿qué eficacia hemos de esperar de la amenaza para que positivamente no haya huelgas, para que la prohibición dé por resultado práctico el que, en efecto, no haya huelgas ferroviarias, cuando os quedáis á medio camino? Porque si es delito, ¿cómo consentís las Asociaciones, las Federaciones, que sólo están hechas para eso? O lo uno, ó lo otro. ¿Cómo vamos á creer en la eficacia de la Ley?

La Ley de 1909 se ha resignado á que, en vez de administrarse la justicia como entre particulares, en esos conflictos colectivos, por un órgano permanente y normal del Estado, surjan huelgas, como en todas partes acontece ahora, y, dentro del hecho compañera de la vida, ha tomado las precauciones que ha creído necesarias y bastantes para cumplir con esta

obligación, respetando el derecho al cese; vosotros tenéis más fe en un ren- glón de la *Gaceta*, y creéis que el día que ese proyecto sea Ley vais á su- primir las huelgas. Nosotros no podemos compartir tal esperanza. *Ai posteri- ri, ai posteri?*.... Ya lo veremos.

Entretanto, examinemos un instante, que no quiero molestaros mucho, el organismo del sistema que en la Ley acompaña á la transición de con- vertir en punible la huelga. Los tres primeros artículos ordenan un proce- dimiento por el cual, presentados al Ministerio de Fomento por las Com- pañías todos los documentos que integran el contrato del trabajo, es decir, que condicionan los servicios de los ferroviarios á Empresas que utilizan su trabajo, y examinados por una Comisión que designa la Ley, si hay propuesta de variante, oída la Compañía, oído el Consejo de Estado, en una palabra, hecha una sustanciación para esclarecer el caso, venimos á parar en que el Ministro de Fomento, sin ulterior recurso, decreta el con- trato del trabajo. Primer punto, por ahora: los contratos que hoy existen por consentimiento, en virtud de la aceptación por el personal de lo pro- puesto y ordenado por las Compañías, se convierten en un contrato de tra- bajo decretado por el Estado. Para lo venidero, un procedimiento de con- ciliación por el órgano usual (yo no voy á entrar ahora en el examen de los detalles, en los cuales habrá ó no reparos que hacer), y por los proce- dimientos de la sustanciación previa, del acto conciliatorio, se va á parar al arbitraje forzoso, forzosa la sumisión á él y obligatorio el laudo. Cuando el laudo afecte á los presupuestos del Estado..... (¡ah!, ¿del Estado? Un li- tigante latente que había aquí), la sentencia, hasta que nosotros echemos la bendición, no tendrá fuerza obligatoria, y cuando las compensaciones que el Tribunal designe no se puedan conceder sin oír á las Cortes, nos- otros ratificaremos ó no este laudo: tenemos el derecho de no ratificarlo.

Yo no voy á hacer más que indicar por dónde mi pensamiento ha teni- do que lanzarse á discurrir al estudiar este proyecto de primera intención. Por de pronto he advertido lo siguiente: ¿qué estaba ocurriendo hace unas semanas en España? Ocurría que el personal ferroviario sostenía una con- tienda con las Empresas, y esa contienda no versaba sobre haberse infringido tal ó cual artículo de un Reglamento ó tal ó cual condición de un con- trato de trabajo: la divergencia era sobre una novación del contrato de trabajo, de las condiciones del trabajo, novación acerca de la cual no se han entendido, que yo sepa.

De modo que había dos partes, dos colectividades de interesados, entre quienes mediaba un nexo civil, un nexo obligatorio, un nexo jurídico que pretendían modificarle y adaptarle á conveniencias ó á necesidades prácticas, y no se entendían; y ahora se nos invita á que nosotros nos sus- tituyamos á los contratantes y hagamos una Ley, en vez de su contrato. Pues constitucionalmente la cosa merece pensarse. ¡Ah! Pero es que si aquello no fuera una, no coronada por el éxito, negociación de novación, si fuese un litigio, ¡tampoco me tranquiliza á mí que las Cortes hagan una sentencia para fallar ese litigio! Y ¿qué vamos á hacer si no eso. agrava-

do? Porque, notadlo: el Ministro de Fomento no tiene facultades constitucionales ni para suplantar el contrato ni para dictar la sentencia, y el Ministro de Fomento va á sustituir los actuales contratos con una resolución sin ulterior recurso, por virtud de una Ley, mediante autorización que le damos si votamos ese proyecto. De manera que lo que nosotros, me parece, no podemos hacer, sin abusar de nuestras facultades, se lo vamos á encargar al Ministro de Fomento sin ulterior recurso. Eso, á mí no me puede gustar.

Para lo venidero, aunque la sustancia será la misma, aunque no habrá retoños y renuevos de ese mismo conflicto, de esa misma divergencia entre empleados y empleadores, ya no será el Ministro de Fomento de Real orden, ó de Real ley, ó de no sé qué, quien lo haya de imponer: va á ser un Tribunal. Un Tribunal que se llama *arbitral*, aunque la Ley le nombra; yo, á eso, le llamaría en castellano *Tribunal extraordinario*. Ya comprendo que huís del nombre como del agua fría; pero es un Tribunal extraordinario, ¿qué le vamos á hacer! Un Tribunal que constituye la Ley y no la confianza de las partes, no es un Tribunal arbitral; puede que haya ejemplos de esas locuciones por ahí, porque ejemplos hay para todo; pero lo que es atendiendo á la sustancia de las cosas, le llamaremos arbitral, como se llama doncellas á todas las que no están casadas.

Es un Tribunal compuesto de personas que, por la alta categoría social ú oficial que han alcanzado, se sentarán bajo el dosel, presididas por un Presidente de Sala del Tribunal Supremo: pero ¿es un Tribunal! Y ese Tribunal, ¿qué funciones va á tener, cuáles su oficio? ¡Ah! ¡Á veces, oficio muy propio de un Tribunal! Porque como van á ir á ese Tribunal todas las divergencias, lo mismo individuales que colectivas, cuando haya un guardaaguja ó un factor, cualquier funcionario ó agente, que entienda que no se cumplen las obligaciones ó no se satisfacen los derechos que su contrato le reconoce, irá á ese Tribunal, y yo confieso que entonces saldrá muy aventajado, porque en vez de un Juez de primera instancia, si quiera sea éste respetable, ofrecerá mucha mayor garantía la suma de las dignidades que forman el Tribunal y que fallarán su asunto.

Pero por el mismo taladro van á pasar las cuestiones supremas, las cuestiones magnas, tan magnas que llegan á absorber la solvencia de las Compañías y á comprometer la potestad de las Cortes; por el mismo tanziz y por el mismo procedimiento y ante la misma Autoridad va á ir y se va á hacer todo eso, diferente, no sólo por la magnitud, sino por la sustancia, ya que los segundos no son conflictos que tengan norma jurídica en los cuales se pueda invocar una norma establecida y haya que dar á cada cual lo que ya era suyo antes del litigio, no: se trata de peticiones, de aspiraciones, de evoluciones económicas que cambian la manera de explotar, de reformas en el régimen de una tan complicada cosa como debe ser la industria de transportes.

Yo no lo conozco bien; pero desde fuera ya veo la magnitud. Y todo eso se lo vamos á encargar..... ¿á quién? ¿Á una Junta de los financieros

primeros del país que hayan sido Ministros de Hacienda ó Gerentes de los Bancos principales y principales industrias? No: á gentes de toga, muy respetables, con mucho Papiniano y mucho *Digesto*, que se van á encontrar con todas estas novedades delante; yo ya rezo por ellos, porque me dan lástima, y más lástima nosotros, si tuviéramos que estar á lo que ellos resolvieran, con la mejor intención. Y no hablo del Diputado ó del Senador sacados de las Cámaras para ir á funciones de esa clase, porque resultan minucias, aunque tengan importancia: lo esencial es el concepto, porque para la materia, las más veces, aquellas veces en consideración á las cuales se instituye Tribunal de esa altura (ciertamente, para un conflicto individual propio de Juzgado municipal no se constituiría), para la materia más grave, á mi juicio resulta siempre imperito, siempre incompetente, el Tribunal, cualquiera que sea su composición, no porque yo crea que se puede mejorar la designación de las personas, con cualesquiera otras personas el Tribunal sería imperito, por una razón muy sencilla: porque desde que se constituye como Tribunal y le preside un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, se le da el carácter inadecuado á la materia, ya que ahí no hay un problema de justicia, sino cien problemas económicos, financieros, industriales, políticos ó administrativos; todo lo que se quiera, menos judiciales.

Á ese Tribunal, constituido para entender en materias tales, le vamos á dar una jurisdicción omnímoda, ilimitada, monstruosa, como no la ha tenido jamás Poder alguno en la tierra; porque notadlo: á todos los Bancos de la Reina y á todos los Supremos del mundo, cuando llega la insolvencia de los justiciados, se les acaba la justicia, desgraciadamente. «Al que no tiene, el Rey le hace libre.» Aquí, no, porque sale fiador del que no tiene el Estado, nosotros. De modo que ni aun las posibilidades económicas son barrera. Y eso sin norma jurídica, que quiere decir, *ex æquo et bono*, prudencialmente, al buen parecer, á ojo de buen cubero; todas las formas que haya de ponerle antítesis á la palabra justicia. No podía ser de otra manera, porque la índole de la materia no lo consentiría.

Pensad, Sres. Diputados, lo que esto significa. Las posibilidades económicas, decía la otra tarde el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, con su habitual é inevitable elocuencia—y digo inevitable, porque aunque no quiera, la tiene—, las posibilidades económicas son una realidad. ¡Ya lo creo! ¡No lo han de ser! Toda la vida han sido una realidad abrumadora para los más de los mortales, porque de posibilidades económicas es de lo que padece la mayoría de la humanidad, por omisión ó por carencia. Lo que yo digo es que de las posibilidades económicas de una Compañía de ferrocarriles, ó de todas las Compañías, quien menos entiende es ese Tribunal: las posibilidades económicas son previsiones, conjeturas del desenvolvimiento de una industria tan compleja, tan ligada con toda la economía nacional como la de transportes, la expectativa de las reformas y mudanzas de que es susceptible, los pronósticos de las evoluciones de los mercados, y ¿quién sabe?, todo cuanto ignoran esos señores, cuanto

más sepan de lo otro, porque menos estarán preparados á lo que ahora se les llama. De manera que decirle á un Tribunal que pasará más allá de la solvencia de los que están delante de él, y podrá entrar por el océano del presupuesto y de la soberanía de las Cortes para que se ejecuten sus fallos, rebasando posibilidades económicas de la Compañía, es plantear delante de él un enigma que no puede descifrar, y mientras no lo descifre, ya sabemos que, puesto que va la jurisdicción más allá, dispone por entero del caudal de la Compañía.

En adelante, si esto es Ley, todo el haber de las Compañías, hasta más allá de su solvencia, está á las resultas de los laudos del Tribunal, que no pudiendo, ó no queriendo, ejecutarlos por sí, ejecutará por él el Gobierno, según dice la Ley. ¡Naturalmente, si hay sentencia, habrá que cumplirla!

De modo que á medida que surjan reclamaciones, un Tribunal las atenderá ó no, y las atenderá según le parezca, girando sobre el haber de las Compañías. ¿Qué otro fundamento va á tener el crédito de todo el papel ferroviario español circulante por el mundo sino la confianza que inspire este Tribunal como organismo financiero? ¿Qué sirve que las Compañías lo hagan bien ó mal? ¿Qué sirve que tengan ó no acierto? Sus Cajas se vaciarán ó no se vaciarán, según las cánulas que aplique el Tribunal en forma de laudos, y los que son tenedores de acciones ó de obligaciones, que me parece que forman sector considerable en la nación y fuera de ella, esos ya saben que, en adelante, su porvenir no depende ni del curso de la vida económica nacional, ni de la actividad del tráfico, ni de la buena ó mala administración, sino de la fortuna que tengan, del éxito que alcancen en las resoluciones del Tribunal arbitral, para quien no existe límite: puede rebasar, repito, toda la solvencia de las Compañías.

¿Creéis vosotros que impunemente pasaría á ser realidad este proyecto para el crédito nacional? El Sr. Ministro de Hacienda me está oyendo. Yo apelo á sus más íntimos y callados pensamientos.

Según las estimaciones de las posibilidades económicas que haga este Tribunal de letrados, acordará compensaciones á las Compañías. ¿Compensaciones á las Compañías? Sí, ya lo comprendo: una compensación, por ejemplo, es recargar las tarifas; á bien que no las paga nadie. Otra compensación es subvencionarlas con otro tanto que represente el gravamen intolerable que el laudo eche sobre ellas. Desde el punto de vista de las Compañías, no creo sea indiferente, porque ya comprendo que es gran consuelo recuperar el dinero perdido. No á todos se nos concede.

Cabe desgravarlas, exonerarlas de tributos, que es forma mansa, suave, de subvención, y el pagador ya sabemos también quién es, en término inmediato. Y cabe la prórroga y puede que quepa alguna otra cosa. Ya veo que dice que no el Sr. Presidente del Consejo: este es el pensamiento de S. S. hoy, el de S. S. siempre, si gusta, porque yo no pretendo ahora molestar á S. S.: pero dentro de la palabra compensaciones comprenderá S. S. que está todo, y lo que vamos á votar es la palabra compensacio-

nes y no el gesto de S. S. Pero compensaciones ¿dejarán de ser cosas que resarzan á las Compañías del estrago que les cause el laudo?

De cualquiera manera que sea, ¿qué diferencia puedo yo ver, respetando la que vea S. S., entre que al Estado le cueste la sentencia algo en forma de tributo, de subvención ó de recargo de tarifas, que al fin lo ha de pagar el contribuyente, ó que le cueste de su patrimonio? Pues qué: ¿no es todo haber del Estado? Diferencia sustancial no la hay: lo que hay es que eso de las prórrogas, en el ambiente callejero, alborota un poco más; todo es la misma cosa.

Un día viene un laudo, votada esta Ley, con una compensación. Ya está ahí el laudo con una compensación: la que queráis. ¿Qué hacemos nosotros ó qué hacen nuestros hijos? Es claro, se nos da el derecho de decir que sí ó que no: para eso viene ahí; pero no siempre es libre la opción entre el sí y el no, y si nos encontramos que una multitud ha obtenido de las cumbres de la justicia humana un veredicto de que tiene razón, ¿nos quedará libertad para decir que no? ¿No se habrá votado esa Ley allí donde ese Tribunal celebre sus sesiones? ¿Qué nos queda que hacer con un laudo así? ¿Qué perturbación puede introducir en la marcha económica y financiera del país una espita semejante? Y luego, en el conflicto mismo, sobre el cual ha caído, no como bálsamo, sino como corrosivo, ese laudo, si decimos que no, ¿qué pasa? Porque como ya se han pronunciado los Tribunales de justicia, como ya han intervenido los más altos Tribunales y las Cortes, ¿adónde vamos? ¿Qué queda? ¿Es este modo de solucionar las cosas? Una de dos: ó estamos sometidos al laudo, ó no tenemos salida, y creamos un conflicto para el cual en la legislación del Estado español no queda solución posible.

Ahora permitidme que vuelva la cara hacia otro lado. Yo me encuentro con que el Estado dice: Sustituyo los contratos de trabajo por Reales órdenes, ó por Leyes y autorizaciones, y después por laudos; me encuentro con un proyecto de Ley que dice que el haber nacional avala y dilata el haber de las Compañías, para que, al sentenciar, no haya reparos; pero todo eso se hace sin revertir al Estado los ferrocarriles: esto se hace subsistiendo un sistema, bueno ó malo, una realidad, que consiste en estar hechas las concesiones temporales de ferrocarriles á entidades con quienes el Estado tiene el nexo de la concesión, de los pliegos, de las cargas. Pero el personal sirve á las Compañías como sirve el ferretero á quien se le ha encargado una obra, aunque la obra sea para mí. Son dos relaciones jurídicas totalmente separadas. ¿Y qué? ¿Impunemente se hace esto? ¿No tiene consecuencias eso de borrar esa diversidad de personas, esa diversidad de entidades, esa independencia de nexos jurídicos y económicos y subrogarse el Estado en el lugar de los contratantes una vez, y, lo que es peor, en el lugar del pagador otra vez? No: eso parece increíble que se haya pensado, al menos yo no acierto á entenderlo, porque esa es una novación tumultuaria, lácita, indefinida, confusa, de todas las concesiones, y es la relajación de todas las responsabilidades de las Compañías, de una vez. ¿De qué

van á responder? Pues si el personal vosotros lo organizáis, ¿cómo han de responder luego de lo que resulte del servicio manejado por ese personal, cuya misión y dependencia se suprimen de la manera más fundamental y más íntegra que cabe? No entiendo eso, y menos entiendo lo del aval del Estado. Yo he oído decir al Sr. Ministro de Fomento la otra tarde, con escalofríos, que eso del suplemento por el Estado de la solvencia de las Compañías miraba á Empresas, no las principales, que parece que están, según decía S. S., y no me extraña, en situación difícil, y no tienen desembarazo económico para hacer frente y responder á los anhelos de mejoramiento, y yo me decía: ¡Casi es nada lo que estamos oyendo!

De modo que las Compañías *x*, aquellas en quienes se dice ha pensado el legislador para formular el proyecto, no están en aptitud de cumplir las obligaciones de la concesión, manteniendo la explotación en condiciones que satisfagan la alta inspección del Estado y el derecho con que el Estado exige que en el servicio se cumplan las cargas de la concesión, con un personal que no tenga la sobrecarga de trabajo y todas las condiciones deplorables, que también el Sr. Presidente del Consejo mencionaba la otra tarde; unas Compañías, en suma, que no pueden con las cargas, en vez de obligarlas á dejar la concesión y aplicar las Leyes, se encuentran con que heredan, de repente, á un tío en Indias, que es el Estado. ¿Es posible que con esta llaneza les vayamos á dar á las Compañías el suplemento de salario para sus servidores, sin más? Eso no lo puedo aceptar, ni lo entiendo; si lo entendéis vosotros, votad la Ley. Yo no sé si para tal ó cual Compañía, ó para todas ellas, se compensan en el proyecto las cosas que las agravan con las que las favorecen: Diputado de mi país y Jefe de esta minoría, digo que lo que más me alarma es que ellas se sientan compensadas y tranquilas.

Y ahora vuelvo la mirada á los empleados, y me encuentro con el artículo 21, que dice: «Los funcionarios, agentes ú obreros de las Compañías, que no cumplieren el laudo prestando sus servicios á aquéllas en la forma prevenida en el mismo, serán destituidos inmediatamente, perdiendo todos los derechos que tuvieren á las pensiones de retiro para sí y para sus viudas y huérfanos.» Ya me entero de la locución: *para* sus viudas y huérfanos; pero á mí me parece que se confisca un derecho ajeno, á mí me parece que las viudas y huérfanos tienen este derecho: ¿con qué justicia se les priva de él? Ciertamente que esto es un detalle, comparado con todo lo demás, y tendría fácil enmienda; pero yo no lo entiendo.

De modo que todo esto lo hacemos arrojando los inconvenientes constitucionales, jurídicos y económicos, no he mencionado los políticos, de tomar el Gobierno sobre sí mismo las reclamaciones del personal y constituirse en el lugar de los interesados, siendo depositario del Poder supremo, con lo cual se suprime para estos conflictos, donde es más necesario, ese Poder mismo. Todo ello lo arrostramos con tal que se cumpla la esperanza que tiene el Gobierno—nosotros, no—de que así ya no surgirán huelgas ferroviarias. Mas ahora me encuentro con que este proyecto

nos lleva á la huelga ferroviaria de Real orden, porque cuando haya un conflicto colectivo, por ejemplo, el de hoy (yo parto del supuesto de que puedan ocurrir, y creo que esta contingencia no la negará el Gobierno, á pesar del buen deseo), si hubiera alguna huelga ferroviaria en el porvenir y los obreros no cumplen el laudo, viene la huelga. ¿Qué más huelga? Quedan inmediatamente despedidos los obreros: pues ahí está la huelga. De modo que hemos hecho tal viaje para encontrarnos con estas alforjas.

No os canso más. ¿Para qué? Supongo que en el curso del debate muchas más observaciones se harán á la Ley. De primera intención me encuentro con que tiene cosas de una gravedad extrema, sobre las cuales, serenamente, yo creo que serenamente he hablado; creo que he hablado sin otra pasión que la del bien público; así, deseo que recojáis mis observaciones en lo que tengan de realidad. Encuentro que este proyecto trae novedades de una gravedad insólita, casi incalculable, que no conduce á evitar las huelgas ni á mejorar cosa alguna, creando, en cambio, la multitud de complicaciones que, si no estoy ofuscado, dimanar de las causas que he ido insinuando una tras otra. Me encuentro, como cúspide de todo ello, con un sacrificio innecesario, innecesario, innecesario, y no justo, del derecho de huelga, porque todas las huelgas, grandes y chicas, justas é injustas, de cualquier condición que sean, entran en la definición de esta Ley: sabiendo que de la huelga, como de la propiedad, como de todos los derechos civiles y políticos, se puede abusar para delinquir, en el orden político ó en el orden privado, el solo evento no dispensa al legislador de respetar los derechos de la personalidad humana, á reserva de reprimir el abuso; y como esos derechos no existen, según la Constitución, sino condicionados y sometidos á las formalidades necesarias, para salvar el interés público y el derecho ajeno, á vuestro lado estaré para salvar el interés público y el derecho ajeno, pero no puedo estar á vuestro lado para sacrificar innecesariamente, inútilmente, un derecho que la Constitución consagra y que los ferroviarios tienen, como todos los ciudadanos.

Discurso del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).

Bien comprenderéis, Sres. Diputados, que yo más que otro alguno, por ineludibles y honrosas obligaciones, acompañe vuestra atención con extrema asiduidad desde la primera á la última palabra del Sr. Maura, de cuya elocuencia no haré encomios, porque parecería tributo á su benevolencia y porque, de otro lado, no es necesario encarecer lo que por sí mismo resulta tan notorio.

Atribuyo al debate de hoy gran importancia, inmensa trascendencia, y me siento agobiado por la pesadumbre de la responsabilidad que entraña definir, á nombre de un Gobierno y de un partido, en materia tan comple-

ja, criterios que han de trascender á muchas esferas de la opinión pública. Cuando en nuestras controversias doctrinales y especulativas, ó en nuestros acerbados deberes personales, nos acompaña la fama en escaños y en tribunas, después de haber hablado no nos sigue un instante el país, y nuestras palabras, si resonaron un momento en la Cámara, no encuentran eco que trascienda á la opinión. Pero hoy, no, porque hoy sostenemos un debate que afecta á relaciones entre elementos sociales envenenadas por susceptibilidad que puede degenerar en conflicto, porque el problema de la seguridad de la circulación de los ferrocarriles es uno de los que preocupan á todos los pensadores, de los que agitan á todos los Parlamentarios.

Quiero, como el Sr. Maura, debatir con entera serenidad, y para corresponderle, ¿qué digo para corresponderle?, para extremar mis deferencias y mis respetos, ni siquiera recojo aquellas ironías y aquellas frases despectivas que sirvieron de ornamentación á algunos de sus tópicos. (*El Sr. Maura: Despectivas, nunca.*) Y no recordaré que son los saturados del *Digesto* y de Papiniano los que deciden en España sobre los grandes intereses de la nación, como quiera que en esta, como en casi todas las Cámaras deliberantes del mundo, la opinión de los Abogados prevalece sobre el sentido práctico y real de otras representaciones sociales, ni recordaré aquel *tío de Indias*, que es, en rigor, la sombra tutelar del Estado, que acompaña en todos los conflictos sociales á los débiles: la intervención jurídica del Poder público, que pone freno á las demasías del capital, á las soberbias arrogancias, al despotismo indómito de las masas trabajadoras. (*Rumores continuados.*)

Hemos escuchado con tal respeto al Sr. Maura, que si no me acompaña vuestra atención, señores de la minoría, teniendo el fácil recurso de evadir el escucharme, yo habré de quejarme de vuestra desconsideración á mi persona y á lo que represento. Dejad para luego los comentarios.

Yo no alcanzo á explicarme qué objetivo persigue con su discurso el Sr. Maura: por el mero examen doctrinal del asunto, no. Á tanto no ha llegado su candidez, ni á tanto llegará la mía. El discurso del Sr. Maura aborda, desde la primera á la última de sus palabras, un tema trascendental: si los partidos políticos gobernantes de España van, á impulsos de un arrepentimiento por duras lecciones de la experiencia, por fragilidades del ánimo, que engendran el temor, á acometer una reforma de la Ley de Huelgas, á una modificación sustancial en el concepto y en el desarrollo de esa Ley.

El Sr. Maura, bien enterado de que nuestro proyecto no afecta á la generalidad del problema, bien conocedor de que aquí se trata sólo de las relaciones entre los empleados y obreros y las Compañías de ferrocarriles que se subrogan en un servicio público, quiso cantar endechas, alabanzas por la paternidad, muy excusables, y aun plausibles, á la obra de 1909. La Ley de 1909, tiene razón S. S., pues que todos la votamos, de todos es: unos, padres por la generación, y otros, padres adoptivos. (*El Sr. Maura: ¿Adop-*

tivos? No sé por qué; adoptantes nosotros.) Adoptantes ó adoptivos, ó como quiera S. S., que los dos somos académicos de la Lengua, aunque S. S. con más autoridad y competencia que yo. La Ley de 1909, como aquella otra de Reclutamiento, como tantas otras que se olvidan cuando molestan, no son sólo de los que expresa y personalmente se adhieren á su texto, sino que son de la responsabilidad de cuantos con su asentimiento tácito ó expreso contribuyeron á ellas; por tanto, esa Ley es de todos, como decía el Sr. Maura. No diré, porque el examinarlo nos llevaría muy lejos, y no quiero distraerme del asunto único que hay que ventilar hoy; no diré si la Ley de 1909 representa un acierto y un progreso respecto del antiguo texto del Código penal, tal como se hallaba desenvuelta é interpretada por obra de la exégesis debida á la jurisprudencia á que me referí la otra tarde.

Pero es la legislación vigente, que no se trata, á la hora actual, al menos por nosotros, de alterar. Más grave que la modificación legislativa, que por obra del entendimiento aplicado al estudio de la Ley en largas deliberaciones condujera á un voto que la reformase, me parece á mí el espíritu con que el Sr. Maura interpreta la Ley de Huelgas, constituyendo un problema de acción gubernamental que si el Sr. Maura me lo consiente, le invito á dilucidar de una manera clara y concreta. Porque S. S. invoca mucho el sagrado derecho á la huelga; pero nos habla luego de una distinción en la finalidad de la huelga, más sospechosa y generadora de peligros que la misma denegación de la huelga. ¿Por qué el partido conservador y su ilustre Jefe, que en la tarde de hoy aparecen defensores de la libertad de la huelga, del derecho de la huelga, considerándonos á nosotros como hombres retrógrados (*El Sr. Maura hace signos negativos*)—yo, así lo estimo; permitame S. S. que termine la frase, aun admitiendo, naturalmente, la reserva que implica su ademán—, como hombres regresivos que intentan subvertir el concepto del derecho constitucional, del derecho público, á que responde la legislación de huelgas? Sus señorías ¿se reservan para la huelga ferroviaria y otras huelgas esos puntos suspensivos, que es preciso concretar en declaraciones terminantes? ¡Cómo! ¿Hubiera tiranía mayor, más execrable concepto de la irresponsabilidad ministerial, mayor incertidumbre, en cuanto al ejercicio de los derechos del proletario, que reservarse el Poder público, y no en la forma expresiva de un fallo judicial, sino en la lata interpretación política del gobernante, el juicio de la finalidad de las huelgas?

Por ese camino, ¡qué duda cabe! Ilimitado derecho á la huelga, sí; pero para limitarlo por la estimación, por la condicionalidad del juicio arbitrario del gobernante.

La huelga implica una relación singular, que mi ilustre amigo el señor Maura parecía esbozar, y que constituye el criterio fundamental con que deseo que vosotros os dignéis examinar la importante reforma que os proponemos. El huelguista—dice el Sr. Maura—es un hombre que no quiere trabajar; que deliberada, reflexiva, conscientemente, en el ejercicio de un derecho sacrosanto, se niega á que la propiedad de su organismo intelec-

tual ó físico se ponga al servicio de un capital, colaborando en una obra de producción. Eso es evidente, si la relación entre las partes no la rige una ley contractual; pero si la rige un pacto del que derivan derechos y obligaciones, así como el despido no puede ser arbitrario, el ejercicio del derecho á renunciar á la prestación del trabajo ha de tener sanciones eficaces; y allí donde se concibe con mayor amplitud el derecho á la indemnización que surge de la negativa sistemática, arbitraria, irreflexiva, contra el texto del contrato de trabajo, se opone la única sanción que habría para tal concepto de responsabilidad, si España progresa, como entendemos que ha de progresar: la responsabilidad colectiva de Asociaciones dotadas de medios poderosos para hacer frente á la exacción de la responsabilidad.

No va por este camino el pensamiento del Sr. Maura: ya cuidaba él de advertirlo (lo recordaréis) diciendo que en este proyecto no se habla de manera expresa de las Sociedades obreras, de los Sindicatos obreros; y es que SS. SS., por aquel método de la interpretación gubernamental de la finalidad de las huelgas y por el limitativo de la licitud de la asociación, van á declarar el derecho de huelga, á reconocerlo, á santificarlo, á suponer que nosotros renegamos de principios en que comulgamos, de textos legales que todos hemos admitido, pero con aquellas reservas de burlar el precepto de la Ley á título de interpretación, de disolución de Sociedades y todo cuanto implica el discurso de S. S.

La situación del huelguista que renuncia á la prestación de su trabajo no puede equipararse con la actitud del huelguista que, renunciando á prestar su trabajo, no entiende rescindido el contrato, sino suspenso, por un acto de arbitrariedad, y no permite ser reemplazado, ser sustituido, por otro que ocupe su lugar en aquella cooperación á la obra productora á que se había comprometido. Y este es el criterio fundamental del proyecto. Decidme, señores de la izquierda ó de la derecha, que lleváis á la plaza pública ó al Parlamento ciertas declaraciones sobre la pretendida ilicitud de la huelga en esta Ley: ¿dónde está escrita la ilicitud de la huelga de los ferroviarios en ninguno de los artículos de la Ley? (*Rumores en las minorías.*) Leedlos, y, en vez de murmurar ó sonreír, probadlo, que son para mí muy abonadas vuestras razones, pero muy poco dignos de atención los murmullos ni las sonrisas.

Deriva esta Ley de un criterio en virtud del cual el que cesa voluntariamente en el ejercicio de su actividad prestada á un servicio público, y bien pudiera extenderse á un servicio privado, carece de acción para reclamar su permanencia, puesto que el que se despidió se le entiende por despedido. ¡Ley arbitraria! ¡Ley excesiva! ¡Ley irritante! ¡Ley que debe sublevar la conciencia del proletariado! Comparadla—si es que servís para algo más que para declamar en la plaza pública ó en el *meeting*, agitadores y maestros del socialismo—, comparadla con la legislación de otros pueblos, para el caso presente y para otros casos idénticos, y veréis cómo no es serio hablar de presión, de penas corporales, sino de aquel

principio de que el que renuncia al trabajo, puesto que renuncia, no tiene derecho á impedir que otro le sustituya, y del resarcimiento consignado en tantas Leyes de pueblos cultos, en virtud del cual el que abandona el trabajo y causa daño ó lesiona el interés de la otra parte contratante pierde toda acción, todo derecho que no sea á la remuneración de los servicios prestados.

Ese es un concepto jurídico que deriva del derecho civil y se eleva á las más altas esferas del derecho público, pero que no responde á ninguna arbitrariedad, que no sugiere ninguna violencia.

No es el día de hoy, discutiendo apaciblemente con el Sr. Maura, el propicio para que yo aduzca los textos de los otros países; pero os los leeré, porque están sabios de similor, jurisconsultos improvisados, papinianos en conserva, defendiendo por los ámbitos de España la falsa especie de que esta Ley constituye una originalidad depresiva, mientras que esta Ley es la más moderada, la más suave, la de mayor templanza de cuantas se han dictado en los últimos años en el mundo. (*Fuertes y prolongados rumores.*) Cuando os dignéis terminar seguiré mi discurso.

No se trata, Sres. Diputados, en la ocasión presente, de profesar reformas ni modificaciones de la Ley general de huelgas, y repito que importa mucho esa declaración.

Vamos á las prescripciones de la Ley de 1909, referentes al ejercicio del derecho de huelga por empleados y obreros de ferrocarriles.

El Sr. Maura, con algunas salviedades acerca de las razones que movían su ánimo á no recriminar, ni someter á juicio siquiera, la conducta del Gobierno en la última huelga, indicaba, sin embargo, la sospecha de que no acudimos con bastante diligencia á utilizar el plazo de los ocho días; y en la eficacia del plazo de los ocho días tengo que detenerme, pues si, en efecto, asegura la defensa del supremo interés social que nos está encomendado, fuera insensato, ó á lo menos de una grave inoportunidad, presentar moción alguna á la Cámara.

Prescindo, Sr. Maura, y ya es prescindir, pues en estos problemas sus aspectos prácticos se suelen supeditar á los teóricos, prescindo de que el reemplazo del personal antiguo por el nuevo, expulsándolo de sus viviendas, con toda la honda perturbación, de que S. S. hablaba, que á las familias ocasionaría esta sustitución, es un incentivo al desorden, que hace casi imposible la previsión en el ánimo del gobernante, que, media hora antes de haber vencido el plazo, debe tener la voluntad y el corazón dispuestos á la concordia. Creo que ni un solo minuto, tiene razón S. S., deben descuidarse, dentro del plazo, las prevenciones; pero ni un solo minuto, antes de que el plazo expire, debe alejarse del ánimo la esperanza del arreglo.

De lo que ese plazo significa y vale han dado cuenta definitiva algunas secciones de ferrocarriles, donde individualmente, por una notificación escrita ó verbal, los funcionarios de ferrocarriles se dieron de baja, unos alegando causa que parece legítima, otros sin alegar causa alguna. Y su señoría me hablaba de cómo no se pueden aplicar ciertas penas en masa:

pues ¿cómo se puede obligar á miles de hombres al trabajo? ¿Qué fuerza coactiva, qué medios materiales existen en ninguna organización social, ni se han puesto en práctica en parte alguna, para detener todos los obreros y obligarles á que sigan prestando servicio? El plazo de los ocho días podrá determinar alguna responsabilidad para los directores de la huelga; pero los directores de la huelga ya han dicho á S. S., y á todos los españoles, que las Juntas organizadoras de la huelga tenían ya dispuestas otras Juntas para sustituirlas.

¿Es que cabe una doble organización de personal? ¿Es que se puede sustituir como una baraja por otra dispuesta ya para reemplazarla? Ciertamente que el gran talento y la alta discreción del Sr. Maura reconocerá que eso es imposible. De modo que el plazo de los ocho días constituye una reserva para huelguistas que quieran ser discretos y considerados, es una invitación á la buena cordialidad de relaciones entre el Poder público y los huelguistas, ó entre los huelguistas y las Compañías; pero nada más.

Ampliación del plazo. Huelgas ferroviarias han surgido en Europa con legislaciones que sustituían el plazo de ocho días de nuestra Ley (que fué de diez en el proyecto) por el de quince días, sin eficacia alguna. Ni es de suponer que, aleccionados los huelguistas, desde su punto de vista, por la práctica de huelga tan extensa, respeten el plazo de ocho días. Si en él fia sólo el Sr. Maura para restablecer rápidamente la normalidad de los servicios públicos, confieso con toda sinceridad, cual dije la otra tarde, que no le acompaño en esa confianza.

Pudiera en la relación individual, pudiera en el contrato de trabajo entre un número exiguo de empleados ú obreros y un patrono de modesto capital, tener alguna eficacia la prevención de la huelga; pero las Compañías de ferrocarriles están muy aleccionadas, y saben bien la ineficacia del plazo de los ocho días. Y si no hubiéramos adoptado prevenciones anteriores al plazo de los ocho días, que á S. S., por lo que indicó en un inciso, no le parecieron suficientes, el plazo de ocho días no hubiera alentado nuestro ánimo con la esperanza de resolver, ni casi atenuar, el conflicto.

El problema, pues, queda reducido á esto: si no hay garantía eficaz en las Leyes, habrá que buscarla en la interpretación de las Leyes, en las violencias gubernativas, en el poder coactivo de la fuerza pública, en las sanciones coactivas de los Tribunales de justicia, tardíamente, ineficazmente. ¿Cuál es vuestra panacea? Cumpliendo rectamente la Ley de 1909, ¿la fuerza pública, la acción de los Tribunales, el acucioso examen de los primeros movimientos de la huelga para ir acompasando á su desarrollo intervenciones enérgicas, activas, del Poder judicial ó de la fuerza pública?

La fuerza pública no hemos tenido que emplearla sino para la vigilancia; la fuerza pública y los medios que el Ejército procura para la sustitución de los huelguistas en servicios tan complejos pueden y deben admitirse en casos supremos ó inesperados; pero como sistema normal me

parecen peligrosos, porque tienden á comprometer al Ejército en una obra que, realizada en momentos supremos, concita al aplauso, la simpatía y la gratitud del país, que, convertida en una acción sistemática, podría hacer desfallecer aquellos alientos de simpatía y entusiasmo hacia las instituciones armadas.

Pues bien: si la fuerza no ha de resolver el conflicto, si los procesos judiciales no han de resolver el conflicto, si la mera acción evangélica del buen consejo piadoso no ha de reducir la conciencia de los empleados de ferrocarriles, será preciso organizar algún procedimiento por el cual se transijan las diferencias, se logre el restablecimiento de la paz, de la normalidad social, y ese es el proyecto de Ley.

Nada convendría menos, dirigiéndonos á la opinión general del país, escuchándonos los obreros y empleados de ferrocarriles, y los mismos intereses de las grandes Compañías, como quedar en un equivoco; y por si las deficiencias de mi entendimiento no han alcanzado á penetrar bien en las fórmulas gubernamentales que preconiza el Sr. Maura, por ser tal su autoridad y tan interesante el problema, me permito poner término á esta primera parte de mi réplica con una pregunta: Sus señorías ¿consideran que el precepto de la Ley del año 1909, que establece el aviso de los ocho días, es suficiente para conjurar la posibilidad de nuevas huelgas ferroviarias, ó necesita su complemento legal en la suspensión y disolución de los Sindicatos, de las Sociedades de ferroviarios, y en las interpretaciones laxas de los Tribunales de justicia, ó en la acción enérgica de la fuerza pública? ¿Se trata de una mera expectación? Eso es la entrega de la sociedad inerte á una acción anárquica. ¿Es lo segundo? Eso es mucho peor que alterar la Ley de Huelgas con un texto que todos aquí examinemos, discutamos y sea objeto de votación; eso es alterarlo con interpretaciones que van en contra de su sentido, y que envenenarán, en la conciencia de las muchedumbres, el poco sentido jurídico que les va restando.

¿Qué procedimientos, qué métodos señala la dirección legislativa del mundo entero para sustituir, ó á la acción coactiva de la fuerza pública, ó la intervención indiscreta, por constante, de los Tribunales de justicia, ó á interpretaciones contra el recto sentido de las Leyes, que no sean los de la conciliación y el arbitraje?

Como algo ignoto, como engendro espontáneo, sin precedentes de la iniciativa del Ministro de Fomento, nos presentaba el Sr. Maura cosa tan sabida y practicada en estos mismos conflictos ferroviarios como el establecimiento de los juicios de conciliación y de los juicios arbitrales.

No examinaré—ya la otra tarde lo dije incidentalmente—aquellas críticas y alusiones acerca de la impropiedad de la designación de juicio arbitral, porque fuera obra de un pedantismo totalmente impertinente aducir aún textos que me recordaba persona muy perita en Derecho, de la Comisión, que ha leído esta misma mañana, dándole al juicio arbitral, cuando se refiere á estos problemas sociales, alcance é interpretaciones que no tiene en las normas habituales ordinarias de nuestra Ley de En-

juiciamiento. Establecido el camino de la conciliación y del arbitraje, quiero dejar aparte, porque esto poco importa, la conveniencia de alterar aquella desinencia jurídica que constituye la personalidad preeminente que dirime las discordias incidentales entre los distintos elementos que constituyen el Tribunal. He dicho, y repito, que nosotros no proponemos fórmulas con carácter tan cerrado y estrecho que si la presidencia encomendada al Presidente de Sala del Tribunal Supremo parece menos discreta, menos conveniente que otra presidencia cualquiera, no hubiésemos de deferir á la primera enmienda, por más que recordad el precedente de los últimos Tribunales arbitrales que, para resolver huelgas de mineros y de ferroviarios, se establecieron en Inglaterra, siendo la segunda personalidad del orden judicial ó el Presidente de la Cámara de los Comunes quienes resuelven el conflicto y allanan las contradicciones que surgen entre los distintos elementos representados en ellos.

Ahora debo acercarme ó entrar de lleno en la parte del discurso del Sr. Maura, que se refiere al art. 19 de la Ley, y á la ligera excursión que emprendió después S. S. por los artículos 20, 21, 22 y 23. Y vamos al *tio de Indias*.

Es evidente. Sres. Diputados, á mi juicio, no sólo el derecho, sino la obligación que tiene el Estado de intervenir en las condiciones físicas y técnicas del personal que presta el servicio ferroviario y en el contrato de trabajo entre el personal y las Compañías, porque este no es un servicio particular en el cual se conciertan intereses de una Compañía con las ofertas ó prestaciones de trabajo de un personal más ó menos numeroso, no: esta es, como en la antigua organización de diversidad de la justicia retenida y de la justicia delegada, una función administrativa de carácter social que se ha delegado mediante la concesión del Estado á una Empresa, y cuando se quiera identificar la relación jurídica de la Empresa con el Estado, que le otorga la concesión, con la relación libre de parte contractual, que no tiene este vínculo, y cuya relación deriva de este origen, se encontrará en seguida la diferencia fundamental que justifica esta intervención directa, inmediata, previa y fiscalizadora de la acción del Estado en el contrato de trabajo. Pero suponed un momento, suponga el señor Maura que yo estoy errado, que me equivoco, que no existe ese vínculo jurídico, y apartando el ánimo de lo que constituye la esencia y el fundamento de mis observaciones, aplíquelo á la realidad presente. Si hay, en efecto, cierto personal de Compañías sujeto á una jornada extenuadora, y si hemos admitido todos que una jornada extenuadora, por razones morales y jurídicas, es inadmisibles; si hemos limitado la jornada para la prestación de ciertos servicios en la industria manufacturera y en las minas, y en algo que no son las minas, porque es una especie de monte, como la industria ó el trabajo *terrastère* de que hablan los franceses; si hemos tutelado lo físico, no sólo lo moral, de la mujer y del niño en la acción constante del trabajo y en ciertos periodos de la vida, ¿cómo no vamos á extender la tutela del Estado, que es, por delegación, casi patrono,

respecto de los empleados de ferrocarriles, cuando hemos extendido esa acción tutelar á tantas y tantas actividades? Y si se añade á eso que el servicio de ferrocarriles es uno de aquellos en los que más se compromete la integridad física de los viajeros, es evidente que la necesidad de que la atención del guardaagujas, del guarda freno, del telegrafista, del Jefe de estación esté despierta, mire al servicio público. No sólo por los preceptos de la Ley de policía de ferrocarriles, que ya permite una intervención, aunque velada y mediata, sino por principios de alto interés social que legitiman la intervención directa é inmediata, creo que abonan sólidas consideraciones de orden jurídico y de sentido práctico que el contrato de trabajo sea intervenido, cuando se forma y se redacta, y en las reparaciones jurídicas de los conflictos que surjan en su cumplimiento, por el Poder público, por la autoridad del Estado.

¿Qué vamos á hacer enfrente de una situación creada por jornadas excesivas, por jornales insuficientes, por condiciones que miran al porvenir y á la seguridad de los empleados de ferrocarriles? Nosotros tendremos toda aquella autoridad moral para oponernos á la huelga, para resistir la huelga, para impedir la huelga, para castigar la huelga que se engendre, en nuestra atención solícita á los grandes deberes, á las altas obligaciones que al Estado incumben en el régimen y dirección del personal ferroviario.

Cuando esté garantido en los Reglamentos, en aquellas exigencias fundamentales de una prestación racional del trabajo; cuando esté garantido en los conflictos por Estatutos que establezcan un juicio arbitral ó un juicio de conciliación que haga disipar sin violencia los conflictos que surjan, tendremos innegable autoridad, de que ahora careceríamos. Reconozco que en la dura ley de la necesidad, la ley de la necesidad, que obliga á aceptar un contrato de trabajo inadmisibile é irracional, la conciencia personal del patrono privado ha de encontrar un freno en principios morales que no le permiten depreciar aquella mercancía humana, que no puede explotar como objeto físico, sino como un ser consciente; pero el Estado, cuando se trata de un servicio público, mucho más. Además, ¿no es el Estado el que concede el carácter y condición de funcionarios públicos á muchos empleados de ferrocarriles? ¿No es el empleado de ferrocarriles una entidad representativa del Estado, de la sociedad, á quien no se puede atentar sin incurrir en sanciones concretas del Código penal?

El Sr. Maura deslizó por estos conceptos para llegar á uno cuya importancia no se me oculta: el de la posibilidad de que los conflictos se resolvieran por laudo que se tradujese en una apreciación de imposibilidad económica de las Compañías.

Sr. Maura, ¿de veras que el artículo consignado aquí dice algo que se parezca á lo que S. S. afirma? ¿Su señoría lo estima así? Por retirado el artículo, con la venia del Sr. Ministro y de la Comisión; por retirado y escrito en forma que no permita tal interpretación. ¿Cómo decís va á autorizarse á un Tribunal arbitral, que dicta un fallo sobre una contienda sin-

gular ó colectiva, á que penetre él, indocto, inadecuado, inoportuno, en el examen de la gestión económica de las Compañías de ferrocarriles? Pero ¿quién le ha dado semejante alcance al artículo? Porque lo que el artículo dice, ó al menos lo que el artículo quiere decir, y la aspiración del artículo la examinaremos, porque repito que su letra está entregada á las disputas de los hombres y á la reforma de todos los Sres. Diputados, es esto. Hay Empresas..... ¿Es que la indole de la materia, ó la manera de exponerla, os cansa? (*El Sr. Cierra*: Aquí no es.) No lo digo por los Sres. Diputados: lo digo por comentarios que no surgen del salón, es decir, que no está en esta parte del salón, sino en las tribunas.

¿Cómo se entiende el alcance de la posibilidad económica de las Compañías? Os dije antes que hay entidades concesionarias de servicios de ferrocarriles que, después de muchos trabajos y de grandes esfuerzos, han conseguido repartir un dividendo, nunca exuberante, y otras que se encuentran en situación de acercarse al dividendo, y otras que, después de muchas conversiones y quiebras, ni siquiera pagan las obligaciones ó parte de ellas, y hay otras que ni siquiera pueden prestar el servicio público; porque de todo tenemos ejemplos registrados por el Ministerio de Fomento. Pero yo bago á la alta inteligencia del Sr. Maura y á la de todos los Sres. Diputados esta apelación: ¿Es que cuando se trata de una Empresa en la cual no se distribuyen dividendos á las acciones, no se pagan las obligaciones, se contraen deudas para la explotación y se remunera al personal en condiciones tales que no pueden subsistir, ó se les impone una jornada máxima absolutamente incompatible con la salud y con el servicio público, nos vamos á incautar de la línea? ¡Ah, Sr. Maura! Grave problema es el de incautarse de las líneas. El Estado llamó á capitales nacionales ó extranjeros á interesarse en un servicio público de la nación española, y ese servicio público no resulta remunerador, por las deficiencias del tráfico, porque no se ha desenvuelto la riqueza pública, porque los datos que sirvieron de base á todos, las Memorias para la contratación de los ferrocarriles, acusaban la posibilidad de productos extraordinariamente superiores á los que luego vino á dar la realidad; pero ¿es que á esa Empresa, que tiene un elemento aleatorio, que es la explotación en lo porvenir, que podrá remunerarla los sacrificios, se la va á expropiar el ferrocarril? ¿Con qué criterio? ¿Con el criterio de un aleas, que será oneroso para el Estado? ¿Con el criterio de la realidad presente, que será oneroso para la Empresa y que implicaría una verdadera confiscación?

Algunas palabras he de decir antes de terminar, porque conviene que examinemos el asunto con esta ocasión y tratemos del problema en su carácter general. No digo yo si el Estado español, en sus condiciones económicas actuales, atento á las evoluciones del crédito, mirando más allá de las fronteras, puede y debe abordar en el momento presente, ni siquiera como un tema incidental conexo con el tema que examinamos, la posibilidad de la reversión de los ferrocarriles al Estado; pero lo que digo es que en este singular caso, en estas circunstancias excepcionales á que se

refiere el proyecto, según la iniciativa del Sr. Ministro de Fomento, la solución es llana. No habrá *tio de Indias*, pero habrá un negrero explotador de la miseria de los obreros, y eso no lo puede consentir el Estado. Y si las Empresas no pueden remunerar en condiciones racionales, en condiciones cristianas, á su personal, será necesario: ó que el personal desfallezca, abrumado por condiciones de trabajo inaceptables; ó que el personal se ausente, y no haya quien preste el servicio; ó que venga alguien (¿quién ha de venir?) á tutelar el trabajo y la remuneración indispensable á los obreros y la seguridad del servicio público.

Cuando tuve el honor de conferenciar con los Directores de las Compañías de ferrocarriles, aquellos que representaban á las más modestas, y aun los que representaban á las más poderosas, refiriéndose á exigencias que, á su juicio, implicaban la ruina de las Empresas, hicieron siempre la misma declaración: se nos pide—decían—que para atender al pago del personal, á una jornada de trabajo prudente, hagamos sacrificios incompatibles con nuestros medios económicos; pero que se nos sugiera la forma y la manera de adquirir esos recursos, que puede ser (el Sr. Maura indicaba algo de esto), ó una subvención del Estado, ó un aumento de tarifas, ó una especial aplicación de tales ó cuales recursos.

De la prórroga no hablaba nadie, porque aunque el Sr. Maura entiende que tanto monta dar parte del interés como del capital, ya sabía que los hombres que gobiernan ahora no irían jamás á las prórrogas de las concesiones; porque los sacrificios transitorios pueden repararse y pueden compensarse con los sucesivos desarrollos de los ingresos, pero los sacrificios permanentes, la enajenación del patrimonio nacional, todo lo que implica una prórroga de las concesiones de ferrocarriles, es totalmente contrario á nuestros compromisos y á nuestras convicciones.

Redúcese, por tanto, la cláusula á que consagro esta parte de mis observaciones á la mera imposibilidad material de satisfacer una remuneración racional y de realizar el trabajo en aquellas condiciones cristianas, higiénicas, humanas, como quieran decirlo SS. SS., en una Empresa impotente.

Pues qué—y veréis el escaso valor, no obstante haberlo producido persona de tal autoridad y elocuencia, del argumento del Sr. Maura—: ¿no es lo mismo que una Compañía de ferrocarriles, que carece de recursos para cumplir todo lo que está mandado en el pliego de condiciones de la concesión, no lo haga y disminuya el patrimonio del Estado, porque si no cumple sus obligaciones de construcciones y material que debería realizar, claro está que empobrece el patrimonio del Estado? ¿Dónde está el *tio de Indias*? Está en el Estado, que al permitir que la obra no se complete, que el material no se complete, que la Compañía deje en condiciones deficientes lo que ha de ser de propiedad y dominio del Estado, al llegar el plazo de su reversión, habrá de aceptar, aunque deficiente, aquello que es su patrimonio. Y la Compañía lo dejará así, si no tiene elementos para cumplir sus obligaciones y poder establecer cerramientos y doble vía

y todo el material que, según el pliego de condiciones, debe revertir al Estado.

El Sr. Maura, que aplicaba esto á la posibilidad de deficiencias para obreros, no lo aplica á la posibilidad de deficiencias para el material.

No sé si expliqué con claridad el argumento: me parece decisivo. El *tio de Indias* subviene á las Compañías por dos procedimientos: por el que he indicado antes, ó relevándolas de cumplir su obligación sobre el material, obras, contrato de refacción, todo lo que es indispensable por el pliego de condiciones, con desvío ó desmayo. Claro es que los intereses generales del Estado, que exigen de las Compañías el cumplimiento de sus obligaciones, son inertes; pero los seres humanos que se encuentran en condiciones de deficiencia para la prestación de su trabajo deben ser atendidos, y creo mejor atender á las deficiencias del personal con algún concurso moral del Estado que dejar las deficiencias del material en la somnolencia, la ignorancia, la distracción de las grandes obligaciones del Poder público.

Y este concepto lo enlazo con otro que no puedo omitir en este debate, y es que nosotros ejercitamos extraordinarias presiones, siempre admitidas con benevolencia por las Compañías en este período, para que completaran las obras del material, para que realizaran lo que prescribe el pliego de condiciones, y al exigir á las Compañías en favor del personal, hay que tomar en cuenta todos los medios económicos, porque aquello que no va en lágrimas, irá en suspiros, para que lo que sea mejora del personal no haga imposible la mejora del material; con lo cual se ve ya la posibilidad de que, sin grandes detrimentos de su estado económico, puedan hacer frente á necesidades del personal que, por ser humanas, nos parecen absolutamente preferibles.

El problema de las consecuencias que derivan de los aumentos de personal está juzgado ya en muchas partes: en aquellas naciones en que los ferrocarriles son explotados directamente por el Estado, suponiendo un aumento en los gastos, una disminución en los productos líquidos; en las que tienen entregadas á Compañías las concesiones de obras públicas por muy distintos métodos, y en orden á las compensaciones, por las dos famosas de Leyes de retroactividad publicadas en los últimos años en Europa, que orientan sobre la consecuencia y trascendencia de este problema.

Respecto á la posibilidad de que un día llegue aquí un laudo que recargue extraordinariamente el presupuesto del Estado, reconozco la dificultad del problema, porque habrá que discretar qué influencia puede ejercer la acción del Estado en el desarrollo de los productos y en la distribución de los productos líquidos de las Compañías en relación con sus gastos.

Ya sé yo que reformas trascendentales en el personal, como el cumplimiento de obligaciones en el material no cumplidas, podrían, por la acción del Poder legislativo, mediante iniciativas de los Gobiernos, colocar á las Empresas en caso de ruina; pero, Sr. Maura, esa situación no es de ahora; eso no nace por las condiciones del proyecto de Ley actual; no se

origina por las reclamaciones del personal de ferrocarriles: eso brota de que hay una serie de pactos entre el Estado y las Compañías, que están totalmente incumplidos. Su señoría lo dice, es natural, perdóneme que yo lo recoja, porque es un argumento defendiendo, y argumento, claro está, descargando sobre mi ilustre contradictor la responsabilidad de ciertos conceptos; pero advierto á S. S. que esa incertidumbre de la situación de las Compañías, lo mismo se puede aplicar al personal, que, al fin y al cabo, es algo más elevado, más noble y más digno de la atención del Parlamento, que al material.

Pues qué: sin laudos, sin sentencias, sin Tribunales arbitrales, si mañana hubiera un Gobierno, á mi juicio, tan insensato, que obligase, en el término de dos, tres, cuatro años, á las Compañías de ferrocarriles, á cumplir todo lo que de sus pliegos de condiciones está incumplido, y sin necesidad de acudir al Parlamento, sin intervención ninguna del Poder legislativo, por el mero arbitrio ministerial, conminándolas en un plazo breve á cumplir esas obligaciones, las colocara en el caso de desobedecer ó realizarlas, ¿cuál sería la situación de esas Empresas? Pues esa es una posibilidad jurídica, legal, sin este proyecto y sin las eventualidades que pueda tener la discusión presente. Es que hay una regla fundamental en la cual fían todos los tenedores de la deuda en España y todos los contratistas de servicios públicos de España, que es la prudencia de los Poderes públicos. Poderes públicos imprudentes, sin necesidad de laudos arbitrales, ni de reclamaciones del personal, en cuatro meses, en cuatro días, pueden colocar á las Empresas ferroviarias en caso de ruina; y lo que digo de ellas lo digo de las demás, porque aumentando los gastos públicos del Estado en condiciones tales que no garanticen su solvencia, depreciando los valores públicos, el tenedor de la Deuda nacional vendría á la ruina. Pero es que nadie puede admitir que por el arbitrio de las Cortes, ó por la resolución de hombres prudentes, se llegue á semejante estado de vejamen. No hay que aventurar, extremándolas, las consecuencias ó los absurdos de los argumentos para deducir de ellos tales efectos.

Vamos á los últimos artículos del proyecto de Ley.

