

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

DIRECCION GENERAL DEL TRABAJO E INSPECCIÓN
Sección de Anormalidades en la vida del trabajo.

LAS HUELGAS DE FERROVIARIOS ESPAÑOLES

SEPTIEMBRE DE 1921 — AGOSTO DE 1922



MADRID
IMPRESA DE FELIPE SAMARÁN
Embajadores, 64.—Teléfono 14-51 M.
1922

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES

DIRECCION GENERAL DEL TRABAJO E INSPECCIÓN
Seccion de Anormalidades en la vida del trabajo.

LAS HUELGAS DE FERROVIARIOS

ESPAÑOLES

SEPTIEMBRE DE 1921 — AGOSTO DE 1922



MADRID
IMPRENTA DE FELIPE SAMARÁN
Embajadores, 64 — Teléfono 14-51 M.
1922

Las huelgas de ferroviarios españoles

Septiembre 1921.—Agosto 1922.

I

La huelga de ferroviarios declarada el 12 de julio de 1916 puso de manifiesto la singular importancia que para la economía nacional tiene la suspensión del servicio público que asegura y afirma el normal desarrollo del comercio y de la industria: en términos que la perturbación del tráfico impone padecimiento general a las clases sociales, con riesgos y daños tan evidentes que en todos los países estos conflictos determinaron especiales y urgentes intervenciones del Poder público.

Discutidas y resueltas entonces las cuestiones que los agentes ferroviarios consideraban vitales, y muy en particular el reconocimiento legal de sus Asociaciones y el método para la tramitación de los conflictos sin necesidad de recurrir a la huelga y con la garantía de la ordenada discusión y del legítimo amparo de los derechos, fué de tal eficacia la norma legal deducida del consejo del Instituto de Reformas Sociales que, atendidas las justas solicitudes y consagrados los derechos de la personalidad sindical, se han recogido frutos de paz, no interrumpida ni en los momentos cuando la excitación de las pasiones y los debates consiguientes al universal reajuste de precios trajeron perturbaciones y crisis en las que los avances

de las doctrinas económicas casi no han logrado seguir la vertiginosa marcha de la realidad laboral.

El planteamiento de los complejos problemas tramitados en Francia en 1920 nos ilustran respecto de la trascendencia de las anormalidades ferroviarias, que han determinado en el país vecino la evolución de las ideas consagradas en la nueva legislación francesa.

Cree la Dirección Segunda, por lo tanto, que la crónica de las huelgas ferroviarias ha de ser tan importante por la naturaleza misma de la perturbación como por las enseñanzas que de ella deba deducirse, así para el conocimiento de las realidades actuales como para prever los métodos y las ordenaciones jurídicas que puedan evitar los mayores quebrantos consiguientes a las perturbaciones futuras.

CIUDAD REAL Y CÓRDOBA

**Huelga de obreros y empleados de los talleres de máquinas de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante.
Paro de una hora.**

Antecedentes.

Como antecedente de la cuestión a que esta crónica se refiere, conviene recordar el deseo de los obreros ferroviarios de conseguir la implantación de la jornada de ocho horas en todos los servicios, dentro de las normas del Real decreto de 3 de abril de 1919 y Reales órdenes de 15 de enero de 1920; deseo al que se unen la pretensión de que se suprima en los talleres el trabajo nocturno, y la tendencia solidarista a mantener la asociación profesional de todos los ferroviarios, excluyendo implícitamente aquellas intervenciones en el trabajo de los que, manteniéndose apartados del Sindicato gremial, pueden sufrir los efectos del aislamiento o debilitar, separándose de los acuerdos sindicales, la fuerza de las Corporaciones.

Por lo que se refiere a la primera cuestión, se inició el descontento en los talleres de Ciudad Real el 29 de septiembre de 1921, mediante una huelga de «brazos caídos», que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante procuró contener, requiriendo a los obreros a reanudar las labores antes del 4 de octubre.

La coincidencia del descontento en Ciudad Real y en Cór-

doba dió pábulo a la creencia de que se fraguaba la huelga general de ferroviarios. Y para restituir su imperio a la justicia, intervino, el 3 de octubre, el Sindicato de Transportes de Castilla, publicando el siguiente manifiesto:

«A LA CLASE TRABAJADORA Y A LA OPINIÓN EN GENERAL:

»Parte de la Prensa de anoche, no sabemos con qué fin, se hace eco del rumor siguiente: «Los ferroviarios han aplazado la huelga hasta el día 18...» Como consecuencia de esto, se ha dicho que «huelga aplazada, huelga ganada».

»Ante esto, nos cumple manifestar, interpretando los deseos de la organización, que nosotros no hemos hablado de huelga, que todo eso no es más que una patraña y que ni ahora ni el día 18 se declarará huelga alguna, pues el motivo que había de provocarla no puede existir, dado que las Compañías se comprometieron a implantar la jornada de ocho horas antes del día 19, compromiso que cumplirán, y que, una vez cumplido, nada puede hacer suponer a nadie, como no tenga interés en suponerlo, que vamos a una huelga por este motivo.

»Ya hemos dejado bien sentado que son las Empresas las únicas que tienen interés en provocarlo, y no precisamente porque piensen dejar de cumplir este compromiso, que, a juicio nuestro, no pueden dejar de cumplir, sino para, amparadas en nuestro supuesto movimiento, lograr, por Real decreto, el aumento de tarifas.»

Era un hecho cierto, en efecto, la implantación de la jornada legal para los empleados de Tracción y parte de los de Estaciones y Vía y obras. Estaba igualmente anunciado el establecimiento, el día 19, de la jornada máxima legal de maquinistas y fogoneros. Pero quedaban en estudio los problemas del reconocimiento de la jornada de ocho horas pretendida por los factores, el personal de los trenes y otros agentes; y por este motivo, y por influjo también de la inquietud reinante en Córdoba, se afirmaban los ferroviarios de Ciudad Real en el propósito de mantener el método de «brazos lánguidos».

continuando en huelga el 4 de octubre, no obstante las invitaciones y consejos de los Jefes, que unieron a la persuasión el recuerdo de la conminación ordenada por la Compañía.

Por tal motivo, y al ser requeridos los huelguistas a desalojar los talleres y no escuchar las invitaciones, intervino la Guardia civil, con la fortuna de ser atendida. Pero, ejecutando la Empresa su amenaza, quedaron despedidos los huelguistas.

El mismo día, a las once de la mañana, se presentaron en Ciudad Real tres representantes del Comité central ferroviario, que no llegaron a tiempo para evitar el planteamiento oficial de la huelga.

Celebradas diversas conferencias por el Sr. Gobernador civil con el alto personal de la Compañía y con los obreros, éstos reanudaron el trabajo, volviendo la situación al estado en que se hallaba el 29 de septiembre.

Coincidiendo con el conflicto suscitado en los talleres de la Compañía en Ciudad Real, y según se ha indicado, se inició otro en Córdoba, en el Depósito de máquinas de la misma Compañía, por exigir los obreros el despido de tres agentes no sindicados que prestaban servicio como ajustadores.

Así se hacía constar en carta que el Presidente de la Sociedad obrera dirigió, con fecha 3, al Sr. Jefe del Depósito de Córdoba; carta que, a la letra, decía:

«En la reunión celebrada por esta Sociedad el 3 del actual se ha tomado el acuerdo siguiente: que, en virtud de provocaciones constantes que engendran un peligro constante para la seguridad de los compañeros que se ven atropellados en su dignidad, tanto personal como profesional, por parte de los individuos P..., R... y R ..., esta Sociedad por unanimidad ha acordado poner en su conocimiento que, a partir del día 12 del actual, no trabajará ninguno de sus componentes si estos individuos siguen trabajando.

»Queda bien entendido que se considera incompatible la convivencia en el trabajo, para lo cual se marca el plazo indicado, como igualmente, a contar del día 4, no trabajará con ellos ningún ayudante ni peón de este Depósito.

»Lo que ponemos en su conocimiento para los efectos oportunos.—El Presidente, *M. Carrasquilla* (firmado).—El Vicesecretario, *Francisco Peña* (firmado)».—Hay un sello que dice: «Sección del Personal de Talleres y Depósitos de Madrid, Zaragoza y Alicante. Córdoba.»

Recibida esta notificación, la Compañía envió un delegado con propósito de ver si conseguía la solución armónica del conflicto, y, al efecto, el representante de la Empresa solicitó de tres obreros que auxiliasen, como ayudantes, la labor de los tres ajustadores no asociados. Ante la negativa rotunda de estos obreros a consentir el trabajo de aquéllos, fueron dejados cesantes, llamándose a otros tres, que, oponiéndose también al empleo de los disidentes, por la misma razón, fueron despedidos; y al ser declarados cesantes hasta nueve obreros, el resto de los trabajadores se declaró en huelga de brazos caídos, desoyendo a los representantes de la Compañía, que les invitaron a deponer su actitud o a abandonar el local.

La Compañía requirió entonces del Sr. Gobernador civil la fuerza pública necesaria para expulsar de los talleres al personal.

Y, al propio tiempo, en los periódicos de Córdoba, en el local de los talleres y en los lugares más públicos se colocó, el día 8, el siguiente aviso de la Compañía, requiriendo a los obreros para que reanudasen el trabajo antes del día 11 (se debe advertir que los domingos se trabaja en los talleres), y en los términos siguientes:

«AVISO AL PERSONAL

»La actitud que ha tomado el personal obrero del Depósito y Recorrido de Córdoba no tiene justificación legal posible. La Jefatura del Servicio deplora que agentes a sus órdenes se coloquen en franca rebeldía, que hace imposible la explotación normal del ferrocarril, y ocasionarán perturbaciones gravísimas para el país en el momento en que es más necesario para España y para su Ejército el intensificar los medios de transporte.

»Esta Jefatura prefiere achacar lo ocurrido a una ofuscación de momento, y espera que el personal, haciéndose cargo del error cometido, reanudará el trabajo sin pérdida de tiempo; pero debe advertir que se aprobará la baja en la Compañía, por abandono de servicio, de quienes, a partir de la sesión de la mañana del próximo martes, día 11 de octubre, no trabajen como de ordinario. Espero que este plazo de cuarenta y ocho horas que se concede bastará para que todos depongan una actitud inexplicable, y que, sin excepciones, se reintegrarán al desempeño de sus faenas habituales, aceptando como condiciones esenciales y principales para el establecimiento de la más absoluta disciplina del taller las siguientes:

»1.^a La declaración de que renuncian a todo *boycottage* contra los tres ajustadores confinados, prometiendo tratarles con el respeto y cordialidad que mutuamente se deben todos los obreros del taller.

»2.^a Que se comprometen a trabajar en horas extraordinarias, con arreglo a las instrucciones señaladas en el aviso fijado en la tablilla de anuncios del Depósito.

»3.^a Que se comprometen asimismo a efectuar los trabajos que en la línea requieran las necesidades del servicio, con arreglo a las normas de antiguo establecidas para el caso.

»4.^a Deberán aceptar cualquier otra medida de buen gobierno que, con arreglo a las circunstancias, sea conveniente exigir para el buen orden del taller.

»Madrid, 8 de octubre de 1921.—El Ingeniero-Jefe de Material y Tracción, *André* (firmado).»

La jornada que entonces venían realizando los operarios era de doce horas, y estaban obligados a trabajar de noche; y fuera del taller, en la línea.

No habiéndose presentado, ante aquel requerimiento, ninguno de los obreros, se les dió de baja; incautándose del depósito y de los talleres el 2.º Regimiento de Ferrocarriles.

A consecuencia del despido quedaron sin trabajo, según in-

forme de la Compañía, 224 huelguistas, no habiendo acudido, hasta el 12 de octubre, más que 20 sustitutos, no asociados y extraños a la Empresa.

Así los hechos, el Sindicato del Transporte de Castilla publicó un manifiesto, en el que decía:

«Las Compañías ferroviarias, extemporáneamente, están provocando, valiéndose para ello de algunos equivocados obreros, para que esta organización vaya a un movimiento huelguístico, y, si es posible, que éste sea general, con objeto de asustar a la opinión y poder sacar adelante sus propósitos. Además, persiguen que el país crea dos cosas: que pudiéramos estar confabulados con las Empresas, o que ponemos obstáculos en los transportes, para que se desate en contra nuestra el furor de los exaltados patriotas.

»No tendríamos inconveniente en aceptar el reto, como ya lo hemos recogido otras veces, si no nos diéramos cuenta de la idea que anima a las Compañías. No es nuestra intención esa, y por esto en Ciudad Real sofocamos en su principio el acto espontáneo de los compañeros que rechazaban la probada provocación de las Empresas.

»Pero agotados todos los recursos de concordia para resolver el paro del personal de talleres del Depósito de Córdoba, que fué expulsado del trabajo por la fuerza pública el día 7 del actual, nos veremos obligados a poner en práctica los resortes de la organización, cuyo límite de desarrollo lo marcará la impetuosidad de las Compañías y el apoyo decidido de los gobernantes, pues nos encontramos dispuestos a que a ninguno de los obreros se les menoscabe en lo más mínimo sus derechos ni que sean objeto de represalias.»

El día 13 se publicó la siguiente nota:

«Circula por Córdoba una hoja impresa, cuya finalidad es, según dice el propio escrito, que la opinión pública no se desoriente con motivo del conflicto planteado por los obreros del Depósito de máquinas de la Compañía de Madrid, Zaragoza y

Alicante, a los cuales se han sumado por solidaridad los del Recorrido de la misma estación.

»Para contribuir a aquel fin es conveniente exponer los antecedentes del conflicto planteado.

»Hay en aquel taller dos oficiales caldereros y un ajustador que no forman parte del Sindicato, y por el hecho de no compartir esas ideas, son objeto de todos los desprecios por los sindicatos, que han pretendido imponer a la Compañía que estos tres obreros sean eliminados del taller, negándose a todo trabajo en su compañía, no consintiendo que ningún ayudante ni peón les auxilien en sus tareas.

