Año LX Madrid 17 de Octubre de 1912. Núm. 1.934.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

Huelgas ferroviarias.

Las grandes huelgas ocurridas en servicios públicos durante estos últimos años (en 1903 una de ferrocarriles en Holanda y en Bulgaria; en 1906 una de factores en Francia; en 1907 la de ferrocarriles de Italia y una de telegrafistas en los Estados Unidos; en 1909 la de tranvías, la de sectores de París y la grande de Correos y Telégrafos; en 1910 la de ferrocarriles de Francia y Portugal, y en 1911 la de ferrocarriles de Inglaterra) han motivado que la legislación sobre huelgas se haya estudiado con detención en los distintos países.

El proyecto de ley presentado á las Cortes, sobre huelgas ferroviarias, tiene dos partes: una para resolver con completo conocimiento de causa la situación actual, mediante la revisión de Estatutos, y otra á evitar los conflictos en lo sucesivo, estableciendo las Juntas de conciliación y Tribunales arbitrales.

Todo ello regula la forma en que se ha de resolver el problema planteado, como cuestión previa, á la resolución sobre el fondo del asunto.

Admite el sistema de conciliación y arbitraje, con la compensación á las Empresas en caso necesario.

Conciliación y arbitraje.—El principio adoptado de conciliación y arbitraje donde más se ha aplicado es en Inglaterra y el Canadá. En este último país, desde que se implantó la ley, el 50 por 100 de los conflictos se resolvieron de acuerdo con el arbitraje, el 20 por 100 inspirándose en él, el 12 por 100 después de una huelga breve terminaron tomando como bases de transacción las propuestas por los árbitros, y sólo en el 18 por 100 no se aceptó lo acordado; de modo que en el 82 por 100 de los casos ocurridos, fué beneficioso el sistema de arbitraje en un país en que la huelga ferroviaria era endémica.

En Francia, donde no existía el sistema de conciliación y arbitraje, el número anual medio de huelgas era de 422 desde el año 1892 al 1897, de 875 de 1899 á 1908 y de 1.025 en 1909, mientras que en Inglaterra, donde se aplica aquel sistema, disminuyeron de 888 á 426; en Francia, pues, duplicaron, y en Inglaterra se redujeron á la mitad.

Desde 1896 á 1904, se han resuelto así más de 5.000 conflictos en Inglaterra, sin llegar á la huelga.

Una de las Comisiones inglesas de conciliación, decia en 1894: «Cuanto mejor organizados están los patronos y los obreros de cualquier profesión, tanto más eficaces son las instituciones de conciliación y arbitraje». Dichos principios han sido una consecuencia natural de la evolución orgánica del capital y el trabajo hacia la sindicalización.

***

Compensación á las Empresas.—Su razón de ser la expuso ya M. Briand en el preámbulo de su proyecto de ley sobre este asunto. «Sería inicuo, decía, autorizar á un Tribunal arbitral para imponer, sin compensación alguna, nuevas cargas financieras, quizá considerables, á una Empresa que no puede, como una industria libre (dueña de fijar sus precios de venta, sus tarifas), dirigirse al consumidor y recuperar de sus clientes el suplemento de gastos.»

Este es el carácter especial de la industria de ferrocarriles, sujeta á tutela bajo el punto de vista comercial que legitima esta compensación eventual.

Si á la resolución de este problema social ha de coadyuvar en definitiva el público, y no con sentimentalismos, sino pisando la realidad de un problema económico, está justificado que en las Juntas de conciliación y en los Tribunales arbitrales intervengan elementos extraños á las dos partes directamente litigantes de obreros y patronos, puesto que hay que defender también los intereses generales, que están por fuera de la esfera industrial en que aquéllos discuten.

Copiamos á continuación el citado proyecto de ley, que se está discutiendo actualmente en las Cortes.