Oído bien, señores, y muy principalmente me dirijo á los elementos de la izquierda de la Cámara, y desde la Cámara á los elementos populares, y en especial á los empleados de ferrocarriles de España. Aquellos que no habéis tenido ocasión ni oportunidad de leer el presente proyecto de Ley, ó los que, apartándolo de vuestro conocimiento personal, queráis enteraros por lo que dicen la mayoría de los periódicos, sobre todo los periódicos de la izquierda, habréis aprendido que este proyecto significa lo siguiente: la prohibición absoluta del derecho de huelga á los empleados de ferrocarriles, bajo la conminación de severísimas penas; es decir, la negación de todo sistema liberal; es decir, la sanción, castigo, flagelación, con un rigor inmenso, no establecido en ninguna legislación del mundo, por lo cual ya andan por ahí algunos oradores callejeros difundiendo la especie de que lo que el Gobierno que tengo el honor de presidir ha hecho no

lo aventuró jamás un hombre público en parte alguna, y constituye casi un acto de vesania.

Pues bien: lo que esta parte del proyecto tendría, si acaso, de censurable es que no tiene gran originalidad, y desde otro punto de vista, que no tiene severidad. Yo esperaba que salieran de los que ocupan esos bancos, y celebro mucho que no hayan surgido impugnaciones basadas en esta observación. Nosotros no prohibimos el ejercicio de la huelga; nosotros no castigamos, cuando todas las legislaciones, la de Australia, la de Nueva Zelanda, la de Holanda, proyecto de Francia y tantos otros textos como pudiera invocar, establecen la pena de prisión. Nosotros no establecemos pena para el huelguista. Porque, fijaos bien: en este proyecto de Ley, y quien diga lo contrario queda desmentido y se desautoriza, por la falacia con que procede, no se castiga al huelguista, no se le impone nada. Se ha hablado de la subversión de todos los principios fundamentales del Código penal. No: lo que se hace es establecer la sanción jurídica que se deriva de las normas del derecho civil y administrativo a la negativa a continuar ejerciendo una función. Empleado público, ¿no quieres desempeñar, y este es un servicio público, la función que te está encomendada? Se te considera dimisionario. Obrero ó empleado ferroviario, ¿renuncias a trabajar? Se te considera dimisionario. Y ¿dónde está, señores, el carácter práctico de esta sanción? Os lo voy á decir.

Habréis leído todos, seguramente, un libro ingenioso que Ives Guyot ha consagrado á resumir todas las huelgas ferroviarias y á anotar las legislaciones sobre esta materia en los pueblos más adelantados, y allí dice el escritor demócrata, republicano, Ministro varias veces en la republicana Francia, que donde está el peligro y el incentivo de la huelga, singularmente de las huelgas de ferroviarios, es en que los empleados de ferrocarriles que huelgan, como se asocian en una colectividad potente, aterradora, que se impone al capital y al Estado, están seguros de que no les sustituirán otros, y de que, cuando pase la huelga, continuarán ejerciendo sus funciones, siendo despedidos los que llaman *squirols*, que los sustituyeron, prestando al bien público este servicio. Por eso la sanción de la Ley consiste en asegurar que el que se despide no puede ser reintegrado al ejercicio de sus funciones, que es la base de la Ley de Australia y de Francia, sino en el caso de una depuración por un Tribunal arbitral ó de conciliación. ¿Qué alentaba á los huelguistas? ¿Cuál era su lema constante? ¿Qué decían en todas sus propagandas? «Si perdemos la huelga, no perdemos nada; si la ganamos, ganaremos algo ó lo ganaremos todo.» Y era verdad: como que no había ninguna sanción; como que se restituían al trabajo, y no indemnizaban á la Sociedad ni á las Compañías, ni los estragos de la huelga les causaba incapacidad. El sistema es muy cómodo; están á ganar y á no perder. Esto ha hecho que penetre en las legislaciones un principio deducido del derecho civil y del derecho administrativo, que se va incorporando en las Leyes de los pueblos más cultos y radicales. No te castigo, no te prendo, no te impongo ninguna sanción coactiva:

te respeto el derecho á la huelga; pero no volverás á trabajar en ferrocarriles. Sanciono el principio de libertad que invocas; pero te inhabilito, te incapacito, te alejo de que vuelvas á prestar servicio público para abandonarlo. De este modo queda castigada la huelga, y el temor á la sanción económica que deriva de este principio contiene los deseos de huelga. ¿Habéis visto un procedimiento más suave? El que huelga en una colectividad, y, sobre todo, con el carácter de agente de un servicio público, es un dimisionario, y si no dimite, al abandono del servicio público acompaña la sanción de la inhabilitación para el ejercicio de sus funciones. ¿Es esto atentar á los principios fundamentales de la Ley de Huelgas, del derecho penal y de la legislación vigente? No; se deduce aquella única sanción: que dentro del orden económico, dentro de las relaciones contractuales, pueden establecerse sin violentar ningún principio. ¿Que es restricción, que es exageración, que es algo alambicado? Lo examinaremos, porque aquí estamos para discutir á cada momento.

Y ya con esto termino, Sres. Diputados, rogándoos que me perdonéis si he de abusar mucho tiempo de vuestra atención.

Quede consignado como resumen de estas manifestaciones:

Primero. Que el partido liberal, y en su nombre el Gobierno, no aprovecha la ocasión presente para sugerir ninguna reforma radical de la Ley de Huelgas de 1909, tal como está escrita, y sin aquellas sutiles aplicaciones ni aquellas reservas explícitas del Sr. Maura, en orden á la legalidad é ilegalidad de las huelgas por presunciones, en el debate no bien definidas, que no acepta el Gobierno liberal, sino que acepta la interpretación liberal consignada en el texto legislativo, que es, en efecto, obra de todos.

Segundo. Que al referirnos concretamente, en el proyecto que hoy se discute, al problema de los empleados y agentes ferroviarios, no hacemos sino una aplicación circunstancial de principios jurídicos al contrato que regula estos servicios, sin decir ahora, porque eso creo yo que ningún hombre de gobierno se atrevería á decirlo, que se llegue á posibles ampliaciones de este criterio á otros servicios públicos, sobre todo cuando en la liberal, la liberalísima Inglaterra, desde hace muchos años, en pleno individualismo, se ha establecido para los servicios de agua y gas en las poblaciones una Ley inspirada en principios muy análogos á los de la que os hemos sometido.

Tercero. Que consideramos desarmados los grandes intereses sociales, de que debe ser custodio el Gobierno, si toda la sanción de las huelgas, dentro del texto de la Ley se reduce al anuncio en el plazo de ocho días, que fácilmente puede burlarse por la abstención del trabajo individual y separado de todos los miembros de la colectividad, y, por lo tanto, hacerlas absolutamente por sorpresa, absolutamente impensadas.

Cuarto. Que á este procedimiento legislativo, que constituye un estado de absoluta indefensión de la sociedad frente á una huelga de ferroviarios (salvo el caso de que emplee por sí misma medios permanentes con que re-

emplazar en el acto á los que prestan el servicio), ha de sustituir, á nuestro juicio, no un procedimiento de severas penalidades, no el procedimiento de ensanchar las cárceles, de extrañar á los ciudadanos y cometer violencias, tiñendo en sangre innecesariamente los carriles de las líneas férreas.... Sí: cuando no hay procedimientos jurídicos, los hay violentos, y eso no justifica ninguna sonrisa sino de los que sonrien ante el dolor y el daño que producen esas manifestaciones. Estoy absolutamente convencido de que es mucho más fácil escribir ciertas cosas que formular ciertas interrupciones. (*El Sr. Ministro de Fomento: También La Epoca ha pedido que se reforme todo esto.*) ¡Claro! Como que se dijo que nosotros aspiráramos á evitar la huelga grande, mediante una huelga chica, y todas aquellas cosas que recordarán los Sres. Diputados; como que se dijo que desde el año 1909 habian ocurrido en el mundo cosas tales, que era absolutamente inaplicable el derecho antiguo, y que habia que modificarle. Pero, en fin, no nos entretengamos en esto.

Digo que nosotros preferimos sanciones jurídicas que se deriven de la inteligencia de las bases contractuales; y que para que esas bases contractuales no entreguen á los obreros inermes é indefensos, en el orden económico, á las Compañías, y les impongan las Compañías vejámenes injustos y violentos, hay un regulador, que es el Poder público ó el Poder social, como queráis: una representación del Poder social, el Poder del Estado en forma de Tribunales, y eso es lo que aportamos y presentamos á vuestra deliberación, para que lo modifiquéis en la forma que queráis y que á nosotros nos parezca aceptable.

Establecido el juicio arbitral que sustituye á la violencia ó á la indefensión del Estado, el procedimiento jurídico, hay que dar á los laudos sus consecuencias: para las Compañías, imponiéndoles el Estado que si no se cumple el laudo, lo realizará él á expensas de las Compañías; imponiendo á los obreros que no respeten el laudo que quedarán fuera y alejados para siempre del servicio de las Compañías. Nosotros sostenemos que si este laudo impusiera un sacrificio al Estado para un fin de pacificación social, el Estado, que muchas veces gasta tanto en cosas inútiles y suntuosas, bien podría gastar algo en la obra de la paz social, que me parece el más interesante de los fines del Estado; que si recayese en las Compañías, como no sería justo que cuando las Compañías no inviesen potencia económica, la potencia económica apreciada por el buen sentido, para servir sus fines, se las llevara á la ruina, como no se las lleva cuando no cumplen otras obligaciones, lo repito cien veces, entonces, el Estado, prudentemente, no poniendo en caricatura el texto del precepto legal, acudiría al Parlamento en busca de la manera de reemplazar y sustituir los estragos que esos beneficios ocasionaran al personal.

Ya me queda sólo decir que nosotros consideramos, Sres. Diputados de todos los lados de la Cámara, que las condiciones en que hoy se desenvuelve el vínculo jurídico y económico entre las Compañías y sus funcionarios, y la alta intervención del Estado para cumplir sus deberes, que son inde-

clinables, no pueden menos de requerir una modificación de los preceptos legislativos vigentes. Ese es en nosotros un convencimiento, y no hemos perturbado vuestra atención, no la estamos molestando con este proyecto de Ley, por el mero recreo de escucharos, que le traemos como una necesidad de gobierno, como una necesidad social; que no cabe en nosotros ni la más remota posibilidad de abandonar una solución que se orienta en aquellos criterios fundamentales que resplandecen en el proyecto; pero hombres bastante modestos para sentir que desfallezca nuestro convencimiento, respecto del acierto, respecto del sentido jurídico, si se quiere, de la gramática, todo hay que ponerlo en juego, con que se contribuyó á la redacción del proyecto, lo sometemos íntegramente á la deliberación de la Cámara.

Ya que la Comisión, reparando algún descuido, inadvertido por nosotros, en la redacción, nos trajo á nuestro pensamiento primitivo la simultaneidad en el planteamiento de todos los términos de la Ley, y lo aceptamos en el acto, cualquier reforma que para dar mayor autoridad al Tribunal arbitral se proponga por los Sres. Diputados de cualquiera de los lados de la Cámara, cualquier reforma que parezca encaminada á asegurar más los fines de la Ley, cualquier concreción de los extremos que ha de comprender el estatuto del personal; en suma, cuanto, sin desvirtuar el pensamiento de la Ley, la modifique y la mejore, por nosotros no será rechazado con jactancia, sino que será admitido con toda gratitud.

Y nada más, señores, que en el curso del debate desearía que, descartados estos conceptos de sentido general, se produjeran las enmiendas, las correcciones, las advertencias que el Gobierno no solamente no rechaza, sino que sinceramente solicita.

Rectificación del Sr. Maura y Montaner.

Indudablemente, alguna preocupación debía tener en su ánimo el señor Presidente del Consejo de Ministros, cuando le vi perplejo sobre cuál había sido el objetivo de mi discurso. Me parecería muy claro, aunque yo no lo hubiera dicho.

Se pone á discusión un proyecto de esta gravedad que contiene las novedades que ya conocéis. ¿Es que la minoría conservadora podía callar? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: Al contrario, muy honrado y muy satisfecho de haber escuchado.*) ¿He hecho otra cosa que expresar mi concepto sobre una Ley que ha sido maltratada, á mi juicio, injustamente, y á la que se han cargado responsabilidades que á ella nunca corresponderían, y censurar los conceptos fundamentales que yo creo que forman la trama de este proyecto que me parece inadmisibles? ¿Qué más respeto quiere S. S., y cómo he hablado yo? Me he propuesto hablar como si

siguiera siendo Consejero de Estado y examinase el asunto allí para dar dictamen; hasta me habéis de perdonar ciertas familiaridades, porque he tenido el deliberado propósito de no entablar debate con nadie, de no pelear con nadie; he reflexionado en alta voz. Y ¿qué menos podía hacer el Jefe de una minoría, delante de un proyecto como este, y qué otra cosa he perseguido yo?

Á menos que quisierais que sin discutir el proyecto aceptáramos su responsabilidad y no dijéramos nada. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Nacería muerta una Ley que no tuviera la cooperación y el concurso de todos.) También mueren las Leyes por el vicio de tener muchos papás, y eso pasa con la Ley de Huelgas: yo, porque la veo tan maltratada, me llamo su padre, pero tiene varios, y ya estaba talludita cuando yo vine al Gobierno, y había salido repetidas veces al mercado, sin hallar acomodo por falta de tiempo. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Pero en otros envases.) ¡Y es el Sr. Canalejas el que encarecía la urgencia de la Ley! Para él era urgentísima, y ahora resulta que es una de las picardías del partido conservador. ¿Por qué? Hay que enterar á la gente de que cuando un Gobierno permanece, porque no puede ó porque cree mejor esperar otros caminos de solución y concordia, inactivo delante de la huelga, ó falto de medios, porque no los halla (cosa que yo no tengo por qué discutir ahora), hablaremos de ello otra vez, ese Gobierno tiene la comodidad de decir al vulgo que ello es por una Ley que hicieron los conservadores, lo cual no es digno de S. S. ni de nadie que esté en ese sitio. Y á eso es á lo que yo he venido: á decir á la gente que es una invención como tantas otras.

Porque por la Ley de Huelgas no se ha pactado con nadie. Es otra ficción vuestra, además de ser muy cómodo, suponer única la Ley de 1909: ella, una vez sobrevenida la huelga, una vez dado el aviso, y transcurridos los ocho días, no interviene para nada más que para evitar las coacciones; mas no significa que el Poder público ya no tiene nada más que hacer. ¿Qué tiene que ver lo demás con la Ley de Huelgas? La Ley de 1909 no regula sino el modo de constituirse el hecho de la huelga, no trata de otros asuntos, y para la acción del Gobierno quedan las demás Leyes del Reino; si esas no bastan, ya lo he dicho, se hacen otras.

Yo tampoco he dicho, lo juraría, vosotros lo sabréis, que me parezca que, enfrente de una huelga general de ferroviarios, estamos muy bien preparados para evitar, con sola aquella Ley, toda perturbación. ¿Qué he de haber dicho yo eso, ni cosa semejante de cien leguas? Yo he dicho, he expuesto al Parlamento, que si después de convencernos de que la huelga es un acontecimiento que viene, aunque la Ley la prohiba, que no se evita por el hecho de prohibirla ó castigarla; si es una realidad que tenemos que mirar de frente, para cuyo remedio el plazo de ocho, diez ó doce días me parece de una importancia y una trascendencia inestimables; si para hacer frente á eso están las providencias, que algunas habéis tomado, y á mí me parecen muy justas, y alabaría una por una todas las que condu-

con á evitar que la retirada del trabajo se convierta en secuestro del patrimonio inmenso, que es para la nación una riqueza valiosísima. de la red ferroviaria; que si no basta, si queréis más, se os brinda el más voluntario concurso para todas las cosas que conduzcan á este fin; pero en seguida me he puesto á examinar si este proyecto trae cosas que vayan en este camino, y me parece que no las hallo.

Sólo he hablado de lo más saliente del proyecto, de lo que considero, á mi juicio, más propio de esta clase de debates; no he dicho que me parezca mal lo que en el proyecto haya referente á reforzar los medios de conciliación y las organizaciones de las colectividades para facilitar las avenencias.

¿Qué duda tiene que eso, aunque ya tenemos Leyes sobre ello, consiente mejora, admite mejora, y que tenemos el ánimo abierto para todas las mejoras! ¿Quién ha de negar que es conveniente llegar á las soluciones de concordia? No se aspira á otra cosa, á eso vamos; pero es el caso que viene la fiebre: mejor sería no tenerla, pero viene la fiebre, y ahora hablamos de su tratamiento.

Yo creía tener derecho á que nadie me supusiera preocupado de los apelitivos de reaccionario ó de liberal; creo que de esto tengo dadas algunas pruebas en mi vida. Lo que me ha pasado esta tarde es que no me parece indiferente, no me parece baladí, que la necesidad de justicia en la sociedad, de vigor en la autoridad, de defensa en el Estado, se satisfaga de cualquier modo y por cualquier trocha: me parece que la justicia es el primer nervio del Gobierno y de los pueblos, é importa mucho que las Leyes no puedan ser tachadas con razón. Para mí, en esta Ley, acontece que de una manera absoluta, general, incondicional é innecesaria, se castiga como delito la iniciación de una huelga, como sea de empleados ferroviarios; y digo que esto no es justo, digo que no es razonable, digo que no es necesario, lo cual pongo al lado del vigor que necesita el Poder público frente á una huelga para sustraer á la acción de los que huelgan lo que no les pertenece. Eso en todas las huelgas; y cuando es una huelga ferroviaria, una huelga general, una huelga, aunque no pertezca á esas especialidades, que tenga los caracteres de revolucionaria, ¡ah!, Sr. Presidente del Consejo, yo no puedo pasar por lo que ha dicho S. S., porque S. S. mismo tampoco pasa.

Su señoría me decía: Pero ¿qué es eso de reservarse el Gobierno la apreciación de la finalidad de una huelga? Respondo: ¿Es que no le hemos oído á S. S., antaño y hogaño, hacer esa apreciación? Y ¿cómo no? Yo no la censuro: de lo que me quejo es de que la olvide ahora. Y ¿cómo puede dejar de hacerla? Pues qué: ¿no es la primera obligación del Gobierno defender la Constitución que ha jurado? Pues de la propia manera que se puede abusar del derecho de huelga, se abusa de la propiedad, se abusa de la palabra, se abusa de la reunión, se abusa de todo lo que conduzca á cometer un delito político, para emprender una obra contra la cual, cualquiera que sea el medio empleado, el Gobierno tiene que actuar, tiene que

defenderse, y no puede permanecer inactivo é indiferente. Y digo que no se puede arrebatar á nadie el derecho de propiedad, porque acaso esa propiedad pueda emplearse para un fin ilícito; y eso lo aplico á la huelga. ¿Qué tiene que ver esto con liberalismos ni regresiones, sino con el concepto del derecho, que no es un concepto selvático, del cual resulte que, porque se tiene derecho á la huelga, se tiene también á que nadie le vaya á la mano en la consecución de los propósitos que persigue, y que cuanto lo estorbe sea lesión para su derecho? Me parece haber hablado bastante claro sobre ese concepto del derecho de huelga, compatible con el derecho ajeno y con los atributos esenciales del Poder público.

Ahora, la perplejidad mía es mucho mayor que cuando empecé á hablar, porque ahora resulta que ignoro si se deroga ó no se deroga, si se altera ó no se altera, la Ley de Huelgas. Siempre sería bueno haberla desagraciado un poco; pero respecto del proyecto, el Sr. Presidente del Consejo protesta de que no se declara en él ilícita la huelga. Pero qué: los delitos ¿no son ilícitos? ¿Es que ahora hay delitos lícitos, oficialmente? Porque aquí se dice: «Los que, contraviniendo á lo dispuesto en el artículo anterior» (que manda que todas las divergencias vayan al arbitraje, es decir, los que en vez de ir al arbitraje), «sean ó no funcionarios, agentes ú obreros al servicio de las Compañías, provoquen ó exciten á éstos ó á aquéllos á seguir procedimientos que conduzcan á la interrupción, suspensión ó paralización, en una ó varias líneas, de los transportes ferroviarios, serán castigados con la pena de arresto mayor, que se impondrá en el grado máximo á quienes, para asegurar los fines indicados, emplearen violencias ó amenazas, á no ser que por ellas merezcan pena mayor.»

¿Esto es ó no declarar que constituye delito? Es volver al Código penal que se derogó en la Ley de 1909, y de lo que yo me quejaba no era de que no estuviese claro, porque está clarísimo el proyecto, salvo las modificaciones que se hagan; de lo que me quejaba es de que entresacáis una especie muy singular de huelgas, para darles este trato que es distinto del que aplica la Ley á la generalidad, habiendo entre lo que no se modifica cosas tan análogas, en la Ley de 1909, como los servicios de aguas y los de alumbrado público, para las gentes va á ser un poco penoso distinguir, dentro de la estructura de la Ley de 1909, cuál parte queda virtualmente derogada, tácitamente derogada, y cuál no; esas derogaciones tácitas, aun á los peritos suelen causarles grandes embarazos; por lo tanto, al vulgo le llevan á grandes equívocos excusables, á grandes agitaciones, innecesarias si no se procura la claridad y precisión que quizás esta Ley más que ninguna necesitaria. Esto era lo que yo advertía, y el concepto de S. S. no entraba en mi sospecha, porque ahora mismo yo no le sé conciliar con el texto de la Ley.

He oído hablar ahora al Sr. Presidente del Consejo de Ministros del carácter de funcionarios públicos de los empleados de ferrocarriles, y este es otro equívoco que convendría despejar, porque es claro, clarísimo, que entre los oficios de alta inspección que corresponden al Gobierno sobre

los concesionarios de ferrocarriles, está la acción del Gobierno sobre el personal, tan positiva, que el art. 15 de la Ley de Policía de ferrocarriles permite al Gobierno, cuando considere peligroso para el servicio ó para el orden público que permanezca en su puesto un empleado de una Compañía, ¿qué? ¿Destituirle el Gobierno? No; exigir á la Compañía que le destituya, es decir, respetando aquellos dos nexos eslabonados, pero distintos, que antes señalé yo entre la Compañía y sus servidores y la Compañía y el Estado, regulada esta última relación por las Leyes y por la concesión.

Por lo tanto, no basta traer conceptos de cierta conexión á la memoria de las gentes para crear el equívoco.

Entendámonos: ¿Este proyecto de Ley hace funcionarios públicos á los obreros ferroviarios? ¿Sí ó no? Porque son dos situaciones completamente distintas. Claro es que en cuanto fuesen funcionarios públicos habríais alterado completamente y novado todas las concesiones, todo el régimen de los ferrocarriles en España; y entonces ya sabemos que consentiríais que funcionarios públicos tuviesen el palomar en la Casa del Pueblo.

El art. 19. Pues, en efecto: si el art. 19 no dice lo que yo entiendo, me quedo sin saber lo que dice y nos vamos á quedar todos lo mismo. Yo no tengo empeño en que lo diga, pero para algo está ahí tan terminante y explícita la finalidad del proyecto.

Compensaciones sobre cuyos significados el Sr. Presidente del Consejo de Ministros no ha podido variar, ni creo que pueda nadie variar, sobre poco más ó menos, los ejemplos que yo he puesto: acaso en vez de ejemplos sean enumeración de todos los casos posibles: pocos podrán añadirse, y si alguno se añade, será análogo. Y ¿qué resulta? Pues que el señor Presidente del Consejo de Ministros nos dice: Es que las Compañías están en una gran inopia; es que hay Compañías que no pueden dar al personal que les sirve aquella remuneración cristiana que se necesita para que el personal esté en condiciones de dar al tráfico las garantías que el Gobierno estima indispensables y que debe exigir; por eso admitimos que el Estado, mirando á la colectividad de los desvalidos, de los menesterosos, dé á las Compañías el complemento de las remuneraciones de ese personal.

Pues qué, ¿se tranquiliza el Sr. Presidente del Consejo de Ministros con la insinuación de que vendrán cantidades modestas? Una peseta que viniera con ese epígrafe sería muy alarmante, alaricantisima. Pues qué, ¿creo S. S. que los obreros del campo y muchos obreros de las ciudades, que no tienen periódicos, ni Casa del Pueblo, ni tribunales de la plebe, están hartos? ¿Cree S. S. que no se cambiarían muy á gusto con los que se quejan, aun con los que se quejan con razón? ¿Va S. S. á dar á todos el suplemento? Porque dirán: también yo, que soy un modesto labrador, no puedo pagar los salarios á los zagales. ¿Cuántos ejemplos semejantes podría poner á S. S.! ¿Y se puede legislar sólo para los que alborotan y reclaman? Los servidores del Estado, sobre todo en el ramo de Correos, en

el de Obras públicas, no ya al servicio de particulares, también sienten y padecen la escasez de su retribución, y ¡qué más podríamos desear todos que hallar la manera de que esas deficiencias se fueran disminuyendo cada día! ¡Ojalá se pudiera suprimirlas instantáneamente! Y eso se delega en un Tribunal para que venga en forma de un laudo á la tribuna de la Cámara, y que nosotros confesemos que no hemos sabido, en el ejercicio de la potestad soberana, rigiendo el país, aprobando los presupuestos y las Leyes, acudir ni siquiera á un rincón del cuerpo lacerado de la nación con los remedios que nos sugiera ese Tribunal. Eso es lo que nos trae ese proyecto.

No quiero molestaros más, porque creo que la principal obligación mía está cumplida, además de satisfecha la de cortesía para el Sr. Presidente del Consejo, con haber expuesto, de la manera que acerté á hacerlo, nuestro punto de vista y nuestra convicción.

Es indudable, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que la materia de esta Ley no se confunde ni iguala con la de la generalidad de las Leyes; es indudable que interviene en la huelga ferroviaria un interés público notorio, especialísimo, pero que además ya está tomado en consideración por nuestro derecho positivo.

Porque, S. S. lo ha estado diciendo, no solamente las concesiones recapitulan las obligaciones de cada concesionario, todo ello bajo una sanción capital, y las demás sanciones, que no son tan graves, que la legislación de Obras públicas y las concesiones ponen en manos del Ministro de Fomento y del Gobierno, sino que la alta inspección, como S. S. ha dicho, llega á los últimos ápices del servicio y á las últimas inflexiones de la explotación y administración de las Compañías, lo cual significa que S. S. nos trae el proyecto de Ley en la peor ocasión, en el peor caso, cuando menos se justifica; porque si cuando el Estado tiene tanta mano en el régimen y en la marcha de esa explotación y administración, á las cuales sirve el personal ferroviario, y tiene tan poderosos medios de suggestionar á las Compañías para que, si acaso les asiste la razón, á ella se rindan, y para que, si acaso hay algo justo en la demanda, que ésta quede atendida, nos trae nada menos que los terremotos jurídicos de que os he hablado antes. ¿qué pasará cuando se encuentre el Gobierno con esos conflictos y esas diferencias allí donde no tenga ninguna intervención?

Quiero decir con esto que yo estoy conforme, casi es tan redundante decirlo que me ruboriza, que nadie dejará de estar conforme, que es innecesario decir de puro trivial, que el Gobierno tiene que usar todos los medios de influencia y de suggestion cerca de las Compañías, que son excepcionales y grandísimos, para obtener de ellas aquella parte que, de buen grado, ellas no se adelantan á ofrecer de las satisfacciones que estime justas en la reclamación de los obreros, y que para pasar de ahí á lo que hace el proyecto hay que llenar antes un trámite, que es eliminar á las Compañías de una y otra zona y establecer directamente con el Estado las relaciones.

Yo no he recomendado eso; lo que he dicho es que, omiso el precedente, sacáis la consecuencia, y que, como falta el precedente, la consecuencia es inadmisibile, lo mismo en cuanto á las Compañías que en cuanto á los obreros.

Necesitais algo que no pensáis hacer, y que yo no he mentado si quiera para otra cosa que para hacer constar que es inconveniente el proyecto.

Dice el Sr. Presidente del Consejo que habrá enmiendas. Es natural y es plausible; supongo que habrá enmiendas. Lo que yo digo es que los conceptos que me habéis oído esta tarde, á mi entender, atañen á la armazón, el cimiento, las paredes maestras, toda la fabrica principal del proyecto, y que, por lo tanto, para mí hay una enmienda, que consiste en decir: «En vista de ese proyecto, que venga otro conducente á que, cuando haya huelga de ferroviarios, lo más posible no se interrumpa el servicio público.»

Rectificación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).

Debo recoger, Sres. Diputados, las observaciones principales de la rectificación del Sr. Maura, atribuyéndoles toda la importancia que en realidad entrañan, porque S. S., al rectificar, se coloca en aquel punto de vista que por las prescripciones reglamentarias está asignado á los discursos de totalidad. S. S. dice: «Examinemos sintéticamente el problema.» Eso quiero yo, y os ruego unos momentos de atención.

¿Qué pasa en España? ¿Por qué se ha suscitado este debate? ¿Por qué ha surgido este proyecto de Ley y por qué en los momentos actuales no hay quizá asunto que por igual preocupe la atención pública? Y ¿cuáles son los remedios de esa situación, y qué ha propuesto el Sr. Maura y qué proponemos nosotros? Porque claro es que, cuando el Sr. Maura habla, aunque él no lo advirtiera lo advertirían nuestro respeto y el conocimiento de su posición, habla un partido, una fuerza gobernante, con toda autoridad para intervenir en los graves asuntos nacionales, autoridad y aun necesidad que yo no he discutido ni puesto en tela de juicio un momento, y habla también la expectación del porvenir próximo ó remoto, del porvenir gubernamental el día en que el partido liberal desaparezca de este banco.

Es evidente, es notorio que, con mayor ó menor exageración, con justicia ó con injusticia por lo exagerado de sus apreciaciones, pero con justicia, en parte, de los empleados de ferrocarriles de España, se quejan de que la jornada, á causa de la combinación de los turnos, es en ocasiones excesiva é incompatible con los preceptos de la higiene y con la seguridad de su salud. Se quejan otras veces de que tienen que prestar servicio en

poblaciones en las que la carestía de la vida pesa abrumadora sobre ellos, y no obtienen siquiera aquella remuneración indispensable para atender, á ineludibles necesidades de la vida fisiológica; no hablo ya de recreos y complementos de la vida moral. Es evidente que los empleados de ferrocarriles que están adscritos á una labor permanente en el servicio de las Compañías, en el movimiento mundial en favor de instituciones que aseguran derechos pasivos, lo solicitan también de las Compañías, ora consintiendo en aportar al fondo que constituye la Caja de retiros un descuento de su jornal, ora solicitando que las Compañías satisfagan por completo todas las cantidades que nutran esa Caja. Es evidente que se ha producido por agitacionea sanas ó insanas, ó por lo que fuere, un estado de perturbación moral, porque, señores, no hay que cerrar los ojos á la realidad. La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, tratando de la huelga que se avecinaba, nos dijo: «Si surge la huelga, contaré con elementos y personal suficiente, y aun sobrado, para el servicio.» La Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, cuando se acercó la huelga de la región catalana y fué interrogada por el Sr. Ministro de Fomento y por mí, dijo: «Creo contar con elementos suficientes, aun en el caso de la huelga»; y desgraciadamente, triste realidad, se convocó, realizándose con estas ó las otras condiciones, perfectas ó imperfectas, á los empleados de ferrocarriles para proceder á una votación, y por una inmensa mayoría se votó la huelga. Esto hay que reconocerlo, hay que rendirse ante la realidad, y es evidente que, gracias á medidas previsoras del Gobierno, que S. S. regatea, y que nosotros estimamos que constituyen un gran esfuerzo de nuestra parte, se pudo atender, con determinadas deficiencias, al servicio.

Hay un estado de ánimo que responde á propagandas nocivas, injustas, pero, en fin, un estado de conciencia en gran parte del personal de ferrocarriles, y en las Compañías una muy laudable disposición, por parte de las que puedan, á imponerse ciertos sacrificios para que cesen esos enojos ó esas tristezas de su personal, y en las que no pueden atender á ello, la declaración explícita y terminante al Gobierno de que desearían corresponder en la misma forma que las otras, pero que no tienen medios económicos para hacerlo.

Así se plantea el problema, y hay una Ley, que no discuto ahora si es buena ó mala, en virtud de la cual el Poder público tiene estos elementos de influencia: primero, que los empleados de ferrocarriles, reflexivamente, quieran abandonar la actitud de huelga, y apelamos á ese movimiento reflexivo y no conseguimos que la voz, por torpe quizá, del Gobierno y la de las Empresas, consiguieran atajar el riesgo de la huelga; segundo, si no vale el medio persuasivo, hay la preparación de los recursos que suministran los elementos de gobierno á los que representan el Poder público, y el cruce de brazos, con aviso de ocho días, por los obreros, nos ha parecido que no llegando á una organización que defina sobre derechos y deberes, definiendo la mera responsabilidad contractual, que no es negar

el derecho á la huelga, sino deducir las consecuencias del contrato de trabajo á los trabajadores, no conseguiríamos nada, porque á S. S., que es jurisconsulto, no se le puede perdonar, con respeto se lo digo, que deliberadamente, sin duda por un artificio de la polémica, que es muy usual y que no he de censurar, nos hable del derecho de huelga y no nos hable del artículo en que se definen las responsabilidades de los agentes de ferrocarriles, que es una responsabilidad contractual de Derecho civil y no de Derecho penal, lo cual no tiene nada que ver con los *meneurs*, instigadores y agitadores, que en todas las legislaciones se separan de los obremos que, arrastrados por una corriente de mejora de su situación, van á la huelga. Cuando se castigara con pena corporal, con la pena de prisión á los empleados de ferrocarriles, entonces se declararía ilícita y penada la huelga; pero aquí no se hace más que deducir las sanciones de Derecho civil que del contrato de trabajo se desprenden. ¿No tienen las Compañías que pagar un mes al empleado que despiden? Pues el que se despide anticipadamente y causa el estrago y el daño con la huelga tiene que responder á los perjuicios que ocasione mediante las consecuencias que se desprenden de la Ley.

¿Qué se puede hacer? ¡Ah, Sr. Maura! S. S. es águila, y no puede escurrirse como una anguila. S. S. tiene que volar sobre las cimas de este gran problema, si quiere, y si no quiere, yo tengo que tomar nota de la suspensión de su juicio.

¿S. S. considera que en el estado actual de derecho hay medios para imponerse á un movimiento que surgió y que podría mañana reproducirse de todo el personal ferroviario, mal hallado con las condiciones en que vive, y que en vez de realizar una huelga con violencias, con estragos sobre el material, vaya á la huelga inglesa, á la huelga de los brazos cruzados? ¿Qué defensa hay contra eso? S. S., aceptando las responsabilidades del Gobierno, como habrá de aceptarlas en su día; aceptando las responsabilidades del Gobierno, ¿garantizaría al país que dentro de los elementos que procura la legislación vigente, sin ninguna reforma en la legislación vigente, se asegura y se previene contra ese estrago en condiciones que le inspiren tranquilidad, ó estima que, tratándose de un servicio público de tal trascendencia que nada menos que puede paralizar, anestesiar la vida de la nación, es indispensable conseguir por los métodos del arbitraje, que dan temperamentos jurídicos á la solución del conflicto, por las compensaciones del Estado de que hablábamos y luego por alguna prevención en la Ley de Huelgas, garantías contra el estrago? ¿Sí, ó no? ¿S. S. lo considera suficiente? Esa es una declaración de la mayor trascendencia para nosotros. (*El Sr. Maura, D. Antonio*: La está haciendo S. S.; yo no he dicho nada de eso, he dicho lo contrario.) ¿Que la estoy haciendo? Estoy preguntando. (*El Sr. Maura, D. Antonio*: Está tergiversando las palabras que yo he dicho.) No, Sr. Maura, tergiversar sería censurable. (*El Sr. Maura, D. Antonio*: Involuntariamente será.) ¿Cómo tergiversar!, si digo: ¿Es que el Sr. Maura cree esto? Lo cual no significa

que esto lo crea. ¡Si no lo ha dicho S. S.! (*El Sr. Maura, D. Antonio: Dos veces lo he dicho esta tarde.*) No lo he entendido, confieso mi torpeza. (*El Sr. Maura, D. Antonio: Lo repetiré.*)

Yo pregunto, me permito preguntar, S. S. puede responder la tercera vez ó excusarse la molestia de contestar: ¿es que dentro de la legislación actual, con las garantías que ofrece la legislación actual, S. S. tiene medios para responder, como Jefe de un Gobierno, de hacer frente á una huelga ferroviaria, ó S. S. estima necesaria alguna modificación legislativa? Y relacionando esto con otro concepto, cuando S. S. hablaba de la huelga revolucionaria, que eso me importa mucho é importa á todos tomarlo en cuenta, no vale salir por la tangente, invocando que en presencia de una huelga general (no vamos á discutir ahora si yo he acertado ó errado; parto de mi juicio) de carácter político, en la cual se hablaba de subvertir las instituciones del Estado, de derrocar el régimen, de traer la República por métodos revolucionarios, ese carácter revolucionario de la huelga puede amparar aquellas otras indicaciones de S. S. de que en los comienzos de la huelga y en las huelgas que no son en organismos del Estado, ni se producen en Empresas del Estado, sino en todas ellas—lo dijo S. S. varias veces—puede haber un carácter revolucionario, y eso interesa mucho.

Si nosotros hemos de respetar la licitud de la huelga, y cuando la huelga se produce entre el capital y el trabajo en las condiciones normales y habituales la hemos respetado, y S. S. se reserva la interpretación del carácter revolucionario por los estragos que produce en la economía nacional, las situaciones no son iguales. Yo teniendo esos medios que S. S. recoge podría hacer frente á dificultades que, desposeyéndome de ellos, no puedo dominar, y S. S. puede aparecer en este debate como hombre transigente, benévolo, amigo de la libertad de la huelga, porque se reserva aquellos recursos extraordinarios que para la huelga en los ferrocarriles y para todas indicaba S. S. Es este asunto del mayor interés.

No. Conviene mucho que todos, unos y otros gobernantes, sepamos y lo sepan los de ahí y lo sepan los de allá, cuál ha de ser el concepto jurídico que nosotros apliquemos en la gobernación del Estado á las huelgas. Yo, una huelga general que se combina con movimientos políticos, equivocada ó acertadamente, la estimo revolucionaria y aplico aquellos artículos del Código penal y aquellos procedimientos de orden político para la rebelión y la sedición; pero yo no entiendo que es lícito entrometer los Tribunales de Justicia, ni ingerirse el Gobierno en imputaciones de carácter revolucionario en una huelga estrictamente económica, porque no encontrando en la Ley resortes los busque artísticamente en una calificación injustificada de huelga revolucionaria. Yo creo que no he rebasado lo más mínimo mi derecho, cuando dije que hablaríamos en seguida de cuál ha de ser esa modificación legislativa; pero ahora pregunto yo á S. S., órgano de un elemento social y de opinión y de una fuerza de Gobierno: ¿es que S. S., en la previsión de un porvenir más ó menos remoto ó pró-

ximo, creo yo que alejado por la prudencia de los obreros, creo yo que alejado por concesiones que una gran Compañía acaba de hacer hoy, y aun alejado también por previsiones de Gobierno, pero, en fin, en esa eventualidad, entiende S. S. que aplicando textual y literalmente los preceptos que están en la Ley de 1909 y en todas las demás Leyes, puede hacer frente á los estragos de un conflicto ferroviario? Nosotros decimos que no; S. S. no sé lo que ha dicho, puesto que me remite á palabras que no supe entender, sin duda por mi torpeza.

¿Me permite el Sr. Maura, y me permite la Cámara, que yo con un ejemplo vulgar dirija una pregunta á S. S., y naturalmente á todos los Sres. Diputados? Voy á proponer un caso que no es imaginativo, que es un caso real: suponed, Sres. Diputados, y conteste calladamente vuestro recto juicio, suponed que hay en España una Compañía (la hay) que se ve en el doloroso caso, siendo muy rectos sus gestores, siendo muy dignos los individuos de su Consejo de Administración, siendo muy humanitarios los Ingenieros, y hasta filántropos, si queréis, se ve en el triste caso, por falta de medios, de tener que obligar á algunos de sus empleados á trabajar en condiciones que los extenuen, en condiciones que cualquier fisiólogo y cualquier hombre de buen sentido declararían incompatibles con la salud. Añadid que por esa misma deficiencia de medios económicos, además de extenuarlos, no les puede pagar el jornal indispensable para una elemental aspiración, para la cantidad fisiológicamente indispensable al sustento, y añadid que á estos desgraciados, por la misma falta de medios, no les puede sugerir tampoco la esperanza de que en un porvenir remoto, después de haber transcurrido muchos años, puedan contar con algún recurso en la invalidez ó en la vejez, ó sus familias, en caso de muerte. ¿Qué pasa entonces? Entonces ocurre una de estas dos cosas: ó que se abandona á esos funcionarios á la miseria, á la desgracia, con daño del servicio público, con riesgo en el servicio público, y siendo consocio en la inhumanidad y en la injusticia el Estado, ó que, según insinuaba el Sr. Maura, el Estado, que no quiere ser violador del pacto contractual, para venir en ayuda de los desgraciados, excede al pacto contractual y se apodera de las líneas y las revierte al Estado. Pero ¿qué tendríamos que hacer entonces? Que como el Estado no podría ser un patrono de esa guisa, como nos sublevaríamos todos ante un Estado patrono que realizara tal iniquidad, tendría que venir el Ministro de Fomento á pedir á las Cortes un crédito con que suplir la deficiencia de medios para pagar debidamente á ese personal. Tendría que acudir á pedir las mismas pesetas que en caso de compensación hubiera de dar á las Compañías.

De modo que estamos encerrados en distingos sutiles de aspecto jurídico, pero vuelta la espalda á la realidad. Si el Estado, incautándose de las líneas directamente, ó el Estado, delegando la explotación y como patrono indirecto, y dando á los empleados de ferrocarriles el carácter de funcionarios públicos, á quienes no se puede atacar sin cometer un atentado, tiene que pagar la cantidad, ¿qué más da lo uno que lo otro? Y hay

que tener en cuenta las gravísimas consecuencias que se derivarían de la reversión del Estado.

¿Por qué no decir cuatro palabras sobre esto? España va siendo ya una de las pocas naciones que, por deficiencias económicas—las mismas de que se hablaba en el artículo—imputables al Estado, por un sentido especial del pensamiento económico de nuestras clases directoras y de nuestros hombres de Estado, conserva en delegación, en precaria delegación el servicio de ferrocarriles en Empresas particulares. Hay dos conceptos totalmente inadmisibles, el concepto vulgar de las extremas izquierdas, que dicen: «eres Empresa, luego eres un ser que capta la energía y la riqueza nacional, luego eres un vampiro que absorbe la sangre del organismo español, algo odioso, repugnante.» Olvidan que esas Empresas están nutridas con el capital de clases proletarias, de clases medias, de elementos acaudalados, y bajo la dirección quizá de un gran capitalista ó de varios. Pero, en fin, aquí hay Diputados catalanes, hablemos de las líneas construidas en Cataluña, y saben que esas Empresas constituyen el fondo de reserva, de seguridad de muchos establecimientos benéficos, el porvenir de muchas familias desgraciadas, un capital repartido entre muchos miles de poseedores.

Este es, sin duda alguna, un concepto erróneo, porque es el concepto de odio á las Empresas. Pero hay otro, el de la gente de la acera opuesta. ¡Ah! Compañía: tú eres un organismo económico y financiero, que puedes mantener la explotación de los ferrocarriles á tu antojo, que puedes remunerar (del elocuente discurso del Sr. Maura se desprende) hasta tu personal como bien entiendas, pero no es oficio del Estado entrometerse en ello: á lo sumo te diré que despidas tal ó cual empleado por cuestiones políticas; pero no que lo conserves, por razones de moral, con una remuneración suficiente. Y claro está: esos odios y abusos engendran un gran sentimiento en masas enormes de la opinión pública, que quieren anticipar la reversión de los ferrocarriles.

Cuando tuve la honra de contraer la enorme responsabilidad de dirigir el Gobierno, ese fué uno de los primeros pensamientos que en Consejo de Ministros examinamos; lo recordará alguno de los compañeros que desde entonces me presta su insustituible concurso en estos empeños del Gobierno. Se planteó el problema de la reversión de los ferrocarriles, y entendimos además, por las consecuencias y resonancias de aquella deliberación, que no era posible en las circunstancias actuales (y las de ahora son como las de hace dos años, poco más ó menos) pensar en la reversión.

De modo que cuando el Sr. Maura, desde su punto de vista, hablaba, y luego oía á otros oradores de la izquierda, descarté, como una posibilidad inmediata, no digo remota, la reversión de los ferrocarriles. Tenemos, por tanto, que discurrir dentro de las condiciones actuales, y me invita el Sr. Maura á que diga: «los empleados de ferrocarriles, ¿son funcionarios públicos, sí ó no?» Yo, á mi vez, podría preguntar á S. S. si le basta la legislación actual. No me atrevo á pedirle que diga sí ó no, por-

que mis respetos son tan grandes, que no puedo encerrarle en este dilema; pero ya que S. S. me encierra en él, le voy á decir: sí y no.

Los empleados de ferrocarriles no son funcionarios públicos en aquel concepto que deriva del Derecho administrativo normal, del común Derecho administrativo, en el sentido de la función que realizan personas adscritas, por Reglamento ó Ley, á la dependencia del Estado; pero tampoco son empleados de Empresas de gestión particular, absolutamente inconexas con las obligaciones del servicio público, porque están realizando ese servicio en condiciones en las cuales les alcanza, repito, aquella garantía que el Código penal y nuestra jurisprudencia han establecido para múltiples funcionarios de los ferrocarriles.

De suerte que tienen, y no es salir de la dificultad con un distinguido, sino repetir la lección del aula, de todas las enseñanzas y de casi todos los maestros de Derecho administrativo en Europa, tienen una condición intermedia, singular: tienen el beneficio de la permanencia y el Estado la obligación de contribuir á su permanencia. La inamovilidad es un criterio para el funcionario del Estado aplicable al de ferrocarriles; y así como tiene esa garantía del Estado para su permanencia, tiene, naturalmente, obligaciones que derivan de la índole del servicio que presta. En esta situación mixta de funcionario público y no funcionario público, la tutela del Estado no alcanza á todos y cada uno de los actos de gestión, sino que alcanza á aquella definición genérica de la gestión que se condensa y formula en el contrato del trabajo, y es evidente para mí que el contrato de trabajo del empleado de ferrocarriles con la Empresa no es el contrato libre del particular empleado con el particular empleante, del particular obrero con el particular patrono, sino que es un contrato que tiene efectos, derivaciones y transcendencia al derecho público, y, por tanto, solicita y autoriza la ingerencia del Estado.

Nada más, y perdone el Sr. Maura si por ventura no hice, teniéndola tan alta, estimación expresa de algunos de sus razonamientos. S. S. dice: traéis el proyecto con un gran espíritu de amplitud; pero no es eso: es la dirección lo que me parece mal, es la ingerencia vuestra en admitir para el Estado responsabilidades y obligaciones respecto del personal de ferrocarriles: es la ingerencia vuestra en la vida interior de las Compañías; es, en suma, el sistema orgánico que habéis traído á esta Ley, y que yo juzgo peligroso. Y yo digo: ¿es, por ventura, la relación entre el agente ferroviario y la Compañía un asunto ajeno al interés del Estado? ¿No le importan á la sociedad—hablemos ahora de la sociedad, no del poder que lo representa y rige—, no le importan nada á la sociedad las condiciones en las cuales se presta ese servicio, ora en relación con el público, ora en relación con las Empresas, ora por lo que afecta al contrato de trabajo? Si eso es extraño al interés de la sociedad, si no le importa más que el concepto general de la armonía de intereses, el seno de equidad en las relaciones humanas que puede afectar á otros obreros ó empleados, nada tengo que decir; pero si, por el contrario, como nosotros pensamos, hay re-

laciones singulares, privativas, especiales, características del empleado de ferrocarriles, ese es un problema del Parlamento.

Pero vamos, y termino, á una conclusión: yo, Estado, me desentiendo de los empleados de los ferrocarriles; yo, Estado, dejo á los empleados de ferrocarriles en aquella situación que las circunstancias les hayan impuesto en la libre contratación con las Empresas, mientras no surgiera un conflicto, si esto fuera posible. Surgido el conflicto, realizada una gran organización, no hay más que uno de estos medios, que entrego á la consideración del Sr. Maura: primero, destruir la organización societaria, declarar que es ilícita para los empleados de ferrocarriles; segundo, si no se acepta este procedimiento, si no se va contra el sindicato, militarizar los empleados de ferrocarriles, someter permanentemente al fuero de Guerra á esos empleados.

Si no se aceptan estos caminos, y yo ni el uno ni el otro admito; si no se militariza á los empleados de ferrocarriles y no se disuelven las Asociaciones, hay que buscar en la esencia del contrato alguna sanción; y si no se hace eso, entonces, no habiendo prevenido por el arbitraje obligatorio la solución jurídica, no queda más que la solución de la fuerza. La fuerza se combina en todas las luchas humanas con la astucia; si el personal de ferrocarriles se organiza y tiene astucia, llegará tarde la fuerza; si la fuerza se ejerce prematuramente, suscitará la violencia, y yo creo que es obra de paz y de derecho, y muy propia para profesada en un Parlamento, la de que quien represente el Poder público no ha de ejercitar como procedimientos suyos exclusivos ni la astucia ni la fuerza, sino que ha de armarse de la garantía del derecho y lograr la pacificación social por los métodos jurídicos, la solución que importa al bien del Estado. Ese es nuestro criterio; vosotros discutiréis, y la Cámara resolverá.

Contestación del Sr. Maura y Montaner.

Poco ha debido de fijarse en mis razonamientos el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, cuando dos veces ha insistido en examinar el argumento de la fuerza. No recuerdo haberla mencionado en mi discurso. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* No es eso. Es que yo establecía una hipótesis.) De modo que los argumentos son suyos, no míos. La fuerza siempre hace falta para imponer la autoridad; pero es la última cosa que hace la Autoridad, y yo he peleado aquí por la razón, que es la antítesis de la fuerza.

Yo trataba de persuadir á S. S. de que ese nexo, ese interés social, esa autoridad del Estado sobre la administración de los ferrocarriles no nace de la huelga del otro día, porque llevamos ya en este régimen sesenta ú ochenta años, sino que tiene su fórmula en las Leyes, y por eso nadie, y menos yo, pondría en duda la legítima intervención del Sr. Ministro de

Fomento con las Compañías. ¿Cómo ponerla en duda si la estamos reconociendo y aplaudiendo en cuanto se ejerce? Por esa relación, por ese íntimo nexo que representa la concesión, el Gobierno, no sólo puede apelar al buen consejo, sino que tiene poderosísimos estímulos para llegar hasta la imposición, dentro del régimen establecido.

Eso es lo que rompe el proyecto, evocando á un decreto de imperio el contrato, sustituyendo por un decreto el contrato, y como es el Estado soberano quien contrata por una Ley delegada, suprime la autoridad, porque el que debía ser juez se hace parte. Y cuando los que se crean perjudicados se quejen, ¿á quién acudirán? Esto aparte del conflicto constitucional de que he hablado en mi discurso. Por eso el proyecto es, á mi juicio, un gravísimo error político y germen de muchas complicaciones; en esas cosas está el germen del derramamiento de sangre:

Felicito al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, porque tiene valor, á la cabeza del Gobierno, para prepararse para las campañas de oposición; porque tres veces le he visto preocupado por las cosas que me dirá suponiéndome á mí en el Gobierno; y, para ir acopiando materiales, me dice con gran habilidad —como soy tan sagaz lo he descubierto—: «¿Cree el Sr. Maura que no hay que hacer nada y responde de que todo lo arreglará?» Si á otro, que no á mí, se lo preguntasen, ya sé lo que contestaría: que con tal de darle el Poder respondía de todo. Yo no. Yo digo que el Gobierno, que tiene la responsabilidad del Poder, ha sentido la necesidad de una Ley más, y la ha traído; ya dije, y ahora repito, y por haberlo dicho tres veces me permití la interrupción que hice á S. S., por la cual le pido me perdone: si necesitáis, puesto que el Gobierno ha pasado por una huelga ferroviaria ayer mismo, reformar, ampliar, reforzar, adicionar alguna cosa que conduzca á que, en efecto, los huelguistas ferroviarios no resulten dueños de las líneas y de imposible sustitución para el servicio público, contad conmigo. ¿Quiere más S. S.? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: Sí; que S. S. crea que ese concurso es debido y no solamente cortés.) Pero eso que traéis, por las razones que doy, que todos sois dueños de estimarlas infundadas, creo que no conduce á semejante cosa, no evita la huelga y trae complicaciones, á mi juicio, más graves que las de no promulgar esos preceptos. Ahora digo á S. S. que si algún día tengo yo que jurar el cargo de Presidente del Consejo, de Ministro de la Corona, de Gobernador ó de Alcalde, en mi juramento va que haré para cumplir mi deber todo lo necesario.

El Sr. Presidente: Si el Sr. Urzáiz desea hacer uso de la palabra esta tarde, puede hacerlo; pero, dado el estado de la Cámara, quizás será mejor dejarlo para mañana.

El Sr. Urzáiz: Me es igual; estoy á disposición de S. S. He pedido la palabra para una alusión personal, y, si S. S. lo prefiere, hablaré mañana, porque la Cámara está ya cansada, aunque yo la fatigaría muy poco más.

Sesión del 22 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Angel Urzáiz para alusiones personales.

Señores Diputados: Á última hora de las destinadas á preguntas, en la sesión de hoy, ha ocurrido un incidente, promovido por el Sr. Presidente de la Comisión de Presupuestos, D. Félix Suárez Inclán, en el que ha resultado demostrado, porque no ha sido contradicho, algo que tiene íntima relación con todo lo que yo he de decir en la sesión de esta tarde para evaluar la alusión personal que me hizo pedir la palabra.

Ese algo es que el Gobierno quería que hoy se diera dictamen y quedara sobre la mesa el proyecto llamado de liquidación, leído al Congreso por el Sr. Ministro de Hacienda en la sesión del 15 de Octubre.

Otro hecho, ya no tan importante, pero sobre el que me permito llamar la atención de la Cámara, es el de haber conminado una vez más el señor Presidente del Consejo á la mayoría con lo que se llama el planteamiento de la cuestión de confianza para plazo relativamente breve. Toda la actuación mía en la política, desde hace tiempo, se funda en la suposición de que el Rey lee todos los días el *Extracto* oficial de las sesiones de los Cuerpos Colegisladores, y que comprende y se hace cuenta y penetra lo que hay, lo que pasa en los salones de sesiones en relación con lo que ocurre fuera de ellos, y yo espero que el Rey, cuando lea mañana el *Extracto* de la sesión del Congreso celebrada hoy, y se entere de esos dos hechos, ciertamente que les ha de dar toda la importancia y les ha de prestar toda la atención que debe darse á cuanto ocurre en la política.

Y entro en materia. En el año 1907, y en los primeros días de Enero de 1908, ocurrieron en la ciudad de Barcelona atentados terroristas que conmovieron hondamente á la opinión y que produjeron esa efervescencia que se produce siempre en un país, sobre todo impresionable, acostumbrado á esperar todo de lo que el Gobierno haga, á esperar de él el remedio de todo, y en donde se han quebrantado las energías y la sociedad parece como que ya no se siente con fuerzas para resistir por sí misma las enfermedades que la aquejan, y el 24 de Enero de ese año 1908 se leyeron en esta tribuna y en la del Senado varios proyectos de Ley, principalmente cuatro, á que he de referirme.

En el Senado se leyeron, por el Ministro de Gracia y Justicia de entonces, Sr. Marqués de Figueroa, un proyecto de Ley contra el terrorismo y otro proyecto de Ley prorrogando la suspensión del Jurado en las provincias de Barcelona y Girona. Simultáneamente (cuando digo simultáneamente, quiero decir el mismo día 24 de Enero) leyó en esta tribuna el Ministro de Fomento de aquel Gobierno, Sr. González Besada, dos proyectos de Ley: uno, que se conoció con el nombre de Fomento de las comunica-

ciones marítimas, y otro, el de Ferrocarriles secundarios. Se armó una tremolina tremenda con motivo de los dos proyectos de Ley leídos en el Senado, sobre todo con motivo del del terrorismo; se celebraron *meetings*, se agitó la opinión, en la atmósfera no había más que el proyecto de Ley contra el terrorismo. Pasó el tiempo, y ni el proyecto contra el terrorismo, ni el proyecto prorrogando la suspensión del Jurado en las provincias de Barcelona y Gerona, llegaron á ser Ley; pero fueron leyes los dos proyectos leídos desde la tribuna por el Sr. Ministro de Fomento, relativos al fomento de las comunicaciones marítimas y á los ferrocarriles secundarios.