»Si algunos de los obreros se resisten a ingresar en el Sindicato, en uso de un derecho indiscutible, la Compañía no puede obligarles a proceder en contra de sus convicciones o deseos. No podía consentir tampoco la actitud de manifiesta insubordinación en que se colocaron los obreros desde el momento en que se negaron a colaborar con los confinados, y hubo de comenzar despidiendo a los que se negaron a trabajar con ellos, e inmediatamente se declaró la huelga de brazos caídos. Y como persistieran en su actitud, forzoso fué requerir el auxilio de la Autoridad para que fueran desalojados los locales y dejaran lugar para trabajar en ellos a quienes debían asegurar, sin pérdida de momento, la circulación de los trenes, al mismo tiempo que se les concedía un plazo para que reanudaran el trabajo en las condiciones ordinarias, ofreciéndose a admitir de nuevo a todos ellos y anunciando el despido de los que no volvieran a sus tareas; el plazo concedido ha terminado el martes 11, y el personal huelguista no se ha presentado al trabajo.

»El desarrollo del conflicto bien claro demuestra que es independiente de la aplicación de la jornada de ocho horas, de la cual disfruta el personal huelguista desde octubre de 1919, es decir, desde hace dos años. Es cierto que el Sindicato de Córdoba tiene hechas peticiones relativas al abono y organización de las horas invertidas fuera de la jornada legal y durante la noche; pero estas peticiones ninguna relación tienen, de cerca ni de lejos, con el conflicto de que nos venimos refiriendo.

»El relacionar este conflicto con la pretensión de la eleva-

ción de tarifas por parte de las Compañías es una maniobra tan burda que no resiste el más pequeño análisis. Si la huelga hubiera sido provocada por la Compañía, ¿cómo se explicaría que ésta hubiera concedido a los huelguistas un plazo de cuarenta y ocho horas para reintegrarse al trabajo, sin excepciones?

»Y si precisamente este personal huelguista es del que ya disfruta la jornada de ocho horas, sin que se haya pretendido modificarla, desde hace dos años, ¿qué relación puede tener este conflicto con el gasto que la total implantación de aquélla ha de producir?

»No hemos de ocultar la gravedad de la situación. Córdoba es hoy el nudo de las comunicaciones de toda España con la costa de Marruecos, donde se bate nuestro Ejército. En Córdoba no se reparan las máquinas, coches ni vagones más que en lo más preciso de momento, habiéndose logrado, hasta ahora, que no se hayan dejado de hacer trenes, gracias al valiosísimo concurso del 2.º Regimiento de Ferrocarriles.

»Pero, dada la actitud del personal que no se ha presentado a reanudar su trabajo, la Compañía, atenta, ante todo, a cumplir la misión que le está encomendada, se ha visto en la precisión de ir cubriendo las plazas vacantes que aquél ha dejado por abandono de sus puestos, llamando al efecto a los aspirantes al ingreso en los talleres.

»La masa honrada, las madres españolas cuyos hijos pelean en Marruecos, harán justicia a todos, y juzgarán la actitud del Sindicato, que dificulta y podría llegar a imposibilitar el transporte de víveres y municiones para ese Ejército valeroso, el transporte de heridos gloriosos, y todo ello para imponer, a viva fuerza, las doctrinas y procedimientos sindicalistas a otros asalariados, tan respetables como cualesquiera, pero que opinan de diferente modo. Las personas de corazón apreciarán debidamente y como se merece la elección de estos momentos para provocar un trastorno en los transportes ferroviarios.»

Continuó planteada la huelga durante todo el mes de octubre, sin que se pudieran vislumbrar las soluciones probables, a pesar de que el Instituto, por medio de sus delegados y por co-

municación directa con las Autoridades correspondientes, procuraba recoger las incidencias y resultancias de la cuestión.

El paro de una hora.

Se hicieron gestiones para solucionar pacíficamente el conflicto y no se consiguió que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante admitiese a los obreros despedidos.

Como respuesta a la decisión patronal, el Sindicato del Transporte de Castilla publicó el manifiesto que insertamos a continuación:

«A LOS FERROVIARIOS

»Camaradas: Reproducimos parte de lo que el día 30 de octubre os decíamos:

«Agotados todos los recursos de concordia para resolver el paro del personal de talleres del Depósito de Córdoba, los que fueron expulsados del trabajo por la fuerza pública el día 7 del actual, nos veremos precisados a poner en práctica los resortes de la organización, cuyo límite de desarrollo lo marcará la impetuosidad de las Compañías y el apoyo decidido de los gobernantes, pues nos encontramos dispuestos a que a ninguno de los obreros en lucha franca, noble y prudente se les menoscabe en lo más mínimo sus derechos ni que sean objeto de represalias.

»Como consecuencia, nosotros, que hemos verificado una fraternal fusión de los antiguos Sindicatos profesionales ferroviarios en el Sindicato del Ramo del Transporte, de la Confederación Nacional del Trabajo, o, lo que es lo mismo, que una fuerte organización en número de adherentes se ha unido a otra de una fuerza moral incontrovertible, tenemos que responder como corresponde a la provocación manifiesta y «probada» de la Compañía Madrid, Zaragoza y Alicante, quien suponiendo que la prudencia y tacto que hemos llevado para salvarnos del oprobio de un torcido calificativo de confabulación, y que

para ello habíamos localizado el asunto de Córdoba y sofocado en su principio el de Ciudad Real, no haciendo uso de la potencialidad orgánica demostrada ya otras veces, equivocó el concepto de nuestra situación la Compañía, nos vemos hoy obligados, por la fuerza de las circunstancias, y con arreglo al mandato de la Asamblea magna celebrada en Madrid el día 8, de probar a la Compañía que la prudencia no debe confundirse con el miedo, y que el acuerdo de la Asamblea debemos cumplirlo como obreros conscientes y aun como hombres de valor.

»Se ha acordado por unanimidad verificar un plante de una hora por todo el elemento organizado de la Compañía Madrid; Zaragoza y Alicante, cuyo día y hora determinados se avisará por los delegados a la mayor brevedad.

»Este plante consistirá en que, «sin abandonar» las estaciones, los talleres, los trenes, las máquinas ni los tajos de trabajo en todo Madrid, Zaragoza y Alicante, permanecer de «brazos caídos» todo el personal, es decir, no hacer nada de trabajo ni servicio durante una hora, que se determinará.

»Los trenes no se pararán en el trayecto, sino en la primera estación a que lleguen después de la hora que se determine, y se detendrán sesenta minutos más de la hora asignada de parada en aquella primera estación. Los trenes militares, hospitales de enfermos y heridos quedan exceptuados del plante.

»El objeto de la protesta, con este plante de una hora, y, en caso de ser necesario, otro plante más persistente en duración, es por conseguir lo siguiente:

»Readmisión de todos los obreros de los talleres del Depósito de Córdoba en sus puestos y derechos; del de Ciudad Real en la plaza de telefonista del Depósito, o cargo análogo en el mismo Ciudad Real.

»Abono de todos los jornales perdidos por los obreros de Córdoba y Ciudad Real.

»Despido absoluto de los esquiroles y traslado de los tres obreros de Córdoba y uno de Ciudad Real, motivo de la provocación y del conflicto.

»La dignidad obrera, la causa justa que perseguimos, el anhelo con que durante un mes estáis solicitando generosamente

la solidaridad con nuestros hermanos de Córdoba, nos darán el triunfo.—*El Comité*.—Madrid, 9 de noviembre de 1921.»

Como consecuencia del manifiesto anterior, que agudizaba la división reinante entre las distintas agrupaciones obreras de ferroviarios, se reunieron la Comisión ejecutiva del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria, el Comité de la primera zona y el Consejo obrero de Madrid, Zaragoza y Alicante, residentes en Madrid, analizando y discutiendo el acuerdo del Sindicato del Transporte de Castilla, y acordando, «a fin de encauzar debidamente el pensamiento de todos y cada uno de sus asociados», opuesto al del Sindicato Nacional, la publicación del manifiesto que remitió a la Prensa D. Trifón Gómez, que decía así:

«La Comisión ejecutiva del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria, el Comité de la primera zona y el Consejo obrero de Madrid, Zaragoza y Alicante, con residencia en Madrid, se ha reunido para, después de examinar el acuerdo hecho público por el Sindicato del Transporte de Castilla, fijar la posición de aquel organismo nacional en tan delicado asunto, a fin de encauzar debidamente el pensamiento de todos y cada uno de los asociados.

»Consiste el acuerdo tomado por el Sindicato de referencia en realizar un plante, durante una hora, en todas las líneas que explota la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, y, en caso de ser necesario, realizar otro de mayor duración para conseguir la readmisión de los obreros del Depósito de Córdoba, el abono de los jornales perdidos durante el tiempo que estuvieron parados y despido absoluto de los esquiroles, así como el traslado de los tres obreros de Córdoba, motivo de la provocación y del conflicto.

»Como pueden observar nuestros camaradas, se trata de realizar un movimiento más o menos eficaz, por solidaridad con los ferroviarios de Córdoba, quienes han sufrido un serio fracaso con motivo del plante recientemente realizado.

»El proceso seguido desde la fundación de los organismos

que hoy militan en el Sindicato del Transporte de Castilla; los acuerdos tomados por nuestra organización contra aquéllos, ante las repetidas deserciones del puesto de honor señalado a las organizaciones conscientes, y su silencio para con nuestro Sindicato en los momentos de tomar el acuerdo antes citado, son motivos suficientes para considerar relevada de todo compromiso a nuestra organización, ya que ningún vínculo de solidaridad la une con la interesada en este caso.

»Mas conviene recordar, para fortalecer nuestra posición, que el plante de Córdoba fué declarado para conseguir separar del servicio de la Compañía a tres compañeros nuestros, no por su mal comportamiento con la organización, como gratuitamente se ha dicho por esos elementos, sino porque se resistieron a ingresar en los Sindicatos profesionales, a pesar del *boycot* que les declararon.

»Estos tres camaradas son los paladines esforzados de la primitiva y verdadera organización ferroviaria, a cuya defensa y desarrollo contribuyeron, con la exposición de sus destinos y de su libertad, en los tiempos heroicos en que los falsos luchadores de hoy no se atrevían a militar bajo su bandera: los que en Córdoba se opusieron a la huelga pro aumento de tarifas, manteniendo, en cambio, el programa emancipador que tremolaba nuestra antigua Federación, y, por último, los que, desoyendo las ridículas amenazas de los patrióticos sindicalistas que en ferrocarriles padecemos, seguían impertérritos a nuestro lado, manteniendo con plausible firmeza el elevado pensamiento que a nuestra organización informa.

»He aquí la semblanza de los tres camaradas que han merecido las más acres censuras de los componentes de los Sindicatos profesionales, y a los que llegó a declarárseles el *boycot*, cual a empedernidos esquiroles, por quienes día tras día, durante once años, han traicionado por acción u omisión la causa emancipadora de los explotados del carril.

»Siendo la causa que indicada queda la originaria del infantil acuerdo tomado por el Sindicato del Transporte de Castilla, cometeríamos una torpeza y una traición para con nuestros camaradas sumándonos al plante proyectado, puesto que, entre

otras peticiones, se incluye el traslado de tan excelentes compañeros.

»Además, lo ocurrido en Córdoba es la consecuencia lógica de un sistema de organización que resquebraja los vínculos de solidaridad indispensables para triunfar en nuestras luchas. Y si bien la selección de doscientos o más ferroviarios levanta olas de indignación contra la Compañía que la comete, ello les dará lugar a pensar cuán grande es la indignación que sentimos nosotros contra quienes, como ellos, por egoísmo o cobardía, nos abandonaron en los momentos de luchar para reponer los seis mil seleccionados de la Compañía del Norte.

»Por estas y otras muchas consideraciones, nuestra organización no puede sumarse a la protesta, lamentando infinito que la ignorancia y la perversidad de un puñado de hombres la coloque en el trance doloroso de combatir a otros trabajadores, lo que haremos mientras se persista en pedir el traslado de tres compañeros a quienes consideramos más dignos y más amantes de la organización que la inmensa mayoría de los que militan en los Sindicatos profesionales.»

La huelga y extensión del paro.

No obstante tan notoria disidencia, sostuvo la Federación Nacional el acuerdo indicado, y el 19 de noviembre, a las nueve de la mañana, en todas las líneas de M.-Z.-A., excepto en la red catalana, se inició el paro de una hora, saliendo los trenes de viajeros conducidos por equipos militares, si bien sufriendo los efectos de la interrupción en las primeras estaciones.

Acerca de la intensidad del paro, que, por su extensión territorial, era dificilísimo apreciar, se recogieron dos versiones diferentes: una de ellas, semioficiosa, de huelguistas, que tenían previsto el éxito, porque, no obstante los despidos acordados por la Compañía, eran 115 los obreros que continuaban en Córdoba manteniendo la huelga, y suponían que todos los ferroviarios estaban dispuestos a ampararles.

Según esta versión, y aparte los trenes que de Madrid salie-

ron conducidos por equipos de ingenieros militares todos los trenes que de nueve a diez circularon por las líneas hubieron de detenerse fuera de itinerarios: siendo prueba de ello que los correos llegaron con especial retraso, que fué de tres horas y veinte minutos en el de Andalucía; no llegando puntualmente otro tren que el expreso de Barcelona.

El expreso de Toledo salió de Madrid conducido por un Inspector, y al llegar a Yeles, el Jefe de la estación se negó a dar la salida; pero continuó el viaje, pasando por Esquivias, Pantoja y Vilaseca sin que prestasen servicio los empleados de dichas estaciones.

Efecto del conflicto fué que a las tres de la tarde no se habían descompuesto los correos ni los expresos llegados por la mañana.

Al decir de los huelguistas, de los 6.000 obreros de los talleres de Madrid, solamente seis continuaron trabajando en la hora del paro, y de los 3.000 pertenecientes al Movimiento, sólo tres o cuatro desoyeron la orden de la Asociación.

En cambio, a modo de nota oficiosa, se publicó en la prensa diaria la siguiente carta de un Subjefe de la Compañía:

«Madrid, 20 de noviembre de 1921.