A LAS CORTES

El régimen y porvenir de los Caminos de Hierro hállase íntimamente ligado á los intereses generales de la Nación; las cuestiones que les afectan no pueden estimarse nunca ajenas á la intervención del Estado, y tan censurable sería en los Gobiernos desinteresarse de ellas, como tomarlas cual plataforma política. Ora se admita que la industria de los transportes ferroviarios es una industria ordinaria, sujeta como todas á la ley económica de la oferta y de la demanda, libre, por tanto, en sus desarrollos, encontrando en la competencia el único temperamento y correctivo á esa libertad, ora se considere el transporte ferroviario de viajeros y mercancías como un servicio público atendido por el Estado, ora se integren ambas concepciones al advertir su especial naturaleza, siempre resaltará el carácter público de tales servicios. Y si en el primero de los supuestos apuntados el Estado no deberá intervenir más que en los límites de sus poderes

generales de policía, y en el segundo, se desarrollarán aquellos servicios bajo la dependencia y dirección absoluta de los Gobiernos, la realidad económica y jurídica en la generalidad de las naciones, dando la preferencia al tercer sistema, ó sea al de las concesiones por el Estado, con las consiguientes cautelas y garantías de intervención oficial, en todos los sistemas, en cuál más en cuál menos, en ninguno se niega la del Estado.

Vano empeño sería rechazarla; antes bien, la realidad presente abona con sus postulados que sea más eficaz y directa cada día. La misma historia del derecho ferroviario, coincidente en sus orígenes con el apogeo y plena florescencia de las doctrinas individualistas defensoras de la abstención del Estado en el orden económico y social, demuestra de qué suerte los Gobiernos consideraron siempre transitoria la explotación de los servicios de ferrocarriles por las Compañías concesionarias, y como para tutelar y garantir el interés público, aun durante ese período de explotación, establecieron sin excepción alguna la intervención oficial.

Demuéstrase con ello su legitimidad, abonada además por el propio derecho del Estado, no sólo por la suprema razón del *salus populi*, que la justificaría siempre, sino que se evidencia con claridades de luz meridiana al considerar su coparticipación en el dominio de estos poderosos instrumentos de la riqueza pública; porque si las concesiones á las Compañías constructoras y explotadoras están limitadas por el plazo de noventa y nueve años, á cuyo término revertirá al Estado la plena propiedad, es indudable que aquéllas sólo tienen el usufructo parcial de tal riqueza, y que su condición jurídica es la del usufructuario, que ve siempre limitados sus derechos por los del dueño. Si cupiera invocar analogías entre las instituciones del derecho público con las del derecho privado, sin agravio de las realidades jurídicas, bien pudiera decirse que si á las Compañías de ferrocarriles les pertenece temporalmente el dominio útil de los mismos, corresponde al Estado su dominio directo.

Y no alteran ciertamente la doctrina consignada las pocas líneas que con arreglo al decreto-ley de 1868 se concedieron á perpetuidad, pues si es principio de lógica que la excepción confirma la regla general, aun dentro de aquellas concesiones subsiste siempre la intervención oficial.

Por otra parte, la historia de los ferrocarriles demuestra en todas las naciones, pero singularmente en nuestra Patria, la cooperación activa del Estado en la construcción de las grandes redes ferroviarias. Prescindiendo del primer período, de los tres en que puede considerarse dividida nuestra historia ferroviaria, y aun sin prescindir de él, en los proyectos de Bravo Murillo de 1848; de Seijas Lozano de 1850; en el notabilísimo informe de 1844, piedra miliar en nuestro derecho ferroviario, afírmase ese condominio del Estado, aun en los casos de concesiones á Compañías ó Empresas, pues para los ilustres Ingenieros que suscribieron aquel luminoso dictamen el ideal es la construcción y explotación de las líneas por el Estado, para obtener de ellas el mayor efecto útil. En 1849 iníciase por el Estado español el auxilio directo á las Empresas constructoras con la concesión al ferrocarril de Langreo de la garantía del interés de un 6 por 100 á los capitales invertidos en la construcción, subsidio reemplazado por una subvención directa de 410.000 escudos en metálico, en 1850. A partir de este período, el sistema de la subvención se generaliza de tal suerte, que durante el segundo, verdaderamente fructífero para el desarrollo de los ferrocarriles, las subvenciones, hasta 1868, ascienden las satisfechas á 349.424.807,80 pesetas y las pendientes de pago á 103.639.942,73 pesetas, resultando, teniendo en cuenta los kilómetros concedidos hasta aquella fecha, que la subvención fué de 62.500 pesetas por kilómetro. Durante el período revolucionario, y cuando florecían en la literatura oficial y en los propósitos del Gobierno las doctrinas individualistas en su mayor crudeza, doctrinas que supone en el derecho ferroviario de aquella época la perpetuidad en las concesiones, la libertad en el proyectar y en el construir y la tarifa libre, la realidad maestra de la vida y destructora de todo idealismo que no tenga su base en ella, rectificó tales anhelos y la ley de 2 de Julio de 1870 fija en 60.000 pesetas por kilómetro la subvención á las nuevas lineas, y los que habían calificado aquélla como germen inagotable de inmoralidad, fueron quienes más subvenciones concedieron, pues desde 1869 á 1872, la subvención media anual concedida fué de 48.297.024 pesetas, y la pagada ascendió á 35 millones.