No es que yo pretenda relacionar aquellos atentados terroristas de Barcelona con los resultados que dieran en la legislación del país; pero se ha comparado la política española con una noria, teniendo quizás en cuenta la semejanza de los hechos que se suceden. En el mes de Septiembre, y á primeros de Octubre de este año, también en Barcelona, se promovió una huelga por los empleados de la red ferroviaria catalana, llegando á alarmar considerablemente á la opinión, y haciendo tomar al Gobierno medidas verdaderamente excepcionales; y hace pocos días, el 15 de Octubre, y aquí cuadra lo que antes dije, fueron leídos, y no ya en las dos Cámaras, sino en esta misma Cámara, por el Sr. Ministro de Fomento, dos proyectos de Ley, relacionados con lo que se ha llamado y se llama cuestión ferroviaria, y, por el Sr. Ministro de Hacienda, un proyecto de Ley pidiendo autorización para un empréstito de 300 millones de pesetas efectivas, que no es el momento de examinar ahora en detalle, pero del que sabemos ya que el Gobierno había exigido que el dictamen correspondiente de la Comisión se emitiese hoy y se leyese hoy desde esa tribuna. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: El Gobierno no ha formulado esa exigencia.)

Me refiero á lo afirmado por el Sr. Suárez Inclán, que no ha sido contradicho. Mas volviendo al punto sobre el cual discurría, diré que tampoco ahora pretendo relacionar los proyectos de Fomento y de Hacienda, leídos el día 15 de este mes, con la huelga surgida en Barcelona; digo lo mismo que de lo que ocurrió en 1908. Tampoco relacioné los atentados terroristas que hubo en Barcelona con aquellos proyectos de comunicaciones marítimas, contra el terrorismo, suspendiendo el Jurado, y el de ferrocarriles secundarios. No hago más que exponer hechos.

Al examinar yo los proyectos leídos aquí el 15 de Octubre por los señores Ministros de Hacienda y de Fomento, me pareció una labor tan excesiva y de unas aspiraciones tan grandes, en relación con la situación política y parlamentaria del país, que sospeché, recelé, que no fuera la intención del Gobierno sacar adelante todos esos proyectos, y me acordé de que así como en el año 1908 habían quedado extramuros, entonces se empleó esta frase, los proyectos sobre el terrorismo y suspensión del Jurado, ahora también podría quedar extramuros el proyecto relativo á los ferroviarios. Lo que no se me ocurrió que quedara extramuros fué el pro-

yecto de empréstito, y lo que ha ocurrido en la sesión de esta tarde ciertamente que no ha de contribuir á quebrantar esta impresión mía.

Toda la atención que se preste á la forma en que se ha presentado ese proyecto de empréstito por parte del Parlamento, y claro es que cuando digo Parlamento me refiero también al Rey, porque el fundamento de mi actuación en la política es conseguir que el Rey preste atención á cómo ejerce las facultades que la Constitución le concede, por consejo y bajo la responsabilidad de sus Ministros, toda la atención, repito, que se preste á la forma cómo se ha presentado este proyecto de empréstito me parecerá escasa.

En este proyecto no se dice concretamente qué es lo que se ha de pagar con esos 300 millones. Por un lado, se enumeran una porción de atenciones que se dice que están pendientes de pago, y, por otro, se pide autorización para arbitrar 300 millones, diciendo que se podrán aplicar á tales y cuales obligaciones. Si eso fuera un presupuesto de liquidación, como se ha llamado, lo que debería haberse hecho era detallar en secciones, capítulos y artículos las cantidades que estuvieran pendientes de pago, y al mismo tiempo pedir la cantidad necesaria para satisfacerlas; pero, presentado de esa manera, eso ni es presupuesto de liquidación, ni es otra cosa que conceder al Gobierno, si se le concede, la facultad de emplear 300 millones en lo que le parezca bien. Todas las atenciones del presupuesto que queden pendientes de pago, mejor dicho, todos los recursos del presupuesto ordinario, podrán aplicarse á lo que se quiera. No ha dado el Gobierno ninguna explicación de esto, y mientras no dé explicaciones, y, sobre todo, mientras no se detalle el presupuesto por secciones, capítulos y artículos, diciendo las cantidades que han de destinarse á cada uno de ellos, y, cuando se trate de ejercicios cerrados, acompañando las relaciones nominales que la Ley exige, si esto se concede, el hecho de concederlo constituirá una verdadera dictadura económica.

No quiero entrar á apreciar la vaguedad con que se dice que se podrá emitir la deuda que se quiera. Es cosa verdaderamente extraordinaria que el Gobierno no pueda decir de antemano, ahora, qué clase de deuda piensa emitir de las varias que hay, y que pida que se le deje emitir cualquier clase de deuda, incluso crear una nueva. Esto no puede justificarse por ninguna exigencia razonable de las necesidades del país.

Y esto, en realidad, es el prólogo de lo que yo tenía que decir al Congreso.

Siempre en la duda de si habrá verdadero deseo por parte del Gobierno en sacar adelante y hacer aprobar los dos proyectos llamados ferroviarios, he seguido con atención, no sólo lo que ha dicho la Prensa, sino lo que aquí se ha dicho acerca de ello, y después del discurso que ayer pronunció el Jefe del partido conservador, Sr. Maura, en cuanto á la crítica de ese proyecto, queda perfectamente hecha, á mi juicio, y todos los que creemos que no sólo es innecesaria é injusta la prohibición del derecho de huelga (yo añado más: que es impolítica), realmente tendremos poco que

añadir á lo que dijo el Sr. Maura. Yo no hago ninguna salvedad respecto á la opinión que profeso de que la huelga, toda huelga, es siempre lícita, sin condiciones, sin limitaciones, sin pensar en cuáles puedan ser los móviles de los que las provoquen, y eso puede ser delito. Mi opinión es resuelta, incondicionalmente favorable al criterio de que toda huelga es lícita en sí. Claro es que las huelgas podrán promoverse sin razón, como las coligaciones de patronos podrán también pactarse sin razón; pero una cosa es no tener razón y otra cosa es no tener derecho á hacer lo que uno no tiene razón de hacer. Es más: yo creo que toda huelga prevalecerá ó no prevalecerá, según el ambiente que haya en la Nación, en la sociedad en que se desarrolle; y eso de evitar huelgas por medio de Leyes, yo no comprendo, realmente no comprendo cómo en los tiempos á que hemos llegado se pretende por un Gobierno, no ya que se llame liberal, sino aunque se llame conservador.

Si la gente creyera que con Leyes se evitaban las enfermedades, ya me figuro que, en cuanto se anunciara el cólera en alguna parte, en vez de votar recursos para combatirlo, lo que habría que hacer sería votar una Ley que prohibiera que el cólera entrase. Pues, señores Diputados, ¿qué diferencia hay entre las enfermedades y las epidemias y esas convulsiones sociales que de cuando en cuando padecen las sociedades? Querer que una sociedad esté siempre tranquila, contenta, normal, es lo mismo que querer que los individuos estén siempre en estado de salud. Las enfermedades son inevitables, y cuando los Gobiernos quieren curarlas, se les puede recordar el dicho de aquel médico tan sagaz: yo muy fácilmente puedo hacer tragar una medicina á un enfermo; pero Dios sabe cómo se la hago salir del cuerpo. Cuando se aplica una Ley como una medicina á la sociedad, es muy fácil hacerla votar por el Parlamento, sobre todo en España; pero lo que no se sabe tan fácilmente es el efecto que luego producirá en la Nación á que se aplica.

Claro es, por consiguiente, que yo soy adversario radical del proyecto; no encuentro en él absolutamente nada aceptable, y encuentro algunas cosas superfluas, y lo superfluo me parece malo. De modo que yo, desde el principio hasta el fin, voto contra el proyecto.

Pero hay detalles en la tendencia del proyecto que son más graves que otros. Se ha visto clara en la conducta del Gobierno, con motivo de la última huelga, la tendencia á militarizar el servicio ferroviario.

Señores Diputados, hace algunos años militarizamos parcialmente la administración de justicia por medio de la Ley de Jurisdicciones. Esa militarización no alcanzó más que á los Oficiales, porque los soldados nada tienen que ver con la Ley de Jurisdicciones. ¿Estáis satisfechos de haber votado aquella Ley? Pues bien: ahora también se quiere militarizar el servicio de ferrocarriles, invocando razones que yo había de creer que eran buenas desde el punto de vista técnico; pero desde el punto de vista social, desde el punto de vista político, yo preguntaría: ¿es prudente encargar al Ejército, además de la administración de justicia, el servicio de ferrocarriles?

les? Yo creo que las frutas sanas no curan á las frutas enfermas que se ponen al lado; en cambio, creo que lo que está dañado puede corromper á lo que está sano.

À mi me parece que el hecho de llevar fuerzas del Ejército á prestar el servicio ferroviario, de momento podrá resolver la dificultad; en los primeros tiempos podrán esos soldados hacer marchar los trenes y hacer que el servicio se cumpla; pero á la larga, y no muy á la larga, al poco tiempo, me parece que lo que se habrá hecho habrá sido preparar (creo que algo por el estilo decía ayer el Sr. Maura) factores ó elementos revolucionarios.

Me parece un error fundamental del proyecto, dentro del error de pretender cohibir el derecho de huelga, el relacionar la fuerza armada con este servicio público. Todas las comparaciones que se aducen de lo que pasa en otros países, no tienen fuerza alguna respecto á la situación de España; es una lástima que el Sr. Ministro de Fomento no haya acompañado á su proyecto las Leyes de otros países que cita en su preámbulo; porque yo no las conozco todas; pero algunas que conozco las encuentro equivocadamente invocadas.

¿Hablar de Inglaterra como precedente para lo que se intenta hacer aquí por el Gobierno! ¿Qué ha hecho Inglaterra que se parezca á eso? ¿Qué tienen que ver los contratos y las Comisiones de arbitraje allí establecidas con lo que se pretende establecer aquí por el Gobierno? ¿Hay alguna Ley que lo haya establecido? La Ley última de Inglaterra se refiere á un salario mínimo que se había de aplicar en cada localidad, según sus condiciones, por Comisiones mixtas. ¿Qué tiene que ver con lo que el Gobierno propone ahora? Por eso decía que sería bueno que se imprimieran con el proyecto los textos de las Leyes que se citan en el preámbulo. Así como algunas veces se llenan volúmenes para ilustración de proyectos de Ley, que en realidad no la necesitan, en cambio proyectos como éste creo que deberían ir acompañados de los documentos que se citan en el mismo. El Sr. Villanueva es, á mi juicio, una de las personas más inteligentes y cultas que yo conozco en la política española; de modo que yo no dudo que él tiene adquiridos suficientes conocimientos sobre esta materia; pero convendría que nos enterara á todos, con más detalle de lo que se hace en el preámbulo, de esos conocimientos que él tiene, para que nos convenciéramos de que esas Leyes, en realidad, dicen lo que él ha encontrado en ellas; porque yo, en cuanto á algunas que conozco, repito que no estoy conforme con la opinión del Sr. Villanueva de que puedan considerarse como antecedentes del proyecto de Ley que ha presentado.

Cuanto al otro proyecto ferroviario, el que reforma los artículos 16 y 22 de la Ley de Policía de ferrocarriles, me parece que también debiera acompañarse una sencilla estadística de los casos que haya habido de aplicación de ambos artículos desde 23 de Noviembre de 1877, fecha en que se promulgó dicha Ley, hasta ahora; así veríamos la importancia de esos artículos en la vida práctica del país, según las veces que había habido necesidad de aplicarlos.

Hay además un detalle en el proyecto de Ley que me parece fundamentalmente equivocado, y esto, que, á mi juicio, es un error, incurrió ayer el Sr. Presidente del Consejo al decir que los empleados de ferrocarriles deben ser considerados como funcionarios públicos ó casi como funcionarios públicos. ¿Se ha fijado el Sr. Presidente del Consejo en lo que eso significaría? ¿Qué empleados de ferrocarriles serían funcionarios públicos? ¿Los obreros? (*El Sr. Royo y Villanova: En Italia lo son todos.*) Ya vienen citas de otras naciones. ¿Los empleados? ¿Los Directores? ¿Los Consejeros de Administración? (*Pausa.*) ¿No me contesta el Sr. Presidente del Consejo de Ministros á la pregunta? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: No quería permitirle la licencia de interrumpir á S. S.*) Quería yo emplear la forma de preguntas.

El Sr. Presidente del **Consejo de Ministros** (Canalejas): Los obreros indispensables para el servicio permanente de la Compañía, en la tracción, por ejemplo, sí; los revisores, los Jefes de estación, los telegrafistas, los conductores de trenes: eso está determinado en muchas partes. Si su señoría quiere, después, con amplitud, tendré el honor de contestarle; pero ahora no puedo permitirle interrumpir su discurso.

El Sr. **Urzaiz**: Pero ¿cómo se comprende que esos empleados, esos funcionarios públicos estén á las órdenes de otros que resultaría que no eran funcionarios públicos? ¿No comprende el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que, con la legislación ferroviaria española, eso no puede ser, aunque sea en otros países? Claro que en Prusia (hablo del Reino de Prusia, no de Alemania) y en Bélgica, donde casi la totalidad de los ferrocarriles son del Estado, resulta que los empleados ferroviarios son del Estado; pero ¿cómo se va á comparar lo que sucede en esas naciones con lo que ocurre en España? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: La Ley de Policía de ferrocarriles y la jurisprudencia del Supremo hablan el mismo lenguaje.*) Yo hablo del proyecto de Ley; mejor dicho, no del proyecto de Ley: del criterio que ayer sostuvo el Sr. Presidente del Consejo de Ministros contestando á la pregunta del Sr. Maura. ¿No comprende S. S. que incluso hacía funcionarios públicos de España á extranjeros? ¿Cómo quiere S. S. que eso sea posible? ¿Á no ser que preceda una disposición, que podría estar en ese proyecto de Ley, declarando que todos los que sirvan en los ferrocarriles, todos los que en ellos tengan ocupación ó empleo, habrán de ser ciudadanos españoles, y entonces podría hacerlo.

Yo, en estos momentos, no hago más que mera crítica para demostrar la precipitación ó la falta de preparación con que se han llevado al proyecto de Ley ciertos preceptos. Ese sería un criterio. ¿Qué duda cabe que hasta la nacionalización de los ferrocarriles, con una mayor restricción en las facultades de los Consejos ó Administraciones de las Compañías, es admisible en un proyecto de Ley; pero lo que no es admisible es redactar proyectos tomando de unas cosas y de otras, y haciendo una mezcla ó un conjunto informe?

Lo más grave, repito—y sobre eso llamo la atención del Sr. Presiden-

te del Consejo de Ministros, para el caso de que se piense en llevar adelante este proyecto de Ley, que yo siempre abrigó la esperanza de que quede extramuros como aquellos del año 1908 —, lo más grave es la declaración de ilicitud de las huelgas en cierta manera, y la tendencia á militarizar el servicio. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Pero ¿dónde está en el proyecto la militarización del servicio?)

No se puede prescindir, cuando se trae un proyecto de Ley, de la conducta inmediata anterior seguida por el Gobierno; eso forma el preámbulo más elocuente del proyecto y la expresión más autorizada del criterio del Gobierno, porque los hechos son más autorizados y tienen más fuerza que las palabras. Es evidente que, dado lo que hizo el Gobierno á principios de este mes, invocando el art. 221 de la Ley de Reclutamiento (que no entro á juzgar siquiera), se revela desde luego el criterio de que puede y debe aplicarse al servicio de ferrocarriles, en determinadas circunstancias, el llamamiento de los soldados que hayan servido en ferrocarriles.

De tantos peligros como yo creo que pueden sobrevenir sobre España, dado lo quebradizo de nuestra situación social, uno de los más graves sería éste. Sres. Diputados, ¿pretender que el servicio de ferrocarriles se haga á la fuerza, y que se haga á la fuerza por soldados! ¿Ha pensado el Sr. Presidente del Consejo de Ministros en lo que eso significa? ¿Adónde nos llevaría eso? Yo no creo que pudiera haber arma más fuerte que poner en manos de los que quisieran hacer una revolución que esa. Yo comprendo que los republicanos la votarán, no por creer que debía hacerse, sino por el convencimiento que pudieran tener de que sería un factor muy poderoso, en sus manos, para realizar sus aspiraciones de cambiar la forma de gobierno.

Cuando se conocen los servicios ferroviarios, aunque no sea más que por haber viajado, francamente no se comprende que se ocurra á ningún Gobierno pretender que ese servicio se haga empleando la coacción.

Todos habéis viajado, y os habréis fijado en la forma cómo los empleados ferroviarios cumplen sus servicios; cómo estos empleados, instintivamente, hacen esfuerzos para cumplir su deber, impidiendo una catástrofe, adelantándose á los trenes, haciendo lo que sólo se puede hacer inspirados por la costumbre, por el hábito, ya que no por la conciencia en el cumplimiento del deber. ¿Cómo vais á obligar á hacer eso coactivamente? Tanto valdría que quisieseis obligar á uno, llevándole la mano, á que afeitase á otro; sería muy arriesgado á que le cortase el pescuezo. Y lo que es viajar por las líneas férreas sabiendo que los que están haciendo el servicio ferroviario están haciéndolo de mala gana, sería muy peligroso.

Además, ¿quién evita las equivocaciones, quizá voluntarias, pero calladas? Se pide un billete para un sitio y se da para otro. — ¡Ah! Me equivocó. Se pide facturar para un sitio y se factura para otro. — ¡Ah! Perdón, me equivocó, no caí en la cuenta. Se quiere mover un coche; pero en vez de hacerlo á un lado se hace á otro. ¿Cómo se va á distinguir la intención con que se hace esto y averiguar si se hizo intencionadamente y

se cometió un delito ó, no se hizo más que incurrir en una equivocación involuntaria?

A mi juicio, ese proyecto de Ley se inspira en lecturas, pero no en la realidad. Yo casi casi, en realidad, no creía que tenía gran necesidad en esforzarme por exponer las razones que tengo en contra de ese proyecto de Ley, porque, repito, recordando el del año 1908, y habiendo oído el discurso del Sr. Maura, no puedo menos de esperar que quede extramuros, y con eso me doy por satisfecho.

Además, se me olvidaba indicar un hecho que ha ocurrido ayer, según he leído en la prensa de hoy. Una de las Compañías de ferrocarriles ha tomado ayer un acuerdo, que ha comunicado en nota oficiosa, que he leído en un periódico de esta mañana, por el que resulta que desde el año próximo gastará 5 millones de pesetas más en su personal. ¿Qué mejor demostración de que no hacen falta Leyes, de que las Compañías de ferrocarriles, como todas las entidades que viven en una sociedad han de sentir la presión de la opinión pública, y hasta donde puedan no tendrán más remedio que conceder lo que se les pide? Claro es que eso no se conseguirá en el acto; es evidente que los patronos regatean lo que han de dar y que los obreros piden muchas veces más de lo que se les puede otorgar. Eso es evidente; lo que no es prudente es pretender regular con una Ley, en cada momento, los derechos y obligaciones respectivos de empleadores y empleados.

Dejad, dejad á los obreros de ferrocarriles libertad para asociarse; dejadlos libertad para holgar, y procurad tener á la opinión constantemente enterada de las peticiones de unos y de la actitud de los otros, á fin de que la opinión pública ejerza su misión soberana y dé calor ó quite calor á los movimientos de huelga que se produzcan. Otra cosa, no quiero decir que es antiliberal, porque eso ya está pasado de moda y parece que ese no sería un defecto muy grave; pero no es que lo considere sólo antiliberal, es que lo considero altamente impolitico y peligroso para la paz pública. Eso es lo que más me inquieta: el convencimiento de que favorecerá la revolución.

Se me dirá: pero ¿cómo es posible que el Rey, por medio de sus Ministros, pida al Parlamento una Ley que pueda contribuir á lo que menos debe desear el Rey? Esto demuestra cómo yo, cuando discuto, no pretendo nunca afirmar que lo que se hace se haga con intención mala ó dañina, sino que se hace por equivocación. Lo que yo creo es que la Corona, por consejo y bajo la responsabilidad de sus Ministros, se equivoca profundamente cuando pide al Parlamento que le dé facultades para intervenir y mediar entre empleadores y empleados. Hoy mismo resultará, Sres. Diputados, que los empleados de ferrocarriles sentirán agradecimiento hacia la Compañía que ha acordado ayer aumentar tan considerablemente sus gastos de personal; pero, en cambio, hacia la Corona y sus Ministros no sentirán ciertamente ningún agradecimiento. Este es el inconveniente de las intervenciones de la Corona y sus Ministros en cosas en que no deben intervenir.

¿Es que estoy solo en esta opinión? No lo sé; puede ser; estoy acostumbrado á ello; pero no me parece que el estar solo sea, por sí, una causa de debilidad. Estando solo tuve el honor de merecer, en el mes de Marzo último, que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros me pidiera que entrase á formar parte del Gobierno que él preside. Quizá el estar solo me permitió rehusar el honor que el Sr. Presidente del Consejo me ofrecía, y que yo ya entonces agradecí.

Pero, Sres. Diputados, me parece que el decirle á un hombre que está solo no es un argumento suficiente. Si las cosas en España, con este acuerdo de la generalidad, marcharan de una manera tan favorable que se impusiera á todos el convencimiento del acierto con que esas cosas se hacían, entonces sería un argumento contra uno el decirle: está usted solo. Pero ¿es que creemos que España va á mejor? Todos los preámbulos de todos los proyectos de Ley, todos los discursos que se dirigen á la Corona, todos los discursos que se pronuncian aquí, si se hiciera una colección de ellos y se pudieran leer seguidos, se vería que todos prometen la regeneración, el volver á ser grandes, el salir de la situación en que nos encontramos, el resolver los tremendos conflictos que hay planteados, etc., etc. No veo que en ninguno se refleje la satisfacción de decir que España ha mejorado, que ha prosperado, que es más grande, y que, en una palabra, se encuentra mejor. Así, pues, tíjais bien: hacéis una porción de Leyes, dictáis disposiciones que son aprobadas por todos, pero el país cada vez va á peor; lo decís constantemente. De modo que no es porque lo diga uno sólo ó acompañado: es porque hasta que os fijéis en las consecuencias de vuestros propios actos, para que, haciendo examen de conciencia, procuréis corregirlos.

Creo que se le presenta al Gobierno en este momento una ocasión favorabilísima para inspirar confianza, no ya sólo á los liberales, sino al país en general. No insistáis en sacar adelante una declaración de ilicitud de una huelga; no pongáis á los obreros, hoy de ferrocarriles, mañana quizá de otras industrias, en el trance de creer que el Rey de España pretende intervenir y regular las relaciones por medio de los organismos que, bajo la Corona, ó sea el Poder ejecutivo, se han de constituir; pretende regular las relaciones, digo, entre empleadores y empleados; pretende fijar y saber cuál será el salario suficiente y cuál será el interés del capital. Habría de ser cierto eso en todas las naciones que se rigen por la forma de Gobierno republicana, y en donde impera lo que se llama la democracia, habría de ser cierto en todas, y sería una gravísima imprudencia en un país donde rige la Monarquía, porque en un país republicano, cuando el Gobierno hace una atrocidad contra la libertad de los ciudadanos, aun cabe decir que esa atrocidad la hace una mayoría de ciudadanos contra una minoría; pero aquí no se diría eso: en los países monárquicos no se dice eso, y especialmente en España, donde el Rey no puede guarecer su responsabilidad bajo la de un Gobierno apoyado por una mayoría electoral! verdad.

Así es que forzosamente se daría pretexto á todo el que quisiera agitar el país para recordar los proyectos de Ley propuestos por el Rey y las Leyes sancionadas por la Corona, y decir que adoptaban ó aprobaban soluciones que resultaban perjudiciales para los intereses que se considerasen lastimados.

Esto no lo podéis evitar: se haría unas veces con razón, otras sin ella; pero se haría siempre. De modo que este es un motivo para la prudencia y para la cautela de los gobernantes de un país monárquico; así como, en cambio, en un país monárquico se pueden hacer ciertas cosas que parezcan perjudiciales para las que se llaman las derechas, que es más imprudente que se hagan en un país republicano.

De modo que, por toda clase de motivos. Sr. Presidente del Consejo de Ministros, yo ruego á S. S. que medite acerca de lo que ese proyecto contiene; que reflexione sobre si en vez de contribuir á evitar dificultades del carácter que parece que en el proyecto de Ley se quieren prever, del carácter de desórdenes públicos, no ha de contribuir ese proyecto á producirlas y agravarlas; si en vez de favorecer los intereses nacionales no ha de perjudicarlos, y si en vez de favorecer á la Monarquía y al Rey no ha de perjudicar á la Monarquía y al Rey.

Por todas estas razones, yo desde luego voto resueltamente, desde la cruz á la fecha, en contra de ese proyecto. Y quiero añadir una cosa, y es que, si ese proyecto sale, no valdrá decir que sale por la voluntad de unos y contra la voluntad de otros, porque toda minoría que en este Parlamento quiera oponerse de verdad á que ese proyecto salga, puede conseguirlo. Si sale será porque lo consientan las minorías: no sólo por la mayoría, sino por las minorías.

Yo llamo la atención de la opinión pública en general, y de los ferroviarios en particular, para que no se contenten con que se vote en contra del proyecto, sino que se penetren de que, si se quiere que el proyecto no salga, las oposiciones parlamentarias pueden impedirlo, porque se apoyarán en la opinión del país, á mi juicio, y además porque tengo el convencimiento de que, si el Gobierno ve una opinión pública enfrente, no insistirá en la aprobación de ese proyecto de Ley.

Contestación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).

Creo, Sres. Diputados, que ni acto alguno ni palabra alguna del Gobierno pueden justificar la suspicacia del Sr. Urzáiz, cuando supone que nosotros desautorizamos su intervención en este ó cualquier debate, fundándonos en que está solo. No ha habido en las palabras pronunciadas en este debate ni en anteriores controversias la menor indicación que se encamine á desautorizar al Sr. Urzáiz. Todos le escuchamos con gusto, to-

dos oímos con respeto sus observaciones, todos procuramos. en lo razonable. atenderlas. sin cuidarnos de que le acompañen muchos ó pocos, ó de que no le acompañe nadie. y en muy breves palabras corresponderé al discurso de S. S., porque. en realidad, se ha limitado á establecer puntos de vista, algunos subjetivos y un tanto atrevidos.

Ante todo, Sr. Urzáiz, me interesa recoger una frase que no recuerdo ni quiero recordar textualmente, pero, en definitiva, venía á envolver este concepto: se pide á las Cortes 300 millones, cuya inversión no está previamente conocida por las Cámaras; es decir, que desea el Gobierno disponer, según su libre arbitrio, de 300 millones. Si esto fuera cierto, la enormidad de la demanda exigiría una repulsa unánime del Parlamento. Sin que sea ésta la sazón oportuna para discutir el proyecto, como el señor Urzáiz se ha limitado á lanzar ese dardo, esa reserva ó esa censura, como queráis, importa mucho al Gobierno declarar que aquí está el proyecto, y en el proyecto consignadas, especificadas, las inversiones de la casi totalidad de esa suma.

No es exacto tampoco que en la tarde de hoy (acudo á los mismos señores Diputados de la oposición) se permitiese el Gobierno responsable solicitar de la Comisión de presupuestos lo que llamamos un dictamen á cala cuerda, es decir, sin procurar los datos y elementos de juicio indispensables para un dictamen razonado; antes bien, á requerimiento público del Sr. Presidente de la Comisión de presupuestos, contestando más tarde á observaciones del Sr. Pedregal, he dicho que el Gobierno desea, y en cierto modo ruega y necesita que el dictamen de la Comisión de presupuestos venga al debate con todos los elementos de juicio necesarios para que las oposiciones y el país aprecien la licitud y oportunidad de la demanda.

El Sr. Urzáiz ha establecido para impugnarlas aseveraciones que distan mucho del proyecto. Me permití respetuosamente interrumpirle cuando hablaba de la militarización, diciéndole que no hay ni una sola línea, ni indicación remota siquiera, en el proyecto que hable de la militarización. Podrá S. S. discutir, en el ejercicio de un derecho perfecto, si el llamamiento de las reservas, circunstancialmente, transitoriamente, constituye ó no una medida acertada de gobierno; pero en el proyecto que examinamos nada hay que autorice á hablar de la militarización de los ferrocarriles.

Cierto es que si hubiéramos emprendido por esos caminos nos asistiría el concurso de personas bien discretas y las resoluciones de Parlamentos bien ilustrados, porque el atender, el subvenir á los riesgos de una huelga de ferrocarriles por el procedimiento que el Sr. Urzáiz censura no es una extravagancia ó una originalidad, hija del pensamiento indeliberado, irreflexivo del Ministro del ramo, sino algo que tiene muchos precedentes en las legislaciones y en las prácticas de gobierno de otros países. Lo que ocurre es que el Sr. Urzáiz se desentiende de eso, y así como no guarda una gran consideración á las opiniones predominantes en el país, no

tiene deferencia alguna para las opiniones sustentadas en otros Parla-mentos ni para los actos de gobierno de otras naciones, y hasta recusa, por considerar que son infundados, los antecedentes prolijos que se consignan con toda exactitud en el preámbulo, en que razona las disposiciones de su proyecto mi digno amigo el Sr. Ministro de Fomento. ¡Ah! Esto es muy general, Sr. Urzáiz, y á ello, tiene razón S. S., hay que hacer frente, no sólo aportando en los debates parlamentarios y en en el *Diario de las Sesiones* antecedentes y datos, sino que estamos, á mi juicio, en la obligación de distribuir profusamente por el país un resumen de todas las legislaciones, para que se vea que no es un Gobierno sobre cuyo sentido liberal pueda discutirse, que no es un Gobierno á quien pueda imputarse abandono de antiguas y arraigadas convicciones el que propone lo que se formula en ese proyecto, sino que ese es el sentido general de la opinión de los hombres gobernantes en el mundo entero; ya dije el otro día que no limitaba mis afirmaciones á solo Europa. Á las masas, á las muchedumbres, cuando se trata de impugnar la política de unos gobernantes, es muy llano decirles, no por ignorancia, no por olvido, sino por malicia, que España va á emprender por unos caminos, que España va á iniciar unas direcciones políticas que están en desacuerdo con el sentir general de los pueblos civilizados, y no hay que decir de los partidos demócratas; pero al lado de cada una de las distintas Leyes, que profusamente hemos de publicar para que los obreros todos, no sólo los ferroviarios, las conozcan, consignaremos las opiniones de las altas personalidades que ilustraron el debate que determinó la aplicación de esas Leyes y de los Tribunales de justicia.

El Sr. Urzáiz se desentiende de los antecedentes que invoca el Sr. Ministro de Fomento en su preámbulo, por ejemplo, respecto de Inglaterra; pero hay otra Ley, la Ley de 1905, en la cual, aplicando la doctrina que nosotros invocamos aquí con mayor rigor al abastecimiento del agua y del gas, se consigna una responsabilidad á la huelga que disto mucho, por su gravedad, de las condiciones relativamente modestas y parvas en que nosotros procuramos poner límite á la huelga ferroviaria. Ese es el sentido general de la legislación del mundo, el sentido universal, lo que la enseñanza del Derecho comparado acredita, y cuantas veces vayáis, vóce-ros de la intransigencia, á los *meetings* ó á las plazas públicas para desautorizarnos, nosotros cuidaremos de que esté dispuesto el reparto de todos los textos de las Leyes para que no nos ofrezcáis como una singularidad, como un caso aislado, como los únicos retrógrados de la política contemporánea.

Á largas consideraciones se prestaría aquella, en mi sentir, donosa observación del Sr. Urzáiz, cuando pretendía que las Repúblicas tienen en este orden de problemas una latitud, una libertad de movimientos de que carecen las Monarquías. Y es que el Sr. Urzáiz tiene de la Monarquía un concepto singular, y creo que lo tiene también de las Repúblicas, porque lo que establece la relación entre las Monarquías y las Repúblicas con-

temporáneas es la esencia de la vida parlamentaria, en virtud de la cual, así el Jefe del Estado, en las Repúblicas parlamentarias y constitucionales, como el Jefe del Estado en las Monarquías, están exentos de responsabilidad y de imputación de responsabilidad, bajo la salvaguardia, en Monarquías y Repúblicas, de los Ministros que van turnando en la gobernación del Estado.

¿De dónde inferir, como el Sr. Urzáiz lo pretende, que las Repúblicas tienen que cuidar mucho de que no se agravien los elementos de la derecha, y las Monarquías de que no se agravien los elementos de la izquierda? Monarquías y Repúblicas tienen que cuidar de que no se agravie ningún sentimiento legítimo; de que las fórmulas jurídicas que se lleven a las Leyes estén de acuerdo con la conciencia nacional y no menoscaben las amplitudes que el derecho otorga a la expresión del pensamiento, a las formas corporativas en que se organicen las derechas y las izquierdas. Yo he leído muchas cosas originales, y de la originalidad y de la inventiva de mi digno y querido amigo el Sr. Urzáiz tengo la más alta idea; pero ese concepto de hoy confieso que me sorprende.

Me preguntaba el Sr. Urzáiz si los empleados de ferrocarriles son ó no son funcionarios, y aquí tengo que recoger una observación de S. S. que, por compartirla muchos de los elementos de los que cooperan con su crítica a la reforma de esta Ley, es digna de examen.

Dice S. S., y lo he escuchado y lo he leído cien veces en los últimos días: los funcionarios que dependen de una Empresa concesionaria de un servicio público no pueden igualarse con los que realizan este mismo servicio teniendo por inmediato y directo patrono al Estado. Pero ¿qué significa la delegación del Estado en el concesionario? Cuando el Estado, en un recaudador de contribuciones; cuando el Estado, en el servicio ó en la explotación de un monopolio de tabacos, de cerillas, el que fuere, por falta de medios, por ansia de obtener mayor lucro, sustituye su personalidad directora por la del ente colectivo, ó por la personalidad individual con quien trata para que se subroguen en sus derechos y en sus obligaciones, les atribuye grandes facultades. Momentos hubo en que se atribuyó á esas personalidades sustitutas del Estado la investigación del impuesto. Circunstancias hay en las que definen el contrabando, penetran hasta en la intimidad del hogar, ejercitan invasiones de derechos que están bajo la salvaguardia del texto constitucional. De modo que no pueden escindirse, no pueden separarse los servicios públicos á cargo directo del Estado, de los servicios públicos por delegación del Estado, en términos de que el que sirve al Estado directamente pueda ser funcionario ó agente, y el que sirve mediante intermediarios haya de ser obrero ó funcionario ó servidor particular. Las consecuencias á que conduciría esto, me permití yo en una interrupción señalarlas, recordando al Sr. Urzáiz el texto de la Ley de Policía de ferrocarriles, algunos preceptos del mismo Código penal y varias sentencias de los Tribunales de justicia, aquí y en todas partes.

Los empleados de ferrocarriles no tienen la misma situación que los

particulares, y no tienen la misma situación, además, por una singularidad que hay que advertir en la Empresa patronal que ha obtenido la concesión del ferrocarril, y es que á la Empresa patronal no le es lícito el *lock-out*, no le es lícito el despido de los obreros y la suspensión de los trabajos. Una Empresa de ferrocarril no puede excusar los trabajos de explotación, porque tiene la amenaza de que el Estado pueda incautarse de su línea. La Empresa no puede anticipar la fecha en que ha de terminar el cumplimiento de su función, y tiene que continuar indefinidamente sin suspender el servicio público.

Son estas, pues, relaciones muy complejas de derecho, que definen el carácter especial de los funcionarios que se consagran al servicio ferroviario, aunque haya entre el Estado y ellos la mediación de una Empresa. Que aparece más directamente el carácter de servidor público cuando sin el intermedio de la Empresa el Estado por sí mismo rige el servicio público, es verdad; pero no hay una sola legislación en la que se equipare á los servidores de una Empresa, de un monopolio ó de un servicio público, con los servidores de libre contratación. Tienen aquellos servidores una mayor permanencia, mayores seguridades, garantías y amparos, de que no disfrutaban los obreros y servidores particulares.

Claro está que no llegaríamos nunca á ponernos de acuerdo sobre el punto de vista fundamental del Sr. Urzáiz, porque S. S., ó yo no le he entendido bien, á pesar de la elocuencia y la claridad con que se expresa, ó permanece clavado en el *laissez faire, laissez passer*, en el juego libre de las actividades económicas y de la contratación del trabajo; y ese es un concepto que pasó á la Historia, sin que haya ahora para nada que tomar en cuenta la responsabilidad de los Reyes, tema constante de la preocupación subjetiva de S. S.; pasó á la Historia, no sólo al influjo de la filosofía ó de las nuevas direcciones de la economía política, sino por un sentido social y unas realidades de la vida económica y del desenvolvimiento de las actividades industriales, que dieron al traste con los antiguos conceptos que S. S. ampara.

No hay país alguno en el cual el Estado no ejerza, en mayor ó menor escala, esas altas funciones de intervencionismo que, porque constituyen el fondo del derecho común de toda la civilización contemporánea, no veo la manera de desterrar de España ni de parte alguna; primero, por la consideración de la debilidad, de la fragilidad de uno de los elementos del contrato; después, por la naturaleza espiritual de todo contrato en que interviene un hombre y una conciencia; más tarde, por el respeto al vigor de la raza, y siempre, por una razón poderosísima de orden social; porque, créalo el Sr. Urzáiz: si el Estado se desentiende de los conflictos económicos entre los empleadores y los empleados, lejos de producirse aquel estado de paz y de armonía que S. S. supone, se originará una enorme perturbación. ¿Quién ha de dirimir la discordia? ¿Quién ha de evitar el conflicto? ¿Quién ha de prevenir el daño, amparar al débil, evitar que, como mercancía al trabajo, se desprecie? ¿Quién impedirá que se someta

á la inexorable é impia ley de la libre concurrencia aquel minimum del subsistir humano, exigido por la fisiología y reclamado hasta por principios éticos y por devociones religiosas?

Una sociedad en que el Estado no tenga más fórmula que la indiferencia, el egoísmo, la abstención en los conflictos, está destinada á morir en la disolución ó en la anarquía. El Poder público recibe su sanción ética, adquiere su prestigio y autoridad moral, es amable y tiene respeto, porque es la negación permanente del egoísmo. El hombre individual puede, á expensas del desconcepto y de la desestima colectiva, ser egoísta; pero hay un ser que no tiene el derecho de ser egoísta jamás. Ese ser es el Estado.

Así, por ejemplo, en el presente caso, en el conflicto del día, yo invito al Sr. Urzáiz á que considere cuáles son las soluciones que propone á la Cámara. Los empleados de ferrocarriles, por una predicación insana ó porque su situación en determinadas Compañías llega á ser depresiva, molesta, incompatible con una vida holgada, muestran su disgusto colectivo y suspenden el trabajo, y el Sr. Urzáiz, ¿á qué nos remite? Al juicio de la opinión pública. La opinión pública es, en efecto, un ambiente moral, pero no un agente activo en la vida social. Les dirá la opinión á esos funcionarios de ferrocarriles, ó que condesciendan con su miseria y desgracia para no perturbar la sociedad, y á eso conduciría muchas veces el egoísmo social, ó que si no quieren resignarse con su mala suerte entren por los caminos de la violencia, para repeler la violencia con la violencia, la fuerza con la fuerza. Y suspendido el servicio ferroviario, y mucho más cuando S. S. entienda que es incentivo á la revolución el que los elementos permanentes del Ejército se asomen siquiera á los ferrocarriles, ¿qué quedaría? Sucumbe la Empresa, y después de haber sucumbido la Empresa, ¿qué pasaría? La intervención del Estado.

La propia incapacidad de una Empresa, que no tiene elementos para transigir las diferencias con los funcionarios, conduce necesariamente á la intervención del Estado, porque si no, conduciría al paro indefinido ó á una situación crítica y aflictiva en que no puede continuar el funcionamiento. Por donde, caso de que se diera el problema, y en este punto creo estaríamos casi unánimes en la Cámara, Sr. Urzáiz, la intervención del Estado es requerida, indispensable. ¿Cuál ha de ser esa intervención? ¿El arbitraje? ¿La limitación de la huelga? ¿Una cooperación á los fines económicos de las Empresas indotadas de recursos? Alguna; pero la negación absoluta de la intervención del Estado en el servicio público, perdóname S. S., es contraria á los más esenciales principios de la Administración del Estado, á la esencia del Estado mismo.

Por eso no puedo sentirme vencido por la tentación insuperable de mi afecto y estima al Sr. Urzáiz, hasta el punto de rendirme á sus argumentos y enviar extramuros el proyecto de Ley.

El Sr. Urzáiz ya insinúa que este proyecto de Ley, que no es de su agrado, debe morir por algo más de lo que permiten los procedimientos

normales, debe morir por la obstrucción. (*El Sr. Urzáiz:* No hace falta; ya lo explicaré.) Perdone el Sr. Urzáiz. Dice S. S.: si este proyecto prevalece no será sólo la responsabilidad del Gobierno, será la responsabilidad de las oposiciones. Y con ello insinuaba otras responsabilidades absolutamente descartables de nuestros debates. Pero, en fin, S. S. incitaba á aquel vigor de la oposición, á aquella perseverancia de la oposición, á aquella incontestable resistencia, que sirven para que fracasen los proyectos. Pues bien: nosotros, Sr. Urzáiz, reconocemos, porque en eso sí que va asistido, á mi juicio, en su consejo de muy sanas enseñanzas el Sr. Urzáiz, nosotros reconocemos que el acto realizado por la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, del cual no observo en el debate ni he advertido en la Prensa los comentarios que su importancia merece, dulcifica las condiciones en las cuales se ha desenvuelto este conflicto. Nosotros reconocemos que el acto de esa Compañía, que á mí me parece meritorio y digno de alabanza, porque aporta una parte considerable de un dividendo relativamente exiguo al bien del obrero y á una obra de pacificación social, permite, consiente que nosotros procuremos evitar las exacerbaciones del estado agudo del problema, pero la previsión del porvenir, no.

El Sr. Urzáiz tiene de las enfermedades el concepto de que son completamente ajenas á la intervención del Poder público y de la Administración del Estado. No lo tengo yo. La prevención de las enfermedades, la denuncia de las enfermedades, la asistencia de las enfermedades, los gérmenes sociales que hay que advertir en toda enfermedad, como en todo delito, como en toda huelga, esos son del pleno dominio, esos corresponden íntegramente á la intervención y capacidad del Estado.

El Estado no es curandero que con una medicina improvisada, con un elixir suprima las dolencias humanas; pero es higienista, tiene profilaxis, tiene métodos con los cuales previene las enfermedades, las aísla, las reduce, y tiene una gran legislación sanitaria que es el orgullo del siglo. Quizá no haya empresa más noble para legisladores y Parlamentos que el constituir una legislación sanitaria que defienda la raza, que aumente la salud, que aleje la muerte y difunda la vida.

Otro tanto digo de la huelga. No creo yo que haya inventado nadie, ni siquiera por aquellos procedimientos de las asociaciones profesionales mixtas, la panacea que cure todos los daños y estragos de las incoherencias sociales, de la contradicción de intereses, hasta del mal humor, hasta de la hosquedad de unas clases sociales con otras, que muchas veces engendra la huelga. Pero yo creo que un Estado moderno, un Estado civilizado tiene para prevenir la huelga muchos medios; tiene para corregir la huelga muchos procedimientos; tiene para deducir de la huelga legítimas sanciones, muchos recursos.

¿Á qué mira esta Ley? Ley injustamente calumniada, Ley que, salvo un error, un grave error, en el que ciertamente yo no pretendo dejar de incurrir muchas veces—el último de todos me confieso y proclamo—, Ley

que, en definitiva, habrá traído al ambiente de las Cámaras españolas por vez primera la definición de conceptos muy fundamentales, que, queráis ó no, aunque la Ley fuese extramuros, aunque nos sintiésemos vencidos en el combate, aunque las circunstancias políticas no nos llevaran á la cima, han de prevalecer en fecha no lejana en España, como el arbitraje obligatorio, es decir, un método jurídico, un método conciliador, sustituido á la violencia ó á la indiferencia del Estado. Eso prevalecerá en nuestras Leyes, y no sólo para las huelgas que afecten á los servicios públicos, sino para todas las huelgas. Porque es evidente que cuando surgen conflictos de intereses ó derechos entre los humanos, y aun conflictos de honor, lo dije ayer y lo repito hoy, hay que acudir á uno de estos dos procedimientos: ó al procedimiento del choque de las dos violencias, de las dos energías físicas, brutales, desapoderadas de la razón, ó á la regulación jurídica, al intervencionismo, que puede ser el arbitraje que las partes buscan, que puede ser la mediación de personas bien intencionadas, que pueden ser órganos libres ó preceptivos del Estado, que puede ser la influencia directa y moderadora del Estado y de la Administración misma.

Queda también en esta Ley, con todas las alarmas que puede suscitar, y á que el Sr. Maura se refería en su elocuentísimo discurso de ayer, una afirmación que podrá conmover al elemento capitalista cuanto se quiera, que el elemento proletario ó no ha querido ó no ha podido ó no ha sabido entenderla, y es que, cuando los conflictos económicos se producen por una deficiencia, por anemia, por debilidad ó por incoherencia, si queréis, en el desenvolvimiento de las actividades concentradas en una mano no bastante poderosa para regirlas, tengan la asistencia y el concurso del Estado.

El art. 19 de esta Ley es un gran principio moral. No hablo de su redacción concreta—de toda la Ley digo lo mismo—, hablo de su espíritu, de su tendencia, de su contenido doctrinal. El art. 19 es el germen de soluciones que, si se quiere la paz, se impondrán. ¡Ah! Si estuviera aquí una representación societaria, desentendida de los apasionamientos políticos..... (El Sr. Iglesias Páez: No la hay.) Efectivamente, no la hay. ¡Ah! Si estuviera aquí, alejada de la pasión y del deseo de mortificar y de dañar al Gobierno, de perseguir implacablemente á las instituciones, con un espíritu inspirado tan sólo en el ansia de aportar en beneficio del proletariado reformas legislativas y sembrar en el surco de la legislación española semillas doctrinales que pudieran fructificar luego; si ese fuese el temperamento de la controversia, el art. 19 habría suscitado ya los recelos del capital; pero habría tenido ecos de simpatía y de respeto en todas partes.

¿Qué representa el art. 19? El art. 19 se impondrá, y se impondrá pronto, á despecho de todos, sea cual fuera la opinión de la inmensa mayoría, de la totalidad, si queréis, de los Parlamentos.

El art. 19 supone que en la ascensión innegable, legítima, inaplazable del proletariado por los métodos del derecho, por la posibilidad económi-

ca al disfrute de los provechos del capital, cuando se trata de energías que no son el interés privado, sino que están afectas al servicio público, debe quien representa el interés supremo de la sociedad cooperar ¿con qué? con la asistencia económica, con los recursos, con los medios del Estado. Ese principio se podrá, Sr. Urzáiz, abandonar, descuidar, desatender; pero ese principio se impondrá.

Decía el Sr. Urzáiz: dejad la solución al libre juego de las actividades económicas de empleados y empleadores; pero no intervengáis, porque al intervenir estragáis, al intervenir perturbáis. No. Digan lo que quieran los detractores de este régimen y de la obra del partido conservador y del partido liberal, ayudados poderosamente por algunos hombres ilustres del partido republicano, ¿puede negarse que la obra intervencionista ha mejorado la condición del proletariado español? Cuando nosotros en la Ley general que rige las manufacturas, ó en la especial de las minas, ó en la que limita el trabajo de la mujer y del niño, en tantas y tantas manifestaciones de una fecunda actividad doctrinal reflejada en las Leyes, hemos mirado á la integridad física, á la conservación física, al vigor y á la energía del obrero; cuando hemos impedido explotaciones que nos parecían inicuas; cuando hemos llevado la pensión y el retiro á los obreros de los arsenales y del ejército, cuando hemos realizado tal empresa, Sr. Urzáiz, ¿representamos la discordia ó representamos la paz? De tal obra podemos sentirnos todos, no hablo de nadie personal, ni colectiva ni singularmente, podemos sentirnos todos envanecidos. Nos compensa de los errores que hayamos podido cometer, ó por apasionamiento ó por ignorancia, ó por descuido, la reflexión de que hemos introducido en las Leyes, y por introducirlo en las Leyes, en las realidades de la vida nacional, un espíritu de amor y de fraternidad. Cuando las oleadas más vehementes de ciertas pasiones desbordadas llegan hasta las puertas del Parlamento, yo no temo nunca que las arrollen, ni siquiera que las conmuevan, porque ha sido el Parlamento el santuario en el cual hemos rendido fervoroso culto á principios morales derivados de un sentimiento religioso extendido á la esfera positiva de la vida por dilataciones del amor humano, de la fraternidad humana, y esa obra de los Parlamentos es un muro que no puede destruir las predicciones de la demagogia ni el odio que, por desgracia, alienta en el ánimo de sus directores.

Rectificación del Sr. Urzáiz.

Sr. Presidente, voy á ser brevisimo. Cuando una persona de las excelentes condiciones de inteligencia y de palabra de mi querido amigo el Sr. Canalejas plantea un debate en la esfera de lo moral, de lo espiritual y de lo religioso, hay que rendirse; no se puede discutir con él, porque no es posible pretender remontarse á las alturas á que él se remonta con sus

dotes extraordinarias. Yo estas cuestiones las planteo en el terreno más modesto, pero, á mi juicio, más práctico que cuadra á una Cámara legislativa.

Ante todo he de decir que se me olvidó llamar antes la atención de la Cámara sobre un defecto, también grave, del proyecto, que es aquel que priva de los derechos pasivos que tengan adquiridos para sí y para sus familias á los obreros que se declaren en huelga y no vuelvan al servicio de las Compañías. El proyecto les reconoce el derecho de cobrar los sueldos devengados. Y ¿qué son los derechos pasivos más que los remanentes de sus sueldos, dejados en poder de las Cajas de seguros, ó de los Montepíos, ó como se llamen, adquiridos en el servicio ya prestado con anterioridad al acto que realizan de abandonar el trabajo? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: ¿Me permite S. S.? En ese caso es innegable el derecho á retenerlo; lo contrario sería una confiscación.*) Se me olvidó antes consignar este defecto, que considero muy grave, y por eso he empezado esta rectificación subsanando aquel olvido.

El Sr. Presidente del Consejo y algunos Sres. Diputados de la mayoría interpretaron mis palabras, al decir que si el proyecto era aprobado serían responsables de ello, no sólo la mayoría, sino también las minorías, en el sentido de que yo aconsejaba la obstrucción. Permitame el Sr. Presidente del Consejo decir que me parece que en eso le ciega el amor de padre del proyecto, porque yo no creo que para impedir que pase este proyecto hace falta la obstrucción. Á mi juicio, S. S. da á este proyecto una fuerza que no tiene.

Yo creo que desde el momento en que fuera examinado, como lo fué, el proyecto contra el terrorismo que presentó el Gobierno presidido por el Sr. Maura, en Enero de 1908, desde el momento en que este proyecto fuera llevado á examen de las reuniones públicas, no resistiría á la atmósfera que se formaría en la opinión, contraria á él. Lo que yo temería sería que eso no se hiciese, ó que se hiciese en forma que no permitiera á muchas personas concurrir á esos *meetings*, porque se convocaran, no sólo para tratar concretamente de evitar que el proyecto de Ley llegara á ser Ley, sino también para otros fines ó para otras aspiraciones con las cuales no pudiese estar conforme.

Yo algunas veces he leído convocatorias de *meetings*, y al leerlas, he dicho: para esto, y esto, y esto, y esto, iría; pero desde el momento en que se dice que se convoca á los republicanos para hacerlo, ya no puedo ir. Y he ahí cómo se restan fuerzas muchas veces á una actitud, por rodearla de un exclusivismo ó de una travesura política que claro que tiene que retraer á los que no quieren hacer el juego á esas habilidades.

Á un *meeting* que se convocara, fuera por quien fuese, para tratar del proyecto de Ley leído en esta Cámara el día 15 del corriente mes, sobre las relaciones de las Compañías de ferrocarriles y sus empleados, yo iría; pero desde el momento en que ese *meeting* se convocase anunciando ó dando á entender que tenía por objeto tales ó cuales aspiraciones políticas,

incompatibles con mi manera de pensar, claro es que no podría concurrir á él. Y he ahí cómo se puede limitar la resistencia que se haga á ese proyecto de Ley, aun por aquellos mismos que se declaran ruidosamente contrarios á él. Contra el proyecto estoy resueltamente; le encuentro injusto, le encuentro antipolítico, le encuentro innecesario, le encuentro peligroso; desde el punto de vista de hombre de orden, respecto á los peligros revolucionarios que pueden existir, desde todos los puntos de vista le encuentro peligrosísimo.

El decirme que el criterio contrario á la intervención del Estado en los conflictos entre el trabajo y el capital es una cosa mandada recoger, puede ser que sea cierto en aquellos países que cuentan con una Administración capaz y apta; pero en España, donde, cuando se está en la oposición, se pronuncian discursos elocuentísimos para decir que el país está vuelto de espaldas á la Administración, que no quiere nada con ella, que todos los males vienen de ella, etc., etc., ¡ah!, en España no puede aplicarse este principio, porque es muy cómodo y muy llano teorizar sobre principios generales que tengan una aplicación muy razonable y muy exacta en los países en que existen condiciones determinadas; pero ciertamente que todos esos razonamientos vienen al suelo cuando faltan esas condiciones como base en el país de que se trata. Y este es el caso de España.

Confiar á la Administración española, confiar al Rey, presidiendo la Administración española, la facultad de regular las relaciones entre empleadores y empleados, porque eso suceda en algún otro país, eso me parece que, aunque pueda llegar á ser cierto en el porvenir, hoy por hoy es un procedimiento completamente imposible. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: ¡Si se ha hecho mucho!) Pero si la Administración española es la primera que necesita tutela, ¿cómo va ella á tutelar? El menor no puede ser tutor, y la Administración española es peor que un menor, mientras no la corriáis. Haga S. S. una Administración, y después hablaremos de las facultades que hay que conferir á la Administración; pero estamos muy distantes de tener una Administración.

¡El ejemplo de Inglaterra! Sres. Diputados, el año pasado, en Inglaterra, en el mes de Julio ó Agosto, surgió una huelga formidable de los empleados de los Docks; al poco tiempo surgió la huelga de los ferroviarios, y al poco tiempo la de los mineros del País de Gales. ¡Aquellas fueron huelgas! Miles de obreros holgaban, y las consecuencias fueron tan considerables, que todavía, á primeros de este año, me decía alguna persona que llegaba de aquel país que aun se estaban sintiendo en el movimiento ferroviario de Inglaterra las consecuencias del atranco que había producido la huelga del año anterior. Me dirá el Sr. Canalejas: Esto le pasó á Inglaterra porque no estaba yo allí. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: Su señoría no tiene derecho á ponerme en caricatura; á eso no hay derecho.) Yo ruego al Sr. Presidente del Consejo que suprima, retire, tome por no dicha cualquiera palabra que pueda creer S. S. que significa, no ya molestia, sino la más ligera ironía. (*El Sr. Presidente del*

Consejo de Ministros: Es que resultaba más que ironía.) Eso no me cuadra, porque yo no tengo esa vitola ni esa hechura; suprima S. S. todo lo que haya de molesto, pero quede el hecho de que allí las huelgas se declaraban y subsistían; y allí el Poder público, representado por un Gobierno, con una mayoría considerable en la Cámara de los Comunes, con una fuerza de opinión pública detrás, permita S. S. que se lo diga, no hay nada en ello ofensivo, enormemente superior á la que puede representar la fuerza política que en España apoya, no sólo á S. S., sino á cualquier Gobierno, ¿qué hizo? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Movilizar tropas, establecer arbitrajes, todo lo que hizo.) Es que yo no censuraría á ningún Gobierno porque movilizara tropas y organizara arbitrajes; pero las tropas no fueron á prestar los servicios ferroviarios; fueron á garantizar el orden público. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* No, Sr. Urzáiz; basta ver las fotografías de los periódicos de aquella fecha.) Pero lo que no hacían era lo que pretende el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que hagan en España. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* No hacían más que transportar y custodiar los transportes, según las fotografías, repito, que están en los periódicos de aquella época.)

El Sr. Presidente: Contra su voluntad, S. S. no puede ser breve, y á la Presidencia le urge y apremia entrar en la discusión de presupuestos.

El Sr. Urzáiz: Sr. Presidente, si S. S. quiere, yo pongo término á mi rectificación; pero lo que es dejar esto para mañana, cuando sólo me faltan cinco minutos para concluir, eso no me lo pida S. S.; si quiere, dejo de hablar.

El Sr. Presidente: Si son sólo cinco minutos, concluya S. S.

El Sr. Urzáiz: Cuando S. S. quiera otra vez interrumpirme, conste que es para que ponga término á mi discurso; allá S. S. si lo quiere hacer.