»Sr. Director de...

»Muy señor mío y de toda mi consideración: Creo de mi deber acudir a la atención de usted para rectificar algunos conceptos de la reseña que aparece en el periódico de su digna dirección, relativos a la huelga ferroviaria de una hora que se trató de efectuar en las líneas de M.-Z.-A., sobre todo por lo que se refiere al origen de la misma. Bien comprenderá usted que no me corresponde provocar ni aceptar polémicas de cierta clase respecto al fondo de la cuestión. Los promotores de este movimiento saben cuáles son sus propósitos y hasta dónde han de llegar, no correspondiendo a los fieles servidores de la Compañía, como es el que suscribe, hacer otra cosa que prestar su leal concurso para que un servicio público de tanta importan-

cia sufra las menores perturbaciones posibles, máxime en los momentos actuales, en que las comunicaciones de la red Madrid-Zaragoza-Alicante son tan esenciales para nuestro valiente Ejército de África.

»Limitándome, por tanto, a poner los hechos en su punto, para que cada cual pueda sacar de los mismos las consecuencias que mejor le parezcan, debo indicar que en el Depósito de Ciudad Real fué despedido un agente adscrito a dicha dependencia, por negarse a tomar posesión del cargo que se le había conferido, y que, por lo que se refiere al Depósito de Córdoba, no se impuso a ningún operario el trabajo en horas extraordinarias, como puede y debe imponerse actualmente, a virtud de los preceptos de la Real orden dictada por el Ministerio de Fomento con fecha 17 de octubre último. La causa del conflicto en Córdoba consistió en la negativa de muchos de los obreros a seguir trabajando con tres o cuatro compañeros que no habían querido formar parte del Sindicato constituido por los demás, pretendiendo la mayoría de dichos obreros que los no sindicados fueran despedidos del servicio de la Compañía. Ésta se resistió al despido; exigió, como podía y debía, que en el taller trabajaran todos, sin distinción de sindicatos o no sindicados; esta exigencia fué la que dió lugar a la huelga de brazos caídos de una buena parte de aquel personal. Se dió al mismo un plazo de dos días para que, libre de toda ofuscación, volviera a ocupar sus puestos; y como no fueran atendidas tales indicaciones, y era preciso asegurar el servicio prestado por el Depósito, se vió la Compañía en la precisión de ir cubriendo las plazas vacantes del mismo, llamando al efecto a cuantos habían anteriormente solicitado el ingreso en dicha dependencia. De suerte que cuando, al cabo de unos días, se convencieron los huelguistas de Córdoba de la improcedencia de su conducta, solicitando por escrito todos su reingreso, no pudo ser atendida más que una parte de tales peticiones, por hallarse cubiertas las plazas restantes por el personal nuevamente reclutado, y de cuyos servicios no podía prescindir ya la Compañía, echándolos injustamente a la calle.

»Debo hacer presente también que en el intervalo de nueve

a diez de la mañana de ayer, día 19, no debía salir ningún tren de mercancías de la estación de Atocha; que de los mil y pico de obreros que trabajan en los talleres generales anejos a la citada estación siguieron trabajando más de la mitad; que trabajaron también todos los obreros de los talleres del Depósito de Madrid (Cerro Negro), y que los trenes que debían salir de Madrid y llegar a Madrid en la mañana de ayer siguieron su itinerario sin alteración sensible, dándoles el paso en las estaciones correspondientes.

»De las disposiciones que pueda tomar la Dirección de la Compañía con motivo de los hechos citados, no me toca decir nada, por no corresponderme facultad ninguna para el caso, debiendo añadir que, al ser interrogado por un redactor de «...» respecto a las circunstancias y detalles de los citados hechos, no pude, bien contra mi voluntad, complacer los deseos de aquél, por no permitirme en tal momento las obligaciones urgentes de mi cargo mantener con dicho redactor una conversación que, de haber dispuesto libremente de mi tiempo, hubiera sido para mí muy grata, a buen seguro.

»Dándole las gracias más expresivas, Sr. Director, por la acogida que seguramente dispensará usted en su periódico a estas líneas, aprovecha esta ocasión para ofrecerle el testimonio de mayor respeto y consideración este su atento seguro servidor, q. e. s. m., *Leopoldo Salto.*»

Actitud de la Empresa.

La Compañía exteriorizó inmediatamente su propósito de corregir a los que secundaron el paro, y suspendió de empleo y sueldo a cuatro maquinistas, dos fogoneros, un revisor y al Jefe de la Estación de Getafe, procediendo luego a investigar el número y nombres de los ferroviarios que abandonaron el trabajo.

Temiendo represalias, pretendió, en vano, una Comisión de obreros conferenciar con el Director de la Compañía, que se

negó a recibirla, fracasando también el propósito de celebrar un mitin en el local de la calle del Doctor Fourquet.

Informe de la Compañía.

Para mejor conocimiento de causa y perfección de juicio acerca del conflicto referido, ordenó el Instituto al Delegado de Estadística de la primera región que recogiese el informe que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante tuviera a bien evacuar sobre tan interesante asunto. Y, cumpliendo lo ordenado, he aquí las manifestaciones de la citada Empresa:

«*Antecedentes.*—A partir de agosto del presente año notóse un movimiento de indisciplina entre el personal ferroviario que prestaba su servicio en Córdoba, Ciudad Real y Alicante, movimiento iniciado y mantenido por los Sindicatos.

»La Compañía no había intervenido en la formación de esos organismos, ni opuso dificultades a su creación y desarrollo; pero algunos de sus agentes o empleados se negaron a sindicarse, y, por ello, los obreros sindicados pretendieron que dichos agentes fuesen todos borrados de las listas del personal de la Compañía, pretensión que les fué denegada rotundamente.

»*En los talleres de Mérida.*—Poco después de formularse la pretensión con carácter general, los obreros sindicados de uno de los Depósitos de Mérida amenazaron con el paro si no era despedido un agente de la Compañía no sindicado, apellidado Alameda, y la Compañía, por un afán conciliador, dejó sin servicio al citado funcionario.

»*Huelga de brazos caídos en Ciudad Real.*—Repetidos los intentos de coacción por parte de los Sindicatos, y ante la huelga de brazos caídos, repentinamente iniciada (a fines de septiembre) en los talleres del Depósito de Ciudad Real, para obtener que fuese separado del servicio un bombero de aquella Estación que no había querido sindicarse, actuó la Compañía en el sentido de asegurar el servicio a todo trance; y cuando

los obreros sindicados vieron normalizado el servicio y creyeron que la Empresa se proponía prescindir de la cooperación de los huelguistas, volvieron al trabajo.

»La única medida represiva que adoptó la Compañía, además de no pagar a los obreros sindicados los días que estuvieron en huelga, fué suprimir la plaza que tenía en la antes citada Estación el fogonero Campos, al cual, por padecer una enfermedad en la vista que le impedía seguir desempeñando el puesto que antes ocupaba, le fué creado un destino especial, en concepto de socorro. El interesado se negó a aceptar ése nuevo empleo, y, ante tal actitud, fué despedido, terminando así la huelga, sin otras consecuencias.

»*Huelga en Córdoba.*—En los talleres del Depósito de Córdoba fueron *boycoteados* algunos obreros no sindicados, negándose a trabajar con ellos los demás compañeros que pertenecían al Sindicato.

»Del 10 al 12 de octubre exigió la Empresa que todos los obreros prestasen su servicio, y los que estaban sindicados se negaron a hacerlo, declarándose en huelga.

»Cumplió la Compañía el servicio lo mejor que pudo, y concedió a los obreros un plazo de dos o tres días para que reanudasen el trabajo, advirtiéndoles que, pasado ese plazo, buscaría personal nuevo. Como la mayor parte de los obreros dejó transcurrir el plazo sin presentarse al trabajo, la Compañía trató de reclutar nuevo personal. Hízolo así: al principio, con poca prisa; luego, con mayor rapidez, por imponerlo las necesidades del servicio, y en los talleres a que nos referimos, en los cuales venían trabajando unos 300 obreros, sólo fueron colocados, después de la huelga, 130, entre nuevos y antiguos readmitidos.

»Cundió el desaliento entre los huelguistas, y en primeros de noviembre se rindieron y solicitaron volver al trabajo; pero como había sido admitido un centenar de obreros nuevos, a los cuales la Compañía, por razones de equidad, se negó a despedir, y tampoco podía la Empresa sostener más personal que el necesario, quedaron despedidos de los talleres de Córdoba cien obreros antiguos de los que se habían declarado en huelga.

»*El paro de una hora en todos los servicios.*—Ante el repe-

tido fracaso de las huelgas, la Junta central de los Sindicatos de obreros ferroviarios trató de imponerse a la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, y con ese objeto acordó que, como primer aviso, se realizase el paro de una hora en todos los servicios, y decidió que se llevase a cabo el 19 de noviembre, de nueve a diez de la mañana.

»Prevenida la Compañía, adoptó las medidas conducentes a que las perturbaciones ocasionadas por ese paro fuesen lo más pequeñas posibles.

»Y en la forma acordada por la Junta central de los Sindicatos, inicióse el paro en la Estación de Madrid, negándose dos maquinistas a prestar servicio, siendo sustituidos en el acto, sin que ocasionasen anomalía importante.

»En los talleres de Madrid, donde trabajan unos 1.200 obreros, holgaron la mitad, aproximadamente.

»Los efectos del paro se hicieron sentir de modo parcial, sin causar grandes trastornos, en el radio que alcanzan los Depósitos de Madrid, Alcázar y Ciudad Real; pero en los trece Depósitos restantes no ocurrió absolutamente nada.

»En suma: que la totalidad del servicio no se resintió, porque el paro no fué general, merced a las medidas adoptadas por la Compañía para impedirlo, y por la desunión de las distintas agrupaciones obreras

»*Actitud de la Empresa.*—Las medidas adoptadas por la Compañía para tratar de evitar la reproducción del conflicto, castigando a los principales causantes del relatado, han sido: despedir a los dos maquinistas que se declararon en huelga en Madrid; al Jefe de la Estación de Getafe, que cerró la Estación durante la hora del paro, y a otros tres agentes de la Compañía (un revisor y dos guardaagujas), que se significaron mucho en la organización de la huelga.

»Hoy la situación se halla normalizada, en opinión de la Compañía, y prestan sus servicios el agente Alameda y todos los demás antiguos empleados.»

Observaciones.

Del interrogatorio estadístico recibido en el Instituto resulta que el día de la huelga servían en la Empresa ferroviaria 32.300 agentes: 30.330 varones y 1.970 mujeres, y que sólo unos 1.500 secundaron el paro, o sea el 4,64 por 100 del total de empleados.

Justo es añadir que el paro de una hora se efectuó sin disturbios ni daños materiales, tanto en las líneas como en los talleres.

Finalmente, a requerimiento del Sindicato de Castilla, se reunieron en Alicante, el 24 de noviembre, más de 300 ferroviarios de la Compañía de Madrida, Zaragoza y Alicante, acordando secundar las órdenes que dictase el Comité, aunque poco resueltos a la declaración de huelga para defensa de los despedidos con motivo del paro de una hora.

Las posteriores gestiones del Sindicato del Transporte no tuvieron eco entre el personal de las Empresas, restableciéndose la normalidad en los servicios, que no han vuelto a ser perturbados.

III

FERROVIARIOS DE ALMERÍA

En 4 de enero se tuvo noticia de que el Sindicato de los Ferrovianos Andaluces y Sur de España había celebrado junta general extraordinaria, con asistencia de delegados de las Secciones de Guadix y Almería.

Se trataba de estudiar las condiciones de trabajo del personal de las Empresas de los ferrocarriles del Sur de España, por entender que debían ser equiparados a los agentes de las líneas de los Andaluces. Y en la reunión expresada se convino, por unanimidad, nombrar una Comisión que efectuase cerca de los patronos las gestiones conducentes al fin apetecido.

Las pretensiones de referencia están puntualizadas en el oficio que el Sindicato mencionado dirigió al Gobernador civil de Almería en 22 de enero de 1922, y que decía así:

«Sindicato de Ferrovianos Andaluces y Sur de España.—Sección de Almería.—Castelar, 10 duplicado.—Tenemos el honor de contestar su atenta comunicación número 222 de 19 del actual, donde V. S. se sirve transcribirnos copia de la que el Ilmo. Sr. Presidente del Instituto de Reformas Sociales se ha servido dirigirle interesándole antecedentes por lo relativo a la equiparación a que los agentes ferroviarios de las líneas del Sur de España aspiran a obtener a sus hermanos de las líneas de Andaluces, y en cumplimiento de lo interesado en dicha comunicación, cúmplenos manifestar a su Autoridad, a los efectos que procedan, que la equiparación perseguida no está

solamente basada bajo el punto de vista de los sueldos, sino que además abarca a cuantas cuestiones morales, materiales y de reglamentación confiere al cómodo y buen servicio y bienestar de la clase.

»Excluído es advertir a V. S. que si para la Empresa de Andaluces, que explota el Sur de España, es de suma facilidad y libre de gravámenes penosos el llevar a cabo la implantación reclamada, para todos y cada uno de los agentes del Sur de España constituye una mejora de gran importancia, puesto que la situación de ambo personal será regida bajo un mismo plan y cesarán las diferencias de derechos, obligaciones y beneficios entre los unos y los otros.—En general y resumiendo cuanto sobre el particular se pudiera escribir, podemos anticipar a todas luces que la situación, aunque no del todo satisfactoria, del personal Andaluces es a simple vista y en su fondo superior a la del personal del Sur de España, y de aquí el que este último, apoyado en su lógica demanda por aquéllos, reclame en justicia lo que le corresponde.—Aun a pesar de lo laborioso que sería el trabajo y de la diversidad de asuntos que en ello tendrían que explanarse para llegar a las demostraciones de las causas que impulsan nuestra petición, nosotros no tendríamos inconveniente de dedicar algún tiempo a hacer la recopilación si su respetable personalidad no tuviera bastante antecedente con el que queda expresado.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Almería a 22 de enero de 1922.—El Secretario, *José Herrería*. El Presidente, *Antonio Muñoz*.—Sr. Gobernador civil de esta provincia.—Almería.»—Hay un sello en tinta que dice: «Sindicato de Ferroviarios de Andaluces y Sur de España. Sección de Almería.»