Iniciada en 1877 con la ley general de Ferrocarriles de 29 de Noviembre la legislación vigente, afírmase en ella con perfecta claridad la cooperación del Estado en la construcción de las vías férreas, no sólo por la vigencia y mayor vigor que se da al sistema de subvenciones, sino con la serie de privilegios y exenciones generales que se otorgan á las Empresas concesionarias de interés general, entre las cuales sobresalen por su trascendencia económica las concesiones gratuitas de los terrenos de dominio público y las franquicias arancelarias, que unidas á las subvenciones acordadas con toda la fuerza imperativa de la ley, integran un conjunto tal de positivos valores que bien podría estimarse en un 25 por 100 de su valor total la participación aportada por el Estado español en el capital representado por nuestra red ferroviaria.

Recuérdanse estos hechos para justificar el derecho del Estado á intervenir á título de copartícipe en el capital de las Empresas, en las relaciones de éstas con el elemento trabajador, que se concretan en los Reglamentos dictados por las Compañías, estatuyendo los derechos y las obligaciones de su personal.

Por esto, cuando tales Estatutos son objeto de reclamaciones, y en Congresos y Conferencias se demanda á las Compañía su reforma y se formulan conclusiones que se elevan al Gobierno, éste, por su primordial deber, en cumplimiento de sus funciones jurídicas por nadie negadas, porque obra de justicia es examinar y resolver lo que en derecho proceda en esas reclamaciones, y además por su propio interés, por la demostrada participación que tiene en el capital, al intervenir en el conflicto, al someter á su revisión aquellos Estatutos y Reglamentos, no solamente ejercita un derecho, sino que cumple y atiende á una inexcusable obligación.

Indúcese de lo expuesto la justificación de este proyecto de ley, por el que habrán de someterse, si las Cámaras lo aprueban y lo sanciona S. M., á revisión por el Ministerio de Fomento los Reglamentos definidores de las relaciones jurídicas entre las Compañías de ferrocarriles y su personal, sin que semejante revisión pueda tacharse de intervencionismo excesivo.

Con este motivo podrán ser objeto de merecido estudio las aspiraciones del personal ferroviario relativas á la retribución de su trabajo, á sus pensiones de retiro, á su inamovilidad condicionada y á otras mejoras, que juntamente con los derechos, por múltiples conceptos respetables, de las Compañías, deben resolverse de una manera armónica, como fundamento de una paz necesaria entre estos elementos, igualmente indispensables para la buena marcha del servicio público.

De los supuestos que anteceden es fácil deducir la consideración que merecen al Ministro que suscribe los agentes y obreros ferroviarios. Estímalos no como empleados ú obreros al servicio de una Empresa particular cualquiera, á los cuales puede ésta imponer sus condiciones ó pactar libremente con ellos sus estipulaciones contractuales, sino que, por el contrario, les considera

como á sus propios funcionarios en cuanto desempeñan un servicio de carácter público.

Y sin duda porque en el fondo de la relación contractual palpitaba esta misma idea del servicio público, las Empresas y Compañías ferroviarias consideraron siempre á sus obreros y agentes—preciso es rendirles este homenaje de justicia y de verdad—de modo bien distinto á la manera y trato que á los suyos dieran las Empresas de otra clase.

