

EL IMPARCIAL

DIARIO LIBERAL

FUNDADO POR D. EDUARDO GASSET Y ARTIME

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

MADRID: Un mes.....	1 pes.
Provincias.....	10
Portugal: Trimestre.....	7,50
Naciones comprendidas en la Unión postal: Trimestre.....	10
Naciones no comprendidas: Trimestre.....	15

Toda la correspondencia y giro deben dirigirse al

TARIFA DE ANUNCIOS

En cuarta plana: Nacionales.....	0,75
Idem: Extranjeras.....	0,75
En tercer plana: Nacionales.....	1,00
Idem: Extranjeras.....	1,00
Idem: Noticias.....	20,00

Cada anuncio satisfará 10 cént. del impuesto. (Ley 14 Octubre 1911)

EL IMPARCIAL

Veña a sus lectores y anunciantes 6 pesetas las grandes tiradas de sus cuatro ediciones

Número suelto: 5 céntimos

Administrador de EL IMPARCIAL, Apartado 122

4, Calle del Duque de Alba, 4

HUELGA DE FERROVIARIOS

Las primeras horas del conflicto

Conforme anunciaron los obreros, esta noche, a las doce, ha comenzado la huelga de ferroviarios. Los trenes que salieron normalmente se han detenido al dar la hora sin llegar a su punto de destino. Las primeras noticias recibidas no pueden decirnos aún el alcance del movimiento ni la proporción que existe entre el número de operarios de la Empresa del Norte y el de los que secundan el movimiento. Pero, prescindiendo de todos los detalles, lo que aparece evidente es el propósito, la voluntad de llegar a la huelga.

En los preliminares en las gestiones realizadas estos últimos ocho días, pudo advertirse ya la trayectoria, que fatalmente iba a parar a la declaración de huelga. Han sido inútiles las mejores deseos de avenencia. La mediación del Gobierno, el ofrecimiento de las Compañías, que accedieron a considerar como sueldo el real de aumento que habían concedido a sus operarios a título de gratificación, y el natural temor de los obreros a las consecuencias que inevitablemente trae consigo el paro, han sido inútiles para contrarrestar los secretos motivos de la huelga.

Las circunstancias son tan difíciles, que por amor, en primer término, a los intereses espirituales y materiales de la patria, y luego por afecto a la causa de los trabajadores, que por tantos conceptos merecen ser atendidos en sus demandas, nosotros hemos hecho hasta el último momento votos por que fracasara el intento. Sin embargo, veíamos avanzar la nube y no hemos tenido nunca grandes esperanzas de verla despejarse antes de llegar a la huelga. Este era también el sentir general, porque pocas veces se ha manifestado tan directamente la voluntad de crear un conflicto. ¿Por qué? La respuesta a esa pregunta llegará a su tiempo. Por hoy no podemos decir más, sino que estaba en el ambiente la certidumbre de que hoy comenzaría la huelga ferroviaria.

Al mismo tiempo agrávanse los conflictos obreros en otras regiones de España. La situación, por consiguiente, adquiere caracteres más serios de lo que podíamos imaginar a principios de este verano, cuando ninguna preocupación interior había llegado a revestir formas agudas. Si es cierto que está acordada la huelga general en toda España; si el Gobierno responde a ella con la adopción de medidas preventoras de que ya se habla, habrá cambiado rápidamente el curso de la vida española, mantenida pacíficamente durante los dos años de guerra, por extraordinaria excepción.

Al Gobierno y a los obreros hemos de encarcelar una vez más la gravedad del momento. Esta era la ocasión en que España podía haber aprovechado el tiempo ganando meses, días, horas, en el camino de su mejoramiento material y de su preparación industrial. La suerte no lo ha querido así, y he aquí que una vez más habremos de emplear nuestras energías en una lucha interior. En bien de todos y de la patria deseamos que termine pronto, sin aumentar las diferencias que existen entre patronos y obreros, porque nunca como ahora es menester la unidad de espíritu de todos los españoles.

Las primeras horas de la huelga ferroviaria tienen un triste prólogo con los sucesos de Bilbao y de Barcelona. Nuestras exhortaciones, como las de todos los amantes del orden y del respeto a la libertad del trabajo, no llegaron tarde, puesto que nunca lo es para escuchar palabras de cordura.