Las negociaciones seguidas por la Comisión del Sindicato no fueron totalmente satisfactorias, y por este motivo la Sección de Granada dirigió a sus afiliados la circular siguiente:

«Estimado compañero: No habiendo sido satisfechas en su totalidad las peticiones formuladas a la Compañía, acordadas en el Congreso ferroviario en junio del año pasado, y visto el disgusto que reina en el personal, ha acordado nuestro Comité

de Sindicato y a propuesta de varias Secciones, entre ellas la nuestra, celebrar un Congreso extraordinario en plazo muy breve.

»Con el fin de que esta Directiva conozca la opinión de los socios, se ruega a todos en general que en un plazo de diez días nos remitan por escrito sus aspiraciones para, una vez estudiadas, llevarlas al conocimiento del Congreso por los delegados de esta Sección.—*La Directiva.*»

A pesar de los temores de alteración de la normalidad, predominó en los obreros el criterio de prudencia y no se ha llegado al paro de los servicios.

IV

HUELGA DE LOS OBREROS DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS DE CASTILLA

Informe del Gobernador civil.

Al tener noticia el Instituto del malestar reinante entre los agentes y obreros de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla se pidió antecedentes al Sr. Alcalde accidental de Palencia, que informó en el sentido de que no se había planteado el conflicto anunciado.

Pero, por conducto del celoso Delegado regional de Estadística, D. Eulogio Díaz, se recibió el siguiente detallado informe del Gobernador civil de Palencia:

«En 16 de junio último celebraron los ferroviarios expresados una asamblea, en la cual acordaron pedir determinadas mejoras a la Compañía.

»Estas reclamaciones son las cuatro que se contienen en la hoja número 1, las cuales fueron hechas en forma correcta a la Compañía, sin que mereciera de la misma contestación alguna.»

Dicha hoja número 1 decía así:

«A TODOS LOS FERROVIARIOS DEL SINDICATO DE CASTILLA

»Compañeros:

»Seguro vuestro Comité de haber interpretado vuestros de-

seos, y en el Pleno de su reunión de 16 del actual, por unanimidad acordó dirigir a nuestra Empresa las siguientes reclamaciones:

»Primera. Aumento a todos los agentes hasta el 115 por 100, en lugar del 85 por 100 que en la actualidad disfrutamos.

»Segunda. Que la Empresa y una representación de nuestra organización estudien la implantación de un montepío para sus agentes, para los casos de jubilación e inutilidad de los mismos, por entender que en todo momento será más beneficioso que el actual ingreso en el Instituto Nacional de Previsión.

»Tercera. En caso de enfermedad, debidamente justificada, de un agente, le sea abonado por la Empresa el sueldo íntegro hasta su total curación.

»Cuarta. Concesión de licencia, sin sueldo, hasta un año, previa justificación, de los agentes; sin que esto dé lugar a la pérdida del ascenso.

»Modestas, en sumo grado, si para ello se tiene en cuenta nuestro estado de inferioridad al resto de los ferroviarios españoles, son nuestras reclamaciones; pero, a pesar de esto, si vosotros, compañeros, no os disponéis a conseguirlas, tened la seguridad de que nuestra Empresa, como siempre hizo, tratará por cuantos medios pueda, no dar satisfacción a nuestros deseos. ¿Lo conseguirá? Difícilmente lo creemos, los que día tras día venimos recogiendo vuestro pensar, que fácilmente queda expresado con estas palabras: «basta de burla y de miseria, ni un día más con sueldos de 2,25 pesetas y pernoctaciones de una peseta».

»Y si esto es así, vuestro Comité, que en ningún momento abandona su puesto, os recomienda a todos cumpláis con vuestro deber, conservando las energías que hoy estérilmente gastáis en vuestras lamentaciones, por si necesario fuera emplearlas para la consecución de nuestras reclamaciones; pensad, ferroviarios de los Secundarios de Castilla, que del interés que en este importante asunto nosotros demos depende nuestro triunfo, y si éste no conseguimos, a pesar de la valiosa cooperación que nuestro Sindicato y Zona dispuestos están a prestarnos, a nadie podremos culpar de nuestro lamentable estado,

y solamente nuestra será la culpa de no haber conseguido lo que por razón nos pertenece.

»Compañeros: De vuestra cohesión y valentía depende nuestro triunfo. Así lo espera de vosotros *El Comité*.

»Palencia, 31 de julio de 1921.»

En vista de que la Compañía no daba respuesta a la petición de sus agentes, «con fecha 21 de agosto último, el Comité de los ferroviarios volvió a dirigirse a la Empresa, recordándole sus peticiones de mejoras y pidiéndole una contestación en uno u otro sentido, sin que merecieran aquéllos ni siquiera el acuse de recibo.

»El Comité de obras, en hoja número 2, del 16 de septiembre último, puso en conocimiento de todos los asociados el silencio reiterado de la Compañía y acordó consultar a éstos acerca de la procedencia de acordar la huelga general.»

Aquel manifiesto estaba concebido en los términos siguientes:

«A TODOS LOS FERROVIARIOS DE LOS SECUNDARIOS DE CASTILLA

»Compañeros:

»Una vez más, vuestro Comité se dirige a vosotros, con objeto de saber de una manera clara la línea de conducta que, ante las reclamaciones presentadas por nosotros a nuestra Empresa—y no contestadas hasta este momento—, hemos de seguir por nuestra parte, cumpliendo con el deber, como siempre hicimos, en la reunión celebrada el día 9 del actual, con el detenimiento que tan importante asunto requiere, hemos visto que nuestra Empresa, al igual que otras veces hizo, no está dispuesta a dar satisfacción a lo que hoy son nuestros deseos, y por si este alarde de soberbia fuera poco, a nuestro organismo nacional, que, en cumplimiento de nuestro mandato, presentó, al igual que a otras Empresas, las reclamaciones de carácter general acordadas en nuestro último Congreso, a pesar del tiempo transcurrido, tampoco ha dado satisfacción.

«¿Creéis vosotros, ferroviarios de los Secundarios de Castilla, que una Compañía que de esta manera se conduce ante las justísimas peticiones de nuestra organización, hemos nosotros de consentirlo? Vuestro Comité sigue creyendo que no, y, en tal sentido, ha tomado el acuerdo de conseguir por la fuerza lo que por razón se nos niega, y sólo espera el resultado de este referéndum para, si favorable fuera a nuestro pensamiento, plantear la huelga tan pronto se hallen en nuestro poder los adjuntos boletines; pero si a ella vamos impulsados por la temeridad de nuestra Empresa, tened la seguridad de que, si todos cumplimos con nuestro deber, cual trabajadores conscientes, el triunfo será nuestro, ya que nuestra es la razón.

«Ferroviarios, compañeros: nuestra Empresa, como siempre hizo, trata de burlarse de nuestras reclamaciones, y nos promete, con su silencio, mantener nuestro estado de inferioridad al resto de los ferroviarios españoles; nuestro deber no es otro, ante tal ofensa, que dar un mentís a los que así piensan, demostrando que nuestra dignidad y nuestro porvenir—hoy poco risueño—, en esta Empresa, no puede seguir más tiempo sometido a quien, sin más pensamiento que el aumento de sus dividendos, trata, por cuantos medios dispone, de burlarse de nosotros.

«Compañeros: de nuestra cohesión y valentía depende nuestro triunfo; si de veras queremos conseguirlo es deber de todos prestar nuestro concurso hasta conseguir colocar nuestra bandera en lo más alto de las reivindicaciones sociales, sin olvidarnos que para esto también tenemos la cooperación de nuestro Sindicato Nacional y Zona, que de cerca siguen nuestro movimiento, estando dispuestos a cuanto necesario sea por nuestro total mejoramiento.—*El Comité.*

«Palencia, 16 de septiembre de 1921.»

Se procedió a efectuar el anunciado referéndum, votando a favor de la huelga todos los obreros, excepto uno que votó en blanco y dos contrarios al paro.

«En estas circunstancias—decía el Gobernador civil—, in-

tervine en la cuestión, enterando al Sr. Ministro de la situación existente, consiguiendo de los obreros que paralizasen toda actuación.

»Todas mis gestiones anteriores se habían dedicado a ponerme en conversación con el Director de la Empresa, por un lado, y con el Comité de ferroviarios, por el otro, llevando al ánimo de unos y otros la conveniencia de obrar con absoluta cordura y legalidad, y pidiendo los datos precisos para estudiar y conocer el problema planteado, mientras exigía del Director que se dirigiera al Consejo de administración de la Compañía solicitando contestación a las peticiones de los obreros y poderes con las instrucciones necesarias para tratar en reunión de una y otra parte por mí presidida.

»Tenida lugar la reunión, aunque el Director de la Empresa hizo constar que el Consejo de administración le había ordenado que se opusiera a las reclamaciones hechas, procuré que se promoviera una discusión sobre las mismas, estudiando las razones expuestas por una y otra parte, con la finalidad de encauzar las cosas hacia una solución. De esa conferencia surgieron en principio las siguientes bases para la solución del conflicto:

»1.^a *reclamación: Aumento de sueldo.*—Los sueldos realmente son insignificantes, si bien esto reconoce como causa el estado económico de la Compañía, que saldaba sus ejercicios anteriores con déficit. Tengo a la vista un cuadro de jornales, de los que resulta que el tipo medio de jornal es de 100 pesetas mensuales. Con el anticipo acordado a las Compañías por el Estado y el aumento del 15 por 100 de las tarifas, la Empresa aumentó a sus obreros en una escala del 60 al 85 de los sueldos, lo que ha hecho aumentar algo los tipos de los jornales. Según parece, la Compañía saldará este año su ejercicio, gracias al aumento de tarifas, sin déficit alguno, pudiendo ser eso motivo para una solución, destinando el Estado el sobrante, que ingresará la Compañía, a aumentar el jornal a los obreros.

»De todos modos, los ferroviarios pasarían por dejar de percibir aumento alguno, renunciando a esta primera reclamación, si se lograra una solución en las otras; pues, dada la situación

económica de la Compañía, dejé convencidos casi a los obreros para que renunciaran a este aumento.

«2.^a reclamación: *Implantación de un montepío para jubilación e inutilidad de los obreros.*—Esta es la reclamación sobre la que los obreros hacían descansar la base del conflicto. Había por parte de los obreros una equivocación lamentable en este punto, al pretender alejarse de la esfera de acción tan loable del Instituto Nacional de Previsión. También por parte de la Empresa existía una negativa al no querer prestarse a combinaciones de ninguna clase que, sin causarle gasto, hubiera de mejorar la situación de los obreros en materia de retiros. Porque es el caso que los obreros pretendían aumentar el tipo de su retiro por medio de cuotas voluntarias aportadas por ellos, y, como era altamente plausible y encarecido por el Instituto Nacional de Previsión, creí aprovechar este estado de ánimo para conseguir que la aportación voluntaria fuera una realidad. Esta aportación pretendían los obreros que fuera por medio de sus haberes por la Compañía, para ingresarlos en la Caja correspondiente en el tanto por ciento que acordaran. La Compañía quería huir de toda gestión directa en la formación de la Caja y, más que nada, de los gastos que esta administración pudiera originar. Paulatinamente fui llevando las cosas al buen terreno, haciéndoles ver que podrían encontrarse términos conciliatorios, pues si bien la Compañía quería limitarse a cumplir la ley de Retiros escuetamente, esto no impediría que se llegase a ello mediante una fórmula que conciliase los deseos e intereses de todos.

»Esta fórmula creí que debía ser: 1.º La Compañía pagaría directamente al Instituto Nacional de Previsión las cuotas que por la Ley y Reglamento de Retiro obrero obligatorio le incumben.—2.º Los obreros, en su Reglamento, acordarían introducir un artículo por el cual se impusiera la obligación, para cada asociado, de autorizar a la Compañía un descuento de sus haberes mensuales, un tanto por ciento, para ser ingresado como cuota voluntaria para acrecentar su pensión y demás fines del artículo 23 del Reglamento de Retiros obreros.—3.º La Compañía ingresaría directamente en el Instituto Nacional de Previsión

el importe del descuento expresado para los fines indicados.—

4.º Se solicitaría el consejo de un técnico del Instituto Nacional de Previsión, tanto para dar realidad a este proyecto, como para solucionar cualquier incidente de forma y procedimiento que fuera necesario. Creyendo, en definitiva, que mi proposición, sin perjudicar en un céntimo a la Compañía de Ferrocarriles, daría solución completa a esta reclamación, que era la base del conflicto, y a la vez llevaría a los obreros por el buen camino de la previsión y bajo la tutoría del Instituto Nacional de Previsión.

3.ª *reclamación: Abono de sueldos en caso de enfermedad.*— La pretensión de los obreros era exagerada en este punto. Por otra parte, la Compañía no tiene medios económicos para acceder a ella. Actualmente, esta Empresa abona a sus obreros enfermos el sueldo íntegro durante los primeros quince días, y el medio sueldo durante los otros quince días. Yo propuse como solución, que me pareció equitativa, aumentar en cinco días más el sueldo íntegro, y en cinco días más el sueldo medio. Esto, en definitiva, suponía una insignificancia, porque el propio Director me confesó que sus obreros no abusaban de ese derecho, porque pedían la baja sólo en casos verdaderamente justos.

4.ª *reclamación: Concesión de licencia, sin sueldo, por un año a los obreros.*—En este punto se llegó a un acuerdo, puesto que, según parece, era sobre lo único que el Consejo de administración había dado instrucciones y poderes al Director. El acuerdo consiste en la concesión de estas licencias por seis meses, pero en un número limitado, a un obrero por cada unidad de servicios que la Compañía tiene, y sólo por causa verdaderamente justificada.