Pues bien, Sres. Diputados: no se puede aducir ese ejemplo de Inglaterra, no es exacto; el que haya leído lo que ocurrió en Inglaterra el año pasado, podrá comparar la conducta de aquel Gobierno con la del presidido por el Sr. Canalejas. Allí estalló la huelga y se produjo el conflicto ferroviario, y el Gobierno británico no por eso se salió de sus casillas. Organizó arbitrajes, ¡ya lo creo!; pero ¿sabe S. S. el objeto, la principal función que tiene allí el arbitraje? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Yo creo que sí lo sé.) Fijaos bien en que uno de los principales directores de aquella huelga era nada menos que un Consejero privado, es decir, una persona que aquí podría compararse con un Consejero de Estado. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Un ex Ministro.) Pues bien: allí el Gobierno procuró que la opinión pública se ilustrara mediante la publicación de todos los argumentos que empleaban las diversas partes que pudiéramos llamar contendientes, á fin de que esa opinión pública ejerciera su presión y viniese á dictar un fallo que, á su vez, ejerciese la presión oportuna sobre los contendientes. Si yo creyera que S. S. había obrado como obró, movido por una corriente de opinión poderosa, incon-

trastable, aun después de haber surgido la contienda y de haber estallado la huelga, aun podría entonces considerar explicable la acción de S. S.

Pero S. S. no hizo eso; todo lo que ocurrió antes y después de lo que hizo S. S. demuestra que lo que hizo fué completamente innecesario. Yo no quería criticar el pasado, porque á mí no me parece importante hablar del pasado, de si se cumplió ó no lo que se dijo, ó si se entendió bien ó mal; para mí lo importante es pensar en la situación del porvenir; si me he ocupado del pasado es en cuanto me sirve para conjeturar el porvenir.

Respecto al porvenir, he dicho ya bastante; estudie S. S. lo que hacen los Gobiernos de otros países, mida sus propias fuerzas como Jefe de una Administración y compárelas con las fuerzas que tenga la Administración en otros países, porque no pretenda S. S. hacer, sólo por ser Gobierno, lo que hagan otros Gobiernos; mida sus propias fuerzas como Gobierno y como Administración, porque, si no las tiene iguales á las que tengan aquellos Gobiernos, no intente igualarlos.

No basta sólo ser Gobierno; es necesario tener las condiciones y las fuerzas que tengan los Gobiernos á los cuales se quiere imitar. Y si después de esto cree S. S. que hace bien en pretender establecer en España ese régimen excepcional, creeré que S. S. lleva al país y á la Monarquía á un gravísimo peligro.

Sesión del 25 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Pablo Iglesias en contra de la totalidad del proyecto.

Sres. Diputados: Cuando intervine en la interpelación del Sr. Salvatella emiti mi juicio respecto á la Ley que ahora se está discutiendo. Nadie más obligado que yo, por lo que aquí represento, á terciar en este debate; pero en realidad, acerca de la crítica de la Ley, pudiera considerarme relevado de ello después de lo que aquí se ha expuesto. Sin embargo, antes de entrar en esa parte he de hacer dos afirmaciones, cuyo valor apreciarán los Sres. Diputados, respecto á palabras pronunciadas ayer y en días anteriores por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

El Sr. Presidente del Consejo afirmó ayer, refiriéndose al *meeting* que se iba á celebrar anoche, y á los que se venían celebrando, que los comisionados, los individuos que habían ejercido cargo en comisión, engañaban al público, porque le hablaban de su sorpresa respecto á lo que era esa Ley, cuando ellos ya lo sabían. Ayer los interesados han negado rotundamente la afirmación de S. S. Queden ahí la afirmación hecha por el señor Presidente del Consejo de Ministros y la hecha por esos comisionados. No he de decir con qué opinión está la mía, tanto más cuanto que tenemos antecedentes respecto de las negativas hechas desde ese banco.

También manifestó S. S. que no quería que se dijera que se interesaba por las Compañías, ó que tomaba su defensa, cuando creo que, contestándome el sábado pasado, y hablando de las reclamaciones de los ferroviarios, decía que aquellas reclamaciones daban por resultado un total de 70 á 75 millones, y S. S., ese día, y ayer mismo, y aun creo que en alguna otra ocasión, calificó, claro está, todo aquello de inadmisibile.

Afirman esos compañeros, afirman esos mismos comisionados, alguno de ellos ferroviario perteneciente á una Compañía, que esa cifra es inexacta, que esa cifra es elevadísima, y que no entrañan esa cantidad las reclamaciones que ellos han presentado. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Pues está equivocado ese ferroviario. No son infalibles.) Ni S. S. tampoco, á pesar de ser Presidente del Consejo de Ministros. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Evidente; pero las cifras son infalibles.) ¿Las cifras? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Exponga S. S. los fundamentos de su alegación.) No los tengo. S. S. hace una afirmación y yo pongo la afirmación de otros. Á lo que dijo S. S. tengo una contestación, y la di de antemano.

Cuando me refería aquí á la comunicación que los ferroviarios habían dirigido á las Compañías, al hablar de cómo la habían presentado y de su carácter transigente, afirmé, y los Diputados que estaban aquí lo recordarían, que decían: si estas reclamaciones que nosotros hacemos las estiman las Compañías excesivas, inaceptables, sirvanse darnos la respuesta é indicarnos cuáles son los fundamentos de ella para transmitirlos á nuestros compañeros, á fin de que los estudien. No se puede adoptar actitud más razonable; y si esto se negase, tengo aquí la circular donde consta, y esta circular la conocia el Gobierno. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Pero estaba llena de errores desde la primera línea hasta la última.) ¿Estaba llena de errores? Creo que confunde S. S. las conclusiones, lo que piden, con la circular. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* La circular, las conclusiones y todo lo que se dice en los *meetings*, incluso eso de que los millones son para los Diputados.) Yo no hablo ahora de eso. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros:* Pero delante de S. S. se infama al Congreso, y S. S. no protesta.) No hablo ahora de ese asunto, que no tiene nada que ver con lo que yo digo, lo cual indica que S. S. empieza ya á exaltarse y á estar fuera de la situación en que debe. (*El señor Presidente del Consejo de Ministros:* Muchas gracias.) S. S. podrá decir después todo lo que quiera, que en su derecho está; pero cuando empieza á hacer esa mezcla, me parece que es porque nota que le va á faltar la razón.

Dispensen los Sres. Diputados si les molesto leyendo esta circular, porque ante esta negativa ya es cosa de venir acompañado de Notario. (*El Sr. Ministro de Fomento:* Ya lo creo que hace falta.)

Dice así la circular: «Muy señor nuestro: Después de minucioso y detenido examen, el personal de ferrocarriles en general, dentro del cual se halla el perteneciente á esa Compañía, acordó en su primer Congreso fe-

ferroviario cuáles eran las reclamaciones que, por su carácter de generalidad y condiciones de necesaria urgencia, debieran ser presentadas á las Empresas, en la seguridad de que éstas atenderían lo que de ellas se solicitaba, pensando, tanto en que lo solicitado se hallaba dentro de lo que sin excesivos sacrificios pudiera concederse, cuanto que las Empresas cumplirían su deseo, diversas veces expuesto, de contribuir al mejoramiento moral y material de su personal, al propio tiempo que, en nombre y representación de los ferroviarios, el Congreso determinaba cuáles eran las reclamaciones á formular, y lo hacía condicionándose, más que á las necesidades sentidas por el personal que representaba, á las razones de modestia que la situación económica de las Empresas pudieran actualmente exigir, acordó que este Comité nacional fuese quien alcanzase el honor de remitir á usted aquéllas reclamaciones, que son expresión general de lo que los agentes de esa Compañía de su dirección esperan recibir en concepto de necesaria mejora que imponen las exigencias de una vida modesta y humana.

»Con este deber cumplimos, teniendo el gusto de unir á la presente detallada relación de las reclamaciones.

»Asegurando que interpretamos el pensamiento del personal ferroviario español, no vacilamos en afirmar que nos complacería en extremo que desapasionadamente, cual corresponde á las aspiraciones legítimas de los ferroviarios, al pretender mejorar sus condiciones de vida, examinase usted las reclamaciones que en su nombre y representación le remitimos y nos permitimos hacerle por la presente carta; que seguros estamos de que si son el desapasionamiento de un lado, de otro el fiel acatamiento que se debe á los sentimientos de justicia los que inspiran los actos de esa Empresa, las reclamaciones serán atendidas en su totalidad.

»No obstante, si causas ignoradas por nosotros obligasen á esa Compañía á establecer algunas modificaciones á las reclamaciones adjuntas, mucho le agradeceríamos que, al tener á bien comunicarnos la modificación ó modificaciones establecidas, se sirviese señalarnos las razones en que la variación se fundamenta, con el fin de que, al ponerlo en conocimiento del personal afecto á su Empresa, ésta pudiera discernir con el necesario elemento de convicción acerca de las variantes por esa Compañía establecidas.

»Esperamos que, haciendo honor á su deseo de velar por el mejoramiento de su personal, tendrá á bien atender las peticiones que, como queda dicho, le hacemos por la presente carta y por mandato de su personal mismo.

»Aprovechamos la ocasión, etc.»

Esto dije el otro día refiriéndome á la circular, y me parece que no falté á la verdad, al hablar del tono en que estaba redactada, y de su contenido.

Aun suponiendo que hubiera arrojado el conjunto de las peticiones de los obreros ferroviarios una cantidad que las Compañías no pudieran sa-

tisfacer, aquí se indicaba que expresaran los fundamentos que tuviesen para no poder aceptarlas, á fin de estudiarlos ellos.

He leído estas cifras y hecho estas consideraciones, teniendo en cuenta lo que S. S. había expuesto, respecto á que no podía estimarse que el personal ferroviario era transigente en la cuestión de las reclamaciones. Desde el momento en que ponía esa condición, bastaba con que las Compañías se hubieran puesto al habla con ellos, ó por medio de comunicaciones les hubiesen contestado respecto á este particular, haciéndoles las observaciones debidas, para que los obreros ferroviarios las hubiesen atendido y estudiado. Y hechas estas dos citas, entro en el fondo del asunto.

Ya se trate de obreros ferroviarios ó no ferroviarios, cuando nosotros afirmamos que esta Ley es la negación del derecho de huelga, S. S. dice que procedemos falazmente, que tratamos de engañar á los obreros diciéndoles una cosa por otra. Yo, ante eso, tengo que hacer la siguiente observación: los Sres. Diputados de los distintos lados de la Cámara, excepto de la mayoría, que se han levantado á hablar sobre este particular, ¿qué han dicho respecto á esta Ley? Lo mismo que dicen los obreros: que el derecho á la huelga resulta aquí negado. ¿Se habrán producido también falazmente? Han expresado su opinión, han expresado lo que ven en esta Ley. ¿Por qué esa coincidencia entre los de la calle, los trabajadores y la prensa, y los que aquí han expuesto ese mismo criterio, ese mismo pensamiento? Se ve, pues, en esto la actitud del Sr. Presidente del Consejo de Ministros cuando se ocupa de los trabajadores, á los cuales, aunque dicen lo mismo que aquí se ha dicho, si bien podrán exponerlo con peores razones, en otro tono y no alegando lo que deban para sostener su criterio, se les llama falaces, y, sin embargo, aquí han coincidido todos los lados de la Cámara, excepto, repito, los Sres. Diputados que se sientan en los bancos de la mayoría, en que el derecho á la huelga resulta ilegal en este proyecto.

Es exacto, de toda exactitud, que el derecho á la huelga resulta negado en el proyecto que discutimos. El Gobierno y la mayoría dicen: «No se declara ilícita; á ver en qué artículo se niega la licitud de la huelga.» Pero si yo encuentro en la Ley unos artículos, por los cuales no puedo realizar la huelga sin incurrir en un delito, al cual se aplica el correspondiente castigo, dígame de un modo ó dígame de otro, el hecho ¿cuál es? El hecho es que los trabajadores ferroviarios no pueden apelar á ese procedimiento sin incurrir en la sanción que determinan algunos de los artículos que hay en la Ley.

Es más: me parece que este es el mismo espíritu del preámbulo de la Ley, el cual, en uno de sus párrafos, dice lo siguiente:

«Y como esos intereses de la colectividad están muy por encima del interés de clase, respetable cuanto se quiera, pero interés, al cabo y al fin, parcial y limitado, que debe subordinarse al de aquélla, de ahí que así en

el orden puramente especulativo en que se mueven publicistas y sociólogos, como en el orden práctico en que los Gobiernos actúan, se repite hoy como inadmisibles la huelga de los obreros de los ferrocarriles.»

Y en otro párrafo dice:

«De antemano sabe el Ministro que suscribe, al considerar de ese modo la huelga ferroviaria, estableciendo para las que de este género se promuevan las sanciones punitivas más adecuadas, que se le ha de motejar de reaccionario y servidor del capitalismo y de la plutocracia.»

¡Las sanciones punitivas! Y en otra parte dice también que se va á impedir la huelga; así es que en el mismo preámbulo está bien manifestado cuál es el espíritu de la Ley.

No habría la unanimidad de pareceres de cuantos han tomado parte en este debate, respecto á que resulta negado por el proyecto el derecho de huelga, si en efecto no fuera así, porque eso sería demasiada casualidad. Aun de los que están en estos bancos, que hoy por hoy verdaderamente se puede creer que no han de llegar al Poder, podría pensarse que había algún interés en halagar á las clases obreras, adoptando esta actitud; pero cuando resulta que, no sólo republicanos y socialistas, sino los conservadores, y el Sr. Urzáiz, que es monárquico, piensan lo mismo, ¿tendrán también cristales de aumento para ver en el proyecto lo que no existe?

Creo que en cuanto á este particular, lo mejor que puede hacer el Gobierno es no insistir en afirmar que no niega el derecho de los obreros ferroviarios á la huelga. Como el proyecto ha trascendido á la calle, y los periódicos lo han publicado, los obreros lo han leído y se han enterado perfectamente, y si el Sr. Canalejas dice que los obreros no saben leer, ó lo que leen, ese concepto tiene que extenderlo S. S. á otras muchas personas que saben muy bien leer. El proyecto se ha publicado en la Prensa, y los obreros, si no leen todo lo que se publica, por lo menos, no dejan de leer lo que les parece de verdadero interés para ellos; lo han visto en *El Imparcial*, *El País*, *El Liberal*, y su opinión ha venido á coincidir con la de los demás. Porque tampoco podéis decir que hemos preparado esa labor, puesto que el proyecto se publicó á las veinticuatro horas de haberse leído aquí, y no hubo tiempo para que los que vosotros llamáis agitadores profesionales de los obreros les inspiraran ese criterio.

Y no creo que los trabajadores se equivoquen; me parece que mis compañeros de clase han visto, como yo, la intención del Gobierno, que no es otra que el impedir que puedan hacer huelgas los obreros ferroviarios. Verdad que en el proyecto vienen otras cosas que tienen más apariencias que realidad, como contrapeso de ese propósito; pero aunque lo que se concediera fuera mejor, el proyecto no podría satisfacer á los obreros.

Por lo que hace á los Tribunales arbitrales, si yo hubiera dicho que no ofrecen garantías de imparcialidad para juzgar, me hubierais contestado que la pasión y el radicalismo me hacían verlo así; pero también, antes

que yo, lo han afirmado otras personas. Digo lo mismo respecto á lo de que la Ley viene á beneficiar á las Compañías. Creeríais que, como yo soy enemigo suyo, y estoy enfrente de todo lo que representa el capital, no era extraño que hablase así; pero gente que más singularmente representa al elemento capitalista lo ha visto, de igual modo que yo, y se trata de testigos de mayor excepción.

Pero, sobre todo, algo hay que indica que las Empresas deben marchar bien con este proyecto, porque yo recuerdo que cuando se trató de la jornada de los obreros mineros, hubo, por parte de sus patronos, si no una oposición declarada, por lo menos, ciertas manifestaciones acerca de la situación de los propietarios, y cierta actitud de resistencia á la Ley. Y ahora vemos que las Compañías de ferrocarriles no han hecho la menor oposición al proyecto, cosa muy rara, porque si hay Compañías mineras poderosas, mucho más lo son las de ferrocarriles, que ahora se callan. Así que cuando no se ha hecho la menor manifestación respecto de este proyecto de Ley, por parte de las Compañías—por lo menos no la conozco, ni aquí se ha hablado de ello—, es indicio de que éstas entienden que ha de beneficiarles, porque, de lo contrario, ya hubieran hecho alguna indicación. Lo mismo puedo decir respecto de los obreros: si esta Ley fuera buena para ellos, no reclamarían.

No sustentan esta opinión solamente los elementos avanzados; la ha expuesto también una parte de la Prensa, que no es siquiera republicana, sino periódicos monárquicos de gran tirada. ¿Es que esos periódicos se sienten animados del mismo espíritu que nosotros? ¿Es que se trata de periódicos que se encuentran en la misma situación política que nosotros? No; pero me parece que, examinando imparcialmente el caso, han visto claro el asunto, demostrando (no trato de alabar á nadie, sino de expresar lo que yo creo) más sentido político respecto de este particular que el que se ha manifestado en esos bancos (*Señalando á los del Gobierno y de la Comisión*); porque el Sr. Presidente del Consejo y el Sr. Ministro de Fomento, cuando han querido justificar que este proyecto de Ley no constituye un retroceso, sino un progreso, citaban lo que sucedía en otros países, y el Sr. Urzáiz exponía las condiciones en que hubiera podido darse esta Ley en otras naciones, las circunstancias especiales de nuestro país, que no puede compararse ni con Repúblicas ni con Monarquías, y la situación en que hoy nos encontramos, que hace que la presentación de este proyecto de Ley sea verdaderamente impolítica para los que se llaman monárquicos.

La demostración de que con esta Ley queda negado el derecho á la huelga está en el arbitraje obligatorio; si existe el arbitraje obligatorio no es posible que legalmente pueda haber huelgas, y tómese uno ú otro artículo, se ve siempre que esto es así. Se dirá que esto constituye un progreso, que esto es un avance. Respecto de este punto, Sres. Diputados, he de sostener, claro está, un criterio que ha de chocar con el de los que representan todos los elementos de la Cámara, pero he de exponerle.

Podría ser imparcial ese Tribunal si hubiese tres elementos bien determinados: el elemento proletario, el capitalista y otro elemento que, sin ser proletario ni capitalista, sólo tuviera en cuenta la razón y la justicia. Pero no ocurre esto: hay de una parte el elemento proletario, los trabajadores; de otra, el elemento capitalista, los patronos, y luego, el Estado, que no es una cosa independiente, sino una prolongación, una consecuencia de las clases poseedoras. Y cuando un elemento del Poder público interviene en esos Tribunales, resulta que el que decide no es imparcial, sino que tiene el interés de uno de los contendientes, siquiera algunas veces pueda elevarse de tal manera, pueda, en fin, la causa de la justicia influir tanto en su ánimo, que dé la razón al otro. Pero esto será una excepción: en general, no puede ocurrir esto. Así es la naturaleza de las cosas: yo no trato de hacer cargos, sino de examinar hechos.

Que esto es así, lo dice todo el proyecto, á juicio mío, porque para esa clase, á quien representa el Poder, hay una porción de tolerancias que no hay para las otras clases; como que estos mismos elementos se corresponden con los elementos del Poder. Porque yo, sin deseo de mortificar á nadie, tengo que consignar el hecho, que me parece muy característico, de los Consejeros de las Compañías ferroviarias. ¡Ah! Eso no es una casualidad, no es un accidente, no es una cosa que no representa nada: eso es que las Compañías saben que no cumplirán las concesiones, que cometerán faltas, que cometerán ciertas transgresiones que pueden dar lugar á reclamaciones en favor de sus intereses, y para eso les conviene tener en sus Consejos hombres políticos de influencia, que, cuando lleguen esos casos, de la manera que puedan hacerlo, vayan en favor de las Compañías. Si no fuera así no los pagarían, no los tendrían.

Este hecho, sin que yo quiera, repito, mortificar á nadie, no se puede ocultar el valor real que tiene y la importancia que reviste, como no se pueden negar tampoco las quejas que el público, los particulares, aun teniendo buena posición, y el país en general, han formulado contra esas Compañías, y, sin embargo, es contra las que menos se ha revuelto el Poder público; es á quienes menos ha ajustado las cuentas; es á quienes menos ha exigido el cumplimiento de su deber. ¿Es esto casual? No: es que se trata de Empresas poderosas; si se tratara de pequeños burgueses, la Ley sería para ellos más dura; si fueran medianos burgueses, no sería tan dura, pero sería más dura que para los altos: para los altos no hay esa dureza y ese rigor.

Seguramente que contra esto habrá réplica, pero es también seguro que no se convencerá al país de que esto que yo acabo de decir no es un hecho.

Si las Compañías no procedieran así, si las Compañías hubieran procedido de otro modo, es posible que á estas horas no discutiéramos esta Ley, porque no habrían dado lugar, con su conducta, á las reclamaciones de obreros, que no son de hace mucho tiempo, que son de poco tiempo, y no hubiera llegado el caso de ir á la huelga. Así es que los intereses distintos que estos dos bandos representan, sin haber un tercero que impar-

cialmente pueda resolver, hace que la clase obrera no pueda aceptar, ni aquí, ni en ninguna parte, el arbitraje obligatorio.

Ni aquí, ni en ninguna parte, porque yo no negaré los hechos que sus señorías han citado referentes á otros países; no he de tener el atrevimiento de decir que eso es inexacto; pero si digo que los obreros de esos países no han aceptado el arbitraje obligatorio. Se le han impuesto los gobernantes, en virtud de estas ó las otras condiciones; pero, en general, ellos no lo aceptan. Y es natural, porque con este asunto se han mezclado, y es lógico que se mezclen, puntos de vista relativos al problema social, relativos al asunto que hoy ocupa más la atención del mundo, y se ha hablado del intervencionismo, y se presenta el intervencionismo como una forma de derecho superior. Perdonadme si no me expreso bien; pero vuestra inteligencia y vuestros conocimientos suplirán mis deficiencias.

El intervencionismo se presenta como una forma mejor de derecho. Antes el individualismo hacía que estas luchas fuesen más duras, más crueles, y el intervencionismo de los Gobiernos tendía á suavizarlas, y se dice: es que hemos hecho un progreso en el derecho, es que el derecho ha avanzado. No lo negaré; pero lo que digo es que el intervencionismo no es realmente lo que se dice. El intervencionismo ha nacido con el desarrollo del movimiento obrero, que es el que ha hecho pensar á los Gobiernos en todas esas cosas. Si no hubiera habido los choques que han surgido entre las clases obreras y los intereses del capitalismo, ó si esos choques no hubieran tenido importancia, no se habrían preocupado los Gobiernos de ellos; pero es que los Poderes públicos han visto que ese era ya un movimiento gigantesco, y comprendieron que había que rectificar el criterio que antes se tenía, y que era preciso ir á la intervención. ¿Cómo? Cediendo unas veces, y pensando otras en salir al paso al movimiento revolucionario, y al hablar del movimiento revolucionario no me refiero á un movimiento de fuerza, sino al movimiento revolucionario de ideas.

Tenemos en casa y fuera de casa hombres que revelan esto. El Sr. Dato es autor de varias Leyes de carácter social. El Sr. Dato podrá decir que él no propuso esas Leyes porque la clase obrera española le acosase á realizarlas; pero, seguramente, que, al hacerlo, tuvo en cuenta algo de esto. Él mismo ha declarado en conferencias que ha dado en varios puntos que, aparte del beneficio que había para la clase obrera en este intervencionismo, lo que se hacía con él era atajar el movimiento revolucionario; quitar, por decirlo así, influencia á los socialistas en ese movimiento obrero. Este es el caso en nuestro país. Fuera, también se ha visto esto, y con más claridad.

Bismarck fué uno de los más intervencionistas. ¿Lo fué por atender las reclamaciones del proletariado alemán? No; Bismarck había combatido á sangre y fuego al proletariado alemán, le había perseguido como no le ha perseguido ningún Gobierno, y ensayó todos los sistemas para debilitar esa fuerza política; pero viendo que eso no le daba resultado, recurrió á otro medio, porque creyó que dejando la fuerza para emplear el procedi-

miento de la intervención disminuía la fuerza socialista, y tuvo que vencerse y reconocer que ni con un sistema ni con otro podía lograr que esa fuerza disminuyera.

En realidad, el intervencionismo, como todo lo que hoy se hace en ese sentido, no es más que la transigencia á que ha tenido que llegar la clase capitalista ante la fuerza creciente de la clase obrera. Y conste que no digo esto con el propósito de mortificar, así como pudiera decir un chico á otro que rabie; no. Consigno un hecho, es decir, una creencia mía, pero que entiendo que es un hecho.

La huelga, no esta huelga general, de que hablamos ahora, la huelga pequeña, fué un día condenada en todos los países, incluso en el país más liberal del mundo: en Inglaterra; pero las huelgas se repitieron, porque las huelgas no nacen del capricho ni de otros fines que se les atribuyen: nacen del ansia de mejoramiento que espolea á todos los gremios; y cuando este movimiento adquirió fuerza en Inglaterra y en los demás países, en todos se ha ido legalizando esa situación y reconociendo ese derecho; como tendréis que reconocer el derecho á la huelga general política, que ya lo reconocen otros países, y lo tendréis que reconocer, porque un país se ha de mirar en el espejo de los otros.

De modo que, repito, todo esto es cuestión de transigencia; no es, como se dice, por un sentimiento de humanidad, sin que yo niegue que pueda haber patronos que den á sus obreros más de lo que dan otros, por el convencimiento de que lo necesitan, de que no están bien; pero, en general, el interés patronal no hace concesiones sino cuando ve enfrente una fuerza ante la cual le conviene transigir. Así tenemos el hecho innegable de que en muchas ocasiones no ha sido necesario llegar á la huelga, y ha bastado la amenaza de ir á ella para que los obreros obtuvieran determinadas concesiones. Así como hay otra cosa, que yo sentiré no acertar á expresar con claridad, por lo atropellado de mi manera de expresarme, pero que merece ser examinada con atención.

Ayer, el Sr. Royo Villanova, hablando de la huelga ferroviaria, decía qué las Compañías no pueden hacer paro, como los demás patronos; de modo que mientras los obreros pueden ir á la huelga, las Compañías no pueden utilizar el arma contraria, porque no pueden ir al paro; y parecía que esto era una desigualdad de condiciones. Ya quisieran todas las Empresas encontrarse en la situación de las Compañías ferroviarias de no poder hacer paro, porque ya tienen una influencia muy grande para poder luchar con los trabajadores.

Pero, además, es que los trabajadores, cuando han hecho uso del derecho de huelga, no han pensado en el paro del patrón, no han pensado en el paro de la Empresa que les alquilaba su fuerza y su trabajo; no han pensado más que en lo necesaria que á ellos les es la huelga, no obstante tener que hacer sacrificios para realizarla.

Los obreros se han encontrado con esto, han estudiado su situación. Solos no podían luchar con los patronos, porque su situación era fácil; si

uno no quería trabajar con tan exiguo jornal, el patrono le decía: «Vete, otro vendrá», y se encontra sustituido; y el obrero ha llegado á convenirse, á pesar de que su mentalidad es escasa, pero para eso no se necesita mucho cerebro, de que solo no podía hacer nada contra el patrono, y buscó la asociación; y sin pensar en que aquello éra huelga, vió que en el momento en que se unía, y acaso por un sentimiento de explotación más aguda, se declaraba en huelga, esa unión le daba fuerza; y después estas organizaciones fueron extendiéndose y han llegado á apelar á estos medios como los más fáciles que han visto y casi supremos para obtener alguna ventaja.

La acción política en el Municipio, en la Diputación, en el Parlamento, está clara; pero eso no lo ve tan claro el trabajador en su inteligencia sencilla; eso le marea un poco. El efecto de la acción política lo ve más tarde, y además, lo mismo en el Municipio, que en la Diputación, que en el Parlamento, lo que hay que obtener son cosas de un carácter general, que para lograrlas se necesita mucha fuerza, mientras que las conquistas en un taller, en dos, en un oficio, son mucho más fáciles de obtener y más fáciles de comprender y, por consiguiente, hacen más fácil su unión. Para lograr esto han acudido á lo que llamamos nosotros organizaciones de resistencia, de Sindicatos, etc., y han recurrido á esto sabiendo lo costoso que les es, porque no es para ellos una satisfacción recurrir á estos medios, y ya se habla entre los mismos trabajadores de que este es un recurso supremo en la lucha. ¿Por qué es supremo? Porque también al obrero le causa daños; porque aunque supongamos una organización medianamente constituida, no podrá darle esta organización el socorro, la ayuda necesaria para sostenerse como huelguista, porque si tiene 16 reales de jornal y como huelguista le dan 2 pesetas, pierde, y en su casa ha de notarse la falta de estos recursos; así que para los mismos trabajadores es un esfuerzo; pero ellos han visto que después de exponer sus razones que acreditan las reclamaciones que hacen muchas veces, no tienen otro medio mejor de conseguir lo que desea.

Se habla de armonía antes de llegar á la lucha de intereses y ellos la han perseguido; en ese campo estaban, cuando el patrono, en la pequeña industria, era casi el compañero del oficial; pero en el momento en que la industria ha adquirido vuelos y ha habido grandes luchas de intereses y la competencia no le ha permitido al patrono hacer ciertas cosas, los obreros concentrados en talleres y fábricas han tenido facilidad para organizarse y han buscado aquellos procedimientos que mejor pueden entender y á ellos recurren. ¿Cuándo? En los momentos supremos.

Ahora mismo, estos trabajadores ferroviarios, si las Compañías, contestando á esta carta que he leído hace poco; se hubieran mostrado transigentes, hubieran logrado llegar sin necesidad de la huelga á entenderse; y eso buscaban, por más que son fuerzas obreras bien organizadas y todos saben que las fuerzas obreras mejor organizadas son las que obtienen de los patronos mejores resultados, porque cuando los patronos saben que

los obreros cuentan con escasos recursos, que no tienen la necesaria disciplina, ni están organizados, ofrecen resistencia á sus reclamaciones, y cuando les ven bien unidos, bien pertrechados y que tienen en sus Cajas bastantes miles de pesetas ó de duros, según sea, entonces los atienden con más facilidad.

Yo no he visto á los patronos echar sus cuentas, pero supongo que lo harán así, como los obreros; primero viene el razonamiento, y después, la huelga. El patrono mira lo que más le conviene: si ceder, porque cediendo pierde menos, ó resistir, porque, resistiendo, no pierde tanto; de suerte que cede ó no, según conviene á sus intereses, y eso mismo hacen los obreros.

La huelga no es una cosa caprichosa que los obreros escogen para hacer daño á la industria ó á un tercero, sino la única arma que han encontrado de más positivos resultados, y sólo acuden á ella cuando sus razonamientos no quieren ser atendidos. Pero la huelga no es posible pedirla como hoy se pide que sea.

Cuando yo he oído decir al Sr. Maura que la huelga es lícita, pero que hay que defender los intereses por ella lastimados, he comprendido que, pensando así, no hay huelga posible.

Si la huelga no tiene un poder coactivo, no puede prosperar. Con el mismo derecho que los vidrieros, por ejemplo, pueden ir á la huelga los panaderos y los ferroviarios, aunque el efecto producido en el público por la huelga de estos últimos sea mayor.

Como es natural, el obrero busca la ocasión y escoge aquella en que más puede apremiar al patrono, como el patrono, cuando quiere comprar la mercancía-trabajo, tiene en cuenta las crisis, cuando abundan los brazos, y si puede tomar obreros agricultores á peseta, no los toma á 2, y si los puede tener á 0,75, no los toma á peseta. Procede con arreglo á sus intereses, y el obrero también; cuando éste encuentra al patrono apurado por el trabajo, es precisamente cuando hace sus reclamaciones.

El obrero panadero, cuando se declara en huelga, no tiene el propósito de que pasen hambre los que tienen que comprar pan, ni el obrero ferroviario lo hace con la idea de que nadie viaje. Esto podrá ser una consecuencia inevitable de la huelga, pero no es lo que la promueve; y si no les dejáis proceder así, el derecho á la huelga estará consignado en el papel, pero no existirá en la realidad.

Cuando se promovió la huelga minera en Inglaterra dejaron de trabajar un millón de hombres, verdaderamente insustituibles. Los conservadores decían á los liberales que aquello no podía seguir así; los liberales les pedían solución, sin que los conservadores pudieran darla; y entonces si que sufrían perjuicio todos los intereses nacionales, empezando por los de la poderosa escuadra inglesa, que estaba paralizada por falta de carbón. Y nadie llamó por eso antipatriotas á los obreros, sino que el Gabinete inglés se limitó á procurar la solución de aquel conflicto. La solución fué intervenir para resolver la dificultad, y no tenía más remedio que

proceder así, porque ni soldados, ni Tribunales, ni ninguna acción gubernativa puede con un millón de hombres. Pues esta situación, en menor proporción, puede darse en España. Claro está que nosotros no significamos lo que Inglaterra, cuya producción de carbón, como sabéis muy bien, no sólo atiende á su industria, sino que abastece á algunos países de Europa; pero, en cierto grado, nuestra producción es importante y necesaria. ¿Qué extraño era que entonces (voy buscando los casos más crudos que se han presentado en este particular, pero sin el propósito de mortificar á nadie) los mineros españoles pensasen que aquella era una ocasión favorable para ellos, puesto que subía el precio de los carbones, porque faltaba el carbón inglés? Era muy natural que hicieran eso. ¡Pero si esto ocurre con todo! ¿No se cotizan en la Bolsa las noticias de las alegrías y de las desdichas de los países? Y no solamente se cotizan, sino que, lo que es más grave, se inventan. ¡Si son los intereses los que obligan á proceder así! Esto ocurrirá mientras no tengamos la suerte de llegar, no á esa solidaridad ficticia á que ayer se refería el Sr. Royo y Villanova, porque no hay tal solidaridad, sino lucha de unos intereses contra otros, sino á la armonía de estos intereses. Hasta que no lleguemos á esto habrá esos choques por esa lucha de clases que se quiere negar, que no predicamos nosotros, que lo que hacemos es reconocerla, porque existe y ha existido siempre y la Historia lo acredita.

Basta examinar los hechos para ver la diferencia que hay entre una clase y otra. Si examinamos la legislación, hallamos una legislación abundante, rica, en favor de los poseedores de la riqueza, porque ellos han constituido los Gobiernos y los Parlamentos, y una legislación pobre (ahora va siendo mayor, porque hay fuerza obrera) para los trabajadores, porque éstos no han constituido esos Parlamentos y esos Gobiernos. Las huelgas son una manifestación de esas luchas, las guerras, otra. Los mismos grandes partidos que representan el proletariado y los que representan, con distintos grupos, á las clases poseedoras, confirman esta lucha, que, repito, no predicamos, sino que reconocemos, buscando, para suavizar aquello que creemos salvador, el término medio. Y en esa lucha no es posible que el trabajador acepte (podéis imponerlo por una Ley, pero él no puede aceptarlo) lo del arbitraje obligatorio. El arbitraje voluntario, eso sí. Si los trabajadores no se han puesto en contacto muchas veces con sus patronos, ha sido porque los patronos, y los poderosos más, han rechazado las organizaciones obreras. Más de un conflicto y más de dos de los que ha habido en Vizcaya han obedecido á que los patronos no querían reconocer esas organizaciones obreras, y han tenido que intervenir las Autoridades para que pudieran tratar unos con otros.

Siempre los obreros, para cosas pequeñas, y aun medianas, para todo aquello en que cabe transigir, han querido llegar á una avenencia con objeto de que no se llegara á la huelga, que es dañosa para los patronos y en parte para los obreros, por más que es un arma de la que no puedan prescindir; pero hay momentos en que esa avenencia no puede ser. Así es

que en la mayor parte de los casos puede servir el arbitraje voluntario, pero el arbitraje obligatorio no, porque no se puede encontrar la persona imparcial que decida, porque no la hay. Son las dos clases interesadas las que luchan; se quiere que el factor imparcial ó relativamente imparcial sea uno que es representación ó prolongación de una de esas partes, y eso no puede aceptarse.

En los hechos veréis confirmado esto que digo. Ya días pasados hube de manifestar que esa lucha de clases puede encontrarse ó no. Así como nosotros comprendemos que los patronos proceden en virtud de lo que demandan sus intereses, y que aun siendo crueles, aun siendo déspotas, lo hacen por esta consideración, ellos deben comprender también por qué los trabajadores proceden de este modo. De igual manera hay que reconocer—¡desdichados los que no lo reconozcan!, y digo desdichados, porque los unos, como particulares, estarán equivocados, y los otros, como gobernantes, no procederán con el suficiente acierto—, hay que reconocer que esta es una fuerza social, que no es una fuerza que ha aparecido porque sí y que dentro de unos días puede desaparecer, sino que es una fuerza que cada vez tiene más organización, tiene más conciencia, inteligencia mayor, y, por tanto, no hay más remedio que reconocer como fuerza, y como fuerza necesaria, la trabajadora.

Y conste que al hablar de la fuerza trabajadora, yo no me refiero sólo á los que tengan callos en las manos, sino que me refiero á todos los que trabajan, absolutamente á todos, los cuales no tienen relación con la otra clase, con la clase que hoy domina, con la clase adinerada, y ésta realmente, si es razonable, no tiene más remedio que ir cediendo. No digo yo que entregue sus intereses, que los entregue en grandes proporciones, pero tiene que ir cediendo para satisfacer las demandas que no puede rehuir, que le conviene atender, sin llegar á jornadas sangrientas, sin grandes sacudidas, porque las grandes sacudidas y las jornadas sangrientas producen malos resultados para los que representan esa clase y para los mismos obreros. Por eso yo he dicho aquí algunas veces, refiriéndome á Vizcaya y á otros puntos, que fabricaban terroristas aquellos plutócratas que no querían atender en nada las demandas de los obreros y les perseguían y destruían sus organizaciones, porque eso, como decía yo días pasados, discutiendo la llamada de los reservistas, es lo que hace partidarios del *sabotage* y de la propaganda por el hecho.

Si á un hombre se le acorrala, si á un individuo que quiere mejorar de situación, fundándose en derechos reconocidos y en preceptos legales, ni el de asociación se le concede, y se le obliga, no ya á salir de su localidad para ir á otra de su país, sino á emigrar al Extranjero, ¿qué tiene de extraño que ese hombre pierda la cabeza, y si no tiene medios para comprar un arma, pero anda con materiales que pueden causar daño, ese desesperado del proletariado acuda á la dinamita y mate á un patrono ó vuele una fábrica? ¿Qué ganan los patronos con esto? Nada, y el proletariado tampoco, porque ni la muerte de un patrono ni la voladura de una fábrica

sirven para el avance de las ideas socialistas, que vosotros llamáis revolucionarias.

En eso unos y otros debemos tener interés, porque eso es el encono; eso es hacer que una lucha racional se convierta en lucha entre fieras, y contra esto podemos decir que tenemos un interés común los patronos y los trabajadores.

Ahora bien: oponerse á las demandas de la clase obrera porque hoy tengáis todavía la fuerza material, porque tengáis la fuerza legislativa, porque tengáis casi todas las fuerzas, y digo casi todas porque hoy la clase obrera dispone de una organización que no tenéis más remedio que consentírsela, porque si no fuese lícita, sería ilícita, y si no fuese pública, sería secreta; oponerse á que con esa organización vaya obteniéndose lo que ella merece, poniéndole vallas como la que esa Ley representa, á mi juicio, da lugar á situaciones como la que acabo de exponer, y eso no puede ser conveniente para nadie.

No cabe, pues, hablar de que los trabajadores en esto proceden por capricho. Lo mismo en las Monarquías que en las Repúblicas, los obreros tienen que defender sus intereses, tienen que organizarse; pero allí donde los gobernantes sean más transigentes, allí donde los gobernantes se cuiden más de la situación de la clase trabajadora, allí será donde mejor defendidos estarán los intereses patronales. Políticos que levanten barreras para contener el desarrollo del movimiento obrero, para dificultar su acción impidiéndole mejorar, serán los peores gobernantes, no para los trabajadores, sino para la misma clase patronal.

Pero hay en esto (y es uno de los efectos del intervencionismo) una cosa sobre la que debo llamar la atención de los Sres. Diputados.

Antes del intervencionismo, cada grupo burgués luchaba contra los obreros, y la lucha desatinada de un grupo de burgueses contra los obreros podía perjudicar á toda la clase patronal. De aquí una de las razones del intervencionismo del Estado. El Estado, tomando sobre sí la defensa de la clase, puede advertir al elemento patronal que compromete los intereses de los demás, y que no debe hacer eso, sino transigir. Si queréis que como ejemplo de esto cite hechos: os recordaré lo ocurrido en la huelga del año pasado en Bilbao, que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros se obstina en calificar de movimiento revolucionario.

La huelga de Bilbao tenía un fin económico, y con un poco de tacto se hubiera podido resolver, sin que tuviera las consecuencias que alcanzó (como se resolvió en Asturias y en Andalucía); pero al conocerse el proceder de la clase patronal en Bilbao, la protesta surgió en otras localidades, perjudicándose así los intereses de los patronos mismos en todas partes. Por eso el Estado no debe consentir que un grupo de patronos llegue á observar una conducta desatentada, porque ello provoca la ira de los obreros que, como hoy tienen perfecta solidaridad, se unen á los directamente perjudicados, y la huelga que empezó con carácter local se convierte en regional ó en nacional y á veces en internacional; y á evitar esto tiende la

intervención del poder burgués ó del Gobierno, que al procurar una solución armónica y que satisfaga las demandas de los obreros, produce efectos beneficiosos para las mismas clases patronales, mientras que antes, en los tiempos del individualismo, la conducta de un grupo de burgueses podía dañar á los intereses de todos.

Nosotros creemos, pues, que en esas luchas que vosotros decís que provocamos, aunque en realidad podéis ver que surgen de los mismos hechos, no se pueden poner las barreras que se trata de poner, y en casos como el de nuestro país, menos.

Es contraproducente el criterio sentado el otro día y reafirmado ayer por el Sr. Maurra al hablar de la conducta que debía seguir el Estado cuando la huelga afectase á intereses de tercero, como, á su juicio, sucede, tratándose del servicio ferroviario. Este criterio podría aplicarse mañana en las minas, y lo mismo otro día á los conflictos en el campo. También los trabajadores del campo se están organizando para mejorar su condición, y si ven que no se les atiende, cuando todavía su fuerza vale poco, bien pueden esperar el momento preciso de una buena cosecha para reclamar, porque es cuando tendrán mayores probabilidades de ser atendidos. También en el campo puede presentarse el conflicto, y si eso ha de resolverse con las bayonetas, con la suspensión de las Asociaciones, con el procesamiento de los que constituyan las Asociaciones sin salirse de la Ley, si eso se hace por el partido conservador y el partido liberal adopta una actitud semejante, la clase trabajadora, que no es monárquica—creo que de ello estaréis convencidos—, que por no serlo no ve ya con buenos ojos el régimen que liberales y conservadores representan, ha de trabajar, en política, contra ese régimen. Si en estas cuestiones, que tanto les interesan, impera ese criterio, por el cual, cuando la huelga va á verificarse, se dice que no puede consentirse porque afecta al derecho de tercero, y en proyectos como el que discutimos se niega el derecho de huelga hoy á los ferroviarios, mañana á los obreros del gas y pasado mañana á los de otras industrias, entonces el odio, la antipatía al régimen político será de un carácter más marcado, porque como el derecho á la huelga tienen que emplearlo los trabajadores con relativa frecuencia, si este criterio restrictivo prosperara, los obreros tendrán prisa, mucha prisa en resolver la cuestión política en cierto sentido. Si vais por ahí, nosotros no estamos de pésame. Yo hablo contra ese proyecto en virtud de ideas y principios que represento; pero pensando en las circunstancias de momento, lo mismo ese proyecto que el criterio sostenido desde aquellos bancos conviene á la causa accidental, al trabajo que estamos realizando en este momento. Si os parece que la cosa siga por ahí, que siga. Vosotros lo veréis; pero desde luego, haciendo la crítica de vuestro sentido político, se podrá decir que habéis dado muestras de cuidaros de los intereses, de los privilegios de la clase á quien representáis; pero que, en cuanto á otras ideas que sostenéis, os habéis negado totalmente. Y nada más.

Contestación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).

Sin perjuicio de que mi querido amigo el digno Presidente de la Comisión conteste al discurso del Sr. Iglesias, me veo obligado á recoger manifestaciones de S. S. que conviene rectificar. Se desbordó su corazón.

¡Ya lo habéis oído! De lo que se trata es de realizar ahora un fin circunstancial, de conspirar contra la Monarquía, de servir á la República. Así, clara, escueta, llanamente. ¿Y ese es el hombre que ha venido á representar aquí los intereses del proletariado y los progresos del obrerismo? No; S. S. se muestra hoy como es, un revolucionario, un demagogo, á quien le importa poco el bien del pueblo, á quien no interesa el progreso de las clases trabajadoras. (*El Sr. Iglesias Posse*: Tanto como á S. S.) Mucho menos, cien veces, que á mí.

Y revela S. S. que aquellas parvedades de ilustración que imputaba á los que le siguen se apoderan del cerebro de S. S. Parece mentira que quien alardea esta tarde de tanta cultura no sepa que sus palabras son las de todos los revolucionarios frente á cualquier régimen: las de los sindicalistas revolucionarios de Francia, frente á la República; de los de Inglaterra, frente á la Monarquía; de los de Suiza, frente á la Confederación Helvética..... (*El Sr. Iglesias Posse*: Y de un discurso de S. S., del de la dinamita.)

¿Qué tiene que ver eso con la discusión presente? Yo he trabajado con mucha más utilidad y eficacia que el Sr. Iglesias, como todos los hombres de ese lado y de este, llevando á las Leyes principios, concesiones, y su señoría jamás, jamás hizo nada de provecho. (*El Sr. Iglesias Posse*: Por la fuerza obrera.) De manera que ese es el concepto de justicia y ética de S. S. Su señoría entiende que los partidos que dice representan el capital y las organizaciones tradicionales no se rinden por el amor al prójimo, por el sentimiento de fraternidad, por nobles impulsos del corazón, al crear instituciones consagradas en las Leyes, por tantos principios tutelares, como la Ley de Accidentes del trabajo, de que S. S. no hace aprecio; la de Código minero, que acabamos de presentar, y como tantas Leyes útiles que ya hemos consagrado. Todas esas cosas son para S. S., sabedlo bien, armas de combate. No las quiere para utilizarlas en favor del proletariado: las quiere para destruir la Monarquía, para trabajar por la revolución, para envenenar la conciencia popular en odio á todos los elementos sociales.

¡Y ese es S. S., y esos son los que sonríen cuando habla S. S., y los que me interrumpen cuando contesto á S. S., y esos son los hombres del *meeting* de anoche! ¡Ah, Sr. Iglesias! S. S..... Cuando la presidencia quiera seguiré hablando, porque yo vengo aquí representando al Poder

Real, en virtud de la confianza de la mayoría y respetando á todo el mundo, pero para que se me respete, y no para que nadie se divierta conmigo.

Pues digo que esos son los hombres del *meeting* de anoche; porque para que apreciéis la nobleza de los directores del movimiento ferroviario revolucionario, de los amigos y compañeros del Sr. Iglesias, de los educandos del Sr. Iglesias, en el *meeting* de anoche, con la mayor frescura, con el mayor desahogo—el Sr. Iglesias estaba presente y prestaría su asentimiento—, se dijo que cuando la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que tiene por todo dividendo 10 millones de pesetas, dedica más de 5 de momento á favorecer su personal, no lo hace por un impulso noble de sus Consejeros, muchos de los cuales son autores de Leyes sociales y han hecho más por el obrero que S. S., no lo hacen por influencias legítimas del Gobierno, no; es para distribuirlo entre los Diputados, es para distribuirlo entre los Consejeros. ¿No es eso envenenar el alma del pueblo? ¿No es eso falacia, no es eso injusticia, no es eso infamia? (*El Sr. Ministro de Fomento:* Como todo lo que dijeron.) ¿Hay derecho á educar una masa popular con semejantes iniquidades? ¿Se pueden llamar hombres de honor, se pueden considerar merecedores de respeto los que manchan su conciencia con semejantes villanías? (*El Sr. Iglesias Posse:* Tan hombres de honor, ó más, que S. S.) ¡Ca! Son calumniadores. Permítanme los Sres. Iglesias y Soriano, yo tengo derecho á hablar y SS. SS. obligación de callar. (*El Sr. Soriano:* Pero si está S. S. diciendo que no tienen honor.)

Yo digo que el Sr. Iglesias, ese que habla de rectitud, pero que se dirige á las clases poseedoras, á las clases capitalistas, para infamarlas, estaba allí, y S. S. tiene que protestar de eso, y nosotros tenemos el derecho de que S. S., pues que se llama nuestro compañero en las Cortes, pues que viene aquí á discutir con nosotros, ó rectifique ó condene esas palabras. Pero, Sr. Soriano, vuelvo á decir á S. S.... (*El Sr. Soriano:* Si no digo nada, Sr. Presidente. Estoy hablando con el Sr. Albornoz. Su señoría tiene una preocupación constante conmigo. Yo siento que, con los medios dialécticos que tiene S. S., esté un poco atropellada su palabra. No entendemos lo que quiere S. S. decir, lo cual no es ningún crimen.—*Pausa.*)

Estaba esperando poder hablar en las condiciones debidas, porque en estas no hablo; y va á ser necesario que el Gobierno, en los términos más respetuosos, y seguro de obtener el apoyo de todos los elementos de la Cámara, se dirija á la Presidencia y recuerde que viene aquí cumpliendo un deber, sometándose muy gustoso, muy honrado, al juicio de residencia de la Cámara por su conducta, y, en lo que alcance, interviniendo en las reformas legislativas con su opinión y su consejo; pero no viene á que dos Diputados, y singularmente uno, se constituyan en obstáculo á la libre y desembarazada emisión de su pensamiento, sustituyéndose al poder directivo de la Cámara. Así no podemos cooperar á la obra legislativa.

Yo digo al Sr. Iglesias, hablando de esas falacias sobre las cuales me

demandaba una aclaración, que decir á los ferroviarios las cosas que les dicen ó permiten que se les diga, es intolerable, es inicuo, es repulsivo y lo condenamos severamente. Y descartado, y bien descartado, que el señor Iglesias viene aquí, después de la obligación que tiene por el cargo y la representación que aceptó, no á favorecer á los obreros ni á presentar soluciones, sino á predicar la revolución, y que va á los *meetings* á tolerar que se agravie el honor de hombres y entidades que en este momento están dando tantas muestras de consideración al personal ferroviario, no quiero discutir con S. S., porque es inútil; porque S. S., con su conducta, con discursos como el de esta tarde, á lo que tiende es á que en el ánimo colectivo de la Cámara se engendre la desconfianza ó la hostilidad á las reformas obreras.

Su señoría dice: «Si no nos otorgáis el reconocimiento de lo que llamamos nuestros derechos, los cobraremos por la fuerza; si no permitís la asociación pública, la habrá clandestina»; y luego también añade: «Cuando, en virtud del respeto á lo que entendemos que son nuestros derechos, cuando por el desarrollo de la asociación, cuando por los medios que hayamos alcanzado estemos en situación de aniquilarlos, os aniquilaremos.» Ya ha dicho igualmente S. S. que los daños ocasionados á la sociedad no significan nada para S. S. Su ética política es esa, su concepto de los grandes deberes sociales es ese, su musa la del odio; y los que queremos practicar la política de la solidaridad, de la fraternidad y del amor, ¿encontramos en nuestro camino el concurso del Sr. Iglesias? No; su odio. Ha hablado S. S. de la huelga de Bilbao. Si S. S. no hubiera ido á Bilbao, no habría ocurrido lo que ocurrió; si S. S. no hubiera ido á emponzoñar el alma de los obreros de Bilbao, no habiéramos tenido ese conflicto. Su señoría es el primer responsable de todas las agitaciones que se producen en España; S. S. es el que conduce por camino de perdición á los obreros. ¿Á S. S. le place ese papel? Nosotros estamos muy enterados (sépaló bien) de cuanto hace S. S., de todo lo que dice y de lo que hará, y pues S. S. lanza el guante y nos habla de la fuerza, nosotros hablamos de derecho, porque la fuerza de S. S. es la fuerza ilegítima, frente á la cual opondremos la que no es más que la aplicación estricta y severa de la Ley.

Discurso del Sr. Francos Rodríguez en nombre de la Comisión.

La Comisión tiene que recoger del discurso del Sr. Iglesias una aseveración de orden general completamente injusta. Lo hace por mi humilde órgano, bien en contra del buen resultado de la causa que defiende, porque en esta Comisión hay jurisperitos y sociólogos que, conocedores profundamente de la materia de que se trata, podían oponer á los razonamientos

y advertencias del Sr. Iglesias argumentos de mayor fuerza que los que yo aduciré. No obstante, tengo tal seguridad, tan completa seguridad de que nos asiste la razón para defender este proyecto del Gobierno, que, aun encomendado á mis debilidades, y aun reconociendo, como reconozco, las condiciones intelectuales del Sr. Iglesias, ha de ser nuestra la victoria.

El Sr. Iglesias afirma de una manera absoluta que este proyecto no tiene otra intención que la de declarar ilícita la huelga. Este proyecto, dice, tiende á que desaparezca el derecho á la huelga. Ruego á los Sres. Diputados que me concedan su atención para examinar estas afirmaciones del Sr. Iglesias con algún detenimiento. Derecho á la huelga. Podría alguien advertir que son estos dos vocablos un tanto antitéticos. ¿Qué es la huelga? Por de pronto, se trata de una acción que ha venido modernamente al campo de la vida social, y que ha sufrido evoluciones bien patentes en la historia de las evoluciones de los trabajadores.

¿Es la huelga el derecho que tiene un hombre á no trabajar? Eso no nos produciría ninguna inquietud. Con una frase donosamente irónica, ha dicho un tratadista que eso acaso interesara á los *lazzaroni* de Nápoles. ¿Es la huelga el derecho que tiene un hombre á vender su trabajo á un productor? Tampoco, y en las circunstancias presentes, no es de eso de lo que se trata. ¿Es la huelga el derecho que tiene el obrero á romper el contrato de trabajo? Tampoco, puesto que continuamente, al resolverse los conflictos entre obreros y patronos, se exige por los primeros la vuelta á los empleos que ocupaban, y, por lo tanto, no ha habido una ruptura del contrato, sino una suspensión. ¿Qué es la huelga, en suma? Una acción violenta, una coacción, un empleo de fuerza de obreros contra patronos para conseguir el mejoramiento de las condiciones de su trabajo; es decir, que más que el concepto de derecho, hay el concepto de fuerza. La huelga tiene como significación positiva y real, respetando, claro está, el imperio de las Leyes y lo que ellas representan, la significación de la guerra; y ya lo creo que es guerra!, porque, después de todo, en la huelga no todo suele concretarse al paro del obrero.

Ved cómo ya se va extendiendo el empleo de otros medios que, además del paro, puedan ejercer influjo sobre los intereses de los patronos. Hay el paro de los obreros, pero, además, suelen emplearse otros géneros de acción que, de un modo más directo y aun más grave, hieren los intereses contra los cuales luchan: hay el *sabotage*, la coacción de los huelguistas para impedir que los *squirois* les sustituyan, y otros recursos que constituyen, conforme ha dicho un tratadista, el recurso de los combatientes lanzados á la guerra y dispuestos á vencer en ella por todos los medios que estén á su alcance.

Y contra la guerra, en los momentos actuales, en las circunstancias presentes, ¿qué medios cabe emplear? Dos: uno, el sintetizado en una frase que se ha hecho cursi á fuerza de manoseada, aquella famosa y vulgarísima latina de *Si vis pacem para bellum*, prepararse contra esa guerra; ocurriría, entonces, lo que censuraba tan duramente el Sr. Iglesias hace pocos

momentos: ocurriría excitar á los patronos para que se prepararan contra la guerra, aperebiendo armas, aprestándose para luchar, sin que su ánimo sintiera inclinaciones para la contempORIZACIÓN y el arreglo. Fuera de este, hay otro recurso: el del arbitraje. El proyecto que defendemos lo preconiza, inspirado en un sentido altamente progresivo. En vez de inclinarse del lado de la excitación á responder á la guerra con la guerra, se pronuncia por el arbitraje. Dígame el Sr. Iglesias si este proyecto no está inspirado en procedimientos muy en consonancia con las corrientes modernas.

Además, el Sr. Iglesias lo sabe mejor que yo, la tendencia actual en todos aquellos que no están inspirados en móviles que luego me permitirá analizar, es la de evitar, en cuanto sea posible, que estallen las huelgas. Cuando, en realidad, una huelga nace por el encuentro de un interés legítimo, obrero, contra un interés patronal, equivocado, pero de buena fe, cuando va á producirse un choque en estas circunstancias, el arreglo no suele ser difícil; luego advertiremos que estas luchas se enconan y se hacen grandes por lo que representa la pasión política, porque en ellas, no sólo se litigan aspiraciones de los que sufren y aspiraciones de los que poseen, sino las ambiciones, los anhelos, de trocar el régimen que prevalece en los pueblos.