Acreditalo así la inamovilidad relativa de que siempre gozó este personal; sus salarios y sueldo en proporción mayores; las instituciones de previsión, beneficencia y de cooperación establecidas en su provecho; las gratificaciones y sobresueldos, que con el nombre de dietas, indemnizaciones y primas suele concedérsele. Pero con ser mucho todo esto, en la lucha por el mejoramiento de las clases obreras, no consideran los ferroviarios satisfecho su ideal y en los conflictos que esas mismas luchas provocan, al apelar á la huelga como arma de combate, infieren daños á intereses sociales y colectivos mucho más altos que los intereses puramente mercantiles ó industriales de la Compañía ó de la Empresa á quien sirven. Y como esos intereses de la colectividad están muy por cima del interés de clase, respetable cuanto se quiera, pero interés al cabo y al fin parcial y limitado, que debe subordinarse al de aquélla, de ahí que así en el orden puramente especulativo en que se mueven publicistas y sociólogos, como en el orden práctico en que los Gobiernos actúan, se repute hoy como inadmisible la huelga de los obreros de los ferrocarriles. Así ha podido calificarla gobernante tan radical y nada sospechoso para las clases obreras como M. Briand al presentar á las Cámaras francesas, en 22 de Diciembre de 1910, un proyecto de ley inspirado en las legislaciones canadiense é inglesa.

De antemano sabe el Ministro que suscribe al considerar de ese modo la huelga ferroviaria, estableciendo para las que de este género se promuevan las sanciones punitivas más adecuadas, que se le ha de motejar de reaccionario y servidor del capitalismo y de la plutocracia; como no ignora tampoco la censura acerba que merecerá este proyecto, cuando por él se obliga á las Empresas y Compañías á que sometan á la revisión del Gobierno los Estatutos y Reglamentos que definan sus relaciones jurídicas con el personal á su servicio, tachando esta propuesta de atentatoria á la sagrada autonomía de la personalidad jurídica y á los fueros de la libertad contractual; pero descontadas estas críticas y desoyendo el clamoreo de los intereses aspira á servir el más legítimo, aquel que tiene señorío sobre todos, el interés de la Nación.

Abonan las finalidades de este proyecto de ley, además de las razones apuntadas, sugeridas por la propia convicción, el ejemplo de las legislaciones de los países más adelantados en la ordenación de aquellos Estatutos concernientes á lo que pudiera llamarse el derecho de los obreros ferroviarios, porque importa declarar, que al impedir la huelga, no se intenta desconocer ni menoscabar la legitimidad de las reivindicaciones obreras, antes bien si se les priva del arma de combate que la huelga supone, se condiciona jurídicamente el ejercicio de esas reivindicaciones, rodeándolas de garantías tales, que aseguren por modo pacífico y normal el éxito de las mismas, cuando tengan en su abono la justicia ó simplemente la equidad.

Son naciones como los Países Bajos, de legislación tan liberal, quienes en su ley de 11 de Abril de 1910 castigan con prisión y multa á los funcionarios del servicio de ferrocarriles que se declaren en huelga ó á los que la fomenten y la organicen.

Es Suiza, de legislación tan democrática, quien en su ley de 15 de Octubre de 1897 asimila por el art. 12 los funcionarios de ferrocarriles á los de la Confederación, no reconociéndoles, por lo tanto, el derecho á la huelga. Son Australia y Nueva Zelanda los países más adelantados en materia de legislación obrera, quienes han reputado ilícitas las huelgas ferroviarias, privando de su empleo y declarando desposeídos de todos sus derechos á los funcionarios, agentes ú obreros que se declaren en huelga. Son Alemania, donde el servicio ferroviario está militarizado, é Italia, que siguió ese ejemplo á raíz de la huelga famosa de 1905, y hasta la futura legislación francesa, de la cual es elocuente testimonio el proyecto de M. Briand, hállase orientada en tendencias parecidas.