»Quedan expuestos a grandes trazos el origen del conflicto, el estado del mismo y las gestiones por mí practicadas. Así lo expuse al Sr. Ministro, significándole que, sin perjuicio alguno, o en todo caso bien insignificante para la Empresa, podía ser todo resuelto armónicamente en la forma por mí propuesta, o sea: en cuanto a la reclamación primera, dejando las cosas como estaban, salvo que el Sr. Ministro pudiera conseguir que

se destinara a mejorar los sueldos de los obreros el sobrante o exceso que esta Compañía ingresa en la División de Ferrocarriles a disposición del Estado.

»En lo que afecta a la reclamación segunda, aceptando mi proposición, que no obliga a la Compañía a aumentar, por ningún concepto, pago de ninguna clase por su cuenta.

»En lo que concierne a la reclamación tercera, aceptando también mi proposición, que apenas perjudica a la Compañía, porque es insignificante la obligación que contrae.

»Respecto a la cuarta, ya se hallaba resuelta de común acuerdo.

»Como por parte de los obreros no existía inconveniente alguno, indiqué al Sr. Ministro que se hacía precisa su intervención cerca del Consejo de administración de la Compañía de Ferrocarriles Secundarios, obteniendo de éstos la aceptación de esas bases, que estudié con la mejor voluntad y buena fe para hacer compatible los deseos de los obreros con la posibilidad económica de la Compañía, dentro siempre de la mayor equidad.

»Del modo anteriormente expuesto informé al Sr. Ministro, indicándole que debería hacer la gestión expresada, ya que la limitación de poderes del Director de la Empresa en esta ciudad no permitía gran adelanto en mis gestiones en favor de una satisfactoria solución.

»El conflicto o huelga, de sobrevenir, no sería de grande importancia, porque el número total de obreros que componen el personal de los ferroviarios de esta Compañía es el de 300; pero existía el peligro de que, por solidaridad con estos obreros, vinieran otros ferroviarios del Norte a sumarse a este movimiento.»

Terminado el conflicto, merced a las gestiones del Gobernador civil, publicó el Comité del Sindicato Nacional el manifiesto que sigue, en el cual transcriben el acta del convenio entre patronos y obreros:

«A LOS FERROVIARIOS DE LOS SECUNDARIOS DE CASTILLA»

»Compañeros:

»Firmadas las concesiones por el Comité de vuestro Sindicato y aprobadas por unanimidad en la asamblea celebrada el día 22 de los corrientes, sólo en estos momentos de honda satisfacción, por el triunfo conseguido, hemos de concretarnos, en estas humildes líneas, a ensalzar la importancia que para nosotros tienen las mejoras que en estos momentos han sido firmadas; pues si bien es cierto que a la base primera hemos de cumplir alguna tramitación—que en estos momentos ya hemos realizado—para su completa consecución, no es menos cierto que el triunfo conseguido por nosotros es de los que han de quedar grabados para siempre en la mente de todos los ferroviarios dignos, a la par que, tanto nuestra Federación y Zona como cuantos con el mismo acierto han cooperado para que éste fuera una realidad, no ocultan la satisfacción que esto les ha producido.

»Ved, pues, ahora, los que de nuestra organización os halléis alejados, la grandeza de espíritu que ésta tiene, y si en vuestra oscura conciencia no germina otro ideal que el mejoramiento moral y material de vosotros y vuestros hijos, no creemos habréis de vacilar un momento en venir a nuestro lado, para que, apretados como un solo hombre, en días no lejanos podamos colocar en lo más alto de la organización ferroviaria la orgullosa bandera del Sindicato ferroviario de Castilla, que hoy, como siempre, orgullosa tremola el triunfo.

»Así, pues, cumpliendo lo que en nuestro anterior manifiesto indicamos y con objeto de que todos estéis enterados de las concesiones que con igual fecha hemos de disfrutar, literalmente insertamos el acta, a la par que, como siempre, os decimos que lo que fué preocupación constante de todos nosotros, que, cansados de mirar nuestro porvenir en la Empresa, sólo oscuridades divisábamos, hoy, con la satisfacción que nos embarga y con un modesto sacrificio de nuestra parte, consigui-

remos una pensión capaz de cubrir nuestras perentorias necesidades cuando, agotadas nuestras fuerzas para el trabajo constante que hoy realizamos, dejemos de realizarlo.

»ACTA

»En el Gobierno civil de Palencia, a veintidós de noviembre de mil novecientos veintiuno, ante el Sr. Gobernador infrascrito, D. José María España, convienen los obreros Ferroviarios castellanos, representados por el Comité del Sindicato, de una parte, y de otra el Sr. Director de la Empresa de ferrocarriles Secundarios de Castilla, convocados a este efecto por el Sr. Gobernador, en dar por solucionadas las cuestiones pendientes entre obreros y la Compañía, mediante la siguiente fórmula de transacción, que, propuesta por el Sr. Gobernador, aceptan las representaciones expresadas:

»*Primera cuestión: Aumento de sueldo.*—Ante la situación económica de la Compañía, que, según afirmación del Sr. Director, apoyada en el testimonio del balance de los últimos años que presenta, es dificultosa, se acuerda gestionar del Ministerio de Fomento que el sobrante o exceso de recaudación por el aumento del 15 por 100 de tarifas, sobre el mayor gasto y pluses de jornales que la Compañía ingresa en la División de Ferrocarriles a beneficio del Estado, sea destinado a gratificaciones del personal ferroviario castellano, tanto por ser esa la finalidad de dicho aumento de las tarifas, cuanto porque en el caso presente los jornales de los ferroviarios castellanos son de un tipo relativamente pequeño.

»Esta cuestión se practicará privadamente por cada una de las partes, mediante instancia de los obreros, conformidad e informe favorable de la Compañía a la misma y recomendación oficial del Sr. Gobernador civil, elevada al Sr. Ministro de Fomento por conducto del Sr. Ministro de la Gobernación.

»*Segunda cuestión: Implantación de un montepío para jubilación e inutilidad de los obreros.*—En el problema anunciado se aceptan las siguientes bases:

»a) La Compañía pagará directamente al Instituto Nacional

de Previsión las cuotas que por la Ley y Reglamento de Retiro obrero obligatorio le incumbe;

»b) Los obreros, en su Reglamento, acordarán introducir un artículo por el cual se impone la obligación, para cada asociado, de autorizar a la Compañía un descuento de sus haberes mensuales en un tanto por ciento, para ser ingresado como cuota voluntaria a acrecentar su pensión y demás fines del artículo 23 del Reglamento de Retiros obreros;

»c) La Compañía ingresará directamente al Instituto Nacional de Previsión el importe del descuento expresado, para los fines indicados;

»d) Se solicitará, por conducto del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, el consejo de un técnico del Instituto Nacional de Previsión, tanto para dar realidad a este proyecto como para solucionar cualquier incidente de forma y procedimiento que fuera necesario.

»A este efecto, se hace presente que el Instituto Nacional de Previsión, consultado ya por el Sr. Gobernador civil, ha contestado, por conducto del Sr. Ministro del Trabajo, que ofrece la asesoría técnica necesaria para llevarlo cumplidamente a la práctica.

»Así, pues, queda encargado el Sr. Gobernador de gestionar la asistencia inmediata del asesor, obligándose las partes a cumplir cuanto dentro de las bases transcritas les sea indicado por dicho asesor para el cumplimiento de lo convenido.

»*Tercera cuestión: Abono de sueldos en caso de enfermedad.*—Queda convenido que, en caso de enfermedad, la Empresa abonará a sus obreros el sueldo íntegro durante los primeros veinte días, y la mitad del sueldo durante los otros veinte siguientes.

»*Cuarta cuestión: Concesión de licencias sin sueldo.*—Queda también acordado que la Compañía concederá una licencia por el tiempo máximo de seis meses, a razón de un agente por servicio, y por causa que se justificará ante el Sr. Director de la Empresa.

»Para resolver cualquier duda o discusión que pudiera haber, tanto por la legitimidad de la causa a justificar ante el señor Director de la Compañía como sobre la procedencia o im-

procedencia de una supuesta negativa por parte del Sr. Director a la petición del obrero que solicite la licencia, se acuerda que las partes se someten a la resolución del Sr. Inspector provincial del Trabajo de Palencia.

»Mediante la fórmula que precede, obreros y Dirección dan por terminadas sus diferencias respecto a los puntos o cuestiones expresados, y se comprometen a aceptarla y cumplirla en las respectivas representaciones ostentadas.

»De todo lo cual se levanta la presente acta por cuadruplicado, para entregar un ejemplar a cada una de las partes, remitir otro al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación y otro para que quede archivado en el Gobierno civil, a los efectos debidos, queriendo las partes se haga constar su satisfacción por la actitud imparcial, diligente y correcta siempre del Gobernador civil, D. José María España, para el cual quieren que conste un expreso voto de gracias de todos los firmantes.

»Los representantes obreros: *Mauro Cardo, Mariano Mediavilla, Ramón Alvarez, Nemesio Guaza, Saturnino Castilla.*

»El Director de la Empresa, *Ch. Geuffrau.*

»El Gobernador civil, *J. España.*—(Todos rubricados.)—Hay un sello que dice: «Gobierno civil de la provincia, Palencia.»

»Ferroviarios, compañeros: a fortalecer una vez más nuestra organización. Si así lo hacemos, estad seguros que, al igual que hoy experimentamos el fruto de ella, no será este el último que a nuestra historia societaria tengamos que anotar.

»¡Viva el Sindicato Nacional!

»Palencia, 30 de noviembre de 1921.—*El Comité.*»

V

HUELGA DE OBREROS FERROVIARIOS DE LA COMPAÑÍA DE MEDINA DEL CAMPO A SALAMANCA

Antecedentes del conflicto

Según informes de la Dirección de la Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, esta Empresa venía concediendo de muy antiguo al personal de la misma una gratificación por Pascuas de Navidad, equivalente, poco más o menos, a media mensualidad, por cesión del 1 por 100 de los productos de la explotación. Gratificación que en 1916 ascendió a 8.381,80 pesetas y en 1917 a 13.428 pesetas.

En el año 1918, y como consecuencia de la carestía de la vida, el Consejo otorgó una mensualidad extraordinaria en el mes de septiembre, y por Nochebuena concedió otra mensualidad: donativos que en total importaron 60.971,40 pesetas.

Habiendo autorizado a las Compañías de ferrocarriles el Real decreto de 26 de diciembre de 1918 para efectuar el actual aumento del 15 por 100 en las tarifas de transportes, la Compañía de Medina a Salamanca aumentó a sus agentes los sueldos en un 20 al 35 por 100 en concepto de plus y además, teniendo en cuenta la carestía de la vida, concedió en el mes de abril una paga extraordinaria sin plus, otra en septiembre y una tercera en Navidad, que importaron en junto 107.938,15 pesetas.

Con motivo de la huelga del personal ferroviario ocurrida en el mes de marzo de 1920, convinieron las grandes Compañías

nías con sus agentes que el aumento del 20 al 35 por 100 de los sueldos concedido en enero de 1919 sería elevado del 60 al 115 por 100, según las categorías, y que, además, se concedería una paga anual extraordinaria completa, o sea incluyendo lo que se cobraba en concepto de pluses. Acuerdo que, como consecuencia, fué aceptado por la Compañía de Medina del Campo a Salamanca.

Ocurrió, no obstante, que antes del convenio, en marzo de 1920, había la Empresa repartido una paga extraordinaria sin plus, completada con la concesión de éste en septiembre e importante en junto 78.297,70 pesetas. Y como al llegar diciembre entendieran los empleados que aquellas bonificaciones no tenían relación con el cobro de la mensualidad extraordinaria de Navidad, acudieron al Consejo de la Compañía pidiendo el nuevo donativo, y consiguiendo que, en atención a la carestía de la vida, se les concediese la gratificación peticionada, sin plus, y por un total de 38.703,40 pesetas: haciendo constar la Empresa que aquel beneficio tenía carácter excepcional y que no debería invocarse como precedente en años posteriores.

El año 1921 se entregó en el mes de abril la paga extraordinaria convenida, que importaba 83.985,75 pesetas; pero a fines de noviembre formuló el personal petición análoga a la del año anterior—es decir, la mensualidad extraordinaria con pluses—, entendiendo que, de no concederla, se lesionaría el derecho de los solicitantes. Reunido el Consejo de administración de la Compañía para estudiar la propuesta, y en vista de la baja importante que la explotación había experimentado, tanto por el menor ingreso del tráfico cuanto por el mayor aumento de gastos, a consecuencia del nombromiento de nuevo personal para dar efectividad a la jornada de ocho horas, acordó conceder solamente media mensualidad sin plus, máximo de las concesiones que creían poder hacer.

No estando conforme el personal, parece que insistió de nuevo, obteniendo respuesta negativa. En vista de lo cual, se reunieron los obreros el día 17, acordando la declaración de huelga y presentando en el Gobierno civil de la provincia el oficio correspondiente, anunciando el paro para el día 31 de

diciembre, a las once: acompañando al aviso los documentos legales y boletines de la votación recaída en la asamblea celebrada a dicho efecto.

Parece ser que en las instrucciones dadas por el Comité se hacía constar que los Jefes de Estación debían entregarlas a los Alcaldes respectivos; que los trenes que salieran antes de la hora fijada deberían llegar a su destino, sin regresar, y recomendando, por último, la mayor sensatez y el mayor cuidado en no causar daños y en dejar el servicio en estado perfecto.

Declaración y desarrollo de la huelga

El Sr. Gobernador civil, en telegrama al Excmo. Sr. Ministro del Trabajo, daba cuenta de haber comenzado el paro en la fecha y hora antes señaladas, manifestando que se habían encargado del tráfico los equipos militares preparados oportunamente para restablecer la anormalidad y consiguiendo que circularan los trenes sin interrupción ni contratiempo alguno.