Decía que se tiende á evitar las huelgas: se demuestra la tendencia con números; está probado que, á mayor número de huelgas, hay menos ventajas para los obreros. Voy á reproducir unas cifras que tienen verdadero interés, para comprobar el aserto mío. Desde el año 1899 hasta 1909, se han registrado las siguientes huelgas en Francia, Alemania é Inglaterra: Francia, 8.754; Alemania, 18.739; Inglaterra, 5.073. En Francia, el 22,15 por 100 con buen éxito; el 38,28 por 100 con éxito mediano, y pérdidas 39,57 por 100. En Alemania, 19,76 con éxito, 37,48 con mediano éxito, y 42,70 pérdidas. Y en Inglaterra, 27,22 por 100 con éxito; 42,38 con mediano éxito, y 30 pérdidas. Es decir, que donde ha habido mayor número de huelgas ha sido menor el número de las ventajas conseguidas por las clases trabajadoras.

Nosotros, sin declarar ilícita la huelga, creemos que al tratarse del servicio del ferrocarril no se puede aplicar un criterio de carácter general, porque tal servicio tiene condiciones de excepción tan notorias que no es preciso hacer ningún razonamiento para demostrarlas, puesto que el servicio ferroviario tiene los principales caracteres propios de los públicos, y en él con circunstancias especialísimas. ¿Por qué? Porque reúne las condiciones que como tal le definen: el servicio de ferrocarriles es una delegación de un servicio del Estado, tiene un personal con una disciplina bien definida, importa á la riqueza general del país y ha de estar siempre á disposición del Estado en el momento en que él quiera utilizarle. Los funcionarios de este servicio no son funcionarios públicos en la expresión estricta de la palabra, pero tienen con aquéllos condiciones de indiscutible analogía.

Y ¿qué se hace en el proyecto, partiendo de esta base? Atender de una manera principal, en los primeros artículos, al mejoramiento de las condiciones de los obreros y empleados ferroviarios. Se pudo advertir (la Comisión lo advirtió) que cabrían dudas por la redacción de estos primeros artículos; es decir, que al hablar de los Estatutos y Reglamentos del personal, no se hacía expresa consignación de cuáles habían de ser las mejoras que se tratara de establecer en las modificaciones reglamentarias y estatutarias. Pues bien: la Comisión, de acuerdo con el Gobierno, está decidida á variar, á completar, mejor dicho, la redacción de este artículo, tratando de lo que se refiere á la jornada, á los salarios y á la inamovilidad; se hará expresa determinación de estos tres asuntos fundamentales como materia de los Reglamentos y de los Estatutos que han de presentar las Compañías. ¿Por qué no se especifica más? Porque es totalmente imposible.

Inamovilidad. La inamovilidad absoluta no se puede establecer; hay que condicionarla; es materia á tratar en cada caso concretamente, y no puede figurar en una Ley de carácter sustantivo, como es la que discutimos.

Jornada. En efecto, ya lo decía el otro día elocuentemente el Sr. Presidente del Consejo de Ministros: no se puede establecer la jornada máxima, sino reglamentar el tiempo de trabajo y el de descanso, condicionarlo conforme á cada servicio y con carácter de periodicidad, es decir, que no se puede hablar, tratándose de funcionarios de ferrocarriles, de las horas diarias de trabajo, sino de las limitaciones de horas refiriéndose á semanas, á meses, y, si el criterio se adoptara, á años.

Y respecto del salario, tampoco se puede llegar á establecer en el texto de la Ley, porque ha de ser motivo de aplicación diversa, según sean distintos los sitios en que se practique. ¿Cómo se va á tratar del salario mínimo con carácter general, estableciendo cifras determinadas en un grupo de obreros y de funcionarios de tan diversas condiciones, de tan distintas categorías, como que unos viven en grandes poblaciones, otros en pequeñas y otros en el campo, y cada uno tiene necesidades diferentes?

Además, al llegar á este asunto del salario de los obreros y de los funcionarios de ferrocarriles, convendrá que, sin desconocer la justicia de las reclamaciones hechas por ellos, se advierta que, en un orden general, todos los funcionarios públicos están mal retribuidos en España y que, en las comparaciones que cabe hacer, los ferroviarios, de un modo relativo, tienen menores motivos de queja. Una revista económica, *La Estafeta*, ha publicado estados comparativos muy interesantes. Según ellos, un guardia civil (que expone todos los días su vida, y ejerce funciones que no es necesario encomiar), si es sargento, gana 1.214,50 pesetas al año; si es cabo, jefe de puesto responsable, 1.121,50; si es guardia de primera, 1.079,50. El sueldo medio de las clases de la Guardia civil es de 1.138 pesetas. El guardafrío gana 1.225 pesetas; los conductores, por término medio, 1.663; un ambulante de Correos, 1.500. Y el ambulante de Correos

tiene sobre sí una tarea bien grave y una responsabilidad que acaso exceda á la del guardafreno. Con lo cual se quiere advertir, y repito el concepto, por si alguno, con mala intención, lo tergiversara, no que se desconozca la razón con que los obreros y agentes ferroviarios reclaman mejoras en lo que al salario se refiere, sino que esa situación obedece á un orden general y que, precisamente, funcionarios del Estado de tanta categoría como los que velan por la seguridad pública y los encargados de realizar el servicio de comunicaciones, en lo que se refiere al sueldo, y aun en lo que se refiere á las horas de trabajo, se hallan en condiciones de inferioridad á las de los ferroviarios.

So queja el Sr. Iglesias de que nosotros establezcamos los Consejos de conciliación previa, y, sobre todo, el arbitraje obligatorio. No quiero emplear, porque ya lo han hecho mis queridos compañeros antes, y porque es precisamente desusado á fuerza de usarle, el procedimiento de acudir á la legislación extranjera, no quiero volver al recuerdo de otras legislaciones; pero vamos á invocar una que, por cierto, se ha aducido por muchos ó por casi todos los enemigos del arbitraje obligatorio: la del Canadá. Pues bien: la legislación del Canadá también condiciona la huelga en lo que se refiere á ferrocarriles. En cuanto surge un conflicto entre los obreros y el servicio, no estalla la huelga, sino que se impone el nombramiento de una Comisión, compuesta por un representante de los obreros, otro del servicio y un tercero que nombran los dos reunidos; es decir, que brota un Consejo de conciliación; exactamente lo mismo que en el proyecto que se discute. Se impide desde aquel instante la huelga; no puede haber huelga hasta que este Consejo de conciliación dictamine, y cuando dictamina el Consejo de conciliación, si no ha habido avenencia, se establece la huelga; pero ¿á qué tiempo? Á los treinta días; es decir, que, aun tratándose de una legislación, que yo he invocado aquí como en disparidad de la que nosotros proponemos, aun tratándose de una legislación de ese género, se reconoce que el plazo de ocho días es insuficiente y se establece el término de treinta días. ¿Para qué? Para la seguridad de que la huelga no ha de estallar, porque en esos treinta días será imposible la huelga. ¿Por qué? Porque una huelga de ferrocarriles, y con esto entro en la tercera apreciación de las varias que ha hecho el Sr. Iglesias; porque una huelga de ferrocarriles, repito, no es una huelga ordinaria, porque tiene un alcance político que no se ha tratado aquí y que me voy á permitir rapidísimamente indicar también.

¿Qué es una huelga de ferrocarriles? Una huelga de ferrocarriles tiene la trascendencia de una huelga general, de una huelga de carácter revolucionario, quieran ó no quieran los que van á ella. ¿Para qué hace falta la huelga general con una huelga de ferroviarios? Con una huelga de ferroviarios, los trabajadores de la industria cesarán; los trabajadores del comercio cesarán; los trabajadores de las subsistencias tendrán que cesar; el Gobierno se quedará indefenso, la nación indefensa también, y todos los elementos de energía y de representación del Poder público completa-

mente inermes. ¿Qué es sino eso la revolución? ¿Significa otra cosa un movimiento revolucionario? Con la diferencia de que la revolución puede estallar en un punto determinado y en él atajarse; pero esta que produce la huelga ferroviaria es una revolución de carácter general que remueve todas las entrañas del país, que agita todos los intereses, que mata todas las iniciativas, que perturba todos los órdenes de la patria.

Todos vosotros habréis leído aquella información que hizo *Le Mouvement Socialiste*, en donde, por cierto, aparece un trabajo del Sr. Iglesias en que impugna la huelga general; pero los tiempos no pasan en balde y las cosas van de prisa, como la muerte de que habla la balada.

Antes las huelgas generales corporativas no producían una gran inquietud, y las huelgas generales, con mayor amplitud, con totalidad, esas eran imposibles de verificar: por eso el Sr. Iglesias calificaba como un ensueño eso de la huelga general, como trascendencia de revolución eficaz. Pero hoy van las cosas más rápidamente, repito; ya puede decirse, como ha afirmado un escritor, que la huelga corporativa es como una gimnasia para el movimiento más definitivo; que la huelga corporativa se parece algo á la gimnástica para la guerra que representan las maniobras militares; así, dice, nosotros hacemos que estallen las huelgas corporativas, porque de esa manera preparamos á los elementos que han de dar la batalla decisiva para que conozcan bien los incidentes de ella y se aperciban de una manera completa. Pero ya ni eso haría falta con la huelga ferroviaria; con ella no haría falta ni la gimnasia de la huelga corporativa para llegar á la general, porque la ferroviaria es una huelga de tales condiciones, que tiene todos los caracteres agravados de la huelga general.

Y que tienen carácter político muchas de estas huelgas, descontando el interés con que los obreros hacen reclamaciones legítimas, lo revela, entre otros pormenores, el que existen en ellas uno ó más agitadores que no suelen ser ferroviarios, sino hombres afiliados á partidos políticos radicales y de acción. Y yo pregunto, Sr. Iglesias: cuando S. S. increpa á los representantes de la burguesía, y les dice que ponen á la disposición de las Empresas ó de los intereses de los capitalistas su representación y su esfuerzo, ¿no teme que le contesten estos elementos capitalistas, por qué los políticos de determinado matiz, del matiz socialista ó del matiz anarquista ó revolucionario, ponen al servicio de su causa política las aspiraciones legítimas de los que quieren más salario, de los que quieren menos horas de trabajo, de los que quieren, sobre todo, emplear su actividad en una atmósfera de paz y de justicia? El agitador revolucionario busca los elementos huelguistas pensando en el triunfo de su causa más que en el beneficio que aquéllos persiguen, y en las Asociaciones ferroviarias, sobre todo en España, ese caso se da frecuentemente. ¿Qué ocurrió en la última huelga de Cataluña? Pues que se apresuraron los términos de la huelga, porque sin duda se pensó que habían de obtener satisfacción ciertas aspiraciones de los ferroviarios antes de que se produjera el movimiento; el movimiento se aceleró, porque se quería tantear

el vado de una huelga ferroviaria en España antes de que se desvirtuara el intento al conseguir, para determinados obreros, la satisfacción que éstos apetecían.

Nosotros variaremos en armonía con el Gobierno el proyecto en todo aquello en que se acredite que por falta de claridad, por falta de expresión, por lo que sea circunstancial, se necesita una mayor amplitud ó una determinación más concreta; aparte de esto, mantenemos el proyecto y consideramos que son injustas las manifestaciones del Sr. Iglesias al decir que se trata de negar el derecho á la huelga. Hemos pensado acerca de este problema, y creemos que no tiene más solución que la de evitar la huelga de ferrocarriles, por lo que tiene de perturbadora, y aplicar el régimen del arbitraje, previos los intentos de conciliación, por lo que él tiene de justo y de satisfactorio para las aspiraciones obreras. Con ello creemos haber hecho un servicio al país. De no aceptarse la propuesta del Gobierno, tememos que existiría siempre un grave peligro para el buen orden, indispensable al normal y próspero vivir de la nación.

Rectificación de D. Pablo Iglesias.

El Sr. Francos Rodríguez se ha metido á definir la huelga, y no le ha parecido bastante negar que era un derecho, sino que ha dicho también que la huelga era la lucha, que la huelga era el *sabotage*. Pensando así, si con motivo de una huelga se mata á una persona, se puede decir igualmente que eso es la huelga.

Nosotros hemos oído hablar aquí y fuera de aquí del derecho á la huelga, no lo hemos inventado, y del derecho en la forma que yo lo he expresado, aun cuando no sea yo buen definidor de esas cosas. Eso lo hemos aceptado. Pero, Sr. Francos Rodríguez, el ejercicio de los derechos individuales y políticos también significa lucha, acción política y de pelea, como lo otro lo es en el orden económico. Por consiguiente, no me explico la diferencia que quería establecer el Sr. Francos Rodríguez en ese particular, como no fuese para atribuirle á la huelga el hecho de *sabotage*. La mayor parte de las huelgas, ¿se producen con *sabotage*? No. ¿Lo ha habido en la huelga ferroviaria efectuada ó en el conato de huelga que hubo? Creo que se ha desmentido eso; es más: en nuestro país, por fortuna, apenas si se han notado casos de esos. Pero aparte de esto, ya he manifestado yo en esta Cámara, alguna vez que se habló de ese *sabotage*, que se habla de ese y no se habla del *sabotage* humano que realizan las Empresas. Ni el uno ni el otro pueden aceptarse; el uno y el otro hay que combatirlo; y si es de lamentar el *sabotage* respecto á una máquina, respecto á un objeto cualquiera, me parece que habrá que deplorarlo más con respecto á las personas. La corta vida que relativamente alcanzan los obreros obedece á un *sabotage* sistemático: á que se les hace trabajar más

de lo que pueden, á cambio de una cantidad que no sirve para reponer sus fuerzas. Me parece que en este modo de discurrir podré ir acompañado de S. S., porque es médico y sabe que esto que digo es exacto. No hay motivo que explique que los obreros alcancen una vida mucho más corta que la de las clases pudientes, como no sea el de la fatiga excesiva de trabajo y la escasa alimentación con que pueden reponer sus fuerzas. Pero, en fin, volviendo á lo del *sabotage* respecto á la huelga, no veo la razón de lo que expone S. S.; porque repito el caso anteriormente expuesto. Si se mata á una persona con ocasión de una huelga, ¿va á atribuirse esto también á la huelga? No.

Se ha dicho que el arbitraje encaja dentro de las corrientes modernas. Yo no lo negaré; yo hablaba de que, en tanto fuese voluntario, nosotros lo aceptábamos, pero obligatorio, no; y ya he expuesto las razones que tenemos para no aceptarlo.

Yo he sido Presidente de la Sociedad de mi oficio, y este feroz revolucionario recorrió casi todas las imprentas de Madrid, con el sombrero en la mano, hablando á los dueños antes de declarar la huelga del 82, huelga que se promovió para que establecieran unas tarifas que nos habían concedido el año 73.

De manera que, repito, nosotros no somos opuestos al arbitraje, pero voluntario.

Aunque reconozco que hablo muy mal, creo haberme expresado con la suficiente claridad para que se comprenda que nosotros somos los primeros en sentir tener que recurrir á ese procedimiento. El obrero no va nunca á la huelga por divertirse, sino por necesidad, y mientras dura la huelga es indudable que pierde, porque cobra, por ejemplo, 2 ó 3 duros, mientras que antes cobraba 5 á la semana, y eso se nota en su casa.

Me decía S. S., á propósito de la huelga general, que yo la había condenado en otro tiempo. Entonces lo que yo combatí fué lo que sostenían ciertos individuos, ó sea que, por medio de la huelga general, se podía hacer la revolución social. Como la huelga se limita á un cruzamiento de brazos de los obreros, yo entendía, y sigo entendiendo, que con los brazos cruzados no se puede hacer la revolución, que significa apoderarse del Poder. Pero, además, sigo sosteniendo que sólo debe acudirse á la huelga general en casos extremos.

El Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha vuelto á hablar de la huelga de Bilbao, insistiendo en que fué una huelga revolucionaria y, además, en que yo fui el que tuve la culpa de que se promoviera. No, señor Presidente del Consejo; bien sabe S. S. á qué fui yo á Bilbao y por qué me encontré allí cuando se promovió la huelga. En aquella huelga lo que hubo fué una intromisión por parte del Poder público en favor de los plutócratas; se derramó sangre de los obreros y entonces surgieron las protestas en el resto del país, como pueden surgir siempre que se cometa una arbitrariedad grande por el Poder público.

Cuando yo hablo con mis compañeros, siempre les digo que la huelga

general no es una cosa que pueda hacerse todas las semanas, ni todos los meses, ni siquiera todos los años; se trata de un recurso supremo, que exige de parte del proletariado un esfuerzo enorme, y en países donde la libertad no se respeta mucho, significa, además, para el proletariado una debilidad; porque se le cierran Centros, se mete presos á muchos obreros y se disminuyen sus recursos económicos; aparte de que, para ir á la huelga general (lo he dicho muchas veces), es preciso contar con un ambiente general favorable en el país.

El Sr. Francos Rodríguez ha afirmado que las huelgas de carácter económico se hacen también por otros motivos. Es indudable que se pueden hacer, porque de un hecho cualquiera pueden surgir una porción de cosas. ¿Qué duda cabe que yendo por la calle podemos vernos envueltos en una pendencia, en un alboroto? En general, las huelgas tienen ese carácter. Esa estadística que ha leído S. S. de esos países demuestra que han tenido todas ellas un carácter económico, y por lo que hace á nuestro país, ahí están los datos del Instituto de Reformas Sociales que confirman lo que yo digo; y las que citaba el Sr. Maura el otro día, que en su tiempo se habían resuelto, á ver si casi todas ellas no tenían un carácter económico. Y esto me lleva como por la mano á responder á otros puntos tratados por S. S., refiriéndose á lo que yo había dicho.

Sres. Diputados, las afirmaciones que he hecho podrán ser equivocadas, pero me parece que en lo que he dicho no había nada mortificante para nadie. Cuando yo hablaba de los Consejeros de las Compañías, decía que así como ellos prestan sus servicios á las Compañías, nosotros ponemos las aspiraciones económicas de los obreros al servicio de nuestras ideas, y no hay inconveniente en hacerlo, Sr. Francos Rodríguez, pero no en el sentido que dice S. S. Nosotros no vamos á buscar el éxito de una huelga para hacer que aquello se convierta en una acción puramente socialista, no; yo he de citar el caso del año pasado, al que ha aludido muchas veces el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, completamente equivocado. El año pasado fueron los socialistas los que dijeron á los obreros ferroviarios que no se mezclasen en la protesta por lo de Bilbao; fuimos nosotros, y no habrá nadie que con fundamento me desautorice. *(El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: Los hechos.)* ¿Dónde están? *(El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: ¿No votaron los ferroviarios la huelga general en Madrid?)* Pero el hecho de que la votaran, ¿indica que nosotros la aconsejamos? Sr. Presidente del Consejo de Ministros, ahora Barrio y todos los individuos del Comité les decían á los ferroviarios que no votaran la huelga, y, sin embargo, 75.000 ferroviarios la votaron. *(El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: Cuando sale mal, son ellos; cuando sale bien, somos nosotros; entendido.)* Estos son hechos que no se pueden negar. Fuimos nosotros, ¿y por qué, Sres. Diputados? Porque, aunque digan despectivamente, que á nosotros no nos interesa lo que sufren los trabajadores, que vivimos explotándolos, ó poco menos, ¿no los hemos de querer? Pues ¿qué soy yo? Un trabajador que ha pasado

todo lo que tienen que pasar todos los trabajadores. Tengo que tratar á mis compañeros teniendo en cuenta lo que yo he pasado; yo sé lo que pasan, y, por consiguiente, miro por ellos. Nosotros decíamos el año pasado á los huelguistas ferroviarios: ¡No vayáis á la huelga! (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: ¿Por qué la votó Barrio, el lugarteniente de S. S., su discípulo predilecto?) Pero ¿de dónde saca S. S. eso? Yo tengo muchos discípulos; S. S. convierte todas las cosas en cuestiones personales; parece que esa es su segunda naturaleza. Entonces Barrio les aconsejó lo mismo que yo. ¡Si habló conmigo respecto de esto y convinimos en que eso era lo que se debía hacer!

Entendimos que no debían los ferroviarios entrar en ese movimiento de protesta, no porque la protesta no la estimásemos muy legítima, porque S. S. el año pasado hizo todas esas cosas que ayer relataba que no quería hacer, por lo cual necesitaba modificar la Ley de Huelgas, sino porque temíamos que de la misma manera que S. S. el año pasado, con aquel pensamiento tan elevado, suspendió Sociedades obreras y las multó porque no habían presentado las cuentas ó habían cambiado de domicilio, se metiese con esta organización, y nosotros no queríamos que lo hiciese para que ella pudiera obtener sus reclamaciones de carácter económico. Para eso ha ido á visitar á S. S. esa Comisión: para obtener ventajas de carácter económico, no para otra cosa; y haciendo esto, es claro, yo trabajo por mis ideas. ¡Si no tengo necesidad de desautorizar á nadie!

Haciendo que los obreros mejoren su condición económica, su condición moral, que, metidos en este movimiento, vayan adquiriendo instrucción y corrigiendo sus vicios, que procuramos que los corrijan, y lo hemos conseguido (hemos arrancado de las tabernas de Madrid miles de trabajadores), hacemos obreros que tienen que venir á nuestro campo, que se preocupan de su condición, y de un modo indirecto hacemos propaganda socialista. Pero decir: Esto que puede servir en unas elecciones, esto que nos puede dar como socialista tal carácter, vamos á sacrificarlo; jamás lo hacemos, ni tenemos por qué hacerlo. Así es que, respecto á ese punto, no hay ninguna inconsecuencia en lo que he dicho, Sr. Francos Rodríguez.

S. S. ha leído una estadística. Esa estadística no le ha dado á S. S. la razón. En esa estadística, me parece que es de tres países, tomando las huelgas de éxito mediano y las de éxito total, me parece que es mayor el número de las ganadas que el de las pérdidas; así es que no sé las consecuencias que de ello pueda sacar S. S. Pero sea como quiera, tampoco eso es concluyente, porque hay períodos en que las Asociaciones están mal para hacer huelgas y puede ser mayor el número de las pérdidas, y puede haber otros períodos buenos, en que las huelgas se ganen con más facilidad porque ayuden las circunstancias. Lo que de todos modos decimos es que no vamos á las huelgas, no procuramos ir á ellas sólo por gusto, sólo por hacer daño, sino en los casos supremos de necesidad. Las he hecho yo en mi oficio durante el período en que he estado trabajando;

pero huelga de carácter general en Madrid no hemos hecho más que una, el año 1882, para restablecer lo que se nos había concedido el año 73. Me parece que no hay exageración. Sin embargo, fué en tiempo de los liberales, hay que decirlo todo, y aquella huelga nos costó á algunos ir á la cárcel y á mí sufrir una condena, porque se decía que éramos elementos revolucionarios, unos hombres que trastornaban la sociedad ó procuraban trastornarla.

Respecto á lo que ha dicho el Sr. Francos Rodríguez, y termino con esto en cuanto á S. S. se refiere, acerca de que la huelga ferroviaria es la huelga general de todos los oficios, es la huelga revolucionaria, yo he de decir una cosa, y es que créo que puede evitarse sin esa Ley. Y es más: si ha de ocurrir esa huelga, yo le aseguro al Sr. Francos Rodríguez que es mejor que ocurra sin esta Ley, porque con un plazo habrá manera de buscar solución, y de otro modo no; y como estos movimientos no dependen de un capricho, sino de la necesidad, si la necesidad subsiste, esa necesidad es la que empuja á esos movimientos.

Y ahora unas palabras al Sr. Presidente del Consejo de Ministros. El Sr. Presidente del Consejo de Ministros, en lo que á mí me ha dicho, no ha respondido, no ya á las razones ó argumentos por mí empleados, sino al tono en que me he producido. S. S. ha dicho que yo no vengo aquí más que á buscar Leyes favorables á los trabajadores para aplicarlas á la revolución (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: El final del discurso, que tuve el gusto ó el disgusto de oír á S. S.*) Yo he dicho á S. S. lo siguiente: yo combato eso desde el punto de vista de las ideas que tengo y de lo que entiendo que perjudica á los trabajadores; y añadía: acaso atendiendo á las circunstancias actuales pudiera desear que viniese esa Ley, porque tal Ley colocaría á los trabajadores en situación de entrar por el camino que dice S. S. que los estoy llevando. Añadía también yo que revelaban S. S. poco sentido político al decir eso, manifestando que yo trabajo por la revolución. Yo no niego que pueda trabajar por la revolución, no lo niego. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: Sería inútil.*) Pero hay muchas veces que siendo inútil se niega, y yo no lo niego. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: Eso es verdad.*) Pero eso, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, de que la menor huelga, el menor acto que realicen los trabajadores crea S. S. que es la revolución contra el régimen, que es una maniobra política, eso es tremendo, eso, la verdad, es desastroso.

Basta que yo intervenga en una huelga para que S. S. la considere revolucionaria. Si, por ejemplo, acuden á mí los dependientes, y voy á hablar por ellos, ya ve S. S. en eso un acto revolucionario. Yo no niego lo que pueda hacer en sentido revolucionario, y si no hago más, será porque no pueda; pero en el discernir de los gobernantes está ver si el acto que realizo tiene ó no carácter revolucionario, porque eso debe observarse y puede verse. Para eso tiene S. S. Delegados de la autoridad y una Prensa que, mejor ó peor, á veces mal por la precipitación con que suelen hacer-

se estos trabajos, da cuenta de las huelgas y de los *meetings*, y allí se puede distinguir si en lo que hacemos hay propósito revolucionario ó simplemente el deseo de mejorar las condiciones de los trabajadores de tal ó cual oficio. Así es que yo no soy nada de eso que ha dicho S. S. Yo vengo aquí á trabajar por la clase obrera.

Cuando he hecho reclamaciones en favor de los mineros, ¿también he realizado labor revolucionaria? En cierto sentido, si revolucionario se llama mejorar la condición de los obreros y procurar que se remedie lo que sea malo ó injusto, si hago labor revolucionaria. También, cuando denuncié que se juega, como ayer, ¿hago labor revolucionaria?

Cuando S. S. no puede demostrar que mis actos sean revolucionarios y los califica así, hace mal, porque no me hace daño á mí, sino á S. S. mismo, como gobernante que no sabe observar las cosas, que no distingue entre lo revolucionario y lo que no lo es.

Puede ser que alguna vez, en mis ataques á los adversarios, á los que considero, no enemigos personales, sino enemigos sociales, enemigos de la clase á que pertenezco, me exceda en el lenguaje. Pero si se exceden los que dominan ese lenguaje y tienen un abundante léxico, que me exceda yo nada tiene de particular. De todos modos, me parece que yo esta tarde no me he excedido en el lenguaje que he empleado. He juzgado los hechos y las situaciones. Cuando me refiero á la clase patronal, no hablo con ofensa para nadie; hablo de la situación social de una clase, como cuando hablo del proletariado ó de los intereses de unos ó de otros.

¿Quiere S. S. hacerme responsable á mí de todo lo que se dice en los *meetings*? Yo no puedo hacerme responsable de eso. ¿Qué sabe S. S. si yo he juzgado como debía juzgar, con más ó menos prudencia, en el tono en que se hace á los compañeros, observaciones ó censuras, lo que otros han dicho? Eso es cosa mía; pero S. S. sólo me puede pedir cuenta de mis actos ó de mis palabras; de las de los demás, no. Pueden mis compañeros equivocarse, pueden excederse en la frase, acaso porque no saben envolver bien en palabras ciertos conceptos, y hay que tenerlo eso en cuenta en disculpa suya. Á mí no me puede exigir por eso responsabilidad, como cuando ha hablado en otros debates de si Fulano dijo esto ó Zutano dijo lo otro. De hechos individuales no deben sacarse consecuencias en contra de una colectividad. De lo que yo digo, si tengo que responder.

La actitud en que se ha colocado S. S. después del discurso mío de esta tarde no me parece adecuada. No digo que los ministeriales no tengan que rendirse á aplaudir y manifestar su conformidad con todo lo que S. S. diga, pero creo que en los demás elementos de la Cámara habrá causado cierta sorpresa el que á lo que yo he dicho haya contestado S. S. que yo no vengo aquí más que á trabajar por la revolución y á excitar á la revolución á los trabajadores. Si S. S. pudiera, que no puede, asistir á todos los *meetings*, y oyera cómo yo hablo en ellos á los trabajadores, seguramente no tendría de mí ese concepto que ha emitido.

Y, después de todo, yo no tengo autoridad para aconsejar á S. S., pero

sí para evocar algún recuerdo. Su señoría se está poniendo, respecto á la clase trabajadora, en una actitud de verdadera agresividad; porque en la oposición, Sr. Canalejas, ¡qué cosas no han tenido que oír todos los políticos; qué cosas no tuvo que oír Sagasta; qué cosas no oyó un hombre que, políticamente, estuvo por encima de muchos, el mismo general Prim; qué cosas no ha oído el Sr. Maura! Pero los nervios de S. S. se crispan fácilmente cuando oye críticas por ahí, que, si son exageradas y de desdichados, me parece que no es para que los gigantes de la inteligencia se molesten tanto y, sobre todo, no es para tenerlo tanto en cuenta.

No olvide S. S. lo que hacia por ahí, en su propaganda radical, que la llevaba á todas partes, á los círculos burgueses, y la llevaba también, sin que lo llamasen, á los Centros obreros. Téngalo S. S. presente. (*El Sr. Soriano: Cuando hablábamos juntos.—El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: Con S. S. no he ido á ninguna parte.*)

Rectificación del Sr. Francos Rodríguez.

Me importa rectificar dos puntos del discurso del Sr. Iglesias: primero, cuando lea en el *Diario de las Sesiones* la estadística de Francia, de Alemania y de Inglaterra, se convencerá de que se deduce que, á menor número de huelgas, mayores ventajas para los obreros.

Segundo, queda en pie lo dicho respecto del carácter revolucionario de la huelga de ferrocarriles y respecto de la condición de los funcionarios ferroviarios, que tienen circunstancias análogas á los públicos y para los cuales no puede regir una Ley de Huelgas de carácter ordinario.

En cuanto á las tendencias revolucionarias de las huelgas de ferroviarios, haré á S. S. un recuerdo. Hace pocos días visitó Madrid el socialista belga Vandervelde, y habló en la Casa del Pueblo. Por cierto que dijo que se complacía mucho en saludar á los obreros españoles y en felicitarlos por disfrutar de ventajas que no se gozaban en su país. ¡Eso dijo de este pueblo regido por instituciones que á menudo se tachan de anacrónicas y de tiránicas! Hablando de las huelgas ferroviarias, y con motivo de la que había estallado ó estaba á punto de estallar en Cataluña, dijo: «Con ellas conseguiremos lo que perseguimos, y es que en la lucha de clases el triunfo sea nuestro.»

Cuando autoridades como esta en muchos momentos declaran que la huelga ferroviaria será, por su carácter, de las que conduzcan victoriosamente al triunfo en la lucha de unas clases con otras, es inútil negar su trascendencia peligrosa y pedir á los Gobiernos que se crucen de brazos frente á sus amenazas.

Sesión del 26 de Octubre de 1912.

Discurso del Sr. Cervantes sobre la totalidad del proyecto.

Voy á permitirme examinar en una ampliación á la totalidad, como ha dicho el Sr. Presidente, el proyecto de Ley que está puesto á discusión. Voy á examinarlo, no solamente por la gravedad que, á mi juicio, entraña en sí mismo por la situación actual de las cosas, sino por la grandísima importancia que le atribuyo en relación con las obras públicas para el porvenir. Debo declarar que el punto de vista desde el cual voy á examinar principalmente este proyecto de Ley es el del *interencionismo* del Estado, á mi juicio exageradísimo y radical que el proyecto contiene, y también el camino que se propone para ejercerlo.

Siento mucho tener que hacer estas observaciones al proyecto, porque el Sr. Ministro de Fomento que lo presenta sabe que desde hace muchos años le profeso gran amistad, que me merece gran respeto, que por su inteligencia, seriedad y laboriosidad é independencia le tengo en un altísimo concepto; pero, á mi juicio, en este proyecto viene mal orientado, y, por consiguiente, me considero en el deber de llamar la atención de la Cámara, empezando por manifestar que las observaciones que haga son exclusivamente mías, es decir, que hablo exclusivamente por cuenta propia, no como individuo del partido conservador, pues ya su ilustre jefe ha dicho lo que ha tenido por conveniente respecto al proyecto de Ley que se discute.

En cuanto á las Compañías, aunque yo me honro mucho en pertenecer á ellas, no tengo autoridad para hablar en su nombre en la Cámara, y además las Compañías no me han dado semejante cometido. De modo que son observaciones exclusivamente mías.

Cuando yo oía ayer hablar al Sr. Iglesias (D. Pablo) de que él deseaba una gran armonía entre el capital y el trabajo, de que no quería atacar, no quería la guerra, sino que quería la concordia, yo entendí muy mal, ó su señoría... (*El Sr. Iglesias Posse pronuncia palabras que no se oyen.*) Yo creía que era eso lo que S. S. decía, y de ahí vino... Pero de todas maneras, Sr. Iglesias, en esto tengo que decir á S. S., como á los señores de la Comisión y al Sr. Ministro de Fomento, que si se hiere al capital, como yo veo claramente que en este proyecto de Ley se hace, y lo demostraré, el capital, que siempre es cobarde, se retraerá, y la enorme dificultad que vamos encontrando para que vengan hoy capitales extranjeros á este país, porque el nuestro no entra en empresas de obras públicas, se acentuará y ocurrirán dos cosas: que el capital de fuera no vendrá y el de dentro emigrará, y de esa manera, aunque aquí queden obreros que estén mejor acondicionados, la mayoría de ellos se marchará, con lo cual aumentará la emigración, que es lo que ya va ocurriendo.

Porque no hay que olvidar, Sres. Diputados, que lo que representa el capital, que constituye todo el conjunto de las líneas férreas de España, excede de 4.000 millones de pesetas, y que este capital de 4.000 millones de pesetas, si en grandísima parte es debido al capital extranjero, ó está constituido por capital extranjero, también en buena parte lo constituye el capital nacional; y si á esas Empresas se las ponen trabas excesivas, y esas son las que trae el proyecto de Ley que debatimos, evidentemente se han de retraer. Por eso decía yo, Sr. Ministro de Fomento, y digo á la Cámara que con tan *excesivo intervencionismo* seguramente va á ser difícil encontrar dinero para las obras públicas. Ya lo han podido apreciar el Sr. Ministro de Fomento y el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, porque ha habido líneas férreas en que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros tenía gran interés, y nadie se ha presentado para construirlas.

Hoy puedo asegurar, y fácil me sería demostrarlo á quien lo quisiera conocer, que hay una enormísima dificultad para encontrar quien quiera gastar su dinero en obras públicas en España. Por consiguiente, si yo demuestro que aquí el Sr. Ministro de Fomento en su proyecto de Ley, lleno de la mejor intención, propone á la Cámara lo que no se ha hecho en *ninguna parte* (yo sostengo que no se ha hecho en *ninguna parte*), y eso constituye una traba para el desarrollo de las obras públicas, quedará demostrado que el resultado va á ser peor que lo actual, y por eso yo me permito llamar la atención del Sr. Ministro y de la Cámara.

Dice el Sr. Ministro de Fomento, como justificación de su proyecto intervencionista, que entiende que debe hacerlo «á título de copartícipe con las Compañías de los caminos de hierro», y yo me voy á permitir estudiar un poco este punto de la coparticipación, advirtiéndole que en los brevísimos momentos que voy á molestar á la Cámara voy á hablar consignando, en pocas palabras, documentos, leyes, cifras y artículos, y si en alguno de ellos notan los señores de la Comisión, que los conocen perfectamente, ó el Sr. Ministro, ó cualquier Sr. Diputado, que me equivoco, les ruego que me rectifiquen en seguida, porque no quiero dejar pasar errores míos.

Dice el Sr. Ministro de Fomento: se puede considerar que el Estado es copartícipe con las Compañías de los caminos de hierro, y se le puede considerar así porque el Estado viene á dar próximamente un 25 por 100 del valor. Y yo digo, Sr. Ministro de Fomento: me parece que el Estado no es copartícipe, sino partícipe, y vamos á ver por qué.

Ya que hemos dicho el capital que hay invertido en los caminos de hierro, y tomando las Compañías que se encuentran hoy en mejor situación, la de Madrid á Zaragoza y á Alicante y la del Norte, veo que en la *Estadística de Obras públicas*, impresa recientemente por el Ministerio de Fomento, y que comprende hasta el año de 1910, en la página 53, se dice: «Cantidad invertida por la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante. 1.061.934.628 pesetas. Subvención con que ha contribuido el Estado, pesetas 66.678.376.» Y digo yo: 66 millones para 1.061, no resulta el 25 por 100; se contenta con ser, modestamente, un 6,28 por 100.

Pero digo más todavía. Entre las líneas que tienen las Compañías del Norte y de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y hablo de estas dos, entre otras cosas, porque son las que conozco más, hay líneas que han merecido gran subvención del Estado; otras que han tenido poca subvención; otras que no han tenido absolutamente ninguna, y otras que se llaman líneas libres. De manera que en la red catalana, por ejemplo, no hay más que una sola línea que haya tenido subvención del Estado, que es la de Gerona á la frontera francesa; las demás no han tenido ni una sola peseta, y la que ha tenido subvención es la que he citado: una subvención de 12 millones, de los cuales el Estado debe seis. De suerte, que hay que reparar un poco en eso de las subvenciones.

Además, y examinando la participación del Estado, veo, por ejemplo, en los estados oficiales publicados que el año 1905 (y si no es exacto insisto en que se me rectifique) la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que ya daba dividendos á sus acciones, dió cinco pesetas por acción. Pues esa Compañía, á la que el Estado ha dado 66 millones por subvención, dió al Estado, por impuestos, 13 millones de pesetas, y por franquicia, cinco millones.

Es decir, que la Compañía, ese año, cuando daba por acción cinco pesetas al accionista, daba al Estado una cantidad que representaba 36 pesetas por acción, y que corresponde al 30 por 100 de la cantidad total que le había abonado por subvención. ¿Se llama eso copartícipe ó partícipe? Además, hay otra consideración: había Compañías que no daban ni una sola peseta á los accionistas, y, sin embargo, el Estado se llevaba la cantidad correspondiente. De manera que el título de copartícipe yo creo, Sr. Ministro de Fomento, que está un poco fuera de razón.

Pero aun admitiendo por un momento que el Estado hubiese proporcionado el 25 por 100 del capital, yo digo: ¿no es un poco fuerte que cuando en un acervo hay una persona que tiene una cuarta parte y otra tres cuartas partes, quiera imponer aquélla á ésta su voluntad? Eso no me parece justo.

Dejando á un lado esta consideración, resulta que el Estado obtuvo, el año 1905, de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante 18 millones, y el mismo año obtuvo de la del Norte 21 millones, siendo, por tanto, un beneficio de 36 pesetas por acción en la Compañía de Alicante y 40 en la del Norte, mientras que los accionistas cobraban sólo cinco pesetas por acción. Y digo más, Sr. Ministro de Fomento: aunque pudiéramos admitir (repito que hablo por cuenta propia) la intervención del Estado en algunas líneas, en esas en las que coparticipó, ¿qué razón hay para que intervenga en las líneas que no han recibido subvención, en las líneas libres? En esto yo apelo al juicio del Sr. Ministro, que dice en su preámbulo: «Y no alteran ciertamente la doctrina (la de que tiene que intervenir á título de copartícipe), la doctrina consignada, las pocas líneas que con arreglo al Decreto ley de 1868 se concedieron á perpetuidad» (y ahora vamos á ver el argumento) «pues si es principio de lógica que la excep-

ción confirma la regla general, aun dentro de aquellas concesiones subsiste siempre la intervención oficial.»

Cojo en seguida la Ley de Ruiz Zorrilla del año 1868, y veo qué es lo que en ella se dijo á los que trajeron el dinero para construir las líneas para que fueran suyas á perpetuidad. Y dice así:

«Art. 2.º Cuando la obra que los particulares pretendan llevar á cabo haya de ejecutarse, ya dentro del dominio público, ya ocupando una parte de él, ya efectuándolo de algún modo, deberá preceder á la ejecución de dicha obra una autorización del Gobierno ó de sus Delegados, según los casos; pero una vez obtenida, los Agentes administrativos sólo intervendrán para exigir el cumplimiento de las condiciones estipuladas en la concesión.»

Esto es para cuando se esté haciendo la obra. Y ahora añade: «Terminada la obra, cesa la vigilancia por parte del Gobierno, y queda libre el concesionario de enajenar ó EXPLOTAR *aquella* EN LA FORMA QUE ESTIME CONVENIENTE.»

Me parece que no cabe más libertad. Pues *en esas* líneas también se quiere ejercer el intervencionismo. ¿Qué le parece al Sr. Iglesias? Cuando hace pocos días escuchaba yo lo que se decía á propósito de que en una carta se ofrecía una solución ó una tendencia de solución, y se añadía: «Esos obreros van á decir que se les ha engañado», pensaba yo, y digo ahora: y los capitales que han venido al amparo de aquella Ley, ¿qué dirán cuando se enteren de este proyecto? ¿Qué le parece al Sr. Iglesias? ¿Qué pensarán, no del Gobierno, no de la formalidad del Gobierno, sino de la formalidad de la nación que así cumple las Leyes? (*El Sr. Iglesias Posse: Será una informalidad del Gobierno que, sabiendo eso, ha prometido lo que no debió prometer.*)

Pues vamos á ver las distintas cosas que se quieren imponer á las Compañías:

«Artículo 1.º Dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la promulgación de esta Ley, las Compañías concesionarias de ferrocarriles presentarán en el Ministerio de Fomento los Reglamentos relativos al ingreso, ascenso, etc.»

Y yo digo: eso que pide aquí la Ley *no se ha hecho en parte alguna*; y no vale decir que si en Holanda ó en Nueva Zelanda, y en el Canadá, y en el País de Gales, se hace esto ó lo otro, sin perjuicio de decir, al mismo tiempo, que no se quiere apelar á esta clase de citas, porque sería una erudición barata. Barata ó cara, á cada uno le cuesta lo que le cuesta, y lo que yo digo es que hay que hablar de las Leyes diciendo *concretamente* qué Ley es la que se invoca, dónde está publicada y *traer aquí el texto*, con los párrafos que se invoquen subrayados, y esto es lo que no se hace.

Repito que esta exigencia de los Estatutos no se ha hecho en ninguna parte, y si vosotros sostenéis que se ha hecho en alguna, decid concretamente en qué Ley, y cuándo, y cómo, porque yo digo que no; y me voy á permitir alguna indicación para dejar bien sentado esto.

En esta materia, como saben los Sres. Diputados, hay diversidad: en unas naciones las líneas férreas son del Estado, y éste las explota; en otras, las líneas son del Estado, y las explotan las Compañías; en otras, son las Compañías las que las explotan. Hay alguna nación, como, por ejemplo, Suiza, que ha tenido huelgas; no eran las líneas del Estado, sino de las Compañías. Lo primero que ha hecho el Estado ha sido mandar dos Consejeros federales para examinar la cuestión y ver cómo podía resolverse, y cuando esos dos Consejeros, Zanep y Muller, han dicho: esto no se puede arreglar así, es menester que el Estado se incaute de las líneas, el Estado, efectivamente, ha comprado las líneas y ha hecho lo que ha tenido por conveniente.

En Italia pasaba lo mismo. Hasta 1905 explotaban las líneas las Compañías; vinieron las huelgas, vino el proyecto de Ley de Giolitti, luego la Ley Fortis, y entonces, ¿qué hizo el Estado? En 1905 trajo á sí todas las líneas, y luego dió sus Reglamentos de trabajo é hizo todo lo que tuvo por conveniente.

En Alemania y en Austria-Hungría los funcionarios de ferrocarriles no pueden declararse en huelga, ni siquiera pueden asistir á Asociaciones en donde se hable de huelgas, porque son naciones en donde tienen organizados así estos servicios, y allí no ha habido huelgas; hasta ahora no las han hecho, y el mundo va marchando. (*El Sr. Iglesias Posse: ¡Así marcha!*) Marcha unas veces á gusto de unos, y otras á gusto de otros; pero ello es que hasta ahora no ha habido huelga, y que, cuando se quiso hablar de huelga, Von Bretenbach dijo en el Parlamento (Cámara de Representantes de Prusia, sesión de 20 de Marzo de 1909): «El que sea socialista está fuera de lo que yo entiendo que constituye el verdadero orden social, y, por consiguiente, no tiene derecho, no tiene puesto en el servicio del Estado.» Es decir, que aquel Ministro, Von Bretenbach, echó completamente á los socialistas de ese servicio, y añadió: «Puesto que ellos se organizan, es menester que aquí el Estado resista enérgicamente mientras que sea fuerte, y ¡vive Dios! (así lo dijo en el Parlamento), ¡vive Dios! que el Estado es fuerte.» Y en Alemania, hasta ahora, así viven. (*El señor Morote, D. Luis: Sin embargo, hay 111 socialistas en el Parlamento.*) Pues si hay 111, á pesar de eso, se les dice: hay que aguantarse.

Vamos á las naciones que tienen los ferrocarriles entregados á las Compañías, que son cuatro: Inglaterra, los Estados Unidos, El Canadá y Francia, y voy á examinar lo que pasa en estas cuatro naciones, citando las legislaciones, con los textos en la mano, sin admitir, por tanto, que pueda negarse lo que afirmo.

En los Estados Unidos no hay absolutamente nada de estos Estatutos; allí no hay más que una Ley de arbitraje; ¿para qué? Para el salario y las horas de trabajo; ni más, ni menos. Ley de arbitraje dictada, ¿por consecuencia de qué? ¿Por entretenimiento? No. En los Estados Unidos empezaron las huelgas en 1877, y desde 1877 hasta el año 1905 hubo unas huelgas tremendas (Baltimore, Ohi, Pensylvania, etc., y, por consecuen-

cia de eso, se dictó la Ley de arbitraje; nada de Estatutos, arbitraje, y sólo para tratar la cuestión del salario y de las horas de trabajo. Y cuidado que allí las huelgas han sido una pequeñez; ha habido huelgas que han durado cuatro meses.

Al año siguiente de la Exposición de Chicago hubo una crisis industrial, porque, con motivo de la Exposición, aquellas industrias habían querido dar una gallarda muestra al mundo de su importancia, de su potencia, y se acumularon enormes masas de trabajadores en las fábricas, desarrollándose la industria en unas proporciones extraordinarias. La Casa Pullman, que construye esos grandes coches que algunos Sres. Diputados habrán visto, y de los que todos habrán oído hablar, al año siguiente de la Exposición no pudo mantener sus talleres en la forma que los tenía, tuvo que cerrar los talleres de Detroit, y decir al resto de sus operarios: «Os bajo el 25 por 100 de vuestros jornales»; dándose el caso de que la mayor parte de aquellos operarios vivían en casas de la Compañía, pagando un alquiler, y la Compañía, aunque reducía el 25 por 100 del jornal, no rebajaba el 25 por 100 del alquiler. Los obreros encontraron esto muy mal, y pensaron en asociarse y en ir á la huelga, á una de esas huelgas insignificantes, con eso de quemar 1.600 coches, y volcar y destruir 126 locomotoras, y otras bicocas por el estilo. La Compañía Pullman se hizo cargo de la situación, y no esperó la huelga, sino que inmediatamente fué al *lock-out*, cerró, paró, y se concertó con 20 Compañías más que también pararon; y aquellos hombres tuvieron una huelga terrible. ¿Saben sus señorías cómo acabó la huelga? Los obreros, formando un ejército á cuyo frente se puso Cowey, se dirigieron á Washington, se les opusieron las tropas federales, y á tiros acabó la huelga, admitiendo los obreros lo que la casa Pullman les había ofrecido desde un principio.

Habían perdido los obreros siete millones de francos; las Compañías, 25; la nación, 400. (*El Sr. Iglesias*: Es un dato sobre la armonía del capital y el trabajo.) Acabó la huelga de esa manera, volvieron á sus talleres, y en seguida se establecieron los arbitrajes; pero arbitrajes únicamente para las horas de trabajo y salarios. Y esos arbitrajes ¿se hacen por un Tribunal y en la forma que el Ministro propone aquí? No; por un Tribunal de conciliación, al que voluntariamente acuden cuando las dos partes se ponen de acuerdo para ello y dicen en instancia: queremos resolver esta diferencia. Los dos convenidos van á un Tribunal de convención, y si ese Tribunal no da resultado, á otro Tribunal, nombrado de la misma manera también, voluntariamente, y van al arbitraje, y ese arbitraje es obligatorio; es decir, la petición es voluntaria y el fallo obligatorio. De modo que en los Estados Unidos ha habido grandes huelgas y no se han dado esos Estatutos que aquí se proponen; el Estado se ha guardado muy bien de ejercer ese intervencionismo en las Compañías.

En Inglaterra ha habido huelgas, á pesar del carácter inglés. ¿Cómo se han resuelto las huelgas? ¿Por una Ley? No; por una convención del 6 de Noviembre de 1907, Lloyd George la estableció, llamando á los

unos y á los otros, firmaron las Sociedades y las Compañías, y así dió la convención, y en esa convención pasa absolutamente lo mismo; los trabajadores, dentro de cada Compañía, se dividen en secciones, y dos de ellos de cada parte dirimen sus contiendas, si las pueden dirimir dentro de cada sección; si no se pueden dirimir, las pesa á Comité central; si no las pueden dirimir en éste, al Tribunal arbitral, y así se resuelven las huelgas. ¿Estatutos, mezclarse el Estado en las funciones de las líneas? No, de ninguna manera; eso no lo ha hecho jamás.

En el preámbulo de la Ley se invoca el proyecto de Briand, que tengo en la mano, y en este proyecto de Briand se ha inspirado éste. Pues en este proyecto no se hace lo que se propone ahí; este proyecto de Briand, que por cierto se ha quedado en proyecto, hace dos años que está en el Parlamento, y como no ha gustado, en proyecto sigue.

Pero, ¿qué ha hecho Briand al tratar de hacer esto? Coger líneas que eran de las Compañías, y el Estado ha adquirido las que ha podido. De modo que el Estado empieza por adquirir todas las líneas; pero mientras no las tenga, el intervencionismo lo considero como una cosa mala.

El proyecto de Briand, en el título I, dice: «Á los seis meses.....» Para esto que vosotros dais un mes, Briand, que conocía menos que vosotros el problema, ó que lo conocía más, daba seis meses—aquí está subrayado en tinta encarnada, no hablo de memoria, sino que lo tengo aquí, que es como hay que contestar—. «Á los seis meses, á partir de la promulgación de la Ley, la administración de los caminos de hierro de interés general.....» ¿Cuáles son los de interés general? Aquellos que tienen garantizados sus dividendos por el Estado francés, y, por consiguiente, el accionista y el obligacionista lo más que dicen es: «Me parece una mala medida; pero, en fin, me es igual que me saquen el dinero de un bolsillo y me lo metan en otro.»

El Estado francés ha creído conveniente hacerlo así, y lo hace, aunque le cueste, como le cuesta cada año, de 80 á 100 millones de francos; pero, en fin, se considera bastante rico para poderlo hacer, y lo hace.

Y hechas estas observaciones, voy á terminar, porque creo que ya he molestado bastante á la Cámara, á cuya benevolencia en escucharme quedo muy reconocido.

Repito que este proyecto de Briand, en el cual os habéis inspirado vosotros para redactar el vuestro, quedó en proyecto. No maltrató á las Compañías; pero tampoco sé si satisfizo á los obreros.

Yo me permito, Sr. Presidente, pedir desde luego la palabra sobre todos los artículos del proyecto que se discute, para ir examinando artículo por artículo, y cotejándolos con la legislación extranjera, porque cosa como esta no se ha hecho en ninguna parte. Ya he citado los cuatro países donde hay Compañías que explotan el ferrocarril, y creo que nadie podrá negar mis asertos.

Antes de terminar voy á dirigir una excitación, ó acaso un ruego, á los señores á quienes en tardes anteriores he oído decir que era menester

que el Gobierno mandara una lista de los Consejeros de las Compañías, y que convenia que estos Consejeros y estos consultores de las Compañías (yo soy uno de ellos, y á muchísima honra y con muchísimo gusto) no intervinieran en este debate ni con su voz ni con su voto, porque estaban tachados de parcialidad.

Yo pregunto: pero ¿es que se quiere legislar de verdad? ¿Es que se quiere conocer la verdad? Porque siendo así, yo me explicaria que se pidiera precisamente lo contrario, y que esos señores se alegrasen de que esas Compañías, que tienen un capital invertido de 4.000 millones de pesetas, enviaran aquí sus representantes para poder apreciar y discutir sus observaciones, sin pensar en si van á ser ó no parciales. Á mí no me parece mal, por ejemplo, que, cuando se discute algo relacionado con la contribución industrial, pida la palabra un comerciante; por el contrario, me gusta oír sus razonamientos, como los que aduce el dueño de ganados, cuando de ganados se trata, y el propietario de una casa, cuando sobre la contribución urbana se discute. Si nos convencen, lo aprobamos; y si no, todo se reduce á que nos molesten un rato, como yo os estoy molestando en este momento. ¿Por qué, pues, no he de poder yo, que tengo en obligaciones y acciones de ferrocarriles una buena parte de mi modesto capital, exponeros mi criterio para que lo toméis en cuenta, si os parece bien, ó no hagáis caso de él si os parece mal? ¿Es que el ser Consejero de una Compañía de ferrocarriles, es decir, la persona á quienes los que han aportado un capital de 4.000 millones de pesetas han encargado de la gestión de su fortuna, es una tacha? Yo lo someto á la consideración de los Sres. Diputados; y ya no os canso más.

Discurso del Sr. Armiñán en nombre de la Comisión.

Me ha de permitir mi querido amigo el Sr. Cervantes que empiece por felicitarle de un modo muy efusivo por el valor, por el civismo, por la competencia que ha demostrado esta tarde viniendo á defender ante el Parlamento una causa tan noble, una causa tan justa, cuya defensa la hemos oído todos con profundo respeto.

El Sr. Cervantes habla como Consejero de administración de las Compañías (*El Sr. Cervantes: Consultor. Permitame S. S., porque quiero hacer constar lo siguiente: He dicho que era accionista, obligacionista y consultor; pero he dicho también que hablaba por cuenta propia, que no tenía autoridad para representar á las Compañías ni ellas me habian dado semejante cometido. Me conviene hacerlo constar así.*)

Es muy grande la competencia de S. S. ¿Qué más pueden desear los Parlamentos que oír á personas como S. S., á un Ingeniero de sus luces, á un hombre de negocios de su prestigio que viene aquí, con el civismo que ha demostrado, á defender á las Compañías? La Comisión ha oído

á S. S. con toda atención las razones que ha expuesto, y se dispone, por mi modestísimo órgano, á contestarle en la medida de mis fuerzas, bien entendido que yo no puedo entrar en el conocimiento de los negocios, de las finanzas de esas Compañías, porque he de contestar á lo que S. S. presenta improvisando la papeleta, aunque es claro que, como S. S. ha dicho, eso está dentro del conocimiento de los hombres públicos, y que bastarían las referencias ferroviarias para conocerlo.

No he de ocultar á S. S. que las razones que presenta son de gran peso; pero á ellas, más que á la Comisión, deberían contestar esos señores de la izquierda, que tienen la intemperancia de decir que el Gobierno no se preocupa de los obreros, que no interviene en estas cuestiones en la forma que debe hacerlo, que no hace nada por ellos. Esos son los que debían contestar á S. S., no los que venimos aquí, en cumplimiento de un deber, á decir que la Ley presentada por el Gobierno es la Ley más avanzada que se ha presentado en el mundo. (*El Sr. Cervantes: Ultrarradical; de eso me quejo.*)

Ya es hora de que eso se diga, y tengo una satisfacción en oirlo en el Parlamento. Podía aducir S. S. datos que yo no poseo; pero, en fin, la memoria y el trato de los hombres y las modestas posiciones que he ocupado me dan conocimiento de que, de los millones que representa el capital de los ferrocarriles, la mitad es capital extranjero, que merece todo respeto, como S. S. ha dicho, porque el capital extranjero es el que hace progresar la industria y el comercio de las naciones, y la prosperidad de los pueblos se revela por la reciprocidad en los intereses. El pueblo que no tiene crédito suficiente para atraer el capital de los países extranjeros es un pueblo que está en decadencia.