Gestiones del Sr. Gasset

Lo que dicen los obreros

A las tres y media de la tarde recibió el Sr. Gasset a los comisionados obreros para darles cuenta de la conferencia que por la mañana había sostenido con el director de la Compañía del Norte, Sr. Boix.

Los susodichos obreros manifestaron a los periodistas que quedaban muy reconocidos a las gestiones que ha venido realizando el Sr. Gasset cerca de la Compañía ferroviaria, y que, desgraciadamente, no han dado resultado alguno.

—Nuestra actitud—añadieron—es que, en vista de que la Compañía se niega a acceder a nuestras más mínimas peticiones, reabamos nuestra hostilidad, y colocados en franca actitud de hostilidad, procuraremos por todos los medios que se acceda a nuestras justas y legítimas peticiones.

Ofrecimientos al Gobierno

Una Comisión numerosa de peritos industriales visitó anoche al señor ministro de Fomento para ofrecerle, en el caso de que las circunstancias lo demandaran, sus servicios técnicos.

El Sr. Gasset agradeció mucho el noble ofrecimiento de esta meritisima Corporación, y advirtió a los comisionados que si el caso llegara, que no es de esperar, lo utilizaría muy reconocido.

Nota oficial

En el ministerio de Fomento se facilitó ayer a la Prensa la siguiente nota oficial:

«El ministro de Fomento ha tratado desde el primer día de armonizar los intereses de los obreros y de la Empresa. En la primera reunión celebrada con los comisionados obreros expusieron éstos que mantenían íntegramente las once peticiones formuladas en el mes de mayo. Figuraba entre ellas un aumento de 50 céntimos diarios en los sueldos inferiores a 2.500 pesetas.

El ministro les hizo observar que era difícil conseguir de una Compañía que atraviesa situación precaria—según recientemente había comunicado al Gobierno—aumentos que impliquen un aumento de gastos muy crecidos, y aconsejó a los obreros que concretaran demandas más viables en forma que les permitiera em-

Mar negociaciones con probabilidades de éxito. Recogiendo lo que parece aspiración general de los obreros, podía solicitarse, a su juicio, que el real diario de aumento concedido en mayo y pagadero desde el presente mes dejara de ser gratificación para convertirse en aumento de sueldo dentro de las amplitudes ya otorgadas, o sea en los haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas.

Los obreros, después de deliberar, formularon las siguientes peticiones: Que el real diario pase a ser sueldo, pero comprendiendo en el aumento a los empleados que cobran hasta 2.500 pesetas.

Que se exima del impuesto de utilidades a todos los empleados ferroviarios que perciban hasta 2.500 pesetas.

El ministro expuso a los obreros la conveniencia de conceder un margen de dos o tres días, aplazando la huelga para que la negociación con la Compañía pudiera realizarse sin apremios que siempre dificultan este género de gestiones. Los obreros estimaron que no podían conceder el aplazamiento solicitado.

Durante la tarde el Sr. Gasset invitó varias horas conferenciando con el Comité de la Compañía del Norte. Fruto de su entrevista fué la siguiente nota:

«La nueva petición formulada por los obreros consistente en que la gratificación de un real diario concedida a los agentes que no disfrutaban prima anual perciben sueldo o haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas, sea convertida en un aumento de sueldo y extendida a todo el personal que disfrute de haberes inferiores a 2.500 pesetas, no puede ser acogida por la Compañía.

En primer lugar, la extensión del beneficio ya concedido por la Compañía en las condiciones que ahora se pretende, constituirá una nueva e importante carga incompatible con la actual situación de la Compañía, que rápidamente se agrava por motivos de todos conocidos y recientemente expuestos al Gobierno, según consta en la nota oficiosa publicada.

Acordada la gratificación en forma condicional y sujeta a ser retirada en el caso de que la situación de la Compañía no permitiera su abono, la conversión de dicha gratificación en aumento de sueldo le quitaría el carácter de eventualidad señalada.

Pero aun en presencia de las anomalías económicas con que hoy lucha la Compañía y las más graves que se avocinan, dado el precio del carbón y de todas las primeras materias, cabría considerar como aumento de sueldo la asignación ya concedida de un real diario a los agentes que, no disfrutando de primas anuales, perciben haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas.

