

cie dedicada al regado produciría casi tanto como la superficie restante ocupada por los demás cultivos y por los pastos y forrajés.

El valor bruto anual de los productos experimentaría un aumento sobre el actual de 1.118.417.196 pesetas, lo que equivale á un aumento del 30,3 por 100.

Y si miráramos nuestro territorio según el mapa agronómico en vez de mirarlo según el geográfico, el suelo de la Patria se habría ensanchado en esa misma proporción.

A poco que se aumente la superficie antes admitida, á pesar de la escasa extensión que con ello podría alcanzar, relativamente, á la superficie total cultivada, se ve que las cosechas del regadío tendrían mucha más importancia que las del secano, aun contando con que en éste caben muchas mejoras todavía.

Los que no dan importancia al problema de los riegos, por la escasa extensión del regadío actual y de la del futuro, que reflexionen nuevamente sobre las cifras á que hemos llegado con nuestros prudentes cálculos, y verán cómo no está con ellos la razón.

¿No demuestra todo esto, puesto en relación con lo que antes dijimos acerca de la necesidad de aumentar en lo posible la producción del suelo de la Patria que los problemas relacionados con el fomento de los riegos, son problemas de carácter nacional que tienen un interés grandísimo para la totalidad de los españoles?

(Concluirá).

MEDIDAS PREVENTIVAS

EMPLEADAS EN EL CANADÁ CONTRA LAS HUELGAS Y LOS LOCK-OUTS (1)

por

W. L. MACKENCIE KING

ex Ministro del Trabajo, del Canadá.

La paz americana.—En la actualidad, mientras que Europa añade un nuevo capítulo á la trágica historia de las luchas internacionales y la plaga de los armamentos excita el odio y las pasiones del hombre y de las naciones, nosotros vamos á celebrar muy pronto el centenario de la paz, conservada en una frontera de 4.000 millas (6.437 kilómetros) de longitud, que se extiende desde el Atlántico (que es nuestro medio de unión con Europa) hasta el Pacífico, que nos comunica con Asia. En lo largo de esta inmensa frontera, hemos sustituido los arsenales con graneros y los fuertes con fábricas; á las rivalidades entre flotas y ejércitos, han sustituido las rivalidades del comercio y de la industria, en la mayor parte de nuestros dos países y del continente que nos dividimos; en esta forma distribuimos entre nuestros pueblos, en vez de las amarguras de la vida, los atractivos de la misma.

La paz industrial.—Hemos llegado á un momento que el historiador juzgará de suma importancia, en el papel que este continente desempeñará en la lucha por la supremacía mundial. Si al mantenimiento de la paz internacional conseguimos unir la estabilidad de la paz industrial, nuestro continente continuará viendo aumentar su influencia comercial é industrial, mientras

que Europa y las naciones europeas, sujetas por los legados de las antiguas guerras y por la carga de los enormes armamentos actuales, se estancarán, y Asia empieza solamente á adquirir la práctica y los conocimientos, que han sido base de nuestra civilización actual.

Hablando desde este punto de vista, diremos dos palabras sobre el problema de la paz industrial, sobre la ley canadiense, relativa á las informaciones en los conflictos industriales y estableceremos, cuando se presente la ocasión, algunas comparaciones entre ésta y la de los Estados Unidos, extendiéndolas, dentro de lo posible, á los ensayos intentados en otros países.

Primera ley de conciliación.—La ley canadiense, llamada *Industrial Disputes Investigation Act*, se inspira en los resultados obtenidos con la legislación anterior y en el modo como han funcionado las leyes que rigen este problema, no solamente en el Canadá, sino también en otros países. La primer ley votada por el Parlamento federal, con objeto de asegurar la paz industrial, fué la *Conciliation Act* de 1900. Estaba calcada de la ley británica del mismo nombre, que durante estos últimos años ha permitido á Sir George Asquith solucionar tantos conflictos, causando la admiración general.

Nuestra ley de conciliación era de aplicación facultativa, no llevaba consigo ninguna prescripción obligatoria, pero daba medios al Estado para poder intervenir, bien sea por petición de una de las partes ó bien por propia iniciativa, con objeto de arreglar amistosamente á las partes antes de declararse la huelga ó una vez ya declarada. Esta fué la primera ley sobre huelgas, y su autor, Sir William Mulock, entonces Ministro de Correos en el Canadá.