Además, he de decir á S. S. que el Gobierno, respetuoso con los intereses que S. S. defiende, empezó por hacer todas aquellas gestiones, de las que tiene conocimiento muy detallado S. S.; pero ante la amenaza de la huelga, como S. S. afirma, y yo tengo mucho gusto en que conste; ante la amenaza de una huelga general de esta naturaleza, hay que tener la franqueza de decirlo, que supone la paralización total de toda la circulación nacional, el estancamiento de toda su vida, el peligro de que se altere el orden público, que afecta, no sólo al interés particular, sino al nacional, el Gobierno ha tenido necesidad de presentar este proyecto, someténdolo á la consideración de la Cámara para oír vuestras observaciones y aceptar las enmiendas que entienda que deben ser admitidas. Y vamos á las observaciones de carácter técnico que S. S. ha hecho con el conocimiento que tiene de las Leyes y de los actos que comenta. Mi erudición es bastante barata. Soy de los que no pretenden enseñar á nadie, pero quiero recoger, del propio caudal de S. S., unas cuantas observaciones, que le van á convencer de las razones que ha tenido el Gobierno para presentar este proyecto.

Para mí, para el Gobierno, el servicio de ferrocarriles es un servicio público; no afecta á una industria por el hecho sólo de serlo. industria

respetable, como todas; afecta á los servicios públicos. No es que las Compañías tengan una participación de 6, 15, 25, es que el Estado es el dueño absoluto del dominio directo y las Compañías son usufructuarias, dueñas del dominio útil. (*El Sr. Cervantes:* Pero mientras el usufructuario está....) El usufructuario tiene que limitarse á cumplir el pliego de condiciones, en el cual consta que el dueño es el Estado. Pero ¿qué quiere S. S. que diga á un hombre de su cultura y de sus conocimientos, á un Ingeniero de las condiciones de S. S.? S. S. sabe bien que el régimen del 68, esa Ley de Ferrocarriles que S. S. ha citado, se dictaba en el momento en que la libertad, el derecho á la libertad, se había envuelto en el ropaje del individualismo más acentuado. Esa se hacía en tiempos de Echegaray, en tiempos de Ruiz Zorrilla, cuando se creía, siguiendo el sistema inglés, que era una industria como todas, sometida á las condiciones de los particulares, sin que el Estado le pusiera ninguna traba ni interviniera en ningún momento. Pero ¿estamos en el año 68, Sr. Cervantes? Su señoría, que conoce los vagones Pullman, que ha viajado por el mundo, que es Ingeniero y hombre que trabaja, ¿puede negar que la situación del mundo ha variado, que aquel individualismo es cosa arrinconada, que hoy el intervencionismo del Estado se impone por la fuerza de los hechos, y que son esos grandes núcleos obreros los que vienen á pedir al Estado justicia, á pedirle su intervención para mantener el equilibrio entre unas fuerzas y otras?

¿Que los Estados Unidos, en una Empresa particular, en la Empresa Pullman, fabricantes de carruajes de lujo—no se trata de un servicio público—han querido mantener el derecho á cerrar su fábrica! Eso también pasa aquí; La Felguera ha cerrado, y el Gobierno no ha impuesto ninguna Ley para que continúe. Mediarán las intervenciones naturales para que no se paralice la industria, pero no se les ha impuesto por la fuerza.

Los Estados Unidos ha reconocido S. S. que no tienen más remedio que llegar á la conciliación, y cuando la conciliación no se ejerce se impone el arbitraje, y el arbitraje se impone por la fuerza de las armas. Al recordarnos eso, dirijase S. S. al Sr. D. Pablo Iglesias, que es el que debiera argumentar á esa clase de razones. (*El Sr. Iglesias Posse:* ¡Si he contestado de antemano que contra eso protestan los obreros, y que eso no es para mí razón.)

Yo quisiera que cuando el Sr. Iglesias se dirige con esa acerba censura, con esa dureza de todo momento á la Comisión y al Gobierno, diciendo que nosotros vamos á privar á los obreros del derecho de huelga, se fijase en los intereses que quebranta el Gobierno, este Gobierno que defiende el privilegio y el capital de la manera que S. S. dice, porque le conviene decirlo. Vea S. S. todos los agravios que siente el capital contra el Gobierno, y vea cómo se dice que esta es la Ley más radical que se ha presentado en el mundo. (*El Sr. Iglesias Posse:* En la forma; ya veremos el fondo.) En la forma y en el fondo.

Lo que hay, Sr. Iglesias, y permítame S. S. que se lo diga con todo el

respeto que yo le debo y con la consideración que me merece, que es muy grande (al fin y al cabo S. S. viene representando á una clase, y viene con todos los prejuicios de esa clase, y á combatir por la defensa de ella contra los intereses de todas las demás, porque representa S. S. la política de clase), lo que hay es que esta burguesía motejada por S. S., estos hombres que podemos estar al servicio de todo lo que signifique capital, hemos luchado en todos los terrenos por las ideas que S. S. tiene y sostiene, y tenemos un gran interés en que S. S. esté aquí, y ¡ojalá estuviera acompañado de otros muchos compañeros para oírlos, para respetarlos, para contradecirlos, cumpliendo nuestro deber!

¿Qué es lo que ha pasado en Francia con la Ley Briand? Dice el señor Cervantes que el Estado dispone cuando el Estado compra. ¿Es que cree S. S. que el Estado español se encuentra en situación de expropiar las líneas? (*El Sr. Cervantes:* Cuando yo no puedo comprar, me aguantó.) Pero crea S. S. que los Estados no pueden aguantarse. ¡Desgraciados los Estados que se aguantan! Los Estados que se aguantan, los Estados que vuelven la espalda á la realidad, á la justicia y al derecho, pasan á ser guñapos de nacionalidad, sin vida fuerte, porque país que no se oriente hacia la luz de la justicia y del derecho, es un pueblo llamado á morir.

Lo mismo le digo á S. S. de Inglaterra. S. S. no ha venido más que á dar argumentos favorables á la Ley. Allí se impone la conciliación; y si del estudio y de la contraposición de intereses no se llega á un acuerdo, viene después el arbitraje, y cuando se ha impuesto el arbitraje, se hace obligatorio por la fuerza. De aquí que los partidarios del arbitraje voluntario sean en esta Cámara, y lo digo con todo respeto, dos hombres tan distintos como el Sr. Cervantes y el Sr. D. Pablo Iglesias. ¿Por qué? Porque á los dos no les conviene que se modifique el estatuto de derecho; porque los dos, el uno representando el capital y el otro las clases obreras, quieren la lucha, quieren el combate. ¿Y estaría bien que el Estado se cruzara de brazos ante esa lucha de intereses? El Estado no tiene más remedio que intervenir cada vez con más violencia, con la violencia del derecho, é imponerse, y eso es lo que representa la actual Ley.

Se escribe por ahí que el derecho de huelga está coartado ó negado por este proyecto. No; lo que sucede con el derecho de huelga es que se condiciona en todos aquellos servicios que ya la Ley de Huelgas diferenciaba, exigiendo plazo para la declaración de huelga. Eso es lo que el Gobierno cree que no debe dejarse á las disputas fieras de los hombres; y en eso es en lo que cree que debe intervenir, para que ese servicio se cumpla y para que la función tutelar del Estado se imponga á las violencias de abajo y á los egoísmos de arriba.

Rectificación del Sr. Cervantes.

Dos palabras, agradeciendo al Sr. Armiñán sus amables frases.

Como vamos á discutir todos los artículos, entonces habrá ocasión de

examinar más al detalle su contenido, sin necesidad de alargar este debate. Únicamente haré una observación al Sr. Armiñán, que hablaba de que se violenta el derecho. ¡Ya lo creo, tan se violenta!

Y vuelvo á llamar la atención de S. S. respecto á ese artículo que he leído sobre la intervención en las líneas libres, porque me parece que eso es algo más que violentar el derecho. Ahí se trata de quedarse con lo que es completamente ajeno, porque no vale decir, como respecto á otras líneas, que el Estado es propietario y la Compañía concesionaria mera usufructuaria. No; las concesiones de las líneas libres están hechas á perpetuidad; de modo que para esas no cabe el argumento del usufructo y de la propiedad, y no me puedo conformar con que de tal manera se violenta su derecho. Por eso digo que es algo ajeno contra lo que se va.

Por último, decía el Sr. Armiñán que la Casa Pullman es una Casa particular. ¿Particular? Todo lo particular que quiera S. S.; pero le declararon el *boycott* y no pudo funcionar ni un solo tren, porque como los coches eran suyos, no andaban los trenes. Eso es la particularidad de esa Compañía.

Rectificación del Sr. Armiñán.

Quiero explicar lo de la violencia del derecho. Claro es que no es un término jurídico, pero es propio de mi temperamento. Cada hombre se expresa como puede y como sabe, y da los matices de su temperamento á las palabras que pronuncia. Quería yo decir que el Estado, ante una relación jurídica que envuelve un problema social, condiciona esa relación con nuevos moldes, y á esa violencia era á la que me refería.

En cuanto á las líneas libres he de decir á S. S. que están en condiciones que no pueden continuar. El Sr. Cervantes seguramente está conforme en mucho de lo que yo digo. Esas líneas libres, con arreglo á la Ley de la concesión, sabe S. S. que no tienen hoy fiscalización de los Ingenieros y de los técnicos. ¿Cree S. S. que ese estado de derecho no merece modificación? Hoy, en caso de un descarrilamiento, de un siniestro cualquiera, se pasa aviso al Juzgado. ¿Cree S. S. que se puede mantener esa situación en la explotación de ferrocarriles? ¿A que no está conforme S. S. con que continúe esa situación? (*El Sr. Cervantes: Estoy conforme con Ruiz Zorrilla, que dijo lo contrario.*) Es que á S. S. muchas veces—lo digo con todo respeto—el propio interés le hace olvidar su condición de hombre de ciencia y de Ingeniero, porque el egoísmo humano es muy natural. ¡Ojalá tuviera yo acciones ú obligaciones de ferrocarriles! (*El Sr. Cervantes: Se venden en Bolsa.*) Pero no se regalan, y lo que hace falta es dinero para comprarlas. Por eso digo que si las tuviera, quizá variase algo mi manera de pensar, porque los intereses materiales influyen de tal modo en todo lo espiritual que S. S. sabe que condicionan hasta la Ley del pasado.

Sesión del 28 de Octubre de 1912.

Discurso del Sr. Goicoechea acerca de la totalidad del dictamen sobre el proyecto de Ley que regula las relaciones de las Compañías ferroviarias con su personal.

Pido por anticipado perdón á la Cámara por la irrespetuosidad y el atrevimiento que cometo al intervenir, en ocasión quizás inadecuada, en esta importante discusión.

Harto comprendo que la modestia de mi persona no guarda proporción con la magnitud del asunto y con la trascendencia del debate; pero en conciencia he creído que debía someter al juicio de la Cámara, y en definitiva al del país, las apreciaciones que me ha sugerido el examen de algunos puntos de verdadera gravedad que el proyecto contiene. Y aunque yo no he de hacer otra cosa que glosar, parafrasear y desenvolver conceptos magistralmente expuestos ya por el Jefe ilustre de mi partido, vaya por delante mi afirmación de que hablo por cuenta propia, y de que mía, y solamente mía, es la responsabilidad de las afirmaciones que exponga y de los juicios que emita.

Llamó, en primer término, mi atención al examinar el proyecto y al tratar de escudriñar en su preámbulo cuál era el espíritu y tendencia que le inspiraban, el hecho significativo de que, cuando todos suponíamos al Sr. Ministro de Fomento consagrandó largas y fatigosas vigiliass á la recopilación de los antecedentes legislativos de este proyecto, por otra parte tan fáciles de adquirir, un amanuense copiara del tomo de documentos parlamentarios extranjeros, publicado por la Secretaría de esta Cámara, un extracto más ó menos fiel de las disposiciones legislativas publicadas en otros países y que atañían al caso. Más tarde hubo de llamar mi atención, examinando el articulado del proyecto, una coincidencia sospechosa, que no sé hasta qué punto estará castigada en la Ley de Propiedad intelectual, entre el proyecto de Briand, de 22 de Diciembre de 1910, y el proyecto que se discute. Todo esto reviste alguna mayor importancia que la de la defraudación de la propiedad intelectual á que antes he hecho referencia, porque esto era hondamente significativo; esto demostraba la falta de reflexión, las deficiencias de información. yo me atrevería á decir, si no se tratara de persona tan respetable como el Sr. Ministro de Fomento, la ligereza con que ha sido redactado este proyecto.

Más hube de notar: advertí que, contrariando la condición de fidelidad en las referencias que deben reunir documentos de esta especie, se hacían citas tan completamente inexactas de la legislación extranjera, que apenas ni uno solo de los artículos de Leyes que en el preámbulo se relacionan coincide en su espíritu y en su tendencia con el espíritu y la tenden-

cia del proyecto. Se citaba, por ejemplo, como un precedente del proyecto que discutimos, la legislación de Suiza; y la legislación de Suiza de 1897, que allí se cita, no es otra cosa que una Ley por virtud de la cual se dispuso la adquisición y explotación de los ferrocarriles suizos por el Estado. Se citaba la legislación de Nueva Zelanda de 1908, y la legislación de Nueva Zelanda se reduce á una disposición por virtud de la cual se declaran ilícitas ¿las huelgas ferroviarias?, no; las huelgas referentes á los ferrocarriles y á otros servicios públicos cuando no se hayan comunicado á la otra parte con quince días de anticipación; es decir, exactamente lo mismo, salvo la diferencia del plazo que dispone el art. 5.º de la Ley de Huelgas vigente en España, y que se trata de derogar.

Más aun: el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, de quien debo suponer que rebuscó con el mayor cuidado los antecedentes del proyecto, citó, con gran sorpresa mía, en una de las tardes anteriores, en que tuve el gusto de oírle, el proyecto de 1902, como informado en la propia tendencia que el que se discute, y el proyecto de 1902 no es otra cosa que la reproducción del dictamen de la ponencia presentada á la Comisión de Reformas Sociales por los Sres. Villaverde, Sanz y Escartín, Moreno Rodríguez y Piernas y Hurtado. ¿Y qué dice ese dictamen de la ponencia de la Comisión de Reformas Sociales?

Lo que el Congreso va á oír:

«Las coligaciones y las huelgas serán ilícitas..... 3.º Cuando ocasionen la interrupción de un servicio general de necesidad evidente y perentoria ó entorpezcan gravemente el funcionamiento general de una región, si no hubieran sido anunciadas directa y formalmente á la Autoridad gubernativa local ó á la Empresa, ó persona encargada de la prestación del servicio, con quince días, por lo menos, de anticipación.»

Salvo el plazo, exactamente lo mismo que el art. 5.º de la Ley de Huelgas de 1909.

Ya el hecho de que los Ministros del partido liberal fueran á buscar su inspiración en la legislación francesa, no podía menos de aparecer como sospechoso, porque la legislación francesa es una de las legislaciones de Europa más restrictivas en materia de huelgas, porque no hay en la legislación francesa un precepto análogo al que, con mano generosa, introdujo en el art. 1.º de la Ley de Huelgas el partido conservador, en que se reconocía de una manera expresa y taxativa el derecho de los obreros á huelgar. Francia abolió por una Ley de 1864 las penalidades con que se castigaban las coligaciones de obreros y patronos, pero no reconoció el derecho de huelga; de suerte que habéis ido á buscar antecedentes en la legislación menos progresiva, sin que esto quiera decir, en seguida voy á ocuparme de eso, que la legislación francesa sea el proyecto Briand, porque esa es la equivocación fundamental y definitiva padecida por el Gobierno, confundiendo el proyecto Briand con una tendencia, con una dirección que no existe ni ha existido jamás ni siquiera en la legislación francesa.

Porque ¿qué es el proyecto Briand? Pues el proyecto Briand no es otra cosa que la última de una serie de fracasadas tentativas para hacer triunfar el principio de la ilicitud de la huelga ferroviaria. Primero, la iniciativa del Ministro de Justicia, Trarieux, en 1895, iniciativa que no pasó de tal, porque el Gobierno renunció al proyecto; después, la resurrección de ese propósito en 1896, con la proposición del Senador Cordelet, que llegó á ser aprobada por el Senado, pero que no ha sido jamás sometida á la deliberación de la Cámara, y en 1909 la proposición de Reinach sobre las *industrias vitales*, que no ha pasado, lo mismo que el proyecto Briand, de la categoría de tal. En el mismo año 1909, Clemenceau declaraba ante la Cámara que los obreros ferroviarios están, por lo que se refiere á huelgas, en la misma situación que los obreros de la industria privada.

El Sr. Ministro de Fomento olvidaba, al buscar en el proyecto Briand y en la legislación francesa la inspiración del proyecto, que de la aceptación del principio capital en que el proyecto Briand se apoya, se deducían como una consecuencia lógica é inevitable dos corolarios: primero, la extensión del criterio de la ilicitud de la huelga á todas las industrias que se encontraran en situación similar á las industrias ferroviarias, y segundo, la prohibición de la asociación á todos los funcionarios públicos y señaladamente á los obreros ferroviarios. Que esas son dos consecuencias obligadas é inevitables de la aceptación de ese criterio, lo demuestra la misma marcha seguida acerca del particular por la legislación francesa. La proposición de Reinach de 1909, que es la que inmediatamente precede al proyecto Briand, no se refiere sólo á las industrias de ferrocarriles, se refiere á la del pan y el agua, á las del carbón y á todas las que Reinach llama *industrias vitales*, porque, claro es, yo no voy á incurrir en la exageración, un tanto paradójica, en que incurrió Pelletan cuando, discutiendo en la Cámara francesa en 1910, decía: «Los ferrocarriles no son un artículo de primera necesidad desde el momento en que la Humanidad ha pasado muchos siglos sin ellos»; pero lo que sí puedo discutir, lo que sí debo sostener es que hay industrias de una necesidad tan imprescindible como la ferroviaria para la existencia de la sociedad misma: el pan, que es el alimento del obrero; el carbón, que es el alimento de la industria; el agua, la luz, etc., etc., se encuentran en condiciones parecidas, por no decir idénticas, á la industria de los ferrocarriles. La aceptación de semejante criterio de la ilicitud de la huelga ferroviaria conduce necesariamente á la aceptación del criterio de la ilicitud en todas las huelgas de todas las industrias que se encuentran en condiciones semejantes.

El criterio sería preciso también extenderlo á muchas profesiones liberales, y en la discusión de Octubre de 1910 en la Cámara francesa, M. Briand citaba una Ley francesa de 1892, en que se extiende el derecho de requisición por parte del Estado á la profesión de la medicina. La profesión de la medicina, en momentos de epidemia, puede constituir una necesidad obligatoria. Por consiguiente, la huelga de médicos en semejantes circunstancias también debiera ser castigada como ilícita.

La segunda de las consecuencias que era necesario deducir de la aceptación del criterio en que el proyecto Briand se inspiraba, era la prohibición á los obreros ferroviarios de asociarse, y esta es la tendencia en que está inspirada actualmente la legislación francesa; porque yo me atrevo á recordar al Gobierno que, á la presentación de ese proyecto de Briand de Diciembre de 1910, antecedió la presentación en Junio de aquel mismo año de otro proyecto en que, de una manera terminante y expresa, se prohibía á los funcionarios públicos que se asociaran, y éstos están hoy en Francia excluidos de la Ley de Sindicatos de 1884, y actos del Poder ejecutivo y la jurisprudencia de los Tribunales han declarado, de una manera constante y repetida, que no existe el derecho de sindicación, ni para los empleados de Correos, ni para los maestros, ni en general para ninguna categoría de funcionarios públicos.

Pero es más: yo creo que el concepto de la ilicitud de la huelga, sin incurrir en contradicción, puede ser por todos defendido menos por los autores del proyecto que está á discusión, por una razón que la Cámara, con su indudable perspicacia, va á apreciar, porque yo voy inmediatamente á exponérsela.

La existencia del derecho de huelga se discute hoy desde los diferentes puntos de vista. Hay quien defiende (y entre ellos me cuento) la existencia del derecho de huelga, por creer que este derecho, es decir, el derecho de trabajar ó de no trabajar, es la única diferencia que separa al régimen moderno de la servidumbre medioeval y de la corvea; pero hay quien sostiene que el derecho de huelga no existe, porque este derecho supone la infracción por parte de los obreros del contrato de trabajo, y nadie tiene derecho á infringir las obligaciones que por un contrato haya contraído.

Pues bien: ese criterio, con el cual lógicamente se puede sostener la inexistencia del derecho de huelga, el único que no puede defenderlo es el Gobierno de S. M., autor del proyecto que se discute, porque el contrato de trabajo desaparece con el actual proyecto, porque no existirá ya el derecho de contratación por parte de los obreros ni por parte de los patrones, y no existirá el derecho de contratación porque el nervio, la medula del proyecto es la sustitución del derecho de contratación por una regulación objetiva, administrativa, jurídica del contrato de trabajo y de las relaciones entre los obreros ferroviarios y las Compañías.

Pero se me dirá: «Y todo eso, ¿por qué se nos dice á nosotros? Todo eso, ¿por qué se dice al Gobierno de S. M., autor de esa ley? Porque nosotros no defendemos la ilicitud de la huelga; no hay un solo precepto del proyecto en que la huelga sea castigada. ¡Si el Sr. Presidente del Consejo de Ministros invitó, mejor dicho, retó á todos á que señaláramos un solo precepto del proyecto en que la huelga resultara declarada ilícita!» Ya parece muy sospechosa la actitud en que se colocan nuestros dignos y elocuentes compañeros de la Comisión al defender el proyecto, porque todos, sin una sola excepción, para defender el proyecto necesitan defender la ilicitud de la huelga, y se invoca el ejemplo de la legislación australiana, que ya es

bastante elocuente; porque en esa legislación están castigadas, sin excepción, huelgas de todo género. Y de los labios elocuentes del Sr. Royo y Villanova escuché yo la otra tarde la invocación del nombre de un ilustre profesor de Burdeos, de Léon Duguit, como partidario de las soluciones contenidas en el proyecto que se discute. (*El Sr. Royo y Villanova: Doctrinalmente.*) Pues doctrinalmente inexacto, Sr. Royo y Villanova, porque, ¿sabéis lo que defiende Duguit? Pues estas dos proposiciones: primera, el derecho de huelga no existe; segunda, *à fortiori* el derecho de huelga no existe en los funcionarios públicos.

Y no es esto sólo. El proyecto que discutimos, no solamente castiga la huelga, sino que la castiga en condiciones de enormidad tal que yo necesito llamar sobre ello la atención de la Cámara, y, en definitiva, del país.

Ya resultaría bastante sospechoso el hecho de que el Gobierno de Su Majestad se haya inclinado precisamente por la solución rechazada al discutirse en el Consejo de Ministros francés el proyecto Briand; y yo necesito estar haciendo constantemente referencias al proyecto Briand, porque tiene con el actual una relación de padre á hijo del original á la copia.

Al discutirse el proyecto Briand por el Consejo de Ministros francés vacilaron los Ministros en la adopción de una de estas dos soluciones: ó castigar la huelga con pena de prisión y de multa, ó castigar la huelga haciendo perder á los ferroviarios sus derechos de retiro y las pensiones de sus viudas y huérfanos. Y ¿sabéis lo que hizo el Gobierno francés? Pues optó por el primero de esos dos caminos, porque le parecía más benévolo, más suave, porque no quiso incurrir en la impiedad, en la saña que representa el privar á las viudas y á los huérfanos de las pensiones á que tienen derecho por virtud de los servicios prestados por los ferroviarios á las Compañías.

No es esto sólo, aunque ya sería bastante grave. No solamente castigáis la huelga, sino que la castigáis de una manera anticonstitucional, sin que funcionen para imponer la pena los Tribunales legalmente establecidos. Para demostrarlo basta leer el art. 24.

Dice así:

«Los funcionarios, agentes ú obreros de ferrocarriles que sin haber iniciado los procedimientos conducentes á la interrupción, suspensión ó paralización de los transportes ferroviarios coadyuven á ellos mediante la cesación en el trabajo ó función que les esté encomendada ó con el incumplimiento de las instrucciones que recibieren para su ejecución, serán considerados como dimisionarios, perdiendo cuantos derechos activos y pasivos tuvieran, salvo los salarios ó sueldos devengados con anterioridad.

Para el reingreso en los servicios ferroviarios de los obreros ó agentes á quienes este artículo se refiere, será necesaria la consulta afirmativa de la Junta de conciliación, que determinará las condiciones en que haya

de efectuarse. Este reingreso no podrá ser acordado para las personas incurso en la sanción del art. 23.»

De suerte que, ó yo no interpreto con suficiente claridad este artículo, ó lo que en él se establece es que una categoría de ferroviarios quedará inhabilitada, incapacitada para prestar servicios á las Compañías de ferrocarriles hasta que la Junta de conciliación haya dispuesto lo contrario, y otra categoría de ferroviarios á *perpetuidad* quedará inhabilitada en las mismas condiciones.

Pues ahora yo invito á la Cámara á que escuche la lectura de los artículos 41 y 42 del Código penal:

Art. 41. La inhabilitación perpetua especial para profesión ú oficio «privará al penado perpetuamente de la facultad de ejercerlos».

La temporal le privará igualmente por el tiempo de la condena.

Art. 42. La suspensión de profesión ú oficio producirá los mismos efectos que «la inhabilitación temporal durante el tiempo de la condena».

En suma: lo que imponéis es una pena aflictiva, y una pena aflictiva sin que funcionen los Tribunales, sin que funcione otro Tribunal que la libérrima decisión del Ministro de Fomento. Eso ya no es regresivo, ni es retrógrado; eso es sencillamente medioeval, como pudiera serlo la infamia ó la muerte civil impuestas á un ciudadano español en los comienzos del siglo XX.

Yo pregunto (la hipótesis es inadmisibile, porque yo sé que un Ministro de mi partido se hubiera cortado la mano derecha antes que suscribir una parecida enormidad, como es la imposición de una pena aflictiva por un derecho real): si un Ministro del partido conservador hubiera incurrido en la debilidad de proponer al Parlamento una cosa semejante, ¿qué hubiera pasado? (*El Sr. Burrell*: Estaríamos en los *meetings*.) Que hubiera sido preciso establecer en los pasillos un hospital de sangre, y estoy seguro de que muchos liberales escrupulosos hubieran planteado ante su conciencia el problema de si podían decorosamente seguir siendo monárquicos.

Pues bien: no es esta, con ser muy grave y de mucho bulto, la única enormidad que el proyecto contiene, porque yo ruego á los Sres. Diputados que me acompañen, aunque con ello molesta quizá excesivamente su atención, en el examen del art. 1.º del proyecto, que mediten conmigo acerca de cuál es la naturaleza, de cuál es la esencia del acto que el Poder ejecutivo va á realizar al aprobar los Reglamentos que van á presentarle las Compañías ferroviarias, y en que se contendrá la regulación de los derechos y obligaciones de su personal.

Este art. 1.º está, como casi todos los artículos del proyecto, copiado del de Briand de 1910, con alteraciones, con variaciones de que después me ocuparé, y sustancialmente dice lo siguiente: «En el plazo de un mes (seis meses decía el proyecto Briand), las Compañías ferroviarias, todas las Compañías ferroviarias—no se hace la distinción que el proyecto Briand hacía—presentarán al Ministerio de Fomento los Reglamentos en que se

regulen las relaciones de derecho establecidas entre las Compañías ferroviarias y su personal. Según el art. 2.º, el Ministro encomendará á una Comisión el examen de este proyecto. Si ocurrieran dificultades, la Comisión formulará la correspondiente propuesta, que el Ministro de Fomento, por último, previo informe del Consejo de Estado, resolverá, dice el artículo 3.º, sin ulterior recurso. Y yo pregunto: ¿qué es lo que el Ministro de Fomento hace al aprobar el Reglamento presentado por una Compañía, en el que se regula el ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación de sus obreros ferroviarios? ¿Es que el Estado, como altísimo fedatario, certifica la existencia de un contrato entre la Compañía y los obreros? Ya eso representaría algo muy grave, algo tan grave como es la sustanciación del contrato individual de trabajo, por el contrato colectivo; pero evidentemente no es eso, porque si el Ministro de Fomento se limitara á certificar la existencia del contrato de trabajo, el Ministro de Fomento no podría introducir modificaciones de ninguna especie en lo libremente acordado por las partes. No es, por consiguiente, eso: es la sustitución del derecho de contratación, por una regulación objetiva del contrato de trabajo; es la sustitución del consentimiento de las partes por un acto administrativo, en el cual habrán de definirse derechos y obligaciones de las Compañías y de los obreros. Y en ese Reglamento, verdadero estatuto, habrá de determinarse todo, absolutamente todo lo relativo al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación de los obreros. Pues yo, Sres. Diputados, entiendo que esta disposición contenida en los primeros artículos es de lo más grave, de lo más enorme que se encuentra en la legislación de nuestro país y de todos los países.

Porque hasta ahora lo que los Estados, invocando su derecho de protección sobre los débiles, han venido haciendo, no es sustituirse en el contrato á una de las partes, sino imponer límites negativos á la contratación; y así Suiza, por ejemplo, que es la que tomó la iniciativa en su Ley de 1877 referente al trabajo en las fábricas, estableció la jornada máxima, y otros países han establecido la jornada máxima y el salario mínimo, pero siempre como un límite de carácter negativo impuesto por el Estado á la libertad de los contratantes, que en todo lo demás quedan dueños de su iniciativa y de su albedrío para regular su situación jurídica como lo tengan por conveniente. Pues aquí el derecho de contratación para los obreros desaparece; los obreros no podrán contratar, ni individual ni colectivamente, con las Compañías ferroviarias; á la contratación sustituye el Reglamento aprobado; ¿por quién? Por el Ministro de Fomento, sin ulterior recurso.

También sobre esto llamo yo la atención de la Cámara, porque medidas de excepcional importancia cuenta el intervencionismo moderno; en la legislación de varios países se ha aceptado el salario mínimo y se ha establecido la jornada máxima; pero ¿cómo? Por Ley, pero no por una resolución del Poder ejecutivo. ¿Por una resolución del Poder ejecutivo establecer cuál ha de ser la cuantía del salario de 70.000 españoles, por

una resolución del Poder ejecutivo cuáles han de ser sus horas de trabajo y de reposo, cuál, en una palabra, la forma en que se ha de desenvolver su vida?

Eso no tiene precedente en la historia de la legislación social de ningún país; eso no tendría más precedente, que aquellas leyes de Indias que paternalmente prohibían á los indígenas de Méjico ó del Paraguay el concertarse, porque los creían seres inferiores, que carecían de razón, y, por consiguiente, de aptitud jurídica; porque no podían *tratar ni contratar*. Eso no tiene más precedente que en aquellas disposiciones, que todavía puede leer el curioso en la Novísima Recopilación, en que los Reyes absolutos establecían cuál debía ser el arreglo general de los trajes y de los vestidos, y prohibían usar forros de seda en las sillas de mano, á las mujeres taparse el rostro y á los hombres usar guedejas y rodetes, porque se atribuían la misión providencial de disponer de la suerte presente y futura de sus súbditos.

Resolverá el Sr. Ministro de Fomento. Y ¿cómo va á resolver el señor Ministro de Fomento? ¿En qué condiciones va á disponer el Sr. Ministro de Fomento de la vida privada de 70.000 españoles? Pues discrecionalmente y sin ulterior recurso. Esto sí reconozco que es original; esto no está en el proyecto Briand, que dice que resolverá el Ministro de Obras públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado.

El proyecto del Sr. Villanueva dice: «Resolverá el Ministro de Fomento, no de acuerdo, oído el Consejo de Estado, y sin ulterior recurso.» Es decir, que un Secretario de Ayuntamiento, el Secretario del Ayuntamiento del último pueblo rural de España, si es separado arbitrariamente de su cargo, tiene abiertos todos los recursos judiciales y gubernativos para protestar contra el abuso, contra el despojo de que se le hace víctima; pero un obrero ferroviario, al que se priva totalmente de la libertad de contratación, tiene su situación jurídica regulada en ese Reglamento que aprueba el Ministro de Fomento sin ulterior recurso, y que además es perpetuo, porque no se puede reformar.

Ese Reglamento es perpetuo, y no se puede reformar, porque el Ministro de Fomento, que tan diligentemente habrá revisado todas las legislaciones extranjeras sobre la materia, se acordará de que hay preceptos en las legislaciones de otros países. Holanda, por ejemplo, en que se establece que estos Reglamentos son revisables cada cinco años. El proyecto español no contiene acerca del particular disposición de ninguna especie. Ese Reglamento en que el Ministro de Fomento, sin ulterior recurso, establece la situación jurídica de 70.000 españoles, no puede ser objeto de reforma; rige á perpetuidad.

No quiero insistir sobre otros extremos del proyecto, de los cuales habrá ocasión de ocuparse cuando se discuta, si se llega á discutir el articulado; pero no quiero dejar de recoger una afirmación que con sorpresa escuché de labios de uno de los más elocuentes individuos de la Comisión, y que me parece que no debe quedar sin la contestación adecuada.

Esta Ley no es una Ley como otra cualquiera; esta Ley es un acto de solidaridad. Solidaridad, ¿respecto de quién? ¿Respecto de los obreros, á quienes se prohíbe el derecho de contratación? ¿Respecto de las Compañías, á quienes se despoja?

Ya sé que no es ahora el Estado la muda esfinge que deja hacer y pasar, según la fórmula mágica de la Economía individualista; es el poder paternal que tiende al bien común, que protege al débil contra el fuerte y que usa bien de sus facultades evitando el espectáculo triste de la explotación de la miseria en provecho de la ambición; pero es con una condicional: el respeto al derecho y á la libertad de individuos y colectividades. Cuando esta condicional no existe, el Poder no es paternal, sino tiránico; el Estado no es un bienhechor, sino un azote, y cuando el pabellón de la solidaridad encubre la mercancía ilegítima de un ataque formidable contra la libertad civil y los derechos del ciudadano, no se trata de acto de solidaridad, sino en definitiva de un acto de opresión y de injusticia.

Discurso de D. Lino Torre, en nombre de la Comisión.

Sres. Diputados: Ante todo tengo necesidad de recoger, para rectificarlas, unas cuantas afirmaciones que en el curso de su elocuentísima peroración tuvo la comodidad de hacer mi querido amigo el Sr. Goicoechea. Estas rectificaciones han de ser los primeros argumentos que yo emplee, porque son, sin duda alguna, base para el ulterior desarrollo del problema que estamos debatiendo.

En primer término, el Sr. Goicoechea cree y afirma que el proyecto Briand declara ilícita la huelga, y esto no es exacto. El proyecto Briand no dice eso más que en la exposición de motivos, al extremo de que ha merecido ese proyecto severas censuras, porque no llega el desarrollo de ese principio al articulado, y se ha dicho que al desenvolver en el art. 22 esa doctrina había olvidado la afirmación categórica y terminante consignada en la exposición de motivos de que la huelga era ilícita é ineficaz. De modo que no es clara en el proyecto Briand la declaración de ilicitud de la huelga; estaría en su pensamiento, lo estuvo de seguro en la exposición de motivos; pero no ha tenido repercusión en el articulado del proyecto.

Importa rectificar esto por la insistencia con que el Sr. Goicoechea nos ha hablado hoy de la traducción ó copia, más ó menos servil, de ese proyecto Briand, en el que tengo el honor de defender, á nombre de esta Comisión, como el más humilde de sus individuos, tanto más cuanto que decía el Sr. Goicoechea que habíamos ido á copiar la legislación más restrictiva en materia de huelgas, y que al copiar el proyecto Briand íbamos con él á la declaración de ilicitud de la huelga, y á establecer la más grave, la más severa restricción de ese derecho de huelga.

Tampoco resulta esto exacto, porque precisamente los puntos en que

discrepa nuestro proyecto del proyecto Briand son aquellos en los cuales nuestro proyecto significa, con relación al de Briand, un adelantamiento, un progreso en el sentido liberal, en el sentido democrático. Precisamente porque vamos mucho más allá y porque no se ha pensado en este proyecto, ni de cerca ni de lejos, en declarar la ilicitud de la huelga, pues ni siquiera se dice eso como se dice en aquél, en la exposición de motivos, es por lo que este proyecto, no sólo no acoge aquel criterio restrictivo de que hablaba S. S., sino que se aparta y se separa de él resuelta y definitivamente, y ya veremos más tarde, concretándonos al art. 1.º, y si no en el curso de la discusión, cuando hagamos otras comparaciones, cómo hasta en ese mismo art. 1.º se ha apartado este proyecto del de Briand en algo esencialísimo, en algo de gran interés.

Pero toda la argumentación de S. S. a propósito de este particular, que servía nada más que como de prólogo a lo que en realidad quería su señoría decir a la Cámara, parte de un supuesto equivocado, totalmente equivocado, a saber: que en este proyecto, de frente ó de soslayo, directa ó indirectamente, implícita ó explícitamente, se declara la ilicitud de la huelga. Esa es la base de la argumentación de S. S., al extremo de suponer que esta Comisión está en una difícilísima situación, puesto que tenemos que sostener afirmaciones de verdadero equilibrio. Creo yo que este era el pensamiento de S. S., si no me equivoco.

Pues bien: la Comisión no está en situación difícil, porque al defender este proyecto no tiene que hacer más que atemperarse a su letra y al espíritu para defender su criterio, y el mío, seguramente lo expondré mucho peor que todos los dignísimos compañeros de Comisión, pero concorde en el fondo con ellos, es éste: este proyecto de Ley, no solamente no declara ilícita la huelga, no sólo no pretende rectificar, modificar ni aclarar la Ley de Huelgas, sino que en definitiva es un medio profiláctico que se dirige resueltamente a una sola cosa, que es suprimir, en cuanto la previsión humana alcanza y en cuanto las posibilidades lo consienten, las causas productoras de la huelga, y esa es una cosa enteramente distinta. Es decir, que se atribuye a este proyecto que ataca a la huelga, cuando en realidad se endereza a suprimir, cuanto es posible, las causas productoras de las huelgas. Este proyecto gira sobre dos ejes, a saber: la supresión, en cuanto es posible, de los motivos de las huelgas, ¿cómo?, procurando una reglamentación adecuada del contrato de trabajo, velando por los intereses de los obreros y defendiéndolos; y persigue otra finalidad, que es el otro eje sobre el cual se asienta, a saber: que una vez producida la huelga, entre los dos únicos medios que hay para resolverla, la violencia ó el arbitraje y la conciliación, la guerra ó la paz, opta por la paz, como optan todos los espíritus rectos. Este es el fondo del proyecto de Ley que defendemos, y he ahí cómo derivándose toda la argumentación de S. S. de la afirmación de que se declara ilícita la huelga, desde el momento en que la afirmación desaparece y desaparece la hipótesis, la argumentación desaparece también.

Pero hay algo todavía peor. No se contenta mi querido amigo el señor Goicoechea con atribuir á este proyecto de Ley el propósito de atacar la licitud de la huelga; dice que la penamos, ó que intentamos penarla, de tal modo que hace recordar los tiempos medioevales, y que intentamos penarla con una crueldad y una severidad de que no hay ejemplo, con verdaderas penas afflictivas.

Yo declaro con toda sinceridad é ingenuamente que, cuando oía de labios de S. S. esta afirmación, y cuando oía más, que S. S. llamaba á la sanción del art. 24 pena de inhabilitación, senti un asombro que no sería capaz de pintar. Esas palabras de S. S., que obtuvieron asentimiento, son, á mi juicio, un error crasísimo. ¡Pena de inhabilitación absoluta, perpetua, en el art. 24, por la sencilla razón de que declara dimisionario al empleado que cesa en su trabajo, y para ser repuesto en su cargo precisa un informe previo de la Junta de conciliación! Pero, Sres. Diputados..... (*El Sr. Goicoechea: No puede ser repuesto.*) Perfectamente, esa es la afirmación de S. S. que quiero recoger. Sres. Diputados: que á un funcionario que hace dimisión de su destino se le declare incapaz de volver á ese destino, no es imponerle una pena, ni aquí ni en parte alguna. (*El Sr. Rodés: Pero el obrero no es funcionario.*) Ya veremos si es funcionario ó no. (*El Sr. Goicoechea pronuncia palabras que no se perciben.*) ¡Espere S. S.; tenga S. S. calma! (*El Sr. Goicoechea: Se le impide ingresar en el servicio ferroviario; es decir, ejercer su oficio.*) Pues ahí está el error. Este artículo 24 declara la inhabilitación para ingresar en la misma Empresa. No se le impide ejercer su oficio, porque al oficio del ferroviario no se contrae á la Empresa del Norte ó á la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y sólo se le veda volver á la Empresa donde abandonó el servicio; en ella es donde no puede volver á entrar sin cumplir con esos trámites. En las demás puede ejercer libremente su oficio, donde quiera ó como quiera. ¿Qué forma de inhabilitación es esta? Es verdaderamente insólito suponer que esto entraña pena de inhabilitación en el sentido legal, una pena afflictiva. No; cuando un sujeto es apartado de un lugar donde ejerce su oficio, pero le quedan abiertos todos los demás lugares análogos para el ejercicio de su profesión, no se puede decir en ninguna parte que esté inhabilitado.

Pero, además, esto no es una sanción penal. Yo—¿por qué no he de decir lo que pienso?—ni siquiera creo que sea una sanción civil, porque la sanción civil se deriva del incumplimiento de un contrato bilateral, y el contrato del ferroviario podrá ser locación, sociedad, cambio, lo que se quiera, pero siempre será un contrato bilateral. El incumplimiento por parte de uno de los obligados en los contratos bilaterales tiene como sanción civil la indemnización de perjuicios; y como todavía las Asociaciones obreras no se han constituido de modo que puedan hacer frente á las responsabilidades pecuniarias, no hay lugar á exigir indemnización de perjuicios. Por eso no se establece en la Ley, y el artículo á que S. S. se refiere, lo único que hace, en mi humilde opinión, y teniendo en cuenta el

rigorismo de los principios jurídicos en el orden de la contratación, es declarar extinguido el contrato; y eso no es pena ni sanción civil, porque la sanción civil sería la consecuencia de esa declaración: es decir, que la Ley pone al lado del hecho de la cesación de un contrato la declaración de que se ha extinguido, y que á los medios normales de extinción de todo contrato se agrega en este contrato especial uno especialísimo y particular: el abandono del trabajo. Esto es todo. ¿Y qué menos había de hacer la Ley que declarar dimisionario y declarar que abandona el trabajo á quien efectivamente lo abandona? Pues no contiene otra declaración el artículo, porque en cuanto á privarle de derechos para lo futuro, nada más justo. ¡No faltaba más sino que continuara rigiendo el contrato para el otro contratante! Ya se ha intentado aquí alguna vez interpretar torcidamente este precepto; pero todos los derechos que hayan adquirido hasta entonces, aunque se refieran á derechos pasivos, han de ser escrupulosamente respetados.

De suerte que en el art. 24 no hay, en mi opinión, ni siquiera una sanción civil, como acabo de decir, y creo que de demostrar.

Y ahora vamos al art. 1.º El art. 1.º lo defiende S. S. colocándose, por creerlo lo más cómodo, en la posición diametralmente opuesta á la que le convenia defender; es decir, que S. S., por defender la situación de las Empresas, cae del lado de los obreros, y de los bancos de la derecha salta á los de la izquierda, y nos dice: «¿Qué desamparo es ese en que dejáis á los obreros? ¡Si sois los reaccionarios más reaccionarios que se puede conocer! ¡Qué sé yo cuantos millares de desgraciados van á depender del arbitrio ministerial, del Poder ejecutivo! ¡Es asombroso!»

Claro está que, como habilidad, yo la admiro; como habilidad, la admiramos todos; pero eso es enfocar las cuestiones por el lado contrario, para deducir luego las consecuencias que convengan. Pero estas habilidades se descubren pronto, y entonces no hay más remedio que afrontar las consecuencias, y las consecuencias son que en el texto del art. 1.º no hay nada, absolutamente nada de cuanto á este propósito dijo el Sr. Goicoechea, porque el Sr. Goicoechea supone que van á ser sometidos á la aprobación del Ministro los contratos que celebren los obreros con las Empresas; creo que eso es lo que S. S. afirmaba.

Pues el art. 1.º dice que lo que se va á someter á la aprobación del Ministro es los Estatutos, y los Estatutos no son los contratos; los Estatutos son los límites, son las líneas que limitan ó cierran el círculo, ó lo que sea, dentro del cual ha de moverse la contratación entre Empresas y obreros; pero no son los contratos.

Ese art. 1.º no atribuye al Ministro para nada la ingerencia en un contrato puramente civil, en una relación jurídica privada, no. Ese artículo 1.º atribuye al Ministro la facultad de conocer *à priori* cuáles han de ser en lo futuro las bases, los ejes, los límites que ha de tener una Compañía al contratar con sus obreros; pero los contratos vendrán después, y después se verá si esos contratos han rebasado ó no los linderos que las

Compañías, en colaboración con el Ministro, había trazado en los Estatutos. Eso será posterior, y S. S. colocó la cuestión en la consecuencia, saltando por encima del antecedente.

Además, dice S. S. que se priva á los obreros de la libre contratación. Pero ¡qué cosa estúpida, cuando precisamente en esta Ley se dice que está redactada sólo con vistas á los intereses de los obreros, y cuando ya no cabe hablar, á propósito de contrato de trabajo, de libertad de contratación aquí ni en ninguna parte!

Bien sabe S. S., bien sabe la Cámara, que desde hace treinta años á esta parte, y aun algunos más, después de aquel movimiento que se iniciara en Alemania, de aquel movimiento que continuó en Francia después de la guerra de 1870, y que se extendió rápidamente por Bélgica, por Italia, por Inglaterra y por toda Europa, no cabe hablar de libertad de contratación ó libertad de trabajo, cuando de este contrato de trabajo se trata; y no cabe dudar de eso, porque es ya una afirmación que nadie contradice la de la necesidad de la protección legal, ó sea la de la legislación del trabajo. Pasó, por fortuna, el período caótico de la industria, de que habla Beaulieu; ya no estamos en ese caso; hasta el propio León XIII, en su famosa y memorable Encíclica, ha condenado aquella injusticia que entraña el agotamiento de las energías humanas en el trabajo; absolutamente nadie, no ya los socialistas intransigentes, ni los socialistas reformistas, ni aun los economistas y sociólogos más hostiles á las ideas socialistas, consienten para nada que se hable de libertad de trabajo cuando de la protección legal á los trabajadores se trata. Libertad de escoger la profesión, sí; libertad de escoger los medios de producción, sí; libertad de vender sin tasa ni precio, sí; libertad de aprovechar el trabajo ajeno hasta el extremo de rebasar los límites establecidos por la higiene ó por la moral, no.

Y nada más, porque como el Estatuto precisamente tiende á eso, á que desaparezca de un modo definitivo, tratándose de las Empresas ferroviarias, el posible abuso, la posible vejación del trabajador en este sentido, y como los anhelos de este proyecto, repito, son garantizar el derecho del más débil, del obrero, rodeándole de todas las salvaguardias necesarias para hacer imposibles ciertas explotaciones, vea S. S. cómo colocándose en el terreno en que S. S. se coloca es como infliere más grave daño á la causa que S. S. se propone defender.

He concluido.

Rectificación del Sr. Golcocchea.

Muy poco tengo que rectificar á las elocuentes palabras que, en nombre de la Comisión, acaba de pronunciar mi querido amigo particular el señor Torre; voy sólo á recoger brevemente, con el deseo de ahorrar á la Cáma-

ra molestias innecesarias, los dos puntos capitales que mi distinguido amigo ha tratado en su contestación.

Primer punto: el relativo á la licitud ó ilicitud de la huelga ferroviaria. Yo quisiera que llegáramos de una vez, poniendo todo de nuestra parte, cuanto fuera posible, á desvanecer el equívoco en que el Gobierno y la Comisión se encierran cuando se trata de este punto. Y para ello pregunto concretamente al Sr. Ministro de Fomento: ¿ha sido el propósito del Gobierno de S. M. privar á los obreros ferroviarios del derecho de huelga, sí ó no? (*El Sr. Ministro de Fomento*: Sí ya ha hablado el Sr. Presidente del Consejo, y he hablado yo y hablaré todavía, puesto que el debate ha de seguir muy extensamente. Perdóneme S. S. que no me mezcle ahora en el debate.) Respeto la actitud de S. S., pero creo que es ya bastante elocuente la abstención de S. S. ante mi pregunta. (*El Sr. Ministro de Fomento*: No, no tiene ninguna elocuencia.) Yo me encuentro con que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, unas veces protesta, indignado, de que se suponga que se pretende negar la licitud de la huelga, reta á los señores Diputados á que le citen un solo artículo del proyecto en que eso se diga, y el propio Sr. Presidente del Consejo dice otras veces cosa tan clara como esta: «Yo digo, sin que nadie sea capaz de desmentirme, que á cuantas personas hablaron con el Sr. Ministro de Fomento ó conmigo (esto conviene repetirlo cien veces, creo que voy á mandar imprimirlo y fijarlo en las esquinas), á cuantas personas nos hablaron, sin excepción alguna, anunciamos que el Gobierno estaba absolutamente resuelto, á la par que á atender las reclamaciones del personal ferroviario al mismo tiempo, y no un momento después, á traer al Parlamento resoluciones para procurar hacer imposible la huelga.» (*El Sr. Royo Villanova*: El delito es ilícito, y es posible.) Y no sólo esto; me encuentro con que en el preámbulo se dice que «hoy se reputa como inadmisibile la huelga de los obreros de ferrocarril», y que «abonan las finalidades de este proyecto de Ley, además de las razones apuntadas, sugeridas por la propia convicción, el ejemplo de las legislaciones de los países más adelantados en la ordenación de aquellos Estatutos concernientes á lo que pudiera llamarse el derecho de los obreros ferroviarios, porque importa declarar que, al impedir la huelga, no se intenta desconocer ni menoscabar la legitimidad de las reivindicaciones obreras, antes bien, si se les priva del arma de combate que la huelga supone, etc., etc.».

O yo no entiendo el castellano ó esto quiere decir que el proyecto de Ley priva á los obreros del arma de combate que la huelga supone, de la única manera que puede hacerlo, ó sea declarando que el uso de ese arma es ilícito. (*El Sr. Barber*: Dificultándola, como la dificultáis vosotros en la Ley de Huelgas, tratándose de ciertos servicios, pero no prohibiéndola. Lo mismo se hace aquí.)

Pues no es menos evidente lo que se refiere á la imposición, por Real decreto y sin que funcione para ello el Tribunal competente (violando el espíritu y la letra del art. 16 de la Constitución), de una pena afflictiva, la

de inhabilitación perpetua; porque el art. 24 lo que dice no es lo que le atribuye el Sr. Torre, sino lo siguiente: «Para el reingreso en los servicios ferroviarios de los obreros ó agentes....» Es decir, que los obreros ferroviarios no podrán volver á ejercer su oficio, su profesión, la única que tienen, los unos, sin que los absuelva de la incapacidad la Junta de conciliación; los otros, á perpetuidad; y esa es la pena aflictiva de inhabilitación definida, declarada y establecida en los artículos 41 y 42 del Código penal.

Y no tengo, en realidad, nada más que rectificar.

Rectificación de D. Lino Torre.

Para rectificar á S. S. dos afirmaciones, en las que insiste. Insiste su señoría en que en el preámbulo de este proyecto de Ley se declara ilícita la huelga, y lee aquellas palabras de la exposición de motivos, en las que se dice: «Si bien se les priva de ese derecho, se les facilitan algunos medios de reivindicación.» Se les priva de ese derecho, ¿cómo? Porque se les puede privar de dos maneras: declarando ilícita la huelga ó haciendo imposible la huelga, que son las palabras del preámbulo. ¿Qué es hacer imposible la huelga? Como tuve el honor de decir al Congreso hace pocos momentos, se hace imposible destruyendo, haciendo imposibles á su vez las causas determinantes de las huelgas, y sólo suprimiendo, dentro de la posibilidad, las causas determinantes de las huelgas, se hacen imposibles. Además, ¿qué ha de ser lo mismo imposibilidad que ilicitud? El homicidio es ilícito, pero el homicidio es posible. ¿Cómo vamos á confundir estos dos conceptos?

Por último, insiste el Sr. Goicoechea, como habrán visto los Sres. Diputados.... (El Sr. Burell: Pero cuando se hayan agotado los medios para hacer imposible la huelga, y sin embargo la huelga se produzca por esa razón, ¿qué hará el Gobierno de S. M.?) Existe una legalidad vigente sobre la materia que no deroga este proyecto. (El Sr. Burell: Luego la huelga será lícita; luego se podrá producir con caracteres de licitud.) No soy el llamado á definir eso.

Decía el Sr. Goicoechea — y perdone mi querido amigo el Sr. Burell que me abstenga de contestarle, y no es por descortesía (El Sr. Burell: Comprendo la situación de S. S. Su señoría no puede dar contestación satisfactoria, porque el proyecto es absolutamente confuso) —, decía el Sr. Goicoechea, con gran asombro por mi parte, que existe una pena de inhabilitación, y para hacer S. S. esa afirmación tenía á bien leer, incompleto, hasta donde le convenía, el párrafo 2.º del art. 24. Leía S. S. lo siguiente: «Para el reingreso en los servicios ferroviarios....»; en general, y añadía que está inhabilitado para toda clase de servicios ferroviarios. Pero el proyecto dice algo más: «Para el reingreso en los servicios ferroviarios de los obreros ó agentes á quienes este artículo se refiere....» Y este ar-

tículo se refiere á los de una Empresa concreta y determinada donde cometió su falta ó donde abandonó el servicio. Luego no hay el carácter de generalidad que permita á S. S. afirmar que estos obreros quedan inhabilitados para el ejercicio de su profesión ú oficio en todas las líneas ferroviarias de España.

Y nada más, Sres. Diputados.

Sesión del 29 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Luis Morote en defensa de su enmienda al artículo 1.º del proyecto.

Empieza esta discusión por mi enmienda, porque se refiere al art. 1.º, y, además, porque tiende á sustituir dicho art. 1.º

Cuando yo oía estos días la discusión del proyecto ferroviario, sobre todo en aquellos instantes en que había cierta nerviosidad de parte del Gobierno y de parte de la Comisión, me acordaba de unas palabras que el gran Salmerón pronunció en las Cortes Constituyentes de la República. Decía Salmerón que, cuando se tratara de reformas de carácter social, todas las instituciones, todos los fines humanos, todos los partidos, todas las opiniones debían concertarse y cooperar á la solución, porque, de lo contrario, reforma social que saliera sin esa cooperación, era como los relámpagos fugaces que cruzaban por el horizonte en noche lóbrega y tempestuosa. Lo mismo sostuvo el otro día el Sr. Azcárate, al decir en aquel tono de sabiduría y de templanza que suele usar siempre, que todo lo que se refiere á problemas sociales debe desenvolverse en un ambiente de paz con el concierto y la armonía de todos los partidos. Entendiéndolo así, me he permitido formular varias enmiendas sin ánimo ninguno de hacer oposición al Gobierno; es más, obedeciendo á un requerimiento del señor Ministro que ha presentado el proyecto que se discute, el cual, en el último párrafo del preámbulo, dice así:

«Tal es, en síntesis, la razón de ser y los fundamentos que abonan él proyecto de Ley que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la deliberación de las Cortes, para que ellas, con su sabiduría lo perfeccionen y mejoren.....» Esto podría parecer una fórmula retórica que se acostumbra á emplear en documentos de esta clase; pero se añade: «requiriendo para ello el concurso de todas las opiniones, puesto que no se trata de una obra política en el sentido estricto y usual de la palabra, sino de un propósito de coordinación de intereses, de armonía y de paz social».

No se trata de una obra política, dice el Sr. Ministro de Fomento al presentar el proyecto, y por eso yo, Diputado de la mayoría, queriendo y respetando profundamente al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, puedo permitirme coadyuvar á este proyecto presentando enmiendas. Algo

podría, si acaso, imponerme silencio. Me refiero á aquellas críticas que, en uso de su derecho, ¡no faltaba más que no lo tuviera con respecto á mí!, hizo el Sr. Presidente del Consejo de Ministros cuando, al referirse á la Ley de 27 de Abril de 1909, que rige, respecto á las huelgas, dijo que lo más frecuente en los Parlamentos es que cuando se trata de asuntos graves, las gentes no presten la atención debida, y entonces surgen como soldados voluntarios milicianos de la Ley (esto lo digo yo, no lo ha dicho el Sr. Presidente del Consejo de Ministros) que se ocupan de estas cuestiones, y, claro, ¿qué resulta? Que por una parte, D. Gabriel Maura, y por otra, Morote, se ocuparon en la confección de esta Ley. Este miliciano nacional que se llama Morote (repito que lo digo yo, porque ese es mi temperamento) quiso todavía enmendar la libertad que concede la Ley, y en lugar de los ocho días que proponían el Sr. Maura y el Sr. Azcárate, deseó que se fijaran dos días.