La sustitución progresiva de la huelga por el arbitraje es el ideal que, con rara unanimidad, señalan sociólogos y publicistas, concretado ya por fortuna en el derecho positivo contemporáneo de las naciones guía y maestras en este linaje de problemas. Así en Suecia, el Estado ha regulado el contrato de trabajo de los obreros ferroviarios con el Sindicato nacional de los mismos, estableciendo la duración de la jornada y el salario mínimo. Las diferencias que puedan surgir en lo sucesivo se resolverán por un Tribunal arbitral que ofrece cuantas garantías pudieran apetecerse de imparcialidad y de justicia. En los Estados Unidos, ya en 1898 por la ley de 1.º de Junio se organizó un procedimiento de mediación y de arbitraje para solucionar las huelgas ferroviarias.

En el Canadá la ley de 10 de Julio de 1903 se inspira en procedimientos semejantes, y análogas tendencias revela el proyecto de ley presentado á las Cámaras en Julio de 1907 en la República Argentina. En Inglaterra, si de derecho no existen el arbitraje y la conciliación, de hecho florecen con vida robusta y lozana como engendrados en aquel amplio espíritu de libertad propio del país que ha traído al Derecho moderno el *self governement* con la base del *self-helf* para la vida individual. Y así ha podido pactarse entre obreros y Empresas el acuerdo que tiene carácter obligatorio de someter á la conciliación y al arbitraje las diferencias colectivas que surjan entre unas y otras. Este acuerdo podrá ser denunciado por las partes mediando un plazo de doce meses, pero este derecho no podrá ser ejercitado ni utilizado hasta que hayan transcurrido seis años, durante los cuales la vigencia del sistema establecido haya demostrado sus resultados. Y éstos hasta ahora han sido tan admirables, que según testimonía el Rapport del Board of Trade, ingresadas ó adheridas al convenio 49 Compañías ferroviarias, se resolvieron 10 diferencias colectivas por la vía ordinaria, 27 por las Oficinas de conciliación, 14 por las Oficinas centrales y ocho por el Tribunal arbitral.

Entiende el Ministro que suscribe, robustecidos con ejemplos tales el propósito y la orientación, inspiradores de este proyecto, que si se impide á los obreros ferroviarios la declaración de la huelga, no es ciertamente para favorecer á las Empresas y Compañías. Sinceramente cree tutelar y defender mejor con este proyecto los derechos de los obreros, toda vez que el Estado establece su intervención obligando á aquéllas á someter á la revisión del Ministerio de Fomento los Estatutos donde se concreta su relación jurídica con el personal integrado por sus obreros y agentes, relación jurídica que, en definitiva, no es más que el contrato de trabajo con todos sus amplios desenvolvimientos.

La solución de las diferencias que puedan surgir, encomiéndase á Juntas de conciliación, constituídas por las representaciones libremente designadas y elegidas por las partes. Se aspira con ello á que la solución la busquen los interesados mismos, respetándose así los fueros de su libertad. Sólo cuando no haya avenencia, cuando el acuerdo no sea posible, actuará el Tribunal arbitral, y ante ella la Junta de conciliación expondrá los orígenes de la diferencia, las pretensiones de ambas partes y las dificultades que hayan impedido llegar á una solución y que obligan

á esperar ésta del lado del Tribunal arbitral. La composición de éste, formado por el Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles á que pertenezca la línea ó Compañía donde hubiera surgido la diferencia colectiva ó individual que se trata de solucionar, un Diputado y un Senador, que serán elegidos por el Congreso y por el Senado al comienzo de cada legislatura, y dos individuos designados por el Instituto de Reformas Sociales, presididos todos por un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, parece que ofrecerá sobradas garantías para que obreros y Compañías hayan de tener confianza en la justicia y en la equidad de sus laudos.

Claro es, que esta misma respetabilidad del Tribunal, juntamente con el propósito de defensa de los intereses sociales, impone la fuerza obligatoria del laudo para ambas partes. Y como pudiera ocurrir en algún caso que ese laudo aumentase las cargas de la Compañía, dificultando su vida económica, entonces mediante la presentación del oportuno proyecto de ley, propondrá el Gobierno al Poder legislativo las necesarias compensaciones para aquélla.