Ante la actitud de los obreros, se reunió la Junta local de Reformas Sociales, ofreciéndose a intervenir en la contienda, y celebró junta el Consejo de administración de la Compañía, acordando publicar la siguiente orden de servicio:

«Orden de servicio.—El Consejo de administración de la Compañía, en sesión celebrada el día 2 del mes corriente, ha examinado la cuestión de la huelga planteada por el personal de la Compañía y ha visto con gran sentimiento la decisión tomada por sus agentes declarando la huelga y abandonando sus puestos, con graves perjuicios para la Compañía y sin haber tenido en cuenta los grandes sacrificios que ésta se ha impuesto en estos últimos años en beneficio del personal y de que tenía cumplidos todos sus compromisos, ya que, en el mes de abril de 1921, había abonado a sus agentes una mensualidad extraordinaria con los correspondientes pluses, al igual que lo han hecho las grandes Empresas ferroviarias.

»Cuando, en el mes de noviembre último, el Sindicato de M.-S. solicitó la nueva paga extraordinaria con pluses, el Con-

sejo de administración estudió con el mayor interés el asunto; pero vió que, desgraciadamente, los productos netos de la explotación se presentaban en el ejercicio de 1921 con una importantísima baja, tanto por el menor ingreso del tráfico cuanto por el mayor aumento de los gastos, y, por consiguiente, no le era posible acceder a la petición del Sindicato; pero, dando una prueba de su deferencia al personal y sacrificando una vez más en beneficio de éste los intereses de la Compañía, acordó la concesión, para Nochebuena, de quince días de sueldo o jornal sin plus.

»No siendo posible hacer mayor concesión, aun a pesar de sus mejores deseos, el Consejo siente muy de veras tener que comunicar al personal los acuerdos tomados en la sesión del día 2 del corriente, que son los siguientes:

»1.º Que no entrará en nuevas negociaciones con el personal, puesto que no le es posible hacer mayor concesión que la otorgada.

»2.º Que a partir del sábado próximo, 7 del corriente, a las ocho de la mañana, todo agente u obrero que no haya vuelto a su servicio se le considerará como dimisionario y, por lo tanto, la Compañía quedará en libertad de nombrar nuevos agentes u obreros para esos servicios.

»3.º Que a todos aquellos agentes u obreros que vuelvan al servicio para el sábado 7 del corriente se les abonarán los quince días de sueldo que como gratificación extraordinaria tiene concedida el Consejo, así como los haberes o jornales de los días que hayan estado sin prestar servicio hasta dicha fecha.

»4.º También está el Consejo de administración en el deber de advertir a los agentes en huelga que los que ejerzan coacción o se nieguen a la entrega de las herramientas y enseres que tengan, o a desalojar las viviendas que ocupen por razón de sus cargos, serán denunciados a la Autoridad, a los efectos previstos en la Ley.

»Madrid, 3 de enero de 1922.—El Presidente del Consejo de administración, *Luis Alvarez de Estrada*,»

A esta orden de servicio contestó la Sección obrera ferroviaria de M.-S. con los siguientes documentos:

«La publicación dada a la orden de servicio de la Compañía de M.-S. nos impele a los elementos directivos de la organización ferroviaria a fijar nuestra posición ante la nueva fase en que entra la huelga.

»Conocidas son las causas originarias del conflicto, que debió ser evitado por la Compañía sin realizar un desembolso mayor que el que representa lo ofrecido en los momentos actuales por la Empresa en la orden de servicio mencionada.

»Conocida es por el pueblo de Salamanca la exquisita corrección de los huelguistas y sus inmejorables deseos de llegar pronto a una solución que, salvando los intereses del personal que representamos, pusiera término al conflicto.

»Pues bien: cuando por nuestra parte se daban tantas facilidades, en evitación de los perjuicios que la huelga produce inevitablemente a todos los ciudadanos; cuando esperábamos el resultado de unas negociaciones iniciadas por la Junta de Reformas Sociales, la Compañía de M.-S. contesta a este organismo con una circular que agrava considerablemente la situación. Porque las amenazas, partan de quienquiera, en momentos tan críticos como los actuales, acusan una falta de sentido práctico en quien las profiere y tienen la virtud de levantar el espíritu de lucha de aquellos contra quienes se dirigen.

»Esto es lo ocurrido en el caso que nos ocupa, y si bien es verdad que nuestra seriedad nos impide echar por los derroteros equivocados indicados por la Empresa, no es menos cierto que a tan desatentada provocación debemos contestar con la dignidad y entereza que nuestra condición de trabajadores organizados exige.

»Es por esto por lo que, reunido el personal huelguista de M.-S., acordó contestar al comunicado de la Junta local de Reformas Sociales, al que acompañaba la orden de servicio de la Compañía, en la forma que a continuación se expresa:

»Salamanca, 4 de enero de 1922.

»Sr. Alcalde, Presidente de la Junta local de Reformas Sociales.

»Presente.

»Muy señor mío: Al acusar recibo de su atento oficio de esta fecha, tengo el honor de significar a V. S. nuestro sentimiento porque, según la circular de la Compañía que nos remite, no sea posible la intervención de esa Junta en la solución del conflicto pendiente con la Empresa y este personal, ya que ella misma declara en el primero de los acuerdos del Consejo de administración que no entrará en nuevas negociaciones con el personal.

»Dada cuenta de la circular mencionada al personal huelguista, se acordó sostener la petición hasta ahora formulada, como igualmente que por la Empresa sea abonado el importe de las horas extraordinarias que al personal se adeuda desde el 19 de octubre próximo pasado, con arreglo a las disposiciones vigentes sobre jornada de ocho horas.

»Que igualmente sean abonados los haberes y jornales que el personal devengue en los días de duración de la huelga.

»Continuamos a disposición de este organismo de su digna presidencia, así como de cualquiera otro que pretenda ejercer sus buenos oficios para la solución de la misma.

»Con este motivo se ofrece de V. S. afectísimo seguro servidor, que estrecha su mano, el Presidente, *Manuel García*.»

Gestiones de arreglo y unión de los huelguistas.

En una reunión celebrada el día 6 de enero, presidida por el Sr. Gobernador y con asistencia del representante del Ministro de Fomento, Comité de huelga y Director de la Compañía, no se llegó a un acuerdo; pero se logró que esta última, aunque negándose a parlamentar con los huelguistas, retirase la circular publicada.

La huelga continuaba, observando los obreros la actitud pacífica que adoptaron desde el principio; pero parte de la Prensa acogió, con fecha 12 de enero, la noticia de que se habían presentado al trabajo algunos huelguistas, que no fueron admitidos, aconsejándoles la Compañía lo solicitasen por escrito. También se aseguraba que habían pedido trabajo muchos de los cesantes de otras líneas; pero estas noticias fueron desmentidas por el Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria en una nota concebida en los siguientes términos:

«Sin duda alguna, la buena fe de la Prensa diaria—la democrática al menos—ha sido sorprendida hoy por la *verdad oficial* al informar de las huelgas planteadas en las Compañías ferroviarias de Medina del Campo a Salamanca y de Salamanca a la frontera de Portugal.

»Por esto, saliendo por los fueros de la verdad pura, aunque no de la oficial, nos vemos precisados a desmentir públicamente esa información, que, por lo tendenciosa, no tiene más finalidad que la de sembrar el desaliento entre los huelguistas, en beneficio de las Empresas.

»Nosotros afirmamos que es falso de toda falsedad que se haya presentado al trabajo ningún ferroviario de los que se sumaron a la huelga declarada el día 31 de diciembre último en las Compañías de Medina a Salamanca y de Salamanca a la frontera de Portugal.

»Que lo es doblemente, por consiguiente, que la primera de éstas haya aconsejado a los que se presentaron que solicitaran su ingreso, porque no habiéndose presentado ninguno, resulta una verdadera patraña afirmar que se les haya aconsejado en tal sentido por la Compañía.

»Que el desbarajuste en los transportes, lejos de mejorar, se acentúa considerablemente cada día que pasa.

»Que, de no darse una solución al conflicto por quien tiene el deber de hacerlo, se utilizará el ofrecimiento de los ferroviarios de otras Empresas que tienen empalme con las hoy afectadas por el conflicto, y se sumarán a la *huelga*, con lo que la situación se complicará considerablemente, y, por último, que

en tanto no se demuestre que es verdad el ofrecimiento hecho por ferroviarios seleccionados de otras Compañías, nosotros lo consideramos igualmente inexacto, y de ser así, de verdadera, no tanto por lo que esta parte de información pueda favorecer a las Compañías citadas, como por la ofensa que ello representa para los hombres que, si bien perdieron un puesto en las Empresas a que prestaban servicio, jamás perdieron su dignidad de trabajadores conscientes.

»Madrid, 12 de enero de 1922.»

Actuación de! Comercio y de la Industria.

Como la perturbación deducida de las huelgas ferroviarias hiere directamente a todas las clases sociales, y muy en particular a la Agricultura, a la Industria y al Comercio, porque, hasta cuando se restablece el tráfico, es imposible descongestionar de mercancías muelles y almacenes, organizar servicios complementarios y mantener los trenes especiales, se significó el malestar y la protesta de los agraviados por el paro en una manifestación pública, celebrada en Salamanca y en la que se recabó del Poder público la intervención directa en el conflicto y el arreglo del desorden.

Deseando los huelguistas justificar su proceder y atraerse el concurso de la opinión pública, vió la luz el 12 de enero de 1922 el siguiente manifiesto del Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (Segunda Zona):

«LOS FERROVIARIOS DE M.-S. Y S.-F. P., A LA OPINIÓN PÚBLICA

»Coincidiendo con las huelgas ferroviarias planteadas en las líneas férreas de M.-S. y de S.-F. P., los elementos patronales de Salamanca, con el asentimiento quizá de la inmensa mayoría de los ciudadanos, han celebrado una manifestación que, desprovista de estridencias, ha significado la protesta razonada y enérgica por el desbarajuste que existe en los transportes ferroviarios.

»Queremos creer, después de haber leído la prensa y de haber escuchado manifestaciones hechas por algunos elementos organizadores de la protesta, que ésta no iba dirigida contra los ferroviarios que, en uso de un perfecto derecho, mantienen, dentro de la más exquisita corrección, la lucha de todos conocida.

»Mas lo cierto es que el desbarajuste ferroviario, de carácter general, se halla agravado considerablemente para muchos pueblos de la región a consecuencia de las huelgas existentes, y la opinión, que, aunque tarde, se manifiesta frente a este estado de cosas, tiene el derecho de saber quiénes son y dónde están los principales y casi únicos responsables, para que, con recta intención y perfecta ecuanimidad, pronuncie su fallo, inapelable para nosotros.

»Es cierto, rigurosamente cierto, que en España el servicio ferroviario se presta en condiciones lamentables para el público. Y ello se debe, más que a la falta de material y a la escasez de vías, a la pésima organización que en aquéllos existe.

»Por esto hemos sido nosotros, ferroviarios organizados, los que, con pleno conocimiento de causa y solidarizados con los intereses generales del país, dimos la voz de alerta cuando el Gobierno, siguiendo una conducta equivocada, procuraba solucionar este magno problema brindando millones a las Compañías para la adquisición de material, sin advertir que la incapacidad de éstas se manifestaba no distribuyendo bien lo que tenían.

»Además, es público y notorio el afán de las Empresas por aumentar considerablemente el precio de las tarifas actuales, y para lograrlo, a raíz de aquella célebre huelga calificada de *alegre y confiada* por el inolvidable Mariano de Cavia, las Empresas no perdonan medio ni ocasión para conseguirlo, despreocupándose del cumplimiento de su deber a tal extremo que, más que negligencia, parece como si, confabuladas y respondiendo a una consigna, hubieran declarado ellas mismas el más riguroso sabotaje al tráfico.

»Lástima es que el personal, por multitud de circunstancias, no pueda desasirse de las Compañías y que su obligada supe-

ditación al servicio le haga aparecer a la vista de la opinión como responsable también de la inmoralidad y los desaciertos que en los ferrocarriles se notan.

»Reflexionad, ciudadanos todos, sobre nuestras aseveraciones, hechas para orientaros en el laberinto ferroviario, porque de esa manera os explicaréis las causas originarias de las dos huelgas aquí planteadas, cuya responsabilidad, después de bien enterados, no sólo tenéis derecho, sino que estáis en el deber de exigir.

»Más de treinta años hace que la Compañía de Medina del Campo a Salamanca venía concediendo de su peculio, ya que entonces no recibía cantidades del Estado en calidad de anticipo, una gratificación, cuya distribución se hacía sin equidad alguna.

»Desde hace tres años, la Compañía accedió a fijar la cuantía de dicha gratificación, concediendo una mensualidad a todos y cada uno de sus agentes. Este año, sin causa que lo justifique, ya que hemos probado con números que su situación económica, si no es tan halagüeña como el ejercicio de 1920, caso excepcional que difícilmente podrá repetirse, lo es más que la correspondiente a los años 1918 y 1919, la Compañía se niega a darnos la gratificación, so pretexto de que ya nos había dado la correspondiente al año actual en el mes de abril, olvidando, sin duda, que aquélla lo hizo con cargo al dinero que para tal fin la proporcionó el Estado, autorizando el aumento del 15 por 100 en sus tarifas.

»En una palabra: la Compañía quería privar al personal de una cantidad concedida hace ya tantos años como suplemento al sueldo, a fin de atender sus necesidades, y a ello nos opusimos los ferroviarios, porque en el año 1921 sentimos idénticas o mayores necesidades que en los anteriores.

»Así las cosas, tras laboriosas gestiones para evitar un conflicto, la Compañía nos brinda una solución, consistente en abonarnos quince días, descontando los pluses; esto fué rechazado por nosotros, más que por la escasa cantidad que representaba, comparada con la recibida en años anteriores, porque ni podemos ni debemos admitir la absurda teoría que supone

desglosar del sueldo la parte del mismo que hasta hoy, por demasiada complacencia del pueblo español, nos viene abonando el Gobierno. No; para nosotros, después de la disposición ministerial del Sr. La Cierva correspondiente al mes de abril del año pasado, lo que percibimos por nuestro trabajo es un sueldo que, por razones de humanidad, equidad y justicia, debe ser respetado.

»He aquí los motivos de la huelga, que, si por excesiva tacañería de la Empresa no pudimos evitar, debió ser solucionada inmediatamente de plantearse, de no impedirlo la falta de comprensión y la sobra de amor propio de la Compañía.