Yo tengo que sincerarme un poco respecto de esto, porque yo me atrevo á muchas cosas, eso ya es sabido, pero no hago insensateces de este género; lo que hay que tener en cuenta es la posición en que yo me encontraba y la posición en que se encontraba el proyecto de Ley. Había una gran parte de la opinión que decía: «Existe, sí, el art. 556 del Código penal; pero como este artículo del Código penal, por la idiosincrasia de los españoles y de sus Gobiernos, no se aplica nunca, nosotros, socialistas, anarquistas, elementos proletarios, preferimos que no se derogue el artículo, porque ese artículo no se aplicará jamás; preferimos eso á que se implante una Ley.» Y yo, partidario convencido del intervencionismo del Estado, firme defensor, en la medida de mis modestas fuerzas, de esas doctrinas, sustentaba el criterio de que se debía establecer una Ley en la cual se definiera, se consagrara el derecho de huelga, y después se consignaran aquellas atenuaciones necesarias para prevenirse la sociedad contra este estado de guerra que se llama huelga; y por eso, en esa transacción, yo proponía los dos días, porque detrás de mí, todos aquellos á quienes yo representaba querían la supresión pura y simplemente del artículo del Código penal, ó de la esencia del artículo penal, derogado realmente en la práctica.

Queda explicado esto. ¿Vale la pena de más explicaciones? Sí. No hemos sido, creo yo, muy apresurados, muy locos, cuando hemos establecido el derecho á la huelga en la Ley de 27 de Abril de 1909 (y digo hemos, porque yo concurrí á aquellas discusiones, y me acuerdo que en la última sesión ya no tenía en frente, no ya á la Comisión, sino á ninguno de los Diputados presentes en la Cámara, puesto que habíamos llegado á un total acuerdo respecto á los términos de ella), no hemos sido muy apresurados en esto, porque cualquiera que vea la legislación social, se encontrará con que España tiene su Ley de Huelgas de 27 de Abril de 1909, y detrás de ella no van más que dos pueblos de la comunidad civilizada: Turquía, que tiene su Ley de 27 de Julio de 1909, claro que después de la revolución, y luego Portugal el Decreto-ley de 6 de Diciembre de 1910,

que hasta entonces, claro está, no había podido ni abordar estos problemas. De suerte que, existiendo una nación como Inglaterra, que desde 1876 tiene consagrado su derecho de huelga; existiendo una nación como Francia, que desde 1884 tiene consagrado su derecho de huelga (y esto oscurece un poco el luminoso discurso del Sr. Goicoechea, que ayer olvidaba este dato fundamental, que está consignado en el discurso que pronunció en la apertura de la Academia de Jurisprudencia el Sr. Villaverde el año 1901, es, á saber: que Francia tenía reconocido ese derecho en 1884 y después vinieron todos los países), nosotros nos hemos apresurado de una manera tal que sólo precedemos á Turquía y á Portugal. Por consiguiente, no se podrá afirmar que hemos sido unos improvisadores de la Ley.

¡Improvisadores! ¡Pero si dentro de nuestro mismo país no hemos improvisado nada! Existía como precedente, ya se ha citado aquí varias veces, y lo digo yo únicamente por necesidades del debate, la ponencia del Sr. Fernández Villaverde, de Moreno Rodríguez y de Sanz Escartín; existía la circular del Fiscal del Tribunal Supremo, Sr. Ruiz Valarino, que, siendo Ministro el Sr. Canalejas, en aquellos momentos en que el Gobierno del Sr. Sagasta introducía en su programa una transformación, que suponía dar cabida á la orientación socialista, el Fiscal del Tribunal Supremo, por medio de circular, decía, no ya que existía el derecho de huelga, sino esto, que es todavía más atrevido: «Que el art. 556 del Código penal no podía castigar la huelga.» Una teoría un poco aventurada, pero que él sostenía con grandes argumentos, no sólo de derecho, sino de hecho, incluso fundándose en sentencias del Tribunal Supremo. Y decía el Sr. Ruiz Valarino, en un documento que se ha incorporado, creo yo, á la historia y á la sustancia del partido liberal:

«La huelga es un derecho inherente á la naturaleza humana que no se puede suprimir.» Y decía el Sr. Canalejas, actual Presidente del Consejo de Ministros, el verdadero definidor en estas cuestiones sociales; comentando la circular del Fiscal del Tribunal Supremo, que no solamente era este un documento en el cual quedaba consignada una gran teoría jurídica, sino que era un punto de partida para una gran obra, y así debía ser. El partido liberal, el partido conservador, el partido republicano, todos los partidos asistentes á una gran discusión, como la que hubo aquí con motivo de la huelga general de Barcelona en 17 y 18 de Febrero de 1901, se presentaban como partidarios del intervencionismo, y quedaba sólo como representante del individualismo el insigne, por otros conceptos, en esta materia social verdaderamente deplorable, Sr. Romero Robledo. El Sr. Maura, el Sr. Dato y otras representaciones, predicaban la doctrina intervencionista, hasta el punto de invocar palabras del Sr. Cánovas del Castillo, diciendo que no se podía cerrar los ojos y los oídos estúpidamente á los anhelos y á las pretensiones de los menesterosos y de los trabajadores, y aquí, dentro de todo aquel debate, lo que culminaba era la nota en un encuentro bello, bello por el gesto, bello por la doctrina, bello por

la intención, bello por la renovación mental que traía á esta Cámara, entre el Sr. Silvela y el Sr. Canalejas. El Sr. Silvela invocaba cierta apelación á la fuerza diciendo que, hiciéramos lo que hiciéramos nosotros los que teníamos ideas reformistas, siempre el mauser sería el defensor de la sociedad. Entonces el Sr. Canalejas se levantaba á decir que ya que se hacían aquellas invocaciones á la fuerza, los que hablaban del mauser mirasen bien si no había el temor de que en inteligencias menos cultivadas se pudiese fraguar aquel instrumento producto de la química que á veces destruye una fábrica. Claro es que yo no acierto á decirlo con la elocuencia con que lo expresara el Sr. Canalejas.

Ha pasado el tiempo, y yo he oído estos días hablar con gran facilidad de las legislaciones extranjeras. Un querido amigo mío, un gran amigo mío al cual yo admiro y respeto, el Sr. Royo Villanueva, decía, interrumpiendo al Sr. Urzáiz, cuando éste preguntaba si el Gobierno se atrevería á militarizar las líneas, que en Italia ya estaban militarizadas. (*El señor Royo Villanueva*: No que estaban militarizadas, sino que se consideraba como funcionarios públicos á los ferroviarios.) Pues lo que hay sobre eso, y de ahí nace la equivocación del Sr. Royo Villanueva, es que en Italia ha regido durante un año y S. S. hablaba de ello como si tuviera vigencia en la actualidad. (*El Sr. Royo Villanueva*: Yo no he dicho que estuviera militarizado el servicio. Aquí no ha hablado de militarización nadie más que el Sr. Urzáiz.) Bueno, hablaremos de eso y ahora lo explicaré. (*El Sr. Royo Villanueva*: ¿Dónde habla el proyecto de militarizar nada?) Pero ¿es que para acabar la huelga no se ha militarizado á los ferroviarios? ¿Es que vamos á negar la evidencia y la luz? No hago cargo al Gobierno por el modo como ha acabado la huelga. Creo que ha sido un triunfo para el Gobierno la manera de acabarla. Afirmo, declaro de la manera más solemne que se quiera, que es un triunfo para el Gobierno la manera como ha acabado la huelga. Todo gobernante que se presenta aquí, ante un conflicto tan grave, tan tremendo como este, con las manos limpias, sin recurrir á la suspensión de garantías, sin apelación á la fuerza, sin derramamiento de sangre, es un triunfador.

Pero ¿es que no se ha apelado á medidas como la del brazo? Y á un observador, ¿no se le puede ocurrir que la primera vez sale bien, por sorpresa de la gente, pero que nadie puede responder de que la segunda vez salga igualmente bien? Por eso estamos discutiendo el proyecto de Ley.

Nos encontramos con que ha habido un conflicto el año 1894, en Junio, en los Estados Unidos; el año 1898, en Mayo, en Italia; el año 1903, en Enero, en Holanda; el año 1903, también en Mayo, en Australia; el mismo año 1903, en Julio, en el Canadá; el año 1905, en Prusia; el año 1907, en Septiembre y Octubre, en Inglaterra, y se barajan todos estos datos y se dice que todos estos conflictos y la manera como han terminado estos conflictos vienen á abonar la Ley.

Yo oía el otro día, en un admirable y elocuente discurso del Sr. Cervantes; de ninguno de cuyos puntos de vista participo, hablar del conflic-

to ocurrido en los Estados Unidos y relatarlo aquí en estos términos: Una huelga tremenda; quedaron destruidas una porción de máquinas, quedaron volcados muchos vagones, y luego se resolvió la huelga y se acabó á tiros. ¿Y no hubo nada más? Lo voy á recordar rápidamente; me hace falta para esclarecer los hechos.

En 1894, á consecuencia de la reducción del salario hecha en 1893, se promovió la huelga de los *pullman-car*. Bastó la policía americana para contener la huelga durante el tiempo que media entre el 9 de Junio y el 26 de Julio de 1894, y luego quedó reducida á la de los obreros de los *pullman-car*, que son coches de lujo que se enganchan en los trenes, pero que no forman todas las unidades de los trenes. Tanto es así, que cada *pullman-car* tiene un nombre, generalmente de la mitología griega.

Pues bien: tuvo gravedad la huelga desde 26 de Julio á 7 de Agosto, á consecuencia de que las Asociaciones ferroviarias de las otras Compañías hicieron causa común, de solidaridad con los empleados de los *pullman-car*. Y no se acabó la huelga por los tiros de la policía, ni por los tiros de la milicia ó del ejército; se acabó por la intervención del Presidente de la República de los Estados Unidos, notadlo bien, de la República. Cuando aquí se cree que es una indignidad, no sé por qué, el pactar, el Presidente de la República llama á los empleados de la Compañía y da lugar á la solución, que es nombrar una Comisión permanente de información obligatoria, compuesta de tres miembros, la cual estudia todos los asuntos y concluye dando solución á la huelga.

Es en cierto modo obligatoria y en cierto modo voluntaria también, sin escribirse en ninguna parte de esa Ley la prohibición de la huelga.

Conflicto de Italia. También se nos ha hablado de él en una interrupción, en un discurso del Sr. Barber, en el preámbulo del proyecto del Ministro, en muchas partes, diciendo: en Italia está prohibida la huelga; á consecuencia del conflicto ferroviario desapareció el derecho de huelga. No hay semejante cosa; ayer ó anteayer lo dijo ya no sé quién, creo que fué el propio Sr. Cervantes, que de estas cosas, claro es, está muy enterado; lo que se hizo fué revertir los ferrocarriles al Estado. Pues bien: en Italia, á consecuencia del conflicto ferroviario, de la huelga, se presentó el 30 de Junio de 1899 á la Cámara un proyecto de Ley, y al ver que no pasaba, se dejó en decreto, y cuando ese decreto se quiso poner en vigor, la Corte de Casación de Roma derogó el decreto del Gobierno en otro de 1.º de Enero de 1900. ¿Rige ó no rige, Sr. Royo Villanova?

Vamos á otros conflictos. Ya sé que hay una tendencia general á canalizar las huelgas, á establecer un medio de información de las causas del conflicto para ver las soluciones que al conflicto se pueden dar, y para apoyar esto se invocan los conflictos de tres países, á saber: Holanda, Australia y Canadá.

En Holanda se promovió la huelga con motivo de una cuestión ocurrida en la Sociedad de Transportes marítimos de Amsterdam, y esa huelga se extendió, convirtiéndose en una huelga de ferroviarios. A consuecu-

cia de esto intervino el Estado y se reformó el art. 358 del Código penal, haciendo de un solo artículo tres más, el 358 bis, el 358 tres y el 358 cuatro. En el 358 bis se castigaba á los que empleasen medios de amenaza ó de coacción para declarar la huelga contra una Compañía que hubiera aceptado el convenio. De modo que no tiene absolutamente aplicación al caso actual.

Pero nos encontramos con Australia, donde da la circunstancia, que creo que no es baldía habiéndose de estos conflictos, de que los ferrocarriles son del Estado, que no es lo mismo que ser de las Compañías, porque claro es que se obliga muchísimo más á los empleados siendo funcionarios del Estado. Pues en Australia ocurrió un conflicto, que acabó estableciéndose la prohibición de la huelga, es verdad; pero con tales garantías de información obligatoria y de arbitraje, que en realidad el obrero tiene perfectamente defendidos sus derechos.

Vamos al Canadá. En el Canadá se da el caso de que existe la misma legislación de arbitraje; pero con la particularidad de que se dan quince días de tiempo para que se anuncie la huelga. Estos quince días valen tanto como admitir la huelga. La Comisión no puede invocar á su favor como antecedentes del proyecto más que dos ejemplos: el de Nueva Gales del Sur, de 1909, y los decretos de 1905, de Rusia; los demás, incluso el de Australia, que es ejemplo sólo aplicable á la Confederación australiana, porque se trata de relaciones de Estado á Estado, y porque se trata de ferrocarriles del Estado, no pueden aducirse; y como el Presidente de la Comisión citaba en un momento de sinceridad, no es que no sea siempre sincero, pero en un momento de aguda sinceridad, el ejemplo del Canadá, y decía: es verdad, reconozco que el Canadá establece quince días de plazo para anunciar la huelga después de agotados los medios de conciliación y de arbitraje, yo pregunto: ¿Para qué lo citó S. S.? ¿Lo citó para probar que tenemos razón los que afirmamos que, una vez agotados esos medios, se puede declarar la huelga? ¿Es que no lo citó para eso? Entonces el Sr. Presidente, como los demás individuos de la Comisión, están persuadidos de que no tienen razón, de que ninguna legislación de las que son aplicables, porque no creo que pretendan aducir el ejemplo de los decretos de Rusia ó el de Nueva Gales del Sur, en toda la legislación que es semejante á la del Canadá ó á la propia legislación inglesa, se establece que cuando se agoten los medios de conciliación y de arbitraje se podrá ir á la declaración de la huelga. Y yo digo: es preciso que se saque al país de esta duda. Ya sé que se dice que en la Ley no se prohíbe la huelga; pero en seguida venimos nosotros, y decimos: pues que se reconozca el derecho de ir á la huelga cuando se hayan agotado los medios de conciliación y arbitraje, y á esto la Comisión dice que no. De modo que es evidente que el proyecto prohíbe, mata, impide, suprime, niega la huelga. Ó una cosa ú otra. Yo creo que hay más valor y más sinceridad en venir aquí á decir: «Nosotros, que hemos defendido el derecho á la huelga; nosotros, que hemos defendido el salario mínimo y la jornada máxima; que

en nuestras propagandas hemos hablado un día de latifundios; que hemos hecho de las reformas sociales alma y sangre de nuestro espíritu, por deberes de gobierno, por necesarias rectificaciones, porque nos pesa este fardo democrático que nos han puesto encima, venimos á rectificar.» Eso estaría bien; pero empeñarse en decir: «No hemos rectificado» y no afirmar el derecho á la huelga, eso no puede ser.

Yo, como otros Sres. Diputadòs, soy miembro de la Asociación Internacional para la Protección Legal de los Trabajadores, de la que es Presidente el Sr. Dato, y recibo todos los años un tomo en el cual se contiene toda la legislación anual. Aquí tengo este Anuario de la legislación internacional, que contiene todas las Leyes, no formando sólo un índice y vistas de cualquier manera, sino en el texto de su lengua original, y después traducidas al francés, y me ha encontrado con que en Bélgica, en Dinamarca, en Inglaterra, etc., etc., hasta en Portugal y en Turquía, se reconoce el derecho á la huelga.

No se me diga que ha habido luego otros conflictos. En Portugal ha habido una huelga ferroviaria tremenda, y después de ella ha venido un Decreto-ley, porque se trata de un decreto dictado durante la revolución y convertido en Ley en 6 de Diciembre de 1910, después de la huelga ferroviaria, en el cual se reconoce el derecho á la huelga.

Pero ¿qué más? Me encuentro con que en países nuevos, en países de ayer, como Bulgaria, como Rumania, etc., se reconoce el derecho á la huelga á todos los funcionarios, y que en dos cantones de los Estados Unidos se castiga con multa á los que no anuncian la huelga.

Y ahora pregunto: Cuando se ha acabado bien una huelga, cuando el Gobierno ha podido venir diciendo, como un timbre de gloria: «Yo he acabado la huelga sin haber acudido á la represión sangrienta, sin haber suspendido las garantías constitucionales», ¿á qué conduce volver á enfurecer los ánimos y ponerlos en tensión nerviosa é iracunda con un proyecto que no satisface á los obreros, que no puede satisfacerles, porque les niega su arma de combate, que es la huelga?

Yo he oído con asombro decir si era un derecho ó no era un derecho. A mí no me preocupan esas discusiones bizantinas, porque por encima de las definiciones legales hay algo, constituido por los hechos, y los hechos dicen que la huelga es un estado de guerra, que se producirá, quiéralo ó no un Gobierno, quiéralo ó no una Sociedad. ¿Qué es el derecho de huelga? El derecho de huelga es lo que es el derecho para la guerra: templar, hacer que el estado de violencia sea menor, menos brutal, como determinan las Leyes hechas en Congresos y Conferencias para modificar, en lo posible, el estado de guerra, para que no se mate á los heridos, para que no se usen armas explosivas, etc. Como se temple el derecho de guerra, lo mismo debe templarse el derecho de huelga, porque es..... iba á decir insensato, pero pondré otra palabra, es pueril creer que por medio de penas, ya sean aquellas á que se refería el Sr. Goicoechea, ya sean las que en otras naciones se establecen, se va á acabar con las huelgas. ¿Qué que-

reís? ¿Que hubiera cárceles en España ó en cualquiera otra nación, para que esas cárceles, esos presidios, pudieran llenarse con 70.000 ferroviarios? Pues ¿qué mejor cooperación á la huelga que tener á los 70.000 ferroviarios privados del ejercicio de su profesión? Pero ¿es que se puede improvisar el personal para sustituir á los huelguistas? ¿Es que no bastará el cruzarse de brazos los huelguistas para que la huelga sea una cosa imponente?

Pues ¿qué es lo que hay que hacer? Lo que hay que hacer es tener prudencia, es no envenenar estas cuestiones, es tener como amigos y no como adversarios á los obreros; es no considerarlos como vasallos ó siervos á los cuales se redime, sino como hombres que nacen libres, como hombres que llegarán, y no será tarde el día, á la posesión del Poder; como hombres que van apoderándose de los Parlamentos, porque hay Parlamentos, como el inglés, que no pueden vivir, donde el Gobierno no tiene mayoría, sino con el auxilio de los laboristas, y como el Parlamento alemán, en que los 111 Diputados socialistas deciden, según el lado á que se inclinan, cuál es el partido que debe gobernar.

Voy á terminar. Yo he dudado muchas veces si debía ó no sostener esta enmienda, en la que se dice que las Compañías y sus obreros ó empleados se someterán previamente á la declaración de huelga, á las prescripciones y plazos que marca la presente Ley; es decir, que yo no cambio la arquitectura de la Ley: lo único que hago es querer salvar el derecho á la huelga, y he tenido estos días una gran tribulación de espíritu, una profunda tribulación de espíritu, por si el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que es la única opinión que me importaba, veía un acto de hostilidad hacia su persona, hacia su credo, hacia su Gobierno, en esta enmienda mía. Veinte veces estuve á punto de ir á casa del Sr. Presidente del Consejo á entregarle esta enmienda y romperla delante de él en holocausto al afecto, no á la disciplina, porque yo de cosas de disciplina no entiendo, pero sí al afecto que le profeso.

Una de las veces que me movía el ánimo á ir á buscar al Sr. Canalejas, para hacer, como digo, este holocausto á su gran afecto, que es de años y no ha de variar, cuando estaba pensando en lo que tenía que hacer, en cuál era mi obligación, me dirigí á la librería, porque no hay más grandes amigos que los libros, porque los libros no varían, no le dicen á uno mentira.... Quiero decirlo en el buen sentido de la palabra. (*El señor Sabater:* Dicen siempre lo mismo que dijeron la primera vez.) Y allí, en la librería, á un lado, yo tengo libros para mí necesarios.

Hay uno que dice: «Buylla, Posada, Morote.—*Instituto del Trabajo.*—Prólogo.» Esto no es un discurso, ni declaraciones de periódicos, ni cosas que pasan; los políticos se rectifican, se modifican; la política hace variar de criterio, abra los ojos, aumenta el intelecto para ver las dificultades y los obstáculos; á los hombres de verdadero talento les acrecienta; los hombres de gobierno tienen que pasar por estas dificultades de la rectificación. Yo, ¡pobre de mí!, como no he de ser nunca nada, estoy completamente

libre de todas estas variaciones y rectificaciones. Pero busqué en el libro, en documentos serenos, en documentos pensados, allí donde se deja lo mejor del espíritu, aquello que no va á estar sujeto á las variaciones de la política, y abrí: él me iba á consolar seguramente; él me fué consolando, á medida que lo leía, de todas estas tribulaciones de mi espíritu, poniéndome enfrente de las declaraciones de ahora, de las debilidades de ahora, del Gobierno de ahora, los siguientes párrafos:

«Enjuiciar una huelga! Tramitar un movimiento en el que entran muchedumbres agitadas que parecen ejércitos! Ese es asunto de derecho público, y aun pudiera decirse de un derecho social humano, cuyas líneas generales se van ya dibujando en todas las naciones cultas. Es evidente que ni la construcción científica, ni mucho menos la construcción legislativa práctica—aquella á que aludiera el insigne Gladstone—de los cauces por donde se han de dirigir esas corrientes, están concluidas en otros pueblos, ni apenas iniciadas en España. El legislador ó el gobernante que pretendiese, por vanagloria personal ó por desinteresado, pero utópico altruismo, *improvisar* las normas legislativas y regir desde luego la actuación gubernativa del *nuevo derecho*, acometería la más audaz y peligrosa de las aventuras, llegando á un fracaso que representase desdichas sin cuento para España. No se olvide que la realidad es una gran maestra que castiga cruelmente al discípulo que olvida sus lecciones; la realidad nos impone hoy preparar, y nos impondrá en fecha no lejana, acometer aquella transformación jurídica que se adapte á las novísimas condiciones de la vida económica, á la compleja trama del nuevo organismo social.

Para mí no es dudoso que, mientras no se llegue á una organización perfecta y armónica que compenetre el elemento patronal y el obrero, debe procurarse al menos organizar á los trabajadores, de suerte que se modifiquen radicalmente los moldes actuales de la contratación. No discutamos si eso constituye un bien ó un mal; también al surgir el industrialismo moderno, transformando, por los inmensos progresos de la maquinaria, el modo de prestación de los servicios personales, aseguraron muchos que conduciría á un retroceso en vez de un adelanto. Concedo todo lo que pueda concederse; pero siendo bueno ó siendo malo, debiendo ó no debiendo ser, *es*»

«No basta—lo dice el Sr. Canalejas, no Waldeck-Rousseau—decir que «se respetará la libertad de todos, la del que quiera trabajar y la del que quiera holgar», porque esas son reglas de prudencia elemental que apenas si atenuarían los conflictos. No basta afirmar la neutralidad del Estado, porque es incompatible con su deber y con la naturaleza misma de los hechos. Estamos en un período de transición, período que unos desean resulte brevísimo y otros desearían que no acabase nunca.

Claro está que hay que consignar en el Código ó en una Ley especial civil la regulación de los pactos fundamentales del contrato de trabajo, ora lo suscriba individualmente cada obrero, ora traten con el empresario

colectividades operarias de tal ó cual naturaleza; pero la compleja y difícil interpretación contenciosa del contrato, su novación, rescisión, etc., requieren, en caso de conflicto colectivo, fórmulas menos rígidas y más expeditas que las de los Tribunales ordinarios y jurisdicciones más inclinadas á los dictados de la equidad que á los del *summum jus*. Estas jurisdicciones pueden ser obra de la voluntad de las partes que improvisadamente las elijan para someterse á ellas; pero no es fácil, ni apenas posible, en el momento del conflicto, improvisar este acuerdo, y por lo que respecta á grandes masas obreras acumuladas en uno ó varios talleres, rara vez resultaría oportuno.»

«La actitud de los obreros frente al hecho universal de la huelga tiene muchos puntos de semejanza con aquella vieja contienda entre los procedimientos liberales y los procedimientos conservadores en cuanto á la protesta revolucionaria. Los liberales afirmaban que no habia otro medio de «desarmar la revolución» que conceder por la Ley lo que se pretendia conquistar por la fuerza, es decir, por la Ley.»

«Los conservadores sostuvieron que la represión sistemática, y caso necesario, sangrienta, de la revolución, conseguiría exterminar sus gérmenes, con lo cual la violencia de arriba provocaba y casi justificaba la violencia de abajo. Estos sólo lograron exasperar á las masas democráticas y producir un 68 antaño y casi reproducirlo hogaño, mientras que aquéllos, al restablecer todos los derechos y universalizar el sufragio, privaron de pretexto al alzamiento nacional. De igual suerte, cuando la asociación obrera haya alcanzado su máximo desarrollo no habrá huelgas, al modo como, organizando las naciones obreras más y mejor sus ejércitos, disminuyen las guerras. Pero ¿á qué hablar en tiempo futuro? El presente confirma la doctrina: Nueva Zelanda es un país sin huelgas, porque los Sindicatos obreros regularizan los conflictos, y porque toda una serie de reformas sociales han hecho inútil la protesta violenta. Y fenómeno singular comentado por Azcárate: «En casi todas las colonias inglesas de la Australia existe el *partido obrero*, con un influjo decisivo en la marcha de los negocios públicos; pero en ninguna es colectivista». Esto demuestra cómo la lucha, el trastorno, la perturbación en las relaciones entre el capital y el trabajo se mantienen y enconan á favor de la indiferencia del Estado y cómo éste no necesita hacer política de ninguna clase, sino de justicia, para encaminarse con paso seguro al reinado de la paz social.»

Y yo digo: puede que me equivoque; puede que, al sostener esta enmienda, no sostenga la doctrina que deba sostener; puede que no se deba aceptar esa enmienda; ¡ah!, pero yo me quedo tranquilo; va conmigo, va con ese sentido el alma y el espíritu de José Canalejas y Méndez, que una obra serena y duradera, allí donde dejó bien sentados los cimientos de su fama de intervencionista social, allí donde se colocó á la altura de los grandes estadistas de Europa y América, sostuvo el derecho á la huelga, que es lo que sostengo yo.

Contestación del Sr. Torre Somoza, en nombre de la Comisión.

La Comisión va á cumplir sus deberes, y al hacerlo agradecerá la benevolencia que la Cámara le preste escuchándola.

Ante todo, esas palabras que leía el Sr. Morote, escritas un día por el Sr. Canalejas, las da por reproducidas como fundamento capital del proyecto que defendemos. Eso es; de eso se trata, precisamente de eso. ¿Es que vamos á esperar á que se pida por la fuerza lo que se puede conceder por la Ley? Porque esta es la síntesis de esas palabras. Y así, para no esperar á que se pida por la fuerza lo que por la Ley puede y debe concederse, para eso se presenta este proyecto, cuyos dos elementos esenciales son estos: primero, procurar todas aquellas medidas de garantía que eviten las reivindicaciones violentas, ó, lo que es lo mismo, prevenir la posibilidad de la huelga, destruyendo los motivos ó causas que puedan determinarla; y segundo, si, aun á pesar de eso, se declara la huelga, se procurará su resolución por el único medio: por la paz, por la concordia, por la conciliación, por el arbitraje, por el medio admitido por el mundo entero para dirimir y evitar las discordias entre los hombres desde que la civilización ha llegado al grado de esplendor que hoy tiene. De suerte que, de esas palabras escritas por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, yo deduzco, como conclusión, que este proyecto de Ley obedece á ese pensamiento allí esculpido.

Ahora yo tengo que decir brevemente al Sr. Morote, mi querido amigo, dos cosas: primera, que el art. 556 del Código penal tuvo su aplicación ya, y hay jurisprudencia en el Supremo que revela que hasta allí llegaron procedimientos en que se trataba de aplicar este artículo, y, segunda, que este art. 556, al ser modificado posteriormente, lo fué con la expresa excepción de las huelgas que pudieran afectar á determinados servicios, como la luz y los ferrocarriles.

Además, tengo que rectificar otro criterio de S. S.

Decía S. S., aludiendo al preámbulo del proyecto y á las palabras vertidas aquí con reiteración, con esa elocuencia soberana que le caracteriza, por el Jefe del Gobierno, que era lícito, perfectamente lícito; y no sólo lícito, sino obra de cooperación que debía ser estimada, el concurrir con enmiendas al perfeccionamiento de este proyecto. Es verdad, absolutamente verdad; pero lo que no se ha dicho aquí, lo que jamás puede decirse, lo que la Comisión no puede admitir, es que esas enmiendas alteren esencial, profundamente el proyecto. Se admiten enmiendas en todas direcciones y sentidos, y hasta llegó á decir el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que si era menester, para perfeccionar la frase, porque alguna en tal sentido había sido censurada aquí, para eso se admitirían enmiendas también; pero ataques á la esencia del proyecto, no; y como la

enmienda de S. S. ataca la esencia del proyecto, la Comisión tiene el sentimiento de no poder admitirla.

Pero además de atacar la esencia del proyecto, esa enmienda de su señoría está en contradicción con el art. 18 de este proyecto, artículo que, según las enmiendas escalonadas de S. S., ha de perdurar. No se ha suprimido, y estando en contradicción con ese artículo, si acopláramos la enmienda al proyecto, tendríamos dentro del texto legal dos disposiciones completamente contradictorias.

El art. 19 declara obligatorio el arbitraje. Según la enmienda de su señoría, después del arbitraje habría que declarar por palabras de presente la posibilidad de la huelga, y entonces resultaría eso contradictorio con el art. 18. Además, yo tengo que agregar, y el gesto de S. S. me autoriza para agregarla, una cosa, y es que eso no quiere decir, no significa la condensación de las huelgas como ilícitas. Porque ha de perdonarme el señor Morote, y ha de perdonarme la Cámara, que yo diga que el listín de los actos lícitos no se presenta, eso se hace por exclusión, presentando el listín de los actos ilícitos, y mientras un acto no esté comprendido en el listín de los actos ilícitos, hay que entender que es lícito, y no hay necesidad de hacer declaraciones más explícitas y terminantes. Yo reconozco que las Leyes enumeran los delitos y los actos ilícitos; pero los actos buenos no se comprenden, no se enumeran en una Ley.

También creo que es conveniente fijarse, sobre todo al Sr. Morote, mi querido amigo, le importaría mucho fijarse, en la situación en que se colocaría al autor del proyecto admitiendo la enmienda que S. S. propone. Fíjese bien el Sr. Morote; esa enmienda colocaría al autor del proyecto en un dilema, cuyos dos términos son de todo punto inaceptables. Porque ¿cuál fué el propósito del autor de ese proyecto de Ley al formularle? Prevenir en lo posible las huelgas, procurar que no haya pretexto ó motivo para que se produzcan; y á este fin se encaminan los Estatutos, y una vez surgida la huelga, la conciliación y el arbitraje. El autor de ese proyecto, ¿tiene fe en las medidas que propone, ya como profilácticas, ya como curativas? ¿Si ó no? Si tiene fe y acepta esa enmienda, hace traición á sus convicciones, y si no tiene fe y acepta esa enmienda porque no tenga fe, entonces, hipócritamente, viene aquí con un proyecto de Ley que no responde á su convencimiento.

El dilema en que encierra S. S. al autor del proyecto es, como S. S. ve, inaceptable en sus dos términos.

Finalmente, esa enmienda es innecesaria en gran parte. Quiere su señoría que todo conflicto de esta clase, y no determina que sean los que se refieren á los intereses profesionales, aunque ya se adivina que ese es el pensamiento de S. S., quiere que todos los conflictos de esa clase pasen por la conciliación y el arbitraje antes de ir á la huelga. Pues bien: eso lo dice el art. 22, y si admitimos la enmienda de S. S., diremos eso dos veces, con la diferencia de que el art. 22 no dice, ni podía decir, por términos expresos, que queda abierta la puerta para ir á la huelga; el art. 22

se limita á decir que en todo caso será obligatoria la conciliación y el arbitraje, que es lo mismo que dice S. S., con el aditamento de que después puede irse á la huelga. Y repito que la Ley no tiene por qué hacer la declaración de licitud de actos, que, naturalmente, serán lícitos si no están en el listín de los ilícitos.

Ruego al Sr. Morote perdone que sea tan breve, porque la atención de la Cámara y la mía están requeridas por apremios de todos conocidos, y ruego también á S. S., en nombre de la Comisión, y humildemente en el mío propio, que tenga la bondad de retirar la enmienda, no en fuerza de las razones expuestas, por ser yo quien pobremente las expone, sino en fuerza del fondo de verdad que ellas tienen y que á la perspicacia de su señoría no puede ocultarse.

Discurso de D. Melquiades Alvarez, para alusiones personales.

Recojo la alusión del Sr. Morote para intervenir brevemente en este debate.

Con motivo de la discusión del art. 1.º del proyecto de Ley relativo á las huelgas ferroviarias, el Sr. Presidente del Consejo de Ministros habrá notado que la minoría de conjunción republicana y la minoría radical han presentado un sinnúmero de enmiendas, y han anunciado la presentación de otras muchas. Responde esto á un propósito y á una conducta; para explicar el propósito y la conducta, en ausencia del Sr. Azcárate, y por mandato expreso de mis correligionarios y amigos, voy á pronunciar algunas palabras. Debo advertir al Sr. Presidente del Consejo de Ministros que pronunciaré estas palabras con la esperanza de llegar á una inteligencia, exento de toda pasión política y revestido de la mayor templanza.

Entendemos los republicanos, Sres. Diputados, que la presentación de un proyecto de Ley por el Gobierno, ó responde á un anhelo político del país, ó á una necesidad social verdaderamente apremiante que intenta satisfacer, y creemos que ninguno de estos propósitos se logra con la presentación de este proyecto de Ley. En lo que se refiere al orden político, porque toda su estructura orgánica, y, sobre todo, porque el pensamiento capital que le domina (que no es otro, á nuestro juicio, que una proscripción tímida y vergonzosa del derecho de huelga) hace que este proyecto no responda á los compromisos y á los antecedentes del partido liberal. Por lo que respecta á la necesidad social que pretende satisfacer, entendemos, señor Canalejas, no tan sólo que el proyecto es ineficaz, sino que puede engendrar actitudes de violencia y de rebeldía. Por eso no me extraña, no nos extraña á ninguno de nosotros que en todos los lados de la Cámara haya surgido un ambiente de hostilidad contra el proyecto del Gobierno, que no sólo dificulta, sino que impide la aprobación de aquél.

No hay que forjarse ilusiones; aunque muchas veces el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, con su verbo maravilloso, pone en sus palabras esperanzas que no pueden corresponder á la realidad, yo estoy seguro de que S. S. se ha dado cuenta del estado de la Cámara, que tiene que desvanecer todos los artificios de la elocuencia de S. S.

Fijese el Sr. Canalejas. Combaten el proyecto los conservadores, declarando públicamente que estiman injusto y además innecesario el sacrificio de huelga establecido en la Ley de 1909. Lo impugna el Sr. Urzáiz, mostrándose un tanto receloso acerca de la política intervencionista del Estado, afirmando públicamente, sin regateos ni distinguos, la licitud de toda clase de huelgas. Me parece que los tradicionalistas son refractarios al proyecto presentado por el Gobierno, á juzgar por lo que dicen sus periódicos. Se me dice ahora que el Sr. Iglesias (D. Dalmacio) ha manifestado, en nombre de la minoría tradicionalista, su criterio de oposición al proyecto. Los republicanos, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, desde los conjuncionistas hasta los radicales, lo estimamos como un error fundamental de Gobierno; los socialistas, por labios del Sr. Iglesias, lo combaten, quizá con más encarnecimiento que todos; y acabamos de escuchar esta tarde voces muy elocuentes como la del Sr. Morote, Diputado de la mayoría, que también se rebela contra el proyecto del Gobierno. Y pregunto á los Sres. Ministros: ¿qué finalidad perseguís, qué necesidad vais á satisfacer con la presentación de ese proyecto de Ley?

Bien comprendo, Sr. Canalejas, que por efecto de este divorcio constante que existe entre el Parlamento y el país, puede surgir fuera de aquí una corriente de opinión favorable á un proyecto ministerial, corriente de opinión que debe ser atendida, no tan sólo por el espíritu de justicia que la informe, sino porque su concurso pueda galvanizar algunas veces la vida del Ministerio. Pero, desgraciadamente, no ocurre esto en el caso actual: los dos elementos á quienes afecta este proyecto, las Compañías y los obreros, lo repudian igualmente, aunque por distintos motivos.

Las Compañías ferroviarias, representantes del capital, explican su oposición, porque temen que la política intervencionista del Estado pueda contener sus hábitos de dominación absoluta, incompatible con el estado actual de las industrias ferroviarias en España. Pero no son sólo las Compañías, Sr. Canalejas; es que los obreros lo combaten encarnizadamente y ponen en sus palabras, no el enojo, sino la cólera, pasión explicable, perfectamente explicable, porque, aunque lo neguéis vosotros, les arrebatáis en ese proyecto el derecho á la huelga, que ellos consideran, y con razón, el instrumento redentor de su liberación económica, el arma más eficaz para conseguir sus reivindicaciones. Y por si fuera poco, esta mañana nos encontramos con que una Cámara de Comercio, que parece que debía ser parte neutral en esta contienda, acoge con recelos el proyecto presentado por el Gobierno, temiendo que á la postre ese proyecto no produzca más que un resultado: la imposibilidad de la revisión de las tarifas.

Sres. Diputados, si contra el proyecto del Gobierno, sin previo acuer-

do, se conjuran aquí todas, absolutamente todas las oposiciones parlamentarias, desde la tradicionalista hasta el partido socialista, y si fuera de aquí toda la corriente de opinión es hostil también al proyecto. ¿no cree, no le parece al Sr. Canalejas que era un buen consejo el que le daba con su autoridad y con su espíritu de rectitud el Jefe ilustre de esta minoría, Sr. Azcárate, cuando le suplicaba que presentara en mejor ocasión el proyecto, á fin de buscar la colaboración de todas las fuerzas políticas del país? ¿No decía esto mismo (invocando unas palabras elocuentes del gran Salmerón) mi amigo particular el Sr. Morote, creyendo que, cuando proyectos de Ley de carácter social no cuentan con la colaboración de todas las oposiciones, son, como decía aquel ilustre é inolvidable hombre público, «un relámpago fugaz que alumbra el horizonte en una noche lóbrega y tormentosa»? Pues si es así, ¿por qué el Sr. Presidente del Consejo de Ministros no recoge este ruego, hecho con toda sinceridad, y hecho sin hostilidad ni oposición al Gobierno?

Pero, en fin, el Sr. Canalejas, contestando al Sr. Azcárate, manifestó que era un compromiso de honor para el Gobierno no retirar ese proyecto. Tratándose de un compromiso de honor no tengo derecho, ni creo que lo tenga nadie, á insistir en la súplica cerca del Presidente del Consejo de Ministros; no pido, por tanto, que retiréis el proyecto.

Vamos á ver si logro, con mi intervención modesta, desvanecer un equívoco que juega constantemente en el debate. É intentemos, Sr. Canalejas, ponernos de acuerdo ministeriales, republicanos y oposiciones acerca de un punto capital en el proyecto; y si llegamos al acuerdo, creo que habrá ganado grandes facilidades el Gobierno para que el proyecto salga triunfante de la Cámara.

¿Qué punto capital es este? Para mí, fuera de las innumerables críticas á que se presta el proyecto de Ley (nosotros, en este punto, nos hacemos solidarios de muchas de las observaciones formuladas aquí elocuentemente por el Jefe del partido conservador), hay un principio capital en el que no podemos transigir, que es para nosotros cuestión de honor, un asunto verdaderamente irreductible, y este punto capital, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, es la declaración expresa, categórica, de que las huelgas de ferroviarios son huelgas lícitas, de que es un derecho indiscutible de los ferroviarios el hacer la huelga. Razonar mi aseveración me parece ocioso, después de tantas y tan elocuentes palabras como se han pronunciado estos días pasados en el debate; sería, además, pedantesco, porque es cosa sabida de todo el mundo.

La licitud de la huelga es el fruto legítimo de aquel principio de asociación en el que ven algunos economistas el instrumento que forja el arma de los débiles, es la consecuencia indeclinable de aquel derecho de propiedad de que hablaba el Sr. Maura; porque todo hombre tiene sobre su trabajo un derecho de propiedad que le permite disponer libremente de su actividad económica, como se dispone de una cosa patrimonial, como se dispondría de una cosa que constituyera materia de dominio.

No necesito decir á la Cámara que cuando se generaliza este criterio y se aplica con mayor amplitud á toda la masa general de obreros, el derecho de huelga ni puede desaparecer, ni siquiera delimitarse. La conclusión jurídica doctrinal tiene que ser la misma: lo que es justo y lícito para el individuo, justo y lícito tiene que ser para la colectividad entera. Por consiguiente, Sres. Diputados, no tratándose de un obrero, tratándose de legiones numerosas de obreros, que son los que viven y pululan en estos modernos talleres de la industria, por el derecho de huelga pueden suspender el trabajo, y pueden suspender el trabajo cuando les acomode, alentados unas veces por reivindicaciones de carácter social, enardecidos otras por esperanzas y por ideales políticos, sin cortapisas ni limitaciones de ninguna clase; cortapisas, Sres. Diputados, que sólo estarían justificadas cuando la huelga violara concretamente, en el orden civil, una relación jurídica de carácter contractual. Observad que discurre admitiendo la doctrina más generalizada y abandono todas aquellas posiciones teóricas presentadas por hombres de ciencia y de renombre europeo. Bastaría recordar en este punto aquella hermosísima conferencia de Charles Gide sobre el derecho de huelga.

Y volvamos á nuestro razonamiento. Fuera del caso de la violación jurídica contractual, todo freno que la Ley impusiera sería un freno arbitrario, atentatorio á la libertad del trabajo.

Observaréis, Sres. Diputados (me gusta precisar bien los términos), que hablo del orden civil y no del orden penal, porque para mí toda huelga, por su naturaleza, como fenómeno económico consistente exclusivamente en la suspensión del trabajo, rechaza necesariamente toda intervención de la Ley penal. Y la cosa es clara: la Ley penal regula delitos, y pregunto: ¿cómo puede ser delito, cómo ha de ser delito lo que es consecuencia lógica, indeclinable, fatal del ejercicio de un derecho de propiedad? Podrá ser, yo no lo niego, generadora de grandes trastornos; podrá comprometer enormes intereses; podrá poner en peligro instituciones que vosotros reputáis fundamentales para la vida del país; pero habréis de reconocer, Sres. Diputados, que semejantes resultados, independientes de la voluntad de los trabajadores, son la repercusión inevitable y fatal de la huelga, repercusión tanto más avasalladora y grave cuanto mayor es el número de las industrias donde, por efecto de la suspensión del trabajo, se paraliza la vida pública. ¡Como que la eficacia de la huelga radica en esto! ¡Como que precisamente estriba en esto su virtualidad como instrumento y como arma de combate! Si no fuera así, la huelga no pasaría de ser una protesta sentimental, ruidosa en la mayor parte de los casos, pero infecunda y estéril casi siempre. Así, Sres. Diputados, digámoslo con claridad, si el conflicto social que origina toda huelga es ajeno por completo á la voluntad y á los propósitos de los trabajadores; si en la huelga, á pesar de las inquietudes que produce, de las alarmas que despierta, de los odios que engendra, no se vislumbra por ninguna parte lesión voluntaria del derecho individual y del derecho colectivo, proscri-

bir la huelga es, á mi juicio, una temeridad, y una temeridad peligrosa.

Los republicanos, sabedlo bien, entendemos que la huelga no puede ser delictiva en ningún momento, nunca. Lo que puede ser delictivo son los actos individuales ó colectivos que al amparo de la huelga alguna vez se produzcan: las amenazas, las coacciones, las violencias, los actos de *sabotage*, la maniobra fraudulentamente puesta en práctica para obligar al obrero á holgar; todo, en fin, lo que significa atentar contra las personas ó violación injustificada y manifiesta de la libertad del trabajo. Fuera de esto, la huelga es de una legalidad y de una justicia irreprochables.

Y si sostenéis lo contrario, me dirijo al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, si sostuviera lo contrario la mayoría, que lo dudo, preguntaría: ¿En qué criterio os habríais de inspirar, Sres. Diputados, para determinar con acierto la licitud ó ilicitud de las huelgas? ¿Os fijaríais en su aspecto de huelgas generales y de huelgas parciales? Esto me parece, no me atrevo á asegurarlo, que se desprendía de unas palabras pronunciadas por el Sr. Maura; esto se me antoja que fué ratificado también por el Sr. Canalejas cuando, á guisa de apostilla de aquel párrafo elocuente pronunciado por el Jefe del partido conservador, decía S. S.: «Evidente».

Sres. Diputados: fijarse en el criterio de huelgas generales y de huelgas parciales para determinar su licitud es un error; porque si atendierais á ese criterio, se daría el absurdo de que una diferencia cuantitativa, más que cualitativa, bastaba para alterar sustancialmente la naturaleza jurídica de un hecho, convirtiendo un acto lícito en un acto punible. Es decir, Sres. Diputados, y deseo que me prestéis atención, que un mismo hecho, por una antinomia disparatada é incomprensible de la Ley, se podría transformar de acto lícito en acto delictivo, según el radio de acción que adquiriese en su desenvolvimiento. Cuando el radio de acción de la huelga fuese limitado y modesto, la huelga se presentaría á nuestros ojos como un verdadero derecho, santificado por la autoridad paternal del Poder público; cuando la huelga tuviera un radio de acción mayor, que es precisamente lo que caracteriza á las huelgas llamadas generales, por un capricho arbitrario del legislador, la huelga saldría de los cauces de la legalidad y caería de lleno en el terreno vedado y peligroso de lo punitivo y de lo criminal. ¿No veis, Sres. Diputados, qué inconsecuencia tan enorme? ¿No veis en la práctica palpablemente que se trata de una verdadera monstruosidad jurídica? Con una particularidad: que los Tribunales de justicia se verían en la imposibilidad material de aplicar semejante criterio.

Digo esto, porque pudiera darse el caso de que surgiera una huelga parcial perfectamente lícita, y, sin embargo, por tratarse de un servicio absolutamente indispensable para la vida de otras industrias, se generalizara en éstas el paro, con independencia de la voluntad de los obreros y de los patronos. Y ante un espectáculo de esa naturaleza no queda más que el siguiente dilema: ó reconocer la licitud de todas las huelgas, incluyendo en esta categoría las huelgas generales, ó declarar ilícitas y punibles las huelgas en determinadas industrias, criterio de desigualdad que en-

gendraria, á nuestro entender, la más escandalosa de las iniquidades.

Por lo tanto, Sres. Diputados, el criterio de la huelga general y de la huelga parcial no puede servir, en manera alguna, á un Gobierno para determinar la licitud ó legalidad de unas y de otras.

¿Qué criterio llevar á la práctica? Yo se lo pregunto al Jefe del Gobierno, por lo mismo que él con una gran nobleza ha respondido del proyecto de Ley presentado á la Cámara como de obra personal suya. ¿Qué criterio llevar á la práctica? ¿Vamos á diferenciar las huelgas políticas de las huelgas económicas, declarando ilícitas las primeras y perfectamente legales las segundas? El Gobierno que hiciese esto cometería, á nuestro entender, un tremendo desacierto. La huelga política, Sr. Canalejas, lo sabe S. S. mejor que yo, es una huelga de vida efímera, transitoria, de escasa duración. Por lo mismo que no alienta en ellas aquel espíritu de clase que exalta hasta el heroísmo la resistencia de las falanges proletarias, por ser de escasa duración, es menos trastornadora del orden social que las huelgas económicas. Sería, pues, un motivo más para declararla lícita, no para reprobarla.

Por otra parte, las huelgas políticas surgen siempre con más dificultad que las huelgas económicas, porque no todos los obreros, á pesar del interés común que les une, comulgan en el mismo credo ni militan en el mismo partido. Se ha dicho con razón, lo repito yo, defendiendo mis doctrinas, que no son precisamente las del colectivismo marxista, que el interés económico engendra siempre un hondo espíritu de clase, y que el interés político, por una extraña paradoja, encendiendo, como enciende, pasiones muy vivas y odios entre los hombres, multiplica, sin embargo, los lazos de solidaridad entre todas las clases sociales.

Por eso el interés económico concentra en una misma familia á los desheredados, á los obreros que se consideran víctimas de las injusticias sociales, nacidas de la desigualdad en la distribución de la riqueza, y que aspiran, en virtud de su derecho legítimo, á una organización económica superior y más perfecta, donde, por lo menos, cada uno de ellos obtenga el producto íntegro de su trabajo, mientras que el interés político borra momentáneamente las diferencias de carácter económico y une á todos, obreros y burgueses, en las mismas filas, enardecidas las voluntades por idénticos ideales, inflamadas las almas por el mismo entusiasmo.

De modo que si las huelgas políticas son más difíciles y de más corta duración que las huelgas económicas y menos trastornadoras de los intereses sociales, el espíritu de justicia os aconseja á todos, conservadores y liberales, que tengáis más benevolencia con esta clase de huelgas que con las huelgas económicas. De manera que no hay razón, absolutamente ninguna razón, para que declaréis lícitas las huelgas de carácter económico y proscribáis como delictivas y perturbadoras las huelgas de carácter político.

Y si observáis, después de esto, que el interés político que mueve á las masas obreras no es el interés que nace de una determinada forma de go-

bierno, sino el interés más elevado del reconocimiento de un derecho que ellos estiman indispensable para el buen éxito de sus luchas económicas, ó la necesidad de protestar contra una Ley que cercena su libertad, ó la conveniencia de combatir y censurar la conducta de un Gobierno que dificulta su movimiento corporativo, comprenderéis lo que os he dicho antes: que proscribir la huelga, la huelga política, es una temeridad peligrosa, porque, sobre no conseguirlo, solamente lograréis que se deriven los odios de las multitudes hacia Poderes más altos.

Y después de esto, exento de pasión política, aunque hable con vehemencia, yo digo á todos vosotros que os llamáis liberales y demócratas: ¿qué huelgas encontráis ilícitas? ¿Las huelgas revolucionarias? De ellas habló el ilustre Jefe del partido conservador, de ellas habló repetidas veces el Jefe del Gobierno; huelgas revolucionarias porque subvertían el orden, porque comprometían las instituciones fundamentales del país, porque combatían descaradamente la autoridad del Poder público.

Sres. Diputados: un poco de calma. Me parece que nos alarmamos injustamente ante la crudeza del vocablo y olvidamos con frecuencia la realidad de las cosas. Yo declaro: espero que me demostraréis lo contrario, que no hay huelga revolucionaria en el sentido en que ordinariamente se toma esa palabra. La revolución significa acción, rebeldía, empleo de la fuerza para quebrantar el Poder público, actitud tumultuaria para conseguir, fuera de las vías legales, la destrucción de aquello que, por ser expresión del derecho histórico, de los intereses sociales de una época, está amparado por la Constitución. ¿Dónde se da esto en la huelga? La huelga es pasividad, abstención, parálisis de la vida económica, suspensión de trabajo, cruzamiento de brazos; todo lo contrario de una revolución.

De modo que no podéis hablar, sin cometer una enorme injusticia, de huelga revolucionaria. Hablar del acto revolucionario, eso es distinto. El acto revolucionario que, asociado con la fuerza, no sólo subvierte el orden, sino que quebranta la autoridad del Estado, castigadlo; pero este acto grandioso, instrumento de redención del obrero, que no consiste más que en la pasividad, este tenéis que consagrarlo, no como legítimo, como santo.

¿Es que creéis que la huelga encierra tal gravedad que puede conmover las instituciones fundamentales del país? Pues convenid conmigo, señores Diputados, en que si esto sucede, el Poder público tiene una base tan frágil, que basta un gesto gallardo de las muchedumbres obreras para que se derrumbe con estrépito.

No. La huelga revolucionaria no existe, y no me digáis ahora que la huelga general y la huelga política encierran extraordinaria gravedad. ¿Quién lo duda? La gravedad de la huelga, no porque subvierte el orden: la gravedad de la huelga, porque en la vida política moderna se reconoce que el trabajo es la fuente creadora de la riqueza, y cuando el trabajo se paraliza, tiene que conmoverse necesariamente todo el orden social. La huelga grave, ¡ya lo creol, como que cuando el capital se ve separado y

disociado del trabajo es cuando se convence de su esterilidad, de que no es fecundo. La huelga grave, es verdad; pero es porque en el fondo de toda huelga, no lo dudéis, alienta, y alienta con soplo de gigante, el único poder soberano y temible, que es el poder del pueblo.

Yo no necesito recordaros aquí lo que decía aquel célebre Mirabeau en las Cortes Constituyentes de Francia. Se dirigía á los antecesores vuestros, á la nobleza, y decía: «No lastiméis al pueblo, porque el pueblo lo produce todo, y para ser formidable le basta con permanecer inmóvil.» Yo digo lo propio, Sr. Canalejas: como demócratas, como liberales, no olvidéis nunca de reconocer el derecho del pueblo, porque si lo hacéis, seréis impotentes, y además de ser impotentes, lejos de realizar con vuestra política intervencionista una obra saludable de pacificación social, haréis que la huelga degenera en una obra de violencia, en un acto temible de insurrección.

Pero es más, y llamo sobre este punto la atención del Jefe del Gobierno: si declaráis ilícitas las huelgas, ilícita alguna clase de huelgas, tenedlo presente: contra vuestro deseo, empujáis fuera de la legalidad á todo el partido socialista y sindicalista, obligándole á militar en las filas del anarquismo revolucionario, y la razón es muy convincente. Los socialistas, los sindicalistas, desde los revolucionarios hasta los que se llaman reformistas, estiman el derecho de huelga como un derecho necesario; lo consideran unos, los exaltados, los sindicalistas revolucionarios, como una especie de gimnasia que va preparando á la masa obrera para aquella huelga de carácter general, de la que esperan el triunfo salvador; lo consideran otros, los reformistas, como un instrumento de educación social, que va despertando en el espíritu de las legiones proletarias el concepto de clase, poniendo de manifiesto ante sus ojos el antagonismo que existe entre el capital y el trabajo; y lo consideran todos, Sres. Diputados, no lo olvidéis nunca, como un ariete formidable que va abriendo en el seno de la vida económica moderna la senda luminosa del porvenir, donde quizás se encuentre la fórmula ideal, salvadora del conflicto, la fórmula que llaman algunos «la soberanía del trabajo», la fórmula que otros entienden consistente en la conciliación del trabajo y el capital, para conseguir que el obrero se emancipe, convirtiéndose de obrero asalariado en obrero asociado. Pues si esto lo quieren los sindicalistas, si esto lo reclaman los socialistas, y todos nosotros, liberales y republicanos, vosotros, atendiendo al presente, nosotros atendiendo al porvenir, queremos que estos partidos no salgan jamás del campo de la legalidad y cooperen con nosotros en lo que tengan de común á una obra de transformación social, pudiendo realizar sin conflictos, evolutivamente, la consecución práctica de sus aspiraciones, comprenderá el Sr. Canalejas que negarles el instrumento más eficaz de sus reivindicaciones es un peligro tremendo para la paz pública.

Si yo tuviese la erudición de mi amigo particular el Sr. Morote, robustecería con ejemplos prácticos estos asertos míos. Vosotros, que á cada

momento estáis citando la legislación extranjera y os apoyáis en ella para defender vuestros proyectos de Ley, no encontraréis un solo ejemplo en el mundo en que se haya proscrito como ilegal la huelga política, ni esto que se llama la huelga revolucionaria. Huelgas políticas las ha habido en Suecia y en Bélgica para defender el sufragio; ahora mismo se está preparando una huelga general en Bélgica para combatir la pluralidad del voto y cercenar en aquella vida social la influencia del partido católico; en Alemania, país autoritario, militarista, donde las clases dominantes son enemigas del socialismo, huelgas ha habido y huelgas hay, sobre todo en Prusia, para combatir la organización privilegiada de la Landtag, que ellos estiman favorable á los intereses de la burguesía. En Italia ha habido huelgas violentas, formidables, sangrientas, para protestar contra las amenazas y contra la conducta del Gobierno. Por todas partes se ha procurado ensanchar el cauce de la legalidad, á fin de que por él puedan discurrir las manifestaciones de protesta de estos partidos populares, que son los partidos del porvenir.

Nosotros, ¿qué vamos á hacer? ¿Vamos á imitar la conducta de esos pueblos? Pues entonces yo digo: aceptad la enmienda del Sr. Morote, que en este particular hace suya la minoría de conjunción, y reconoced claramente, categóricamente, expresamente, en el primer artículo del proyecto de Ley, el derecho de huelga á los obreros ferroviarios. Si os empeñáis en no reconocerlo, vuestra conducta será estéril, y además impotente.