Claro es que, al propio tiempo, la Compañía tiene que señalar, mirando a las circunstancias citadas, que si su situación aconsejara, dadas aquellas dificultades, la modificación de las asignaciones resultantes, se veía obligada a suspenderla, contingencia que debe dejar prevista por sería imposible enajenar la facultad de referir a sus elementos económicos la distribución de las remuneraciones de sus empleados.

A las once de la noche celebró el ministro la tercera conferencia con los comisionados ferroviarios. Estos, después de deliberar, acordaron aceptar el ofrecimiento de la Compañía, según el cual quedará convertido el real de gratificación en aumento de sueldo desde 1.500 pesetas hasta 400.

Manifestó el ministro sus dudas de que la Compañía accediera a incluir en el aumento de sueldo a los empleados que cobran prima anual, porque siempre se había resistido a esa petición, estimando que recarga sus gastos en cuantía incompatible con las presentes dificultades económicas; pero que, en su deseo de agotar los medios de llegar a un acuerdo, iba a dar cuenta a los señores de la noche de la mañana de las nuevas demandas. Era la una y treinta horas para comenzar la huelga, y el título horas para comenzar la necesidad de ministro indicó nuevamente la necesidad de aplazar por dos o tres días los puntos relativos a que se trataban propuestas.

Considerando también el fundándose en que hace más de seis meses que el personal formuló ante la Compañía las peticiones de donde se deriva el conflicto.

Transmitida por el señor ministro a la Compañía la respuesta de los obreros, agregando nuevas peticiones, la Empresa del Norte manifestó que era imposible acceder a los deseos de los obreros. Porque si bien es verdad que este año han aumentado los beneficios, queda asegurarse que por cada peseta de aumento en los ingresos hay dos de aumento en los gastos. Y en cuanto a la gratificación proporcional a esas ganancias, entendiendo la Empresa que eso no debe constituir sino una concesión, nunca un derecho que al ejercerlo los obreros exigirán investigación y fiscalización de los libros, y por tanto de lo más íntimo del funcionamiento de esa Empresa. Las funciones directivas se harían en compartición con los obreros.

Además, la facultad de que la Compañía no puede prescindir de recompensar por medio de gratificaciones al personal de mayores merecimientos, quedaría anulada teniendo que repartir por igual entre todos los agentes, sea cual fuera su labor.

Con esta respuesta, el ministro volvió a conferenciar a las tres de la tarde con la representación de los obreros, comunicándoles hasta donde llegaban las concesiones de la Compañía. Daba por terminada con esto sus gestiones. El Gobierno tiene el sentimiento de no haber logrado el aumento que ardentemente deseaba, pero al mismo tiempo alarga la certidumbre de haber puesto todo su esfuerzo en demanda de una solución de concordia.

«Frente a las dificultades de la huelga ferroviaria, el ministro de Fomento trabajará sin descanso para amparar dentro de la ley el derecho de todos y procurar que el trastorno de un servicio público esencial para la vida del país sea el menor posible.»

Un voto de censura

El presidente de la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles ha comunicado al señor director general de Obras públicas lo siguiente:

«La Junta de gobierno de la Asociación ge-

neral de empleados y obreros de los ferrocarriles de España ha sabido que el señor ministro de Fomento ha conseguido de la Compañía del Norte la concesión de un real de aumento en todos los sueldos comprendidos entre 400 y 1.500 pesetas. La extensión de esta mejora que indudablemente beneficia al personal, es una demostración más del interés que la clase ferroviaria inspira al ministro de Fomento, Sr. Gasset, que según nuestras noticias, realiza sin descanso esfuerzos sobrehumanos para ver de llegar a soluciones de concordia en el actual conflicto entre las Empresas y sus agentes.

Esta Junta juzga deber suyo hacer público con cuánto gusto veía que tales esfuerzos se vieran coronados por el éxito, por entender que con ello se beneficiarían los intereses de todos.»

En la Casa del Pueblo

A primera hora de la noche estuvimos en la Casa del Pueblo con el propósito de comprobar la veracidad de los rumores circulados acerca de los acuerdos de la Unión General de Trabajadores.