Finalmente, siendo las pensiones de retiro y de invalidez una de las más hermosas creaciones de las Compañías en favor de su personal, en los casos en que éste contribuya con sus descuentos al acrecentamiento de sus fondos, tendrá, por medio de los Delegados que nombrare, la debida fiscalización, y en todo caso se nutran estas Cajas por los desembolsos de las Compañías exclusivamente ó coadyuve á su formación ó sostenimiento el personal al servicio de aquéllas con sus cuotas voluntarias ú obligatorias, estarán bajo la inspección del Instituto Nacional de Previsión, y como en plazo no lejano, al revertir al Estado la plena propiedad de las líneas tendrá éste que tomar sobre sí las obligaciones por aquéllas contraídas, á partir de la promulgación de esta ley y para el personal que ingrese al servicio de aquéllas, las pensiones se fijarán por acuerdo de las Compañías y el Estado, ó con arreglo á las normas establecidas en la ley y Reglamento que regulan el funcionamiento de dicho Instituto.

Tal es, en síntesis, la razón de ser y los fundamentos que abonan el proyecto de ley que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la deliberación de las Cortes, para que ellas, con su sabiduría, lo mejoren y perfeccionen, requiriendo para ello el concurso de todas las opiniones, puesto que no se trata de una obra política en el sentido estricto y usual de la palabra, sino de propósito de coordinación de intereses, de armonía y de paz social.

Madrid 15 de Octubre de 1912.—*Miguel Villanueva y Gómez.*

PROYECTO DE LEY

«Artículo 1.° Dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, las Compañías concesionarias de ferrocarriles presentarán en el Ministerio de Fomento los Reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación aplicables á las diversas clases y categorías del personal ferroviario, así como los Estatutos y Reglamentos de sus Cajas de pensiones. Dentro del mismo plazo presentarán los Estatutos que regulen la relación jurídica, ó sea el contrato de trabajo entre las Compañías y las diversas clases del personal á su servicio.

Podrán las Compañías acompañar á sus Estatutos y Reglamentos Memorias justificativas de los sistemas adoptados en aquéllos por las mismas para regular los derechos y obligaciones del personal.

Art. 2.° Una Comisión, compuesta de los Ingenieros jefes de las Divisiones de ferrocarriles residentes en Madrid; del Presidente del Consejo de Obras públicas; del Decano del Colegio de Abogados de Madrid y de los Vocales obreros del Instituto de Reformas Sociales, presididos por el Director general de Obras públicas, examinará en el plazo de un mes los Estatutos y Reglamentos á que se refiere el artículo anterior, proponiendo su aprobación al Ministerio de Fomento, ó la reforma que á su juicio conviniera introducir en aquéllos.

Art. 3.° Si la Comisión propusiera alguna reforma, el Ministro lo notificará á la Compañía que corresponda, concediéndola un plazo prudencial para que formule las observaciones que tenga por conveniente, y el Ministro, en caso de discordia, previo informe del Consejo de Estado en Pleno, resolverá sin ulterior recurso.

Art. 4.° Los Estatutos y Reglamentos de las Cajas ó servicios de pensiones de las Compañías que los tuvieren establecidos se remitirán al Instituto Nacional de Previsión, para que éste dictamine acerca de las bases de las pensiones acordadas.

Con el resultado de dicho informe el Gobierno concertará con las Compañías las condiciones de los retiros y pensiones, teniendo en cuenta la reversión de las líneas ó las circunstancias especiales de cada concesión.

Art. 5.° Si las Cajas se nutriesen con cuotas voluntarias ú obligatorias del personal de las Compañías, tendrá éste la debida fiscalización en las mismas.

Art. 6.° Se establecerán en Madrid ó en la capital donde tuvieren su domicilio social las Compañías concesionarias de ferrocarriles las Juntas que se llamarán «Juntas de conciliación», las cuales se compondrán de dos representantes de las Compañías concesionarias, designados por su Consejo de Administración; dos delegados del personal obrero de cada servicio y un Ingeniero de los que estén afectos al servicio de la División de ferrocarriles á que la Compañía corresponda.

Estas Juntas se reunirán cada seis meses, y su misión será la de examinar las cuestiones y diferencias de orden colectivo ó individual relativas á los intereses profesionales de los empleados y obreros.