Sr. Presidente del Consejo: S. S., elocuentemente, desde este sitio, combatiendo en una ocasión la política del partido conservador, hacía una admirable distinción entre los delitos colectivos y los delitos individuales, y decía S. S. con una clarividencia de estadista: en el delito colectivo la responsabilidad tiene que ser menor que la responsabilidad atribuida al delito individual: primero, porque no significa públicamente tanta perversión; segundo, porque la responsabilidad se diluye en el piélago inmenso de la colectividad que los ha cometido. ¿Es cierto? Pues cuando se trata de la huelga, si la huelga es un delito, habréis de reconocer, en consonancia con vuestras ideas, que es delito colectivo, y sobre no ser perversa ni perturbadora la voluntad de los que la promueven, convendréis en que todo el delito que cometen los huelguistas es sencillamente abstención y el cruzarse de brazos. ¿Creéis que esto se puede castigar? ¿Tendré necesidad de repetir aquí lo que elocuentemente dijo el Sr. Maura, lo que ha manifestado esta tarde el Sr. Morote, lo que defendieron otros oradores, como los Sres. Iglesias (D. Pablo) é Iglesias (D. Emiliano)? ¿Tendré necesidad de repetir que todos los tratadistas de Derecho penal y de Economía política no han podido encontrar todavía sanción para la huelga? ¿Sanción la pena? Imposible de aplicar. ¿Sanción la multa? Tropezáis con la insolencia de los obreros. ¿Sanción disciplinaria la pérdida del empleo? Esta no es una sanción especial: será un derecho que pueda pertenecer al patrono para despedir al obrero, si aquél entiende que no ha prestado su servicio; pero establecerla como la establecéis vosotros, á titu-

lo de sanción disciplinaria con carácter penal, es, á mi juicio, una equivocación que no puede producir ningún resultado beneficioso en la práctica.

Sólo recordaré al Sr. Canalejas lo que decía un célebre político francés, á quien S. S. pretendió imitar, quizá á veces excediéndole, en sus afirmaciones y en sus aciertos: «¿Pretendéis una política intervencionista de pacificación social? ¡Mal prólogo es para esa clase de obras proscribir el derecho de huelga cuando ya se ha disfrutado!» Os lo repitió el señor Azcárate, parafraseando unas palabras de Moreno Nieto: «Se vive en la esclavitud cuando no se conoce la libertad; cuando se ha vivido libre, es muy difícil volver de nuevo al estado de esclavitud.»

Los conservadores, por razones que no es del caso analizar ahora, promulgaron aquella Ley en que se establecía el derecho de huelga de los ferroviarios. Si un Gobierno liberal y democrático, que se llama democrático y liberal, pretendiera cercenar ese derecho, no lo dudéis, de un ambiente de libertad y de pacificación los obreros volverían á caer en un ambiente de reacción que necesariamente lastimaría sus intereses y aspiraciones.

¿No está justificada la súplica que os dirigimos? ¿No debéis aceptarla, Sr. Canalejas? A mi juicio, sí. Y si no lo hacéis—no es amenaza; es la expresión de un juicio contrastado con la realidad—, ese proyecto está muerto, definitivamente muerto. Aun cuando no nos ayudaran las demás oposiciones, nosotros los radicales y los conjuncionistas dificultaríamos, por todos los medios parlamentarios, su aprobación. Entendemos que es una regresión política, y no podemos admitirla de un Gobierno democrático.

Si reconocéis la licitud de la huelga, podemos llegar á un acuerdo. En este punto quizás no manifieste la opinión del representante del partido socialista; pero estoy seguro de que expreso fielmente la idea de mis correligionarios. Nosotros somos partidarios de una política intervencionista, que es la política moderna. No hay nadie que no sea socialista: podemos discutir si somos socialistas marxistas, si creemos que debe desaparecer la propiedad privada, si se han de socializar todos los medios de producción ó no; podemos unos afirmar la propiedad individual y entender que por exigencias de la vida económica moderna deban socializarse muchas formas de la propiedad que tienen un interés predominantemente colectivo. Yo he dicho en *meetings*, llevando la representación de los reformistas, y lo pregonó por toda España, que aspiramos á convertir en propiedad colectiva muchos elementos de propiedad que tienen carácter social muchos monopolios que son absolutamente indispensables para la vida del Estado, ferrocarriles, transportes, minas, convirtiendo al Estado en órgano de aquella solidaridad social de que elocuentemente hablaba mi compañero el Sr. Royo Villanova, y suavizando las asperezas y los enconos que hoy existen entre el capital y el trabajo, y fundiéndolos en una solución de armonía que entendemos salvadora para los intereses sociales y conveniente para la paz del país.

Y después de esto, en armonía con estas ideas, yo digo al Sr. Canalejas: trabajos de conciliación, trabajos de arbitraje, eso sí. Impedir la huelga, proscribir la huelga, negar el derecho á la huelga—permitidme que insista en ello—, nunca. Hacer las huelgas menos frecuentes, disminuirlas en intensidad y en violencias por medios preventivos que pongan en comunicación constante á los obreros con los patronos y que provoquen una intervención oportuna y discreta del Estado para encontrar soluciones de armonía, en eso todo lo que quiera S. S., á condición de no proscribir la huelga, haciéndola imposible. Conciliación voluntaria, arbitraje voluntario; por medio del arbitraje y de la conciliación, procurar que se limen las asperezas de uno y otro elemento, procurar que la opinión se entere del conflicto y la opinión le juzgue. La opinión pública aquí es soberana, y cuando se inclina por una de las partes, aquella parte es la que vence. Con esta súplica termino, y espero con avidez la respuesta del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

Manifestaciones del Sr. Lerroux.

Sres. Diputados: el estado de mi garganta, con oportunidad que os favorece bastante, me impone la obligación del silencio; pero como suele acontecer que en la política, en general, poco sincera, que se realiza en nuestro ambiente, el silencio suele ser amparo que buscan los débiles de convicción ó los que pretenden para el porvenir declinar responsabilidades, y como la minoría radical no quiere ampararse en semejante silencio, intento quebrantarle exclusivamente para subrayar el discurso del Sr. Alvarez, y para decir que en esta ocasión ha interpretado perfectamente la manera de sentir y la manera de pensar del partido republicano radical.

Contestación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas) al discurso del Sr. Alvarez.

Me felicito, ante todo, Sres. Diputados, de que el tono y carácter del discurso del Sr. Alvarez me permitan debatir con S. S. serenamente; ¿qué digo debatir?, me permitan que discurramos juntos, que hablemos en alta voz inspirados por el mismo propósito, con el ansia, no de satisfacer á los que nos siguen, sino de convencer á la Cámara, llegando en coincidencias de opiniones y normas de conducta á una resultante plausible.

Descarto, pues, las primeras y las últimas palabras de S. S., aun siendo ellas tan elocuentes como todas las suyas, porque si no una amenaza,

contienen una advertencia ácerca de la imposibilidad de que prevalezca un proyecto de Ley cuando SS. SS., tiranos de la Cámara, no se prestan á allanar el camino. Sobre esto de la obstrucción habrá que hablar otro día; el de hoy quisiera fuese de paz. No aludo á las consecuencias que indispensablemente se derivarán si vosotros persistís un día en decirnos que no podremos aprobar los Presupuestos en fecha determinada, porque cerráis el camino de las deliberaciones del Parlamento; otro en asegurarnos que, sea cual fuere la fuerza y convencimiento de la mayoría, no prevalecerá la voluntad de la Cámara porque interponéis vuestro veto. Me limito á esta reserva por consideraciones análogas á las que invocaba el Sr. Lerroux, porque muchas veces parece que cuando se calla, se consiente.

Vamos ahora, muy reposadamente, como hombres que compartieron una misma aspiración, á recoger las palabras del Sr. Alvarez, el asentimiento del Sr. Lerroux, y ¿por qué no decirlo?, la actitud, bien reveladora á veces de un criterio, que yo, que procuro observar atentamente, de coincidencia con SS. SS. advierto en la minoría conservadora. Digo que la actitud de la minoría conservadora me parece sustancialmente de coincidencia con las palabras del Sr. Alvarez y del Sr. Lerroux.

¿Qué duda cabe que á cualquier gobernante, que no estuviera desahogado de la razón, la actitud de tantos elementos parlamentarios, tratándose de un proyecto de Ley que no constituye el dogma ó el credo de una fracción política, ha de causarle honda mella influyendo en sus resoluciones? Quiero plantear ante la Cámara, en las menos palabras que pueda y con absoluta claridad, el proceso de este proyecto de Ley.

Comienzo por recordar que la obra política no autoriza ni á la más remota sospecha de que nosotros, rectificando una línea de conducta trazada desde hace muchos años, pretendamos ahora remontar las corrientes de la opinión, introducir modificaciones radicales en lo legislado y revertir nuestras opiniones y nuestros actos á los tiempos en que estaba la huelga castigada por prescripciones del Código penal.

Con ser tanta la magia de la palabra del Sr. Alvarez y estar siempre inclinado á dejarme cautivar por ella, en la tarde de hoy ha de permitirme que observe que la mayor parte de su discurso era absolutamente innecesaria; porque definir el concepto de las huelgas, la intervención jurídica en ellas, su influencia política, la tendencia social á que responden, es absolutamente ocioso, pues creo que estamos todos de acuerdo. No hay la menor divergencia en ningún lado de la Cámara, y no he tenido que rectificar palabras que, más ó menos benévolamente, se me recordaban en la tarde de hoy. Todo eso, que la feliz memoria del Sr. Morote, más ó menos despierta por otras sugerencias, encontró en el camino para oponerlo á mi actitud presente, todo ello lo ratifico; pero todo eso huelga, porque ni del debate de hoy, ni de la presentación del proyecto de Ley se pueda inferir nada que constituya rectificación del criterio del partido liberal ni de ningún elemento parlamentario, en orden á la licitud de la huelga, y porque

cuanto hemos dicho y consignado cien veces y cuanto hemos practicado lo reproduzco en su absoluta integridad.

Pero no es ese el problema. El problema es que desde hace muchos años, al desarrollarse las actividades mercantil, industrial, agrícola de la vida moderna, al desenvolverse la gran industria, adquirieron los medios de transporte, muy singularmente los ferroviarios, una importancia y una trascendencia social que han venido á ser la clave del régimen de las economías nacionales. No pudo prever nadie las consecuencias asoladoras de una huelga ferroviaria, aun cuando en Inglaterra, y valga recordar este texto, como en Suiza y otras muchas naciones, el concepto de servicio público, aplicado al suministro del gas, de la luz y del agua, determinan una legislación penal que yo no recuerdo para imitarla, ni para aplicarla, pero que es una realidad que no está por ningún otro concepto legal desautorizada ni por ninguna práctica consuetudinaria infringida. Y es que las relaciones económicas entre los empleados y las Empresas, entre la función cooperadora del elemento obrero y el elemento patronal, tienen un carácter singular cuando la relación se engendra en el servicio público. De modo, Sr. Álvarez, que yo, si á S. S. le place, suscribo todo cuanto ha dicho respecto de la huelga, salvo la huelga general, de que hablaré luego.

No deja de producir alarma (ya lo advertí contestando al discurso del Sr. Maura) la propensión á que, mediante muchos puntos suspensivos y muchos interrogantes, las huelgas que se anuncian como lícitas puedan luego, en cada caso singular, al arbitrio de las interpretaciones de los gobernantes, considerarse ilícitas. Ni el partido liberal ni este Gobierno van por ese camino; queremos absoluta diafanidad en nuestro pensamiento; estamos aquí, no sólo para entendernos y escucharnos, sino para que nos entiendan y nos escuchen los demás.

Cuando con la huelga, suscitado por la huelga, acompañando á la huelga ó siguiendo á la huelga, se realiza un acto de los que están castigados en el Código penal, evidentemente la sanción del Código penal debe aplicarse; pero no tergiversándola con interpretaciones más ó menos sofisticas ó caprichosas, con maña ó habilidad, para que, á pretexto de castigar el hecho que la acompaña, que la precede ó que la sigue, se castigue la huelga, que esa, para nosotros, es completamente lícita. Creo que en este punto las manifestaciones mías parecerán satisfactorias al Sr. Álvarez y de acuerdo con su criterio.

Distingo de la huelga general, aun con aquella observación cuantitativa que me permití anticipar en un discurso la otra tarde, y en que coincido, con mucho gusto mío, con el Sr. Alvarez, porque la huelga general no responde á ninguna finalidad económica, no puede ser originada por ningún conflicto entre el capital y los trabajadores, sino que revela la manifesta tendencia á manistar al Estado, á sujetar á la sociedad, haciéndola imposible su vida. Dice el Sr. Álvarez, y dice bien: «¿Quién es capaz de distinguir entre la huelga de todos menos uno y la huelga de ese

uno?» Pues en el Código penal, en tantas y tantas manifestaciones del derecho público, el número ha sido siempre un factor.

Consignada explícita, terminantemente, en forma que no permita duda, la declaración de que el Gobierno, ni por modos directos ni indirectos, entiende declarar la ilicitud de ninguna huelga, vamos á examinar otros aspectos del problema que el Sr. Álvarez ha bordeado, pero cuyos desenvolvimientos ha omitido.

La relación entre el que emplea y el empleado, entre el patrono y el obrero, que determina la ruptura del contrato por la mera voluntad pasiva del obrero, parece en el orden penal perfectamente lícita. Pero ¿no vamos aspirando todos en la política intervencionista, cuyos derroteros marcaba con tanta elocuencia el Sr. Álvarez, á que al antiguo concepto del arrendamiento de servicio personal sustituya la noción clara del contrato de trabajo, enaltecedor del obrero que presta sus servicios, contrato de sociedad he definido yo en esos papeles que rebuscaba mi amigo el señor Morote? Pues claro está que, si nosotros establecemos el módulo, el patrón del contrato de trabajo para la deficiencia ó la carencia de contrato escrito ó verbal, en ese contrato de trabajo hemos de establecer las sanciones de la falta de cumplimiento de sus cláusulas.

Dije ya la otra tarde, y tuve la poca fortuna de que persona tan perita en derecho como el Sr. Álvarez no me entendiese (acaso no me escuchase porque no estuviera en el salón), que derivan del contrato de trabajo relaciones de derecho civil, y esas relaciones de derecho civil son las que han engendrado los preceptos de este proyecto de Ley; porque aquí, al que fuera de las condiciones reglamentarias, ó faltando al acuerdo de los árbitros que constituyen sentencia ó laudo definitivo, no coopere á la acción del trabajo se le aplica correctivo. ¿Cómo? ¿Lleándole á la cárcel? No: esa es una de tantas vulgaridades como se han insinuado por ahí y que el Sr. Álvarez ha tenido el buen gusto de no recoger; no parece sino que nosotros hemos pretendido la posibilidad de encerrar 70.000 hombres en 70.000 calabozos. No: eso no está escrito en el proyecto; esa es una tergiversación maliciosa, mal intencionada, aviesa, del proyecto para desprestigiarle ante la opinión y ponerle en caricatura. Las responsabilidades únicas que se derivan del incumplimiento del contrato de trabajo para los ferroviarios son perder los derechos establecidos en virtud del mismo nexo contractual, ni más ni menos. ¿Es que cuando se me pide que declare que la huelga es lícita se pretende que diga que en ningún caso tiene responsabilidad el contratante obrero? ¿Es eso lo que pretende el Sr. Álvarez? Yo no puedo declarar semejante absurdo jurídico, porque equivaldría á la total incapacidad, á la declaración plena de la irresponsabilidad del obrero; porque el obrero ó empleado que estuviese sometido á semejante presunción de irresponsabilidad no sería el ser consciente y libre que pretendemos enaltecer en el contrato de trabajo: sería un ser irresponsable por incapaz, absolutamente sustraído á aquella igualdad de relaciones jurídicas en que queremos establecer el nexo del contrato.

No sé si me he explicado con claridad: eso es para mí absolutamente fundamental; porque como las palabras se adulteran y los conceptos no se suelen entender fuera de aquí con claridad, habría de suponerse que, cuando yo digo que la huelga de los empleados de ferrocarriles es lícita, quiero decir que el empleado de ferrocarriles que se desentienda de todas sus obligaciones no tiene responsabilidad alguna, y eso no lo he podido decir jamás.

¿Por qué, señores (¡proyecto tan mal juzgado, y á mis solas pienso yo que tan poco entendido!); por qué se habla en ese proyecto de Ley, que todo él constituye un conjunto orgánico, cuyos miembros no cabe distinguir artificiosamente, no diré yo con intención de desfigurarle; por qué, repito, se habla ahí de los Reglamentos de las Compañías de ferrocarriles? Porque la gran dirección intervencionista del Estado en el orden jurídico consiste precisamente en que tenga el contrato de trabajo el patrón, el modelo, el tipo del contrato de trabajo que da la Ley como supletorio, y algunas veces como exclusivo; que tenga normas tales, que ni la deficiencia ó el odio del obrero ni la soberbia ó codicia del patrono las puedan recusar.

Por lo mismo que es un contrato de un ser libre y consciente en aquella relación de inferioridad, que todos hemos admitido, derivada de las creencias políticas, de convicciones filosóficas y hasta de dogmas religiosos en el obrero, por eso mismo queremos que el contrato de trabajo esté asentado por un órgano de la autoridad social, consignado en las Leyes, regido, regulado por la intervención del Estado. ¡Ah! ¿Hacéis desaparecer eso? ¿Es que se pretende que nosotros, mirando sólo á la conveniencia de evitar discordias ó perturbaciones, podamos abandonar absolutamente al obrero á las consecuencias que se derivan de la pérdida de esos derechos pasivos de que habla el proyecto, sin haberles garantido antes su personalidad?

No: por eso, cuando alguien nos pregunte, cuando nos diga que si al embate de ciertas reservas ó de ciertas protestas de las Compañías de ferrocarriles seríamos capaces de dejar subsistir la última parte del proyecto, y en cambio borrar la primera, contesto desde luego que no, que semejante proposición no puede llegar siquiera á nosotros, porque inmediatamente sería desautorizada; y eso debería predisponer el ánimo de las personas que con rectitud y buena fe juzguen, y creo que en ese caso está el señor Alvarez, á considerar que la esencia y la finalidad de este proyecto no están en la declaración de la ilicitud de la huelga, no están en deducir responsabilidades penales á los ferroviarios que se ausentan del trabajo, no: están en constituir una organización jurídica que ahora vamos á examinar rápidamente; toda ella está articulada de manera que no puede prescindirse de relacionar el último término con el primero.

¿Qué son los Reglamentos ó Estatutos del personal? Cuando leo, y leo con pena, las protestas que las Compañías de ferrocarriles formulan acerca del proyecto, lo mismo que cuando se me habla de la irresponsabilidad del obrero en el contrato del trabajo para el servicio ferroviario, notoriamente observo una cosa, y es que, á despecho de todas nuestras discusiones, pe-

haciendo hoy, si queréis, por vuestros discursos y por vuestra actitud, este proyecto u otro semejante, acabará por prevalecer cuánto hay de fundamental en él: los obreros ferroviarios tendrán que ser asistidos por una intervención del Poder público, por la índole del servicio que realizan, y tendrán un carácter más ó menos explícito de funcionarios públicos por el orden del servicio que prestan; y luego, que la solución racional, sobre todo mientras el Estado, por la reversión de las líneas, no se constituya en patrono directo, está en la fórmula del arbitraje que el Sr. Alvarez no repugnaba, aunque sí con carácter obligatorio.

Yo he sostenido siempre la conciliación como trámite previo para el arbitraje, y he pedido sanciones para el arbitraje. ¿En dónde están? Problema es muy difícil tratándose de un elemento proletario, de un elemento obrero como el español, que si se congrega para ciertas reivindicaciones, que si se asocia para determinados fines, no tiene, sin embargo, aquel tejido de constitución económica indispensable para deducir la sanción de la responsabilidad. Porque en el movimiento obrero, lo capital, á mi juicio, y eso suelen olvidarlo los que se fijan sólo en este aspecto parcial de la licitud ó ilicitud de la huelga, es el robustecimiento de la asociación, de la personalidad jurídica asociación, con medios económicos para ser parte; y en todas las huelgas generales, en todas las convulsiones que nos han afligido de orden económico, en estos últimos años, se advirtió siempre esta reclamación del capitalista. ¿Quién es el débil? — dice el capitalista —. ¿Es el obrero, que tiene que sucumbir á ciertas presiones del trabajo, pero que puede dejar una industria para aplicarse á otra; que puede dejar un territorio para dirigirse á otro, y aun, ingratamente, salir de la patria; ó es la debilidad del capitalista, que viéndose oprimido arbitrariamente en la ejecución del contrato, no tiene resarcimiento posible?

Ya sé yo que cuando hablamos de Nueva Zelanda, de Australia y de tantas y tantas cosas como es necesario que por comparación traigamos al debate, se desconoce lo que es fruto de la organización de todas aquellas Corporaciones obreras que tienen una responsabilidad semejante á la que han conseguido las *Trade-Unions* en Inglaterra y otras Sociedades obreras en otros países, y eso aumenta las responsabilidades obreras para poder exigir las sanciones de orden civil en que quiero encerrar, no solamente mis esfuerzos, sino la fórmula de la Ley como resultado del debate.

De modo, pues, y perdone la Cámara si insisto, y el Sr. Alvarez si machaco, que á la pregunta de si entendemos ilícita la huelga contesto que en el orden del derecho público y del penal, no; que para las sanciones que derivan del incumplimiento del contrato no tengo que declarar si es lícita ó ilícita, porque claro está que la falta al cumplimiento del contrato no puede ser plausible, y cae bajo las responsabilidades civiles del incumplimiento del contrato el abandono del contrato antes de que venza un plazo, la negativa á prestar el servicio en las condiciones que el contrato de trabajo establece y todas las infracciones del pacto contractual.

•Y ahora, dirigiéndome al Sr. Álvarez y á la Cámara entera, planteo este problema. Convenimos todos en que la sanción punitiva, el aumento de población penal no puede resolver ni la huelga ferroviaria ni otra alguna; conformes. Creo que estamos también todos de acuerdo en que haya algo más que la libre y desenfrenada competencia para regir un contrato tan trascendente al servicio público. Estamos todos conformes en el camino de la conciliación y del arbitraje. Ahora pregunto: y ya deslindados los derechos de las partes, que se limitan al cumplimiento del contrato, establecido que las Compañías de ferrocarriles no pueden invocar sanción punitiva para oprimir á su personal, ¿quién garantiza el interés social? ¿Quién ampara el interés social? Si los ferroviarios suspenden la circulación, ¿á qué procedimiento se acude? ¿Al del buen consejo? Gran fe tengo yo en la prodigiosa elocuencia del Sr. Álvarez y de otros dignísimos oradores de la Cámara; pero temo que todas las seducciones de la palabra no bastasen para convencer á los obreros ferroviarios de que volviesen al trabajo y restableciesen la normalidad. Y si no ha de ser por la magia de la palabra ó por la vía del consejo, ¿será por la presión de la opinión pública? ¡Ah!, no; la presión de la opinión pública no, porque la presión de la opinión pública estaba actuando con fuerza inmensa para impedir la huelga general, y, sin embargo, la huelga general, si no se hubiese evitado por otros medios, por la sola fuerza de la opinión pública no concluye. Métodos coercitivos, no; métodos hipócritas, no; declarar la licitud de las huelgas, declarar la licitud del paro y buscar medios artificiosos en otras Leyes, no, porque estamos hablando dentro de la Ley de Huelgas, estamos hablando de la interpretación normal y recta de la legislación vigente.

Pues si no hay que acudir á este procedimiento, ¿á qué otro apelaremos? Y ya estamos en el verdadero tema que se soslaya constantemente, que se soslaya, porque todos, quizá faltos de sinceridad, no acudimos al verdadero terreno en que está emplazada la cuestión. La opinión pública, gran parte de la opinión pública al menos, no entiende de licitud ni de ilicitud de huelgas; entiende de los riesgos, de los daños, de los peligros inmensos, de los grandes estragos que producirá la suspensión de los trenes, y nos dice á todos, á los de aquí y á los de allá, á todos: hombres públicos, no os entretengáis en disquisiciones jurídicas; eso podrá halagar vuestra cultura, eso podrá ser ornamento retórico de los *Diario de las Sesiones*; pero yo os pregunto: ¿qué prevenís para evitar una huelga? Y cuando les digamos que el mero consejo, se reirán de nosotros; cuando les digamos que la fuerza, creo que la repugnarían, porque el espíritu, la conciencia nacional no quiere violencias. Entonces, ¿á qué procedimiento hemos de acudir? ¿Hemos de acudir al procedimiento de la abstención absoluta del Estado? ¿Hemos de acudir al procedimiento oficioso de una intervención de Estado, que puede ser, que será seguramente desairado cuando las pasiones alienten los ánimos? No he encontrado, no sabemos encontrar otro medio que el arbitraje; pero si en la Cámara, en la dere-

cha, en la izquierda, en el centro, surge una solución que asegure los intereses generales del país frente á los estragos de la huelga ferroviaria, no he consultado á mi querido amigo y compañero el Sr. Ministro de Fomento, con quien estoy, como declararé tantas y tantas veces, en perfecta solidaridad, pero seguro que cualquier Ministro ó cualquier hombre sensato os dirá esto: «¿Es que la admiten todos?» Tanto mejor; pero no he visto ninguna solución, ni he oído desde los bancos del partido conservador, desde los bancos de la minoría republicana, que se presente una solución práctica que traiga aparejada la posibilidad de evitar el conflicto. ¿A cuál habíamos de acudir? Hemos acudido al arbitraje. ¿A cuál acuden los pueblos en los días de discordia y de controversia? Al arbitraje. ¿Cuál es la fórmula general conciliadora? El arbitraje. Ya dije que si los artículos relativos al arbitraje están mal redactados, no hay inconveniente en modificarlos; que si parece excesiva la obra, ó si se quiere introducir cualquier variación, la admitimos en el acto, porque de esto, como de todo, no hemos hecho cuestión de Gabinete desde el primer momento.

Y voy á terminar con la declaración que hice en tardes anteriores, y que el Sr. Alvarez se ha servido recoger: que sólo cuando se evidencie que la opinión parlamentaria y la opinión pública, enfrente de la posibilidad de un conflicto que no creo tan lejano, de la reproducción de una huelga de ferrocarriles, nos persuada de que el estado actual de la legislación es una garantía, me allanaré á soportar el tiempo que sea indispensable la responsabilidad de seguir gobernando; pero que creo que ninguna persona cuerda, ninguna entidad sensata debe fiar demasiado en la permanencia del *statu quo*. Yo voy contra el *statu quo*, vosotros vais contra el proyecto; yo voy contra el *statu quo*, vosotros me decís: el proyecto es inadmisibile; yo os digo: el *statu quo* es intolerable; pero como yo añado que no nos tenemos por infalibles, como yo acudo, en un problema nacional de esta inmensa gravedad, á todos vosotros, os digo: pues venga otra solución mejor, porque el proyecto, aun cuando no hubiera tenido otra eficacia que la de despertar en la conciencia pública, y singularmente en los legisladores, la conveniencia de meditar sobre este tema, la tendria inmensa. Y para ser más sincero digo que, en efecto, cual ya se advierte en ciertas organizaciones obreras, el problema que ahora se plantea en los ferrocarriles se planteará en un mañana próximo en otros servicios públicos, y que entrego al Parlamento de mi país una ponencia que puede ser, refiriéndose á ferrocarriles, punto de partida para los otros servicios públicos. Se la entrego sin ninguna vanidad, con absoluta modestia. Sólo os pido que la enmienda no sea una enmienda negativa que la inutilice, sino una enmienda positiva, una afirmación frente á otra afirmación.

¿Es que el derecho de huelga y las amplitudes generosas concedidas al movimiento proletario pueden llegar hasta el punto de desarmar de medios eficaces, para cumplir los grandes fines de la vida nacional, al Estado? ¡Ah! El concepto de la libertad extendedlo cuanto queráis, y llegaréis á la renuncia del servicio militar por el soldado, al abandono de todas las

funciones públicas por el empleado público. Señores, respetemos la libertad individual. En la consagración del derecho y de la libertad individual estamos todos comprometidos, porque ese es un lema común á todos los partidos constitucionales; pero atended, mirad al aspecto social, y cuando en ese aspecto social yo no he interpuesto la fuerza ni la violencia, sino que he buscado el derecho y el arbitraje, reconoced que tornamos por caminos que podrán ser desagradables para muchos, pero completamente lícitos.

Y digo más, porque es mi obligación, no ya mi derecho, sino mi obligación delante del Parlamento: ¿Entendéis que para abordar este problema en toda su integridad, para impedir las conmociones de una huelga general ferroviaria, cuya responsabilidad pesará sobre nuestra conciencia, si hoy la alentamos entregándonos á banales frases, cediendo á una dificultad momentánea ó transitoria, creéis que para eso es necesario ir á la reversión al Estado? ¿Creéis que hay que complicar este problema circunstancial de la huelga de los servicios públicos, y especialmente de los ferroviarios, con el problema de la reversión de las líneas? Voy pensando que sí, porque los obreros hablan de ello, y las Compañías de ferrocarriles, con gran sorpresa mía, de ello hablan también.

Como más alto, más interesante, más capital que servir intereses de Compañías ó aspiraciones obreras, es atender al supremo interés nacional, vamos á ello; pero pensad en todas las responsabilidades del problema, pensad en el enorme déficit que representa para el presupuesto especial ferroviario (porque en todas partes, no sólo en España, hay presupuestos especiales), para el presupuesto especial ferroviario de Francia, de Italia, de Alemania, la reversión de los ferrocarriles; pensad en lo que será el instrumento de las tarifas, entregado á las influencias políticas, á las vacilaciones, al oscilar constante del péndulo que marca la hora para cada partido; pensad en la pesadumbre de las aspiraciones proletarias, singularmente del país agrario, cuando esté en manos del Poder público el régimen de las tarifas; pensad en el desenvolvimiento extraordinario, en el crecer nunca reprimido del número de servidores de ferrocarriles, porque todo se modelará á imagen y semejanza del Estado; pensad en otras consideraciones múltiples, y, sobre todo, en que como revertir no es confiscar, como atraer al Estado no es desposeer de su propiedad á los accionistas de las Compañías, ese constituirá ya un problema de orden financiero de la mayor trascendencia. Pero yo no me asusto; á mí, señores—lo digo en hora para mi conciencia, para mi responsabilidad, solemnemente—, á mí no me asusta nada en lo cual coinciden el pensamiento y la voluntad de los legisladores de mi país; no me asusta abordar, si vosotros entendéis que no hay otra solución, el problema de la reversión.

Asistido de todos, yo lo abordaría, porque me asusta más todavía que las cosas queden en esta penumbra; porque, en definitiva, ¿qué pasaría? El partido conservador, ufano de haber sostenido la libertad de la huelga, de haber pagado este tributo á creencias y convencimientos que nosotros

hemos patrocinado siempre; vosotros, satisfechos, está bien, victoriosos con el lauro de la victoria; los obreros, satisfechos, porque claro está que, si traído el asunto al Parlamento, el Parlamento no tiene más solución que el *statu quo*, se verán asistidos de una inmensa fuerza para otra huelga; las Compañías de ferrocarriles, al parecer entusiasmadas: como no habrá freno por parte del Poder público, ¡ah!, entonces acudirán al Poder público para que les preste otros concursos. Sobre eso habría que hablar, porque el que temerariamente resista la influencia moderadora y jurídica del Estado, cuando busque los medios y recursos extraordinarios del Estado, quien tenga la responsabilidad del Poder pensará si aquel día tiene derecho y acción para resolver el conflicto. Porque no vamos nosotros á decretar cada día llamamientos á los reservistas, porque no vamos cada día á apelar á los recursos extraordinarios que el Poder público tiene en momentos supremos para exigencias avasalladoras que se imponen á nuestra voluntad y hasta á nuestro criterio político. De modo, señores, que hago un llamamiento á la serena razón de todos. Como se me ha invitado á la concordia, á ella acudo; yo desearía que la concordia fuese general, fuese total, porque el estrago de paralización de los ferrocarriles es un problema que nos importa á todos los españoles; porque, en efecto, el despertar de enconos, de iras, de odios en una gran masa del proletariado español es una obra á la que no puede acercarse nadie sin mucho temor en el ánimo, si tiene conciencia de la responsabilidad.

Pues ahí está el proyecto como ponencia del Gobierno; ahí está el proyecto, lo dijo en su preámbulo el Sr. Ministro de Fomento, para que lo mejoréis y lo rectifiquéis; pero digo más: el proyecto es el punto de partida de una resolución legislativa. ¿No queréis resolver? Haréis mal. Perdonad á mi modestia que alguna vez, ensoberbecido, me atreva á deciros á todos juntamente que haréis mal, y que todos os equivocaráis. Proponed soluciones todos, no me dirijo exclusivamente al Sr. Alvarez, que ha tenido el buen gusto de agrandar la esfera de observación de este debate, y no le ha complicado con ningún interés de fracción política; yo, con este tono de generalidad, apelo á todos. Lo que no puede ser es que haya equivococ; porque si un día, tras de la declaración de la licitud de la huelga, sin consecuencia ninguna siquiera en el orden contractual, surge una huelga, y la huelga se reprime, retorciendo, violentando las Leyes, frente al que haga eso estarán mi censura y mi voto, porque esa no es la serena resolución del Poder público: son subterfugios y habilidades para mañana, cubriéndose los propósitos de hoy. Yo quiero sinceridad, yo quiero claridad, yo quiero diafanidad; que penetre en todos nosotros la conciencia de la responsabilidad. ¿Cómo voy á eso? Voy con mis convicciones; voy con lo que no es bagaje, sino trofeo honroso de mi labor política y propagandista; voy con mis ideas y opiniones, pero voy con mi responsabilidad. ¡Ah, si les tocara gobernar á otros! ¡Ah, si no fuésemos nosotros los que gobernáramos! Nos limitaríamos á prestar aquel concurso que nuestro patriotismo y nuestra rectitud demandara, sin oponer valladares en el cami-

no; y si eso no nos satisfacía, no nos acordaríamos de desteñir la bandera de nadie, sino que acudiríamos inmediatamente á presentar nuestra solución. ¿Pensáis en la reversión de los ferrocarriles? Vamos á estudiarlo. ¿Pensáis en una Ley reguladora de la responsabilidad en los servicios públicos, no sólo de los ferrocarriles? Vamos á estudiarlo. Pero que no quede, Sr. Álvarez, en el ánimo de S. S. ni de nadie la impresión de que nosotros, por miedo á una huelga, por temor á las dificultades, inconscientemente, sin cuidarnos de la responsabilidad, hemos declarado aquí la ilicitud de la huelga de los ferroviarios para hoy, la ilicitud de otras mañana y quizá para subvertir todo lo que me parece esencial en el régimen constitucional en que vivimos, porque para mí son ya esencias de la Constitución los grandes principios que amparan la libertad de los ciudadanos.

Rectificación de D. Melquiades Alvarez.

Sobre las manifestaciones últimas del discurso elocuentísimo que acaba de pronunciar el Sr. Presidente del Consejo de Ministros yo no puedo decir absolutamente nada, porque tendríamos que ponernos de acuerdo los diferentes compañeros que formamos parte de esta minoría. (*El señor Presidente del Consejo de Ministros: ¡Claro! ¡Es natural!*) Por lo tanto, no me atrevo á aventurar opinión ninguna acerca del particular.

Entiendo que hubiera sido más acertado por parte del Gobierno que antes de presentar el proyecto hubiera solicitado la colaboración de todas las oposiciones; no sería un proyecto de carácter político, sino un proyecto de carácter social, y es posible que, contrastadas las opiniones de los diferentes partidos en el seno de la Comisión, hubiéramos elaborado un proyecto que reflejara el espíritu de todos y que pudiera satisfacer los anhelos de la opinión pública. No debo decirle al Sr. Canalejas que hay precedentes que abonan esta doctrina: la misma Ley de Accidentes del trabajo, presentada por un conservador. En ella colaboraron desde los republicanos hasta los carlistas. El proyecto de Tribunales industriales y de Consejos de conciliación obra fué, no del partido que se hallaba en el Poder, sino también de los partidos de oposición. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: ¿Me permite S. S.? Pues así será esta Ley, porque el que no hayamos hablado en los pasillos ó en nuestros despachos, no impide que hablemos y concertemos aquí, con mucho gusto y honor para nosotros.*) Pero comprenda el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que cuando se presenta una Ley de esta importancia, en la cual se proscribía el derecho de huelga y se presenta sin haberla puesto en conocimiento de las oposiciones, no tan sólo tiene que despertar alarma en el país, sino que provocar justificadamente nuestra legítima protesta. De suerte que, realmente, ha sido una equivocación del Gobierno liberal el haber presentado en esa forma el proyecto.

Vamos á otra cosa.

Si me pregunta S. S. si se debe atender al interés social, y si este interés social, representado por el Estado, no puede intervenir en una resolución jurídica de carácter contractual, lo he dicho al principio de mi discurso, hablaba S. S. á un convencido.

Yo soy de los que creen que por el interés colectivo, por el interés social, el Estado no puede dejar á la voluntad ó al capricho de las partes una resolución jurídica de tanta trascendencia que puede perturbar todo el orden también jurídico, ¿quién lo duda! Esa es la teoría intervencionista, ese es el socialismo del Estado, y en ese punto me parece que estamos de acuerdo todos los que pregonamos el amor á esos ideales. Es más, señor Canalejas: no creo aventurar ninguna opinión si digo que reflejo el criterio de mis correligionarios cuando manifiesto que el Estado, amparando al débil, amparando al pobre, amparando al que por efecto de la organización económica es víctima de una tiranía como es la tiranía del capital, dicho con esta palabra cruda, es indudable que debe intervenir en su favor regulando las horas de trabajo y hasta fijado el salario mínimo. De modo que si esta intervención del Estado pudiera realizarse en favor de los obreros ferroviarios, claro es que tendría S. S., no el asentimiento de los republicanos, sí el aplauso, y hasta un aplauso entusiasta.

Pero no se trata de esto. Fijese el Sr. Canalejas, pues me parece que podemos llegar á un acuerdo. El proyecto es como es, sin que puedan desnaturalizarlo todas las interpretaciones elocuentes que S. S. en la Cámara, y, por consiguiente, ante el país, quiera darle; y en el proyecto hay dos artículos que si S. S. quiere que desaparezca todo recelo acerca de la licitud ó ilicitud de la huelga ferroviaria, debe suprimir radicalmente: los artículos 23 y 24.

Dice S. S., coincidiendo en este punto con el criterio sostenido por las minorías republicanas: «¿ilícita la huelga en el sentido de reclamar una intervención de la Ley penal? Jamás; ya lo sabéis, jamás.» En su consecuencia, el Gobierno afirma la licitud de la huelga, y declarándolo así, coincidiendo en este punto con la opinión de sus correligionarios, en el primero de sus artículos se desvanece toda duda y se evita toda interpretación abusiva ó viciosa.

Decía S. S.: «responsabilidad civil, sanciones civiles que puedan nacer del incumplimiento de la obligación contractual, eso no me podéis pedir que lo borre; pero ¿quién pedía eso? Cuando se trata de un contrato entre los obreros y las Compañías de ferrocarriles, la violación de la relación jurídica de carácter contractual tiene que engendrar derechos y obligaciones recíprocas, y, por tanto, la persona que falta al cumplimiento del contrato está sometida á una sanción, que en el orden civil es la indemnización de daños y perjuicios, y en este caso concreto, como no hay posibilidad de indemnizar, porque no existe la solvencia por una de las partes, habrá necesidad de sustituir esta sanción reconociendo el derecho que tiene una parte (que nadie le niega) á decir al que infringe el contra-

to que, puesto que no trabaja y falta á lo estipulado, le conviene á la Compañía prescindir de sus servicios, y, por consiguiente, despedirle para que no continúe trabajando.

¿Es esto lo que decía el Sr. Canalejas? (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: Eso está en el artículo, Sr. Alvarez.) No; esa es la equivocación de S. S., á mi juicio, ó tal vez la equivocación nuestra.

Pero si es un derecho de una de las partes contratantes, reconocerá su señoría que es un derecho facultativo; es un derecho que se deriva de toda relación jurídica contractual. Yo soy una de las partes obligadas en el contrato de trabajo, y si la otra parte falta al cumplimiento de su obligación, puedo prescindir de sus servicios; pero puedo prescindir ó no prescindir, por lo mismo que se trata de un derecho, y, como tal, de uso facultativo. Si conviene á mis intereses no prescindir de los servicios, puedo liberar al obligado conmigo de la responsabilidad en que haya incurrido y dejar que continúe desempeñando sus servicios. Pero el proyecto dice á la Compañía que, quiera ó no, tiene que prescindir de estos servicios. De modo que esa no es una sanción de carácter civil, es una sanción disciplinaria, de carácter penal, que vosotros establecéis en el contrato.

La cosa me parece que no puede ser más clara.

Por tanto, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, lo que demando, en la forma en que se pueden demandar estas cosas, no en nombre mío, sino en nombre de todos mis correligionarios, es que desaparezca por injusto, por inoportuno, por inconveniente, este precepto consignado en el artículo 23 del proyecto.

Pero fíjese S. S. en este otro detalle, que es una equivocación que han padecido, á mi juicio, todos los dignos compañeros de la Comisión. Si la huelga no es un delito, si, por el contrario, es un derecho de todos los obreros, el excitar á una persona á que pueda ejercitar su derecho no creo que pueda ser jamás delito, y en el art. 23 del proyecto se impone una pena, consistente en arresto mayor (que puede llegar hasta el grado máximo cuando la huelga vaya acompañada de violencias), á los excitadores á la huelga y á los que insten á los obreros á contravenir, á infringir el laudo arbitral que haya recaído, para dirimir el conflicto entre obreros y patronos.

¿Ha visto nunca el Sr. Canalejas, esclarecido jurisconsulto, que pueda considerarse como delito, y, por tanto, imponer una pena á quien excita á otro al ejercicio de un derecho, que es el derecho de huelga, ó á quien excita á otro á que haga uso de este derecho de huelga, contraviniendo el laudo que se dicta por los árbitros? ¿Lo ha visto S. S.? Si me presenta un solo caso, fuera del proyecto célebre de Briand, rechazado por la Cámara francesa, en que se castigaba de esta manera la excitación á la huelga, me doy noblemente por vencido, y declaro que tiene razón S. S. al presentar el proyecto de Ley en esta forma; pero no hay posibilidad de que pueda justificarse. Y como no hay posibilidad, S. S., consecuente con la tesis que ha sostenido aquí esta tarde, debe acordar con sus compañeros modificar

completamente el proyecto, suprimiendo los artículos 23 y 24, y en ello encontraremos la base para llegar á una inteligencia.

Y, Sr. Canalejas, no hablemos de la legislación extranjera, porque toda sería desfavorable para la tesis del Gobierno. Su señoría hablaba de Inglaterra, el pueblo más severo en este punto. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros: La Ley del gas y la electricidad.*)

Si, efectivamente, en Inglaterra se castigan severamente muchas cosas, entre ellas la huelga de los obreros de la luz, del agua, etc., etc. Su señoría, que conoce tanto estas cuestiones, conoce seguramente un estudio importante del célebre Catedrático de la Universidad de Manchester Barthélémy, acerca de la legislación inglesa, que dice lo siguiente: «Los ingleses, como los romanos, no derogan nunca las Leyes; esperan que se esterilice el espíritu que las anima.» Y en esta materia de legislación social, los ingleses, por un resabio de carácter individualista, cediendo á una alarma de momento, establecieron una pena muy severa para la huelga de los obreros del gas y del agua; pero no se aplica nunca, no se aplicará jamás. No hay Gobierno que se atreva á aplicarla, por una razón muy sencilla: porque allí, donde el espíritu público pesa tanto en la conducta y acción de los Gobiernos, aplicar una legislación tan severa, podría provocar protestas de tal naturaleza que realmente debilitasen la vida de la nación.

No citéis nunca la legislación extranjera. Recuerdo que decía un célebre publicista, hablando del derecho positivo, que era una imagen que se reflejaba en la superficie ondulante y transitoria del mal, y, por consiguiente, que debería recoger todas las fluctuaciones del espejo en que se reflejaba. De forma que no basta que la Ley, para que tenga eficacia, sea expresión exclusiva de la justicia abstracta, sino que debe adaptarse á las circunstancias, á los prejuicios de la época y hasta á los temperamentos de la raza, única forma de que pueda ser norma jurídica de eficacia verdaderamente salvadora para la vida.

Yo pregunto al Sr. Canalejas: si queréis establecer el arbitraje obligatorio, con los prejuicios de España, con la incompetencia de la mayor parte de los funcionarios de España, digámoslo con franqueza, con las escasas garantías de imparcialidad de los funcionarios de España, ¿creéis que hacéis una obra útil de pacificación? No; esos funcionarios, por efecto del ambiente en que se mueven, podrán ser, no digo que lo sean, instrumento muchas veces de la voluntad de los partidos políticos dominantes en el Gobierno.

¡Ah! Y la responsabilidad del laudo que dictasen iría á caer necesariamente sobre los Gobiernos, que ejerciesen la autoridad sobre los funcionarios.

No hagáis esto. En cambio, haced lo que os proponemos nosotros: el trámite obligatorio del arbitraje, para evitar las sorpresas de la huelga, las cóleras súbitas de las huelgas, las huelgas sentimentales, de dignidad, de solidaridad, que son huelgas repentinas, trámite obligatorio para que

vayan poniéndose en contacto los elementos del trabajo y los que representan el capital, y puedan conocerse perfectamente, apreciando las razones que cada cual aduce para dirimir la contienda; el arbitraje obligatorio con un laudo facultativo, para que la opinión, por conducto del Gobierno, pueda conocer á fondo la cuestión que ha provocado la discordia. Y cuando hagáis esto, estad seguros de que habréis aquietado las pasiones del elemento obrero de un modo considerable, y habréis hecho mucho por la obra de pacificación.

¿Conseguirlo siempre? Al Gobierno no se le piden imposibles, á nadie se pueden pedir imposibles.

Pero, Sr. Canalejas, ahora que estamos discutiendo sin pasión, no se alarme S. S. por la huelga de ferroviarios, que es una de las huelgas que honran más á mi país. Si; leía yo estos días la huelga de ferroviarios de Pennsylvania, la huelga de Inglaterra, huelgas acompañadas de actos de *sabotage*, de crímenes, de pérdidas pecuniarias de extraordinaria importancia; pero viene aquí la huelga de ferroviarios, y sólo veo obreros dignos, honrados, sin un acto de *sabotage*, con un respeto profundo á la Ley, realizando una obra de paz que merece el aplauso y la admiración de los hombres que tenemos fe en el porvenir de la raza. ¿Por qué os asustáis? Yo estoy seguro de que si el Gobierno en aquel instante no pierde la serenidad, que se pierde fácilmente en las alturas del Poder, é interviene oportunamente y lima asperezas de unos y de otros, aquella huelga sentimental, de solidaridad, se hubiera desvanecido rápidamente. Lo aseguro, Sr. Canalejas.

Yo hablé en una importante capital andaluza con los ferroviarios, y me decían: «Fuimos á la huelga por no abandonar á los catalanes; no había un Comité de huelga, no se había preparado nada para la huelga; nos contentábamos con poco: nos contentábamos con algo que fuera un acto de cortesía por parte de la Compañía, reconociendo la legitimidad de nuestras pretensiones y ofreciéndonos para el porvenir aquello que buena-mente pudiera otorgarnos.» ¿Qué habla S. S. de causar estragos? Si todos los gobernantes del mundo se encontraran, como se encontró S. S., con una huelga como la de los ferroviarios españoles, el Gobierno sería el primero, no en hablar de cierta manera de aquellos obreros, sino en hacer la apología de ellos, en ennoblecer su conducta, en considerarlos como una fuerza salvadora para el porvenir de la patria.

ÍNDICE

	Páginas.
Introducción.....	5
I. <i>Antecedentes:</i>	
a) Movimiento de asociación del personal de ferrocarriles ..	7
b) Objeto de La Unión Ferroviaria. Quiénes pueden formar parte de la Asociación. Reclamaciones á las Compañías. Requisitos esenciales para la declaración de huelga.....	7
c) Desarrollo de La Unión Ferroviaria	9
d) Primer Congreso de La Unión Ferroviaria.....	9
e) Celebración del Congreso.....	10
II. <i>Modificaciones de La Unión Ferroviaria: Declaraciones acordadas en el Congreso.....</i>	16
III. <i>Diferencias entre la Sección Catalana y La Unión Ferroviaria: Declaración de la huelga en la Red Catalana.....</i>	25
a) Actos realizados por los ferroviarios.....	35
b) Gestión ministerial.....	37
c) Declaraciones de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante	38
d) Gestiones entre el Presidente de la Comisión de huelga y el Director de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante en el período preparatorio de la huelga.....	40
e) Desarrollo de la huelga	40
f) Acuerdos del Comité Nacional de La Unión Ferroviaria..	41
g) Reunión de los ferroviarios de Madrid.....	43
h) Votación necesaria para la declaración de la huelga	43
IV. <i>Medidas acordadas por el Gobierno para prevenir el estado de huelga:</i>	
a) Medidas para garantizar el interés público....	46
b) Medidas de gobierno para regularizar el servicio	50

V. *Terminación del conflicto ferroviario: Factores que intervinieron en la solución del mismo:*

a) Medidas adoptadas por el Gobierno.....	62
b) Desunión de los obreros y empleados de ferrocarriles....	62
c) Mediación del Diputado á Cortes D. Julio Amado.....	63

APÉNDICES

APÉNDICE PRIMERO

HUELGA DE FERROVIARIOS DE LA RED CATALANA

Desarrollo de la huelga según la información de la prensa de Barcelona:

Día 25 de Septiembre de 1912.....	67
Día 26.....	70
Día 27.....	73
Día 28.....	75
Día 29.....	76
Día 30.....	77
Día 1.º de Octubre.....	79
Día 2.....	81
Día 3.....	83
Día 4.....	84
Día 5.....	85

APÉNDICE SEGUNDO

MEJORAS CONCEDIDAS POR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS A SUS OBREROS, AGENTES Y EMPLEADOS

I.

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

1.º Mejoras de carácter general.....	87
2.º Licencias, descansos, socorros.....	88
3.º Previsiones de retiro, viudedad y orfandad.....	92

II

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

1.º Mejoras concedidas al personal en 1912: Aumento de sueldos. Creación de plazas. Supresión de descuentos de sueldos. Pensiones.....	100
2.º Reglamento para la concesión de pensiones de retiro, viudedad y orfandad, anejo á la orden de la Dirección núm. 103, de 1.º de Noviembre de 1912.....	107
3.º Instituciones establecidas por la Compañía en favor del personal y mejoras que se han concedido al mismo en los últimos años	114

III

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

1.º Nota sobre las reclamaciones de la Federación Nacional de Ferrovianos, transmitida al Sr. Ministro de Fomento.....	133
2.º Comunicación de 16 de Enero de 1913, dirigida por el Sr. Director de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces al Instituto de Reformas Sociales: Mejoras concedidas al personal de la Compañía con posterioridad á las peticiones formuladas en el Congreso ferroviario	149
3.º Orden general de la Dirección número 95, de 1.º de Abril de 1911: Concesión de billetes gratuitos y á precios reducidos á los agentes de la Compañía y á sus familias.....	150
4.º Orden general de la Dirección número 101, de 1.º de Enero de 1913: Caja de Pensiones vitalicias y Caja de Socorros.....	151
5.º Disposiciones concernientes á la jubilación de los agentes	152

IV

Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España.

1.º Antecedentes relacionados con la situación económica de esta Compañía	168
2.º Antecedentes relativos al personal de la Empresa del ferrocarril de Madrid á Cáceres y Portugal y Oeste de España.....	169

3.° Mejoras concedidas al personal de esta Compañía en 1913	171
4.° Caja de Pensiones de obreros y empleados: Orden de servicio de 10 de Diciembre de 1904.....	172
5.° Reglamento de la Caja de Pensiones de 10 de Diciembre de 1904.	174
6.° Caja de Pensiones: Orden de servicio de 6 de Marzo de 1911 ...	179
7.° Licencias, enfermedades y accidentes del personal de la Compañía de explotación de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España: Circular de 1.° de Enero de 1907.	182
8.° Suministro de viveres y ropas: Orden de servicio de 10 de Enero y de 23 de Noviembre de 1906.....	184
9.° Concesión de billetes á las familias de los empleados de esta Compañía: Circular de 16 de Octubre de 1911.....	193
10. Reducción de descuentos.....	194
11. Aplicación del 5 por 100 del aumento de los productos brutos anuales de la explotación sobre los obtenidos en el año de 1900.	195
12. Mejoras concedidas por la Compañía á sus obreros y empleados.	196

APÉNDICE TERCERO

PROYECTOS DE LEYES PRESENTADOS POR EL GOBIERNO RELATIVOS Á LA HUELGA FERROVIARIA Y EXPOSICIONES ELEVADAS Á LAS CORTES Y Á LOS PODERES PÚBLICOS CONTRA ESTOS PROYECTOS

1.° Proyecto de Ley, leído por el Sr. Ministro de Fomento, sobre las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal.	201
2.° Proyecto de Ley con respecto á la modificación de los artículos 16 y 22 de la Ley de policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.....	211
3.° Exposiciones de las Compañías de ferrocarriles y Círculo de la Unión Mercantil acerca de los proyectos presentados por el Gobierno:	
a) Exposición de las Compañías de ferrocarriles.....	213
b) Exposición del Círculo de la Unión Mercantil de Madrid.....	217

APÉNDICE CUARTO

INFORMACIÓN PARLAMENTARIA ACERCA DEL PROYECTO DE LEY REGULADORIO DE LAS RELACIONES DE LAS COMPAÑÍAS DE FERROCARRILES CON SU PERSONAL

a) Enmiendas formuladas al proyecto de Ley:

1.ª Enmienda del Sr. Morote.....	223
2.ª Enmienda del Sr. Nogués.....	225
3.ª Enmienda del Sr. Barriobero.....	225
4.ª Enmienda del Sr. Marqués de Cortina.....	226
5.ª Enmienda del Sr. Nogués.....	227
6.ª Enmienda del Sr. Felíu.....	227
7.ª Enmienda del Sr. Rivas Mateos.....	229
8.ª Enmienda del Sr. Giner de los Ríos.....	229
9.ª Enmienda del Sr. Echevarrieta.....	230
10. Enmienda del Sr. Montes Sierra.....	230
11. Enmienda del Sr. Nogués.....	230
12. Enmienda del Sr. Soriano.....	232
13. Enmienda del Sr. Iglesias (D. Emiliano).....	234
14. Enmienda del Sr. Felíu.....	238
15. Enmienda del Sr. Cervantes.....	239

b) Discusión, en el Congreso de los Diputados, del proyecto de Ley acerca de la regulación de las relaciones de las Compañías ferroviarias con su personal:

Sesión del 21 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Antonio Maura en el primer turno en contra .	240
Discurso del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).....	253
Rectificación del Sr. Maura y Montaner.....	269
Rectificación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).....	275
Contestación del Sr. Maura y Montaner.....	282

Sesión del 22 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Angel Urzáiz para alusiones personales	284
Contestación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas).....	293
Rectificación del Sr. Urzáiz.....	301

Sesión del 25 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Pablo Iglesias en contra de la totalidad del proyecto.....	305
Contestación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas)	320
Discurso del Sr. Francos Rodríguez en nombre de la Comisión.....	322
Rectificación de D. Pablo Iglesias	328
Rectificación del Sr. Francos Rodríguez.....	334

Sesión del 26 de Octubre de 1912.

Discurso del Sr. Cervantes sobre la totalidad del proyecto....	335
Discurso del Sr. Armiñán en nombre de la Comisión.....	342
Rectificación del Sr. Cervantes.....	345
Rectificación del Sr. Armiñán.....	346

Sesión del 28 de Octubre de 1912.

Discurso del Sr. Goicoechea acerca de la totalidad del dictamen.....	347
Discurso de D. Lino Torres en nombre de la Comisión.....	355
Rectificación del Sr. Goicoechea	359
Rectificación de D. Lino Torres.....	361

Sesión del 29 de Octubre de 1912.

Discurso de D. Luis Moroté en defensa de su enmienda al artículo 1.º del proyecto.....	362
Contestación del Sr. Torre Somoza en nombre de la Comisión.....	372
Discurso de D. Melquiades Alvarez, para alusiones personales.....	374
Manifestaciones del Sr. Lerroux	384
Contestación del Sr. Presidente del Consejo de Ministros (Canalejas) al discurso del Sr. Alvarez.....	384
Rectificación de D. Melquiades Alvarez.....	394