Ley respecto á los conflictos entre el personal de los ferrocarriles.—Tres años posteriormente á la publicación de la ley anterior, apareció otra llamada *Railway Labor Disputes Act*, que como indica su nombre, se refería á los conflictos, efectivos ó presuntos, que pudiesen dar lugar á la interrupción del transporte de las expediciones postales ó á la desorganización del servicio en general. Esta ley se asimilaba á la de *Conciliation Act*, porque especificaba los medios de que podía valerse el Estado al intervenir con objeto de dar fin á los conflictos industriales; pero al mismo tiempo daba un paso adelante indicando el modo de proceder en caso de contradicciones en las declaraciones de cada una de las partes y señalando el camino que debía seguirse para restablecer los hechos, estipulando que podría exigirse á los testigos la declaración bajo juramento. Se previó en ella la creación de un Comité en el que cada una de las partes pudiese tener representación é invistió á este Comité del poder de convocar testigos, de exigir la presentación de piezas auténticas, de tomar juramento y de redactar una Memoria para ser juzgada por la opinión pública. Como queda expuesto, fué la parte obligatoria de esta ley particular. Daba también medios de información, análogos á los que se empleaban entonces en los Tribunales para dilucidar lo mejor posible los hechos, pero no contenía ninguna prescripción restrictiva en sentido alguno.

Origen de la ley actual.—En el verano, ó á principios de primavera del año 1906, en las minas de Lethbridge, al sur de la provincia de Alberta, se suspendió la explotación por consecuencia de una huelga que se prolongó hasta ya muy avanzado el otoño. De pronto, las poblaciones de las provincias del Oeste del Canadá se percibieron de que por causa de esta huelga iban á entrar en el invierno faltándoles el carbón necesario. Estuvieron durante algún tiempo consternadas, pues no habían tomado precaución alguna, ni pensado en las consecuencias del paro de los trabajos de dichas minas, y cuando la nieve empezó á caer, empezaron á calcular las provisiones de carbón disponibles para

(1) Discurso pronunciado en el cuarto banquete anual de la *Railway Business Association*, ó Asociación nacional de constructores y fabricantes de material y aprovisionamientos de ferrocarriles, en el Hotel Waldorf-Astoria, de Nueva York.

pasar el invierno y se dieron cuenta de que no disponían de la cantidad suficiente para pasar la estación rigurosa.

La situación en que se encontraban en esta época se puso de relieve en una carta dirigida por uno de los habitantes de la llanura a Sir Wilfrid Laurier, entonces primer Ministro del Canadá. Esta carta, escrita por un ciudadano libre, conocedor de sus derechos y de las obligaciones que hacia él tiene el Estado, constituye a nuestro parecer un documento histórico. Tenemos la convicción de que a todo el mundo parecerá uno de los más interesantes documentos sociales.

Documento social.—Esta carta, fechada en Saskatchewan, el 19 de Noviembre de 1906, está concebida en los siguientes términos:

«Querido Sir Wilfrid: El caserío de Bladworth es el centro de aprovisionamiento de los habitantes de doce poblados que le rodean.

«Cada uno de estos poblados se compone, aproximadamente, de cincuenta hogares. La región está constituida por pradería abierta, desprovista de árboles. La leña o el carbón necesarios para la calefacción se trae de la estación del ferrocarril más próxima, que es la de Bladworth. Los comerciantes locales encargan la madera a Prince-Albert y el carbón a las minas de Galt de Lethbridge. Desde el mes de Abril último no han recibido combustible de estas explotaciones carboníferas. En Septiembre último se recibió un vagón procedente de Banff, pero desde esta época no se ha vuelto a recibir la menor cantidad de hulla. Desde Lethbridge no se ha expedido un sólo vagón, y habiéndose hecho un pedido a Estevan, el explotante ha prometido remitir un vagón para el 17 de Diciembre próximo.

«Habiéndose hecho un pedido de leña a la Cowan Company, de Prince-Albert, contestó lo siguiente:

«Nos es imposible encontrar leña, casi no nos queda ya en la población. Se ha vendido el sauce y el espinoso a 30 dólares (150 pesetas) el millar. Los recursos están casi por completo agotados.»

«En presencia de la muerte.—Según las observaciones personales hechas por el Dr. S. Jyfe, la carencia absoluta de combustible será causa de graves enfermedades, y en muchos casos de muerte. Todas las escuelas públicas están cerradas por no poder proporcionar la calefacción suficiente. En el Hotel de Saskatchewan, para las treinta habitaciones de que se compone, sólo existe un calorífero.

«Durante los días 15, 16 y 17 de Noviembre se ha desencadenado un *blizzard* (tempestad de nieve); el termómetro ha marcado cero grados. Podrá usted fácilmente comprender la situación en que se encuentran los habitantes de la circunscripción