Art. 7.° Para la designación de los delegados del personal llamado á formar parte de las Juntas de que habla el artículo anterior, aquél se agrupará dividiéndose por servicios, y cada grupo elegirá sus dos delegados, los cuales, con exclusión absoluta de los delegados de los otros servicios, serán quienes, en unión de los representantes de la Compañía y del Ingeniero de la División, examinen y estudien las diferencias de orden colectivo ó individual relativas á los intereses profesionales del personal afecto al servicio cuya representación tuvieren en virtud de la elección.

Art. 8.° La elección habrá de recaer forzosamente en funcionario, agente ú obrero que pertenezca al servicio, según el escalafón correspondiente. Si recayese en persona ajena al mismo será nula.

Art. 9.° Dentro de los diez días posteriores á la publicación de esta ley se abrirá una información entre el personal ferroviario de cada Compañía, que versará sobre la forma de elección de los delegados.

Estas informaciones se presentarán por las Compañías en el Ministerio de Fomento, el cual, en vista de las mismas, dictará el Reglamento que regule el ejercicio y forma de este derecho electoral, duración del mandato y causas de inhabilitación y sustitución de los delegados.

Art. 10. Cuando las diferencias colectivas é individuales que se trate de resolver no sean exclusivas de un grupo y afecten á los intereses generales de todo el personal, la Junta de conciliación la compondrán los delegados de todos los servicios, igual número de representantes de la Compañía escogidos por su Consejo de Administración y el Ingeniero de la División.

Art. 11. Las Juntas de conciliación, examinadas y estudiadas las diferencias ó cuestiones que les hubieren sido sometidas, propondrán la solución de las mismas; si llegaran á formularla, la propuesta tendrá carácter obligatorio. En caso de irreductible oposición entre los representantes de las Compañía y los delegados del personal, la cuestión será sometida al Tribunal arbitral.

Art. 12. Formarán el Tribunal arbitral encargado de resolver y fallar las diferencias colectivas é individuales relativas á los intereses profesionales de los empleados de ferrocarriles que no hubieran podido resolver las Juntas de conciliación de que hablan los artículos anteriores:

El Ingeniero Jefe de la División de ferrocarriles á que pertenezca la línea ó Compañía donde hubiera surgido la cuestión sometida al Tribunal arbitral.

Un Diputado y un Senador, elegidos directamente por las Cámaras al comienzo de cada legislatura.

Dos individuos designados entre sus Vocales por el Instituto de Reformas Sociales, de los cuales uno habrá de ser de los que tengan la representación de la clase obrera y el otro de la patronal.

El decano del Colegio de Abogados de Madrid, y

Un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, que presidirá el Tribunal.

Art. 13. Declarada por la Junta de conciliación la imposibilidad de llegar á una solución, el Ingeniero ó representante de la División de ferrocarriles redactará una Memoria expresiva de las cuestiones de hecho y de derecho sometidas al conocimiento de la Junta, de las soluciones que por una y otra parte se hubieren propuesto, de las razones que todos y cada uno de sus individuos hubiere alegado en defensa de su propuesta y la impugnación de los contrarios. A la Memoria acompañarán las actas de las sesiones y cuantos documentos y antecedentes se hubiesen tenido á la vista con motivo de la cuestión suscitada.

La Memoria deberá redactarse dentro de los ocho días siguientes á la declaración de no haber podido llegar á un acuerdo, y será firmada por el Presidente de la Junta de conciliación, después de consignar las aclaraciones ó adiciones que reclamen los Vocales de aquélla.

Art. 14. La Memoria, los documentos y antecedentes anexos á la misma serán remitidos al siguiente día con una comunicación suscrita por el Presidente de la Junta de conciliación al señor Presidente de Sala del Tribunal Supremo, para que éste, valiéndose de los Secretarios de la misma, que turnan en el despacho, convoque para tercero día á los individuos.

Art. 15. Reunidos en una Sala del Tribunal Supremo el día y hora que su Presidente hubiere señalado, leídos por el Presidente de la Sala los artículos de esta ley y su Reglamento referentes á la formación y constitución del Tribunal, el Presidente lo declarará constituído é inmediatamente el Secretario dará lectura de la Memoria de la Junta de conciliación.