»Que esto es así lo revela su posición en relación con las gestiones hechas para solucionar el conflicto por la Junta local de Reformas Sociales: mientras los ferroviarios acudíamos al llamamiento de esta Corporación a demostrar documentalmente la razón y la justicia de nuestra demanda, la Empresa hacía público, por medio de una circular, su determinación de someter al personal, enviándole un ultimátum que ridiculiza tanto a quien lo acuerda como denigraba a quienes lo hubieran aceptado.

»Después de esto, los ferroviarios acudimos a cuantos llamamientos el Gobernador nos hiciera, dispuestos a entrar en el terreno de las concesiones para solucionar un conflicto cuyos perjuicios no desconocemos; mas todo inútil: la Empresa, sus representantes, alegando la falta de autorización para tratar con los huelguistas, hicieron imposible el arreglo; y así hemos llegado a una situación que muy de veras lamentamos, pero que, obligados en defensa de nuestros intereses, la afrontamos con dignidad y entereza todo el tiempo que sea necesario.

»Ya conocéis, ciudadanos todos, pertenecientes a unas u otras escalas sociales, los motivos fundados que los ferroviarios de Medina del Campo a Salamanca han tenido para declarar su huelga; escuchad ahora cuáles fueron los que provocaron la de Salamanca a la Frontera de Portugal.

»Existe una circular, publicada por esta Compañía, en la que, al igual que lo hacen las del resto de España, concede una paga extraordinaria a su personal. El abono de esta paga, cuya cuan-

tía se estipuló en una mensualidad, a más de la circular de referencia, lo establece así un Real decreto; quiere decirse que, reglamentariamente, legalmente, los ferroviarios tienen un contrato que obliga a las Compañías a pagar en un año trece mensualidades. Pues bien: la Compañía de S.-F. P., pretextando su falta de numerario, no niega el derecho de su personal, pero le dice que, no pudiendo abonarle la paga entera, se conforme con la mitad, por el momento, y que la otra mitad se la abonará en el mes de marzo próximo.

»Prescindiendo del derecho *que ya es conceder*, no aceptamos la solución porque fué el propio Director de la Compañía, cuando primeramente ofreció esta solución, quien, realizando un acto plausible, se negó a formalizar la oferta por escrito, ante el temor, lleno de fundamento, de que llegado marzo no pudiera cumplir su compromiso.

»¿Creéis vosotros, ciudadanos, que es serio ni admisible que un patrono, sea cual fuere, deje de abonar los sueldos a sus obreros alegando su falta de recursos? No; porque en ese caso tendría que abandonar sus negocios, y esto ocurre en todas las actividades. Probad, consignatarios, con esa misma Empresa: decirle que no la abonáis los portes de vuestra mercancía porque no tenéis dinero, e inmediatamente esas mercancías serían embargadas; montad en el tren sin billete, alegando vuestra falta de recursos, y los Reglamentos de la Empresa os pondrán en tierra o en la cárcel.

»Pues he ahí los motivos de esta huelga: pedir no más que lo ya ganado durante un año a fuerza de celo y actividad en nuestros respectivos servicios.

»¿Sabéis cómo responden a tan justas demandas ambas Compañías? Amenazando con el despido a sus agentes; negándose a entablar negociaciones, que bien pudieran resolver el conflicto.

»Ya estás, opinión pública, enterada de las causas y el estado de nuestras luchas; ahora piensa, medita sobre cuanto manifestado queda, y con sano criterio señala a los responsables de que tus intereses, que son los nuestros, sufran tan enormes quebrantos.

»Nosotros, sin desplantes, pero con entereza, esperamos confiados en que, mereciendo tu ayuda, como es lógico que suceda, la obtendremos para ayudarnos a triunfar en un plazo de tiempo más o menos largo, porque tenemos razón y es de estricta justicia.—*El Comité.*

»Salamanca, 12 de enero de 1922.»

Acuerdos de la Empresa.

En telegrama dirigido por el Sr. Gobernador civil de la provincia al Excmo. Sr. Ministro del Trabajo se decía, en 18 de enero, que la Compañía había desalojado de sus viviendas a los empleados y obreros huelguistas, medida que causó mucha agitación en el personal, y añadiendo que consideraba conveniente que el Excmo. Sr. Ministro de Fomento interesase de las Compañías afectadas por el conflicto acuerdos que pusieran término definitivo a la cuestión debatida o el nombramiento de apoderados que gestionasen el arreglo, discutiendo, en su caso, con los directores de la huelga.

Entendieron, no obstante, los elementos patronales que la negativa a escuchar las pretensiones de los huelguistas debía ser reafirmada, porque recibiendo solicitudes de reingreso e instancias de cesantes de otras Empresas, estaba en camino de restablecer los servicios, logrando la completa derrota de los huelguistas.

Término de la huelga.

Conocidas las adhesiones y preparadas las sustituciones, publicó la Compañía, el 24 de enero, un anuncio ofreciendo readmitir huelguistas hasta el 27 del mismo mes y exigiendo que las solicitudes de reingreso fuesen presentadas por escrito.

El día 25, según noticias oficiales, habían sido aceptados los servicios de veintidós huelguistas; y antes del término del pla-

zo de readmisión lo habían solicitado todos los obreros. Pero como, a pesar de someterse sin condiciones, disponía la Empresa de buen número de admitidos durante la contienda, se condicionó el cupo de los admisibles al número de las vacantes; y, completas las plantillas el día 29, quedaron cesantes sesenta huelguistas, normalizándose el servicio el día 2 de febrero de 1922 y retirándose los equipos militares.

VI

HUELGAS Y CONFLICTOS

relacionados con el anterior, en las líneas de ferrocarriles de Salamanca a la Frontera portuguesa, Salamanca a Peñaranda y Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España.

Por motivos análogos a los determinantes de la huelga de los agentes de la Compañía de Medina del Campo a Salamanca y por solidaridad con éstos se suscitó la de los obreros de la Compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa, que alegaban el incumplimiento por la Sociedad de la orden de la Dirección, número 12 de 20 de abril de 1920, en la que, según los reclamantes, parece que tenían derecho a cobrar en diciembre una paga extraordinaria; en tanto que se pretendía entregarla dividiéndola en dos porciones, que percibirían en Pascuas y en el mes de marzo.

También comenzó el paro el 31 de diciembre de 1921, y tuvo el conflicto tramitación y desarrollo paralelo al de Medina del Campo a Salamanca: con unidad de dirección, que ha quedado patente en los manifiestos y circulares dirigidas a unos y otros por el Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria (Zona Segunda).

Como consecuencia de aquella unidad de acción y de trámites hubieron de sufrir estos operarios las consecuencias del fracaso de sus compañeros; y reanudado el servicio en el ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca el 2 de febrero, se reunieron los huelguistas del de Salamanca a la Frontera Portu-

guesa el mismo día 2, y decidieron solicitar el reingreso, gestionando la intervención de las Autoridades para evitar despidos: a pesar de lo que, dada la admisión de nuevos agentes, quedaron cesantes unos cincuenta huelguistas.

El paro referido y el de los operarios de la Compañía de Medina del Campo a Salamanca dió lugar a que el Sindicato Nacional presentase en el Gobierno civil de Cáceres, con fecha 16 de enero de 1922, un oficio comunicando que la Sección Oeste había acordado el día 14 declarar la huelga de los ferroviarios de Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España, desde el 27 de enero, a las diez de la mañana. Pero fracasado el Sindicato en aquellos conflictos que trataba de extender, retiró los avisos de paro y desistió del empeño, conociéndose el desistimiento por el telegrama oficial que sigue:

«27 enero.—Cáceres.—Gobernador civil a Ministro Trabajo.—Urgente.

»Huelga anunciada para hoy de Madrid-Cáceres-Portugal (Sección Oeste), de que le di conocimiento, no se ha verificado, practicándose servicio con toda normalidad »

Finalmente, también por solidaridad con los agentes de las Empresas que radican en Salamanca, se declararon en huelga, el 2 de enero de 1922, los ferroviarios del trayecto de Salamanca a Peñaranda, perturbando la normalidad de los transportes y reintegrándose al trabajo cuando terminaron las conflictos que originaron el paro.

VII

OTRAS ANORMALIDADES EN LA VIDA DEL TRABAJO DE LOS FERROVIARIOS

Zaragoza. Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.

La publicación de las Reales órdenes de 17 de octubre y 9 de diciembre referentes a la aplicación de la jornada de ocho horas a los ferroviarios dió lugar a dudas y cuestiones ocasionadas al paro de los servicios.

Así ocurrió en Zaragoza que el 1.º de diciembre de 1921 los factores y similares de la Estación del Norte se reunieron en junta, protestando del incumplimiento de la Real orden del 17 de octubre, que consagra la jornada de ocho horas y el pago de las extraordinarias de servicio, y acordaron telegrafiar al Director de la Compañía en los términos fijados en la nota oficial que sigue:

«Reunidos en asamblea general los factores y similares de la Estación del Norte de Zaragoza el día 10 de diciembre, a las 21,30, en los locales del Centro Instructivo Ferroviario, tomaron los siguientes acuerdos:

»Escribir a las Estaciones importantes de la Sección para que en un plazo fijo se curse el siguiente telegrama, que los abajo firmantes se comprometen a respetar en todas sus partes, empeñando en ello su palabra de honor:

»Sr. Director de los Caminos de Hierro del Norte.—Los factores y personal afecto a Explotación, en reunión celebrada el 10 del actual, ruegan a usted se digne concretar circular número 18 comunicando fecha se nos abonará horas extraordinarias devengadas desde el 19 de octubre, pues los acuerdos tomados son que si en un plazo de quince días no recibimos respuesta nos limitaremos a hacer jornada legal.»

La Compañía del Norte respondió a los peticionarios publicando dos circulares, en las que alegaba los motivos que a su juicio impedían la general aplicación de las Reales órdenes citadas.

Pero insistió el personal, recabando el apoyo de las Autoridades y del Gobierno, y expresando al Sr. Delegado regional de Estadística que confiaban hallar amparo, en su día, en el Instituto de Reformas Sociales, que siempre ha velado por el buen cumplimiento de los preceptos legales vigentes.

Visto, no obstante, que la Compañía del Norte procedía al estudio del modo de aplicar la jornada de ocho horas a los solicitantes, se dirigieron éstos a la Dirección de la Empresa, aplazando todas las resoluciones acordadas hasta conocer si resultaban procedentes después de que la Compañía decidiera en definitiva.

Agentes de la Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona.

Por igual causa que los ferroviarios del Norte, se observó en diciembre de 1921 gran excitación y descontento entre alguna parte del personal de la Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona.

Al consultar el Instituto a la Empresa citada acerca de los motivos que determinaban aquella anomalía, respondió, por oficio del 12 de enero de 1922, en el sentido de que no se habían recibido reclamaciones del personal; pero que, ateniéndose a los preceptos de la Real orden de 14 de diciembre de 1921, estaban reuniendo antecedentes para aplicar en justicia la norma legal.

VIII

HUELGAS RELACIONADAS CON EL SERVICIO FERROVIARIO

1.—Huelga de los obreros de la carga, descarga y removido de vagones de las Estaciones de Atocha, Imperial y Norte, de Madrid.

El servicio de carga, descarga y removido de vagones en las Estaciones de Atocha, Norte e Imperial, de Madrid, está contratado con las Empresas ferroviarias por la razón social Lespés y Soler, que se sirve de personal propio, que desde el 28 de octubre de 1920 trabajaba con arreglo a las bases del siguiente convenio:

«En la villa y corte de Madrid, a 28 de octubre de 1920, reunidos, de una parte, D. Julián Soler y Delgado, en representación de la Sociedad Lespés y Soler, contratistas de la carga, descarga y removido de vagones en las Estaciones de M.-Z.-A. y Norte, en esta capital, y de otra parte D. Eusebio Martín Mayoral y D. Raimundo Osuna Escudero, Secretario y Presidente de la Sociedad de Peones en General, en nombre y representación de todos los obreros de la carga y descarga, han convenido en aceptar las siguientes bases, que dan término a la huelga presentada por dichos obreros. Son como siguen:

«*Primera.* Al volver al trabajo, serán respetados todos los obreros en sus respectivos puestos que ocupaban antes de la huelga.

»*Segunda.* Los pagos, en lo sucesivo, lo mismo en las Estaciones de M.-Z.-A. que del Norte, se harán por decenas vencidas, siendo los días designados los 12, 22 y 4 de cada mes.

»*Tercera.* Los contratistas conceden, como aumento sobre los actuales jornales que venían disfrutando los obreros y a partir del momento en que se reanuden los trabajos, 1 peseta $\frac{1}{5}$ céntimos, o sea un total por jornada de 6 pesetas 25 céntimos, correspondiendo, por lo tanto, a razón de 78 céntimos por hora de trabajo.

»*Cuarta.* Los contratistas procurarán que cada obrero trabaje el mayor número de días en el mes, para lo cual tendrán siempre en cuenta la antigüedad en el trabajo de cada uno.

»*Quinta.* Los que pasen lista en el primer turno y no pudieran trabajar en éste serán los preferidos en el segundo, y los que no trabajen en el segundo serán preferidos en el tercero, para lo cual los obreros acudirán puntualmente a la lista.

»*Sexta.* Aun cuando las Compañías, por circunstancias especiales, aumenten el precio del jornal a su personal subalterno suplementario, o sea el similar al de los contratistas, ninguna mejora pedirá este personal, siempre que el jornal que disfrute el de la Compañía no sea superior a 6,25 pesetas, que es el señalado al personal de los contratistas.

»Únicamente si el jornal que concede la Compañía a su personal excede de 6,25 pesetas, en ese caso, los contratistas harán gestiones para recabar de las Compañías lo necesario para dar satisfacción a su personal en la medida conveniente.