En el edificio se advertía gran animación, y las bocanellas próximas estaban custodiadas por fuerzas de Seguridad y numerosos agentes de Policía.

Estas precauciones parecían indicar que las autoridades tenían el temor de que, a consecuencia de las reuniones que en el local se celebraban, pudiera haber algún desorden.

No obstante, los obreros, como obediendo a una consigna, se esforzaron en disipar nuestras sospechas, contestando a todas las preguntas que sólo se había celebrado el mitin que organizaban los ferroviarios de la Compañía del Norte y una reunión, no terminada aun, en la que los de Madrid a Cáceres y Portugal examinaban las gestiones que está realizando con su Empresa.

En el mitin, que era de propaganda, se pronunciaron discursos en pro de la huelga; pero todos los oradores se mantuvieron en límites de relativa calma, y en sus alabanzas a la Compañía no llegaron al extremo que se esperaba.

Pero al amanecer se acordó persistir en la huelga.

Los de Madrid, Cáceres y Portugal deliberaron ampliamente sobre las cuestiones antes citadas; pero sin llegar a un acuerdo.

En cuanto a los de la Unión General no nos fué posible indagar nada.

Únicamente un obrero, que por su aspecto parecía pintor, nos aseguró, aunque declarando que lo sabía por referencias de otros, que el Comité de la Unión General se reunió de nuevo a diez de la noche y acordó ir a la huelga general, que se declaró esta noche.

Como se ve, los informes no ofrecen la necesaria garantía, mucho más cuando un único obrero nos habló de tal acuerdo y otros muchos negaron, incluso que hubiese habido reunión.

A pesar de ello, esas negativas podían obedecer a una consigna, puesto que desde el primer momento se dijo que las medidas adoptadas por el Comité eran secretas.

Cuando nos retiramos de la Casa del Pueblo la animación era menor y las precauciones exteriores habían disminuido considerablemente.

El Gobierno y los huelguistas

Manifestaciones del presidente del Consejo

El jefe del Gobierno manifestó ayer a los periodistas que había dedicado toda la mañana a la huelga ferroviaria.

«He conferenciado—dijo—con los ministros de la Guerra y de la Gobernación. Quedamos tranquilos de haber hecho todo lo posible para llegar a una avenencia, que no hemos podido conseguir.»

El ministro de Fomento no ha podido hacer más de lo que ha hecho. Yo no sé cómo ha tenido resistencia física para trabajar tanto como trabajó. Merece por ello los más grandes elogios.

«¿Quiénes han ofrecido más dificultades, las Compañías o los obreros?—preguntó un periodista.

«No se puede decir concretamente. Las Empresas, ayer, llegaron a bastante, porque admitieron el real de aumento de sueldo.

«¿Es posible que, como consecuencia de esta huelga, se plantee la de buñeros—aguntó el mismo periodista.

«Eso—contestó el conde—es una opinión personal. La huelga buñera daría por resultado el paro forzoso de cientos de miles de obreros. En ningún país, en las circunstancias actuales, se plantearía este problema. Yo creo que el interés de los obreros es precisamente el de adoptar una actitud constructiva a la protesta.»

El gobernador de San Sebastián confirió por teléfono con el presidente momentos antes de abandonar los periodistas el despacho oficial del conde.

«Este día a los reporteros» que el Sr. López Irujo le había dicho que tenía impresiones optimistas por lo que se refiere a la huelga ferroviaria en aquella capital.

«Lo que dice el ministro de la Gobernación

El Sr. Ruiz Jiménez dijo a los periodistas que el Gobierno adoptará todas las medidas necesarias para que la vida nacional sufra el menor quebranto posible.

Añadió que ayer mañana salieron para Oviedo un batallón del regimiento de León y para Barcelona un batallón del regimiento de Rey y dos escuadrones de caballería.

«Estas medidas—dijo el ministro—las adoptaría cualquier Gobierno en las presentes circunstancias. Se trata de una huelga que afecta a los servicios generales de la nación.»

«¿Se llegará a la suspensión de garantías constitucionales?—interrogó un periodista.