Los individuos del Tribunal tendrán la facultad de pedir que se les entregue copia de la Memoria con todos sus antecedentes, para su estudio, por un plazo que no podrá exceder de cinco días.

Art. 16. El Tribunal podrá efectuar todas las informaciones, comprobaciones, inspecciones oculares y cuantos medios de prueba considere pertinentes.

Art. 17. Para las deliberaciones del Tribunal habrán de estar presentes cinco por lo menos de sus individuos, y los laudos deberán tener para su validez la mayoría absoluta del Tribunal.

El laudo se publicará en la *Gaceta de Madrid*.

Art. 18. Tendrán los laudos del Tribunal fuerza obligatoria y en los mismos se indicará el plazo en que sus prescripciones han de ejecutarse y el de su duración.

Si el laudo afectara de alguna manera á los presupuestos del Estado, no tendrá fuerza obligatoria hasta su ratificación por el voto de las Cortes.

Art. 19. Cuando el laudo aumente las obligaciones de las Compañías en el orden económico y se declarase en el mismo que este aumento excede de las posibilidades económicas de aquéllas, se determinará la compensación que debe concedérselas, prefiriendo siempre la forma que sea menos onerosa á los intereses generales de la Nación.

En estos casos no se ejecutará el laudo mientras no se haya concedido la compensación propuesta en el mismo.

Art. 20. Si transcurrido el plazo fijado en el laudo para su ejecución la Compañía no le hubiese puesto en vigor, se procederá por el Ministro de Fomento á ejecutarle por cuenta de aquélla, sin perjuicio de la aplicación de cuantas disposiciones contuvieran los pliegos de concesión referentes á las infracciones que cometieran las Compañías.

Art. 21. Los funcionarios, agentes y obreros de la Compañía que no cumplieran el laudo prestando sus servicios á aquélla en la forma prevenida en el mismo serán destituídos inmediatamente, perdiendo todos los derechos que tuviesen á las pensiones de retiro para sí y sus viudas y huérfanos.

Art. 22. A partir de la promulgación de la presente ley será obligatorio para las Compañías ferroviarias y para el personal afecto á sus servicios, cualquiera que sea su clase y categoría, someter á las Juntas de conciliación y al Tribunal arbitral, en su caso, todas las diferencias colectivas é individuales que en orden á los mutuos intereses profesionales se susciten entre ellos, siguiendo el procedimiento marcado en esta ley.

Art. 23. Los que contraviniendo á lo dispuesto en el artículo anterior sean ó no funcionarios, agentes ú obreros al servicio de las Compañías, provoquen ó exciten á éstas ó á aquéllos á seguir procedimientos que conduzcan á la interrupción, suspensión ó paralización, en una ó en varias líneas, de los transportes ferroviarios, serán castigados con la pena de arresto mayor, que se impondrá en su grado máximo á quienes, para asegurar los fines indicados, emplearan violencias ó amenazas, á no ser que por ellas merezcan pena mayor.

Art. 24. Los funcionarios, agentes ú obreros de ferrocarriles que, sin haber iniciado los procedimientos conducentes á la interrupción, suspensión ó paralización de los transportes ferroviarios, coadyuven á ellos mediante la cesación en el trabajo ó función que se les esté encomendada, ó con el incumplimiento de las instrucciones que recibieren para su ejecución, serán considerados como dimisionarios, perdiendo cuantos derechos activos y pasivos tuvieran, salvo los salarios ó sueldos devengados con anterioridad.

Para el reingreso en los servicios ferroviarios de los obreros ó agentes á quienes este artículo se refiere será necesaria la consulta afirmativa de la Junta de conciliación, que determinará las condiciones en que haya de efectuarse. Este reingreso no podrá ser acordado para las personas incursas en la sanción del artículo 23.

Art. 25. Quedan derogadas las disposiciones que se hubiesen promulgado ó dictado en cuanto se opongan á lo contenido en la presente.

Art. 26. El Ministro de Fomento dictará los Reglamentos y disposiciones necesarios para el cumplimiento de esta ley.

Madrid 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Fomento, *Miguel Villanueva y Gómez*.»