»Prestan su conformidad y dan valor legal al presente convenio, suscribiéndolo por duplicado.—Por la Sociedad de Peones en General: El Presidente (firmado), *Raimundo Osuna*; el Secretario (firmado), *Eusebio Martín*; por los contratistas (firmado), *Julián Soler*; por el Comité de huelga (firmado), *Fernando Martín*, *Luciano Romero*, *Julián García*.»

El día 12 de noviembre de 1921, la Sociedad de Peones en General, de Madrid, dirigió a los Sres. Lespés y Soler la carta que a continuación se inserta:

Hay un sello que dice: «Sociedad de Peones en General.—Piamonte, número 2. Casa del Pueblo.—Secretaría número 6.—Madrid.»

«A los Sres. Lespés y Soler, contratistas de las Secciones de carga, descarga y removido de vagones de las Estaciones de Atocha, Imperial y Norte.

»Presente.

»Muy señores nuestros. Tenemos el honor de adjuntarles a continuación las reclamaciones que los obreros de las citadas Estaciones a sus órdenes han acordado en su sesión celebrada el día 10 de los corrientes en esta Casa del Pueblo (Salón grande). No dudamos que un estudio concienzudo, animado de la mayor justicia, será la contestación que en el terreno amistoso esperamos con resultado favorable para nuestros representados:

»1.^a Aumento de 2,75 pesetas en los jornales que actualmente perciben los obreros en sus diversas categorías.

»2.^a Abono del jornal íntegro en los casos de accidentes del trabajo, hasta que estén en condiciones de reanudar el trabajo o se les declare la inutilidad correspondiente.

»3.^a Regularización de las horas de entrada y salida de los turnos al trabajo.

»4.^a Que el trato que se dispense a los trabajadores por los factores sea con la corrección y moderación debida para establecer el respeto mutuo.

»5.^a Que a los trabajadores enfermos o en uso de permiso se les reintegre el puesto que tenían tan pronto se presenten al trabajo.

»6.^a Habilitación de una casilla en el Cerro de la Plata para guardar la ropa del trabajo.

»7.^a Que se creen carretillas y tableros para facilitar las operaciones del transporte de mercancías, lo mismo en Atocha que en Villaverde, etc.

»8.^a Abono de las horas que extraordinariamente se trabajan por caso de urgencia con arreglo a la Ley.

»9.^a Aviso, para en caso de despido, con diez días de antelación, o abono de una decena en su defecto.

»Estas son, pues, las peticiones, en exceso modestas, que los trabajadores formulan, y que nos vemos relevados de razonar ante la justicia y legitimidad de las mismas.

»En espera de su pronta contestación, nos reiteramos de ustedes, atentos seguros servidores, q. e. s. m., por la Junta directiva: el Secretario (firmado), *Eusebio Martín*; el Presidente (firmado), (*ilegible*).—12-XI-921.»

Los contratistas de referencia aceptaron, desde luego, algunas de las pretensiones copiadas, pero rechazaron especialmente la solicitud de aumento de jornales, motivo por el cual, después de intentar, sin resultado, una avenencia amigable, se declaró la huelga el 22 de noviembre, siendo general el paro en los muelles de Atocha, Norte e Imperial, y publicando la Comisión de los huelguistas un manifiesto que vio la luz en la prensa diaria, y del que se copian los párrafos que siguen:

«Hemos solicitado un aumento en nuestros jornales, y hasta tanto que sea conseguido permaneceremos firmes y fieles en nuestros puestos.

»Pretendemos equipararnos al resto de los trabajadores, una vez que son iguales nuestras necesidades y sufrimientos.

»Si no estuviésemos convencidos de que la razón está de nuestra parte, nosotros jamás hubiésemos abandonado el trabajo ni hubiésemos pedido nada.

»Pero ¿podemos vivir con seis pesetas, veinticinco céntimos de jornal el día que trabajamos, que no es a diario?

»¿Podemos cubrir nuestras necesidades más perentorias, cuando, de la decena, la inmensa mayoría sólo cobramos, a lo sumo, seis o siete días? Imposible.

»Compañeros: Un poco de sacrificio y una gran compenetración e inteligencia es lo que os pide la Comisión, en la seguridad de que con ello conseguiremos lo que en justicia pedimos y nos corresponde.»

Se procuró por los patronos restablecer el importante servicio con el empleo de obreros no asociados, y algún periódico dió la noticia de que la Comisión de huelga estaba dispuesta a solicitar la solidaridad de los ferroviarios y del resto de los trabajadores, publicando la Sociedad de Peones en General un manifiesto, que dice así:

«Camaradas: Cada minuto que transcurre, cada hora, cada día que pása, es una demostración bien palmaria de que el éxito coronará nuestra causa: nuestro triunfo será enorme.

»El ansia de reivindicarse, el deseo de aunar y estrechar más los lazos fraternales y de compañerismo, nos lo evidencia bien claramente el que son muchos los compañeros que, alejados de la organización, hoy causan alta en ella con gran entusiasmo.

»Aunque muy someramente, señalaremos algunos puntos que servirán indiscutiblemente para obtener una mayor orientación, principio básico de nuestra conducta a seguir y que jamás nos cansaremos de repetirlo. Tranquilidad absoluta, serenidad, tranquilidad de ánimo; nada de promover algaradas ni provocar cuestiones; confianza plena de lo que es y significa vuestra unión, vuestra propia fuerza, y a demostrar vuestro gran estado de conciencia; ello redundará más en nuestro beneficio y afianzará más la justeza de nuestra demanda y nuestra calidad de trabajadores honrados y conscientes.

»Nada de prestar oídos a los consejos o noticias que no emanen de vuestra Comisión, pues en caso contrario, todo estará perdido; a cuantos de tan malas artes se valgan para conquistaros o traten de impedir que salgamos victoriosos, lejos de insultarles y despreciarles, prestaréis un gran servicio a la causa recomendándoles la organización proletaria, haciéndoles ver al propio tiempo las virtudes que en sí encierra, como a su vez el error grande que padecen al vivir alejados de ella.

»Para conocer al detalle vuestras impresiones y pensamientos es preciso acudáis con puntualidad a las listas que diariamente se pasan en nuestro domicilio social.

»Cumpliendo de momento con lo que apuntado queda, no

hay por qué titubear: erguidos y con la frente en alto, espere-mos el triunfo.

»¡Animo, pues, compañeros! ¡A lograr lo que nos correspon-de! ¡Viva la unión! ¡Viva la huelga!—*La Comisión.*»

En vista de que se había dado a la publicidad una nota ofi-ciosa, según la cual no era completo el paro de los servicios de referencia, nota que coincide con el informe que la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y á Alicante elevó al Instituto el 23 de diciembre, y según la cual solamente los días 22 al 25 de noviembre se resintió «ligeramente el servicio», pu-blicó la repetida Sociedad de Peones en General otro escrito, en los siguientes términos:

«Compañeros: Permanezcamos mudos y con el oído alerta, pues el enemigo acecha y escucha para hacer fracasar nuestra obra iniciada hace varios días.

»El cumplimiento del deber nos obliga a salir al paso de cuantas notas se den a luz con el deliberado propósito de llevar el desconcierto a nuestras filas, sean de la procedencia que quieran. Comenzaremos, por tanto, con la que ha aparecido en la prensa de ayer, y que dice así: «... que ayer habían entrado »a trabajar la mayoría de los obreros descargadores de la Com-»pañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, esperando que hoy »quedará restablecida la normalidad».

»Paradójico resulta cuanto en la nota citada se afirma: los hechos, más elocuentes que las palabras, bien a las claras nos lo demuestran, y por si en su caso la duda fuese con vosotros, vaya una sola prueba e indiscutible y que está al alcance de to-dos. De sobra es conocido por todos que a diario y en nuestro domicilio social se pasan unas listas, y que a las mismas acudís todos como uno solo, con tanto entusiasmo como firmeza de es-píritu, al igual que el primer día.

»¿Quién, pues, es el que se ha reintegrado al trabajo? Nadie, absolutamente nadie, ni uno siquiera; demostrado queda que no es cierto nada de cuanto en la citada nota se dice, sino todo lo contrario; sirvaos de galardón y de garantía para el triunfo,

primero, estas notas, y después el hecho de poder afirmar la grandeza de nuestra unión.

»Seguid, pues, adelante, que nada os haga titubear, y observaréis cómo, lejos de lograr dividir vuestros grandes lazos, lo que conseguirán es daros el triunfo.

»¿Acaso, acaso no recordáis que en pasadas lides emplearon las mismas armas, sin lograr vencernos? ¿Qué es lo que os hace pensar ahora? ¿No comprendéis quizás que unos días más, no muchos, os darán el triunfo?

»Animo, pues; apreciad ya de hecho lo que supone y es vuestra causa. ¡Jamás os dobleguéis! ¡Jamás os echéis en brazos de los que más tarde os hundirán y os considerarán como a trasto inútil! ¡Animo, pues; arriba, compañeros! ¡Viva la unión! ¡Viva la huelga!—*La Comisión.*»

El 25 de noviembre continuaba la huelga y la publicación de manifiestos, alentando a los huelguistas. Pero como los patronos aceptaron las principales demandas de los obreros y habían continuado sirviendo a la Empresa 200 de entre sus 600 operarios, depusieron su actitud los huelguistas, reanudando las labores el día 27 de noviembre de 1921.

II. — Cargadores y descargadores de la Estación del ferrocarril.— Coruña.

El 28 de diciembre se inició la huelga de cargadores y descargadores de la Estación de la Coruña, porque el contratista del servicio, D. Joaquín Nistal, se negó a conceder la jornada de ocho horas.

El día 29, una Comisión de obreros visitó al Gobernador, en solicitud de que interviniera en el asunto, ya que la jornada de ocho horas, a su entender, era obligatoria para toda clase de trabajos.

Celebrada una conferencia del Gobernador con el contratista, manifestó éste que le era imposible acceder a la petición.

de los obreros si la Compañía ferroviaria no mejoraba las condiciones del contrato: y terminó solicitando un plazo de ocho días para resolver el conflicto.

En vista de la actitud del contratista y de los innegables perjuicios que se ocasionaban al Comercio y a la Compañía, el Jefe de la Estación del ferrocarril concedió al Sr. Nistal un plazo de cuarenta y ocho horas para resolver la huelga, que terminó el día 30, accediendo el contratista a establecer la jornada de ocho horas.

Nuevamente, el 11 de abril de 1922 recurrieron al paro los mismos obreros descargadores, alegando que se les exigía un trabajo excesivo, según lo demostraba el constante empleo de mozos supletorios; reclamando que la plantilla de 18 descargadores se elevase a 22 de servicio fijo, y rechazando las ofertas de mejora de jornal, que ofrecía el contratista y representaban aumento de 0,50 pesetas diarias y pago de las horas trabajadas en domingo con bonificación del 40 por 100 de los salarios.

La afortunada intervención del Gobernador civil puso término a la contienda, mediante el siguiente convenio, que empezó a regir el 16 de abril de 1922:

«Primero. El jornal mínimo que percibirán los obreros será de 5,50 pesetas diarias, trabajando la jornada legal de ocho horas.

»Segundo. Los domingos trabajarán los obreros que precise el Sr. Nistal, satisfaciendo éste un aumento de 40 por 100 sobre los jornales que de ordinario disfrutaban.

»Tercero. Siendo ese trabajo de carácter eventual, se establecerá un turno entre los obreros que trabajaban el día 9 de abril, teniendo preferencia los tres que el Sr. Nistal designó como obreros preferentes, que actuarán de capataces.

»Cuarto. Si las necesidades del servicio exigiesen, en un momento determinado, emplear mayor número de obreros, el Sr. Nistal podrá tomar los que precise, siempre que tenga colocados a todos los que trabajaban a sus órdenes antes de este convenio.

»Quinto. Para dar [solución a una reclamación pendiente referente al abono de aumento de jornal, por entender los obreros que debe ser satisfecho desde el día 12 de marzo hasta el 9 de abril, se nombrará una Comisión de dos obreros y dos patronos, la cual determinará si procede o no el pago de este aumento, con arreglo a una comunicación del Sr. Nistal.

»La Coruña, 15 de abril de 1922.—Firmado por representantes del Sindicato de Mozos de Almacén, el contratista y la Asociación General Patronal.—El Presidente, *Julio Wonemburger*. (Es copia.)—Asociación General Patronal.—El Secretario, *Julio García*. (Hay un sello que dice: «Asociación General Patronal».)»

INDICE

Págs.

LA HUELGA DE LOS FERROVIARIOS ESPAÑOLES

(Agosto 1921.—Septiembre 1922.)

I.....	3
II.— <i>Ciudad Real y Córdoba.</i> —Huelga de obreros y empleados de los talleres de máquinas de la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante. — Paro de una hora:	
Antecedentes.....	5
El paro de una hora.....	13
La huelga y extensión del paro.....	17
Actitud de la Empresa.....	20
Informe de la Compañía.....	21
Observaciones.....	24
III.— <i>Ferrovianos de Almería</i>	25
IV.— <i>Huelga de los obreros de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla:</i>	
Informe del Gobernador civil.....	28
V.— <i>Huelga de obreros ferroviarios de la Compañía de Medina del Campo a Salamanca:</i>	
Antecedentes del conflicto.....	40
Declaración y desarrollo de la huelga.....	42
Gestiones de arreglo y unión de los huelguistas.....	45
Actuación del Comercio y de la Industria.....	47
Acuerdos de la Empresa.....	52
Término de la huelga.....	52
VI.— <i>Huelgas y conflictos, relacionados con el anterior, en las líneas de ferrocarriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa, Salamanca a Peñaranda, y Madrid a Cáceres y Portugal y Oeste de España.</i>	54

VII.— <i>Otras anomalías en la vida del trabajo de los ferroviarios:</i>	
Zaragoza.—Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España.....	56.
Agentes de la Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona.	57
VIII.— <i>Huelgas relacionadas con el servicio ferroviario:</i>	
I.—Huelgas de los obreros de la carga, descarga y removi- do de vagones de las Estaciones de Atocha, Imperial y Norte, de Madrid.....	58.
II.—Cargadores y descargadores de la Estación del ferroca- rril.—Coruña.....	64