«No creo—dijo el Sr. Ruiz Jiménez—que nos tendremos necesidad de recurrir a esos extremos.

Hasta ahora—añadió—no se ha aplicado el art. 2.º de la ley de Huelgas del señor Maura de 1908, que trata de las sanciones aplicables a los casos de coacción, etc.; pero, a partir de esta noche, no habrá más remedio que aplicarlo.

«Ayer publicó la Gaceta el siguiente Real decreto

«Señor: En previsión de que la anunciada huelga de ferroviarios alcance proporciones tales que llegue a perturbar el servicio de las líneas férreas de un modo esencial para la vida de la nación, el Gobierno se cree obligado a poner en vigor algunas de las resoluciones previstas en la vigente ley de Reclutamiento y reemplazo del Ejército, y a someter, en su consecuencia, a V. M., de acuerdo con el Consejo de ministros, el siguiente proyecto de decreto.

Madrid, 8 de julio de 1916.—Señor: A los Reales pies de V. M., Agustín Luque.

REAL DECRETO

A propuesta del ministro de la Guerra, y de acuerdo con mi Consejo de ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Con arreglo a lo prevenido en los artículos 219, 220 y 221 de la ley de ley de Reclutamiento y reemplazo del Ejército de 27 de febrero de 1912, queda el ministro de la Guerra autorizado para llamar a filas o movilizar en su totalidad o en parte a los individuos en segunda situación de servicio activo y reserva activa pertenecientes al regimiento de Ferrocarriles.

Art. 2.º El ministro de la Guerra queda encargado de dictar las instrucciones que sean precisas para el cumplimiento de este decreto.

Dado en San Ildefonso a 8 de julio de 1916.—ALFONSO.—El ministro de la Guerra, Agustín Luque.»

Los Juzgados

Por orden del presidente de la Audiencia, los diez Juzgados de Madrid estarán funcionando permanentemente desde hoy.

Consejo de ministros

Momentos antes de levantarse anoche la sesión del Congreso, el jefe del Gobierno manifestó a los periodistas, en el despacho de ministros, que hoy por la mañana se celebrará Consejo, a fin de conocer detalladamente el curso de la huelga y poder adoptar aquellas determinaciones que las circunstancias reclamen.

Las Cortes y las garantías

Aun cuando el presidente del Consejo retrocedió a última hora de la tarde de ayer su propósito de permanecer con las Cortes abiertas, todo se halla subordinado al giro que tome el conflicto. Claro está que si la huelga se agrava, el mantenimiento del orden público exigirá la suspensión de las garantías constitucionales, y la necesidad de atender a las múltiples cuestiones que el paro obrero entraña reclamará toda la atención del Gobierno, que con las Cortes en funciones debe destinar seis horas diarias a los debates que en aquellas se mantienen.

En la Gobernación

«A las doce y media de la madrugada recibió el Sr. Ruiz Jiménez a los periodistas.

«Tengo muy pocas noticias que comunicar a ustedes de la huelga—comenzó diciendo—, pues apenas si se han recibido telegramas de la Intendencia.

En la Casa del Pueblo se ha celebrado un mitin, reinando gran orden. Todos los oradores se han expresado en términos de prudencia, sin formular cargos contra nadie. Uno de ellos ha dicho: «Esta es hora de callar y obrar.»

A las once y media hablé con el presidente del Consejo y le comuniqué que estaría toda la noche en el ministerio por si se recibía alguna noticia digna de comunicarle.

Preguntado por algunos periodistas si llegarían más tropas, dijo:

«Mediana llegarán dos o tres batallones de Andalucía.

Como algún «reportero» le dijera que en la estación del Norte había dejado de salir el tren 1.001, manifestó el Sr. Ruiz Jiménez:

«No se fién ustedes de esas noticias. De haber ocurrido eso, o era que la Compañía no se preparaba a hacer frente a la actual situación, o que los obreros adoptaban una actitud de rebeldía. Conviene tener en cuenta, y esta será la confusión de la noticia, que el tren 1.001 sale su hora de salida a las 12,10, y en la circular de los obreros respecto a las órdenes de la huelga se dice que en los trenes que salgan unos minutos antes o después de las doce los maquinistas y fogoneros suban a las máquinas a las doce menos cinco, pero no salgan en el referido tren.

En efecto, según hemos podido comprobar después, el tren 1.001 salió de Madrid con algunos minutos de retraso.

La resistencia al brazalet

Anoche se supo en Madrid que los obreros ferroviarios de Valladolid opusieron alguna resistencia a la imposición del brazalet, pero que por la tarde todos depusieron su actitud.

La Compañía del Norte

La Compañía del Norte nos ruega la publicación de la siguiente nota:

«La Compañía del Norte, con fecha 6 de mayo último, esto es, el mismo día de la aprobación de las cuentas de 1915 por la Junta general, concedió a todo su personal que no disfruta primas anuales una gratificación de 8,50 por 100 de sus haberes, en atención al encarecimiento de las subsistencias; gratificación que fué satisfecha en breve plazo.

El mismo día acordaba el pago de una prima por buenos servicios al resto del personal, que equivalía al 16,87 por 100 de sus haberes.

Ambas concesiones, más las primas semestrales que cobra el personal de tracción y trenes (independientemente de las de combustibles, recorrido, etc.), representan un gasto de 4.310.000 pesetas que ha de gravar el ejercicio de 1916, y unidas a las cantidades que con completa separación de los haberes abona la Compañía a su personal, en concepto de socorros, días de enfermedad, gratificaciones por 7.500.000 pesetas, es decir, de una cantidad superior al 80 por 100 del dividendo distribuido a los accionistas, que alcanzó a 9.288.000 pesetas, representando tan sólo el interés de 3,50 por 100 al capital acciones.

El conocimiento de tales datos y cifras, que patentizan cuál es la norma de conducta que la Compañía sigue con sus agentes, produjón la impresión natural en la opinión, y pensar de lo cual, una parte mal aconsejada del personal, sin perjuicio de coartar la gratificación, respondió a aquellas concesiones con el anuncio de huelga para el día 20 de mayo, en el caso de no accederse a determinadas peticiones.

Así las cosas, la Compañía, accediendo a requerimientos del señor ministro de Fomento, muy interesado en la evitación del conflicto, accedió a la propuesta de aquí, que consistía en que para el personal comprendido en la gratificación del 8,50 por 100, que disfrutase haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas. La gratificación que pudiera darse en el año 1916 se transformara en el abono suplementario de un real diario, a partir del 1.º de enero de 1917; propuesta que después fué modificada en el sentido de que el abono del real diario empezara a partir del 1.º de junio último, esto es, adelantándose seis meses, a lo que también accedió la Compañía.

Esta nueva concesión representa para el ejercicio de 1916 otro aumento de gastos de 375.000 pesetas, que eleva a más de 8.400.000 pesetas los que la Compañía hará en favor de su personal por conceptos absolutamente independientes de los haberes que tiene asignados.

Apreciando el Gobierno este nuevo ofrecimiento de la Compañía, hizo público su reconocimiento por la conducta de aquella, que no vacilaba en secundar sus propósitos de evitar un conflicto, del que ciertamente no era responsable.

A pesar de todo, al publicarse las disposiciones de la Compañía para proceder, a partir de 1.º de julio último, al pago del real diario en que para cierta parte del personal había sido convertida la gratificación de 8,50 por 100 que pudiera corresponderle en 1916, y reciente el pago de la gratificación que acaba de concederse, los elementos que interpretaron las concesiones de la Compañía como muestra de debilidad ante sus peticiones, pretenden que éstas prevalezcan, anunciaron su propósito de declararse en huelga, pretextando que lo ofrecido por el ministro de Fomento, y aceptado por la Compañía, era la concesión del real diario como aumento de sueldo, y no como gratificación, y además las gratificaciones que pudieran corresponderles.

El señor ministro de Fomento intervino de nuevo, y venciendo la natural repugnancia de la Compañía, logró que consistiera que el real diario, pagadero a partir de 1.º de julio, en que había sido transformada para parte del personal la gratificación acordada, se considerara como aumento de sueldo, con la legítima y natural salvaguarda de que esta nueva concesión pudiera ser retirada si la situación económica así lo aconsejase.

De nada ha servido esta buena disposición de la Compañía, pretendiéndose por los elementos interesados en producir conflictos que el real diario, con el carácter de aumento de sueldo, comprenda no sólo al personal que no cobra primas anuales tiene haberes comprendidos entre 1.500 y 400 pesetas, sino a todo el personal de sueldo inferior a 1.500 pesetas, sobre o no primas o gratificaciones; pretensión esta última que la Compañía no puede admitir, porque aumentaría considerablemente la carga que la concesión ya acordada le impone.

Se pide además que unas y otras, esto es, gratificaciones y primas, se conserven con arreglo a los balances anuales de la Compañía, y esta última exigencia tiene una importancia bien diferente de la que su simple enunciado supone.

Conviene primero una facultad, que la Compañía regulaba para premiar a su personal, en algo preceptivo. De aquí en adelante no podrá estimular los buenos servicios; tendrá obligatoriamente que entregar tanto o cuanto, con arreglo a sus balances.

En segundo lugar, ese sencillo enunciado supone que para determinar el resultado de los balances quedará aceptada de hecho la intervención del personal en la dirección de la Empresa, pues claro es que reclamaría intervenir en la formación de dichos balances si de ellos ha de desprenderse la cuantía y clase de las remuneraciones.

No se diga, pues, que por causas fútiles, que con miras sordidas, se produce un conflicto. Véase que la Compañía ha llegado a mostrar consideración al personal y ayudar la acción del Gobierno, al colmo de las transigencias y al límite de las concesiones, aun en estas graves circunstancias económicas.

Tales son, sucesivamente expuestos, los antecedentes del conflicto con que se contesta al proceder de una Compañía que no ha cesado de mejorar la situación de su personal, ya mejor retribuido que el de otras Empresas similares, y que ha dado continuas y repetidas muestras de su espíritu de transigencia en aras del interés público, aun a riesgo de arrostrar la censura de los accionistas, y de que tal proceder se interpretase como síntoma de debilidad, fácilmente explotable para obtener nuevas concesiones.

Y como, según se ha hecho público recientemente, las Compañías se han visto precisadas a poner en conocimiento del Gobierno la difícil situación económica en que se encuentran, y la más grave que se avocina, ocasionada por la enorme subida del precio de los carbones y de todas las materias precisas para la explotación, júzguese con los datos que anteceden, y que excusan todo comentario, de la conducta de una Compañía que de tal modo procede en las presentes circunstancias, y de la de los elementos interesados en producir a todo trance una perturbación que no ha de prosperar, por impedirlo la parte sana del personal, que afortunadamente constituye su inmensa mayoría.»

Los ferroviarios del Mediodía

En la estación del Mediodía.—Alistamiento de ferroviarios.—Paz completa

Bien temprano se presentaron en la estación del Mediodía las fuerzas del regimiento de ingenieros de ferrocarriles encargadas de cumplir las órdenes recibidas de la superioridad en la división de que surgiera el anunciado conflicto.

Se montó una guardia armada en el andén. El centinela fué instalado en la puerta de una de las salas de espera y en su interior quedó alojada una compañía.

Alfombrado de esta fuerza estaba un capitán con los tenientes adscritos.

Montado este servicio sin el menor incidente, se efectuó la operación de alistar a todos los ferroviarios, empleados y obreros, sujetos al servicio de las armas.

Las Comisiones alistadoras se componían de un capitán, un teniente, un sargento, dos cabos y varios soldados del Cuerpo de ingenieros, llevando los oficiales el barboquejo echado y las clases e individuos de traje al armamento y dotación correspondiente.

Las Comisiones, una vez otorgada la venia por los directores o representantes de las Compañías, se constituyeron en las oficinas, y en ellas hicieron comparecer a los ferroviarios, que, uno a uno, quedaron alistados.

Se les hizo saber la obligación militar que tenían desde aquel momento y se les leyeron los artículos del Código de Justicia militar que les afectaban en esta ocasión para que, si incurrían en responsabilidad, no pudieran alegar ignorancia.

Luego, las Comisiones alistadoras prosiguieron su misión en los talleres y demás dependencias de la estación.

Todas las operaciones señaladas resultaron sin el menor contratiempo. Nada de importancia se observó; antes al contrario, hubo toda clase de facilidades por todo el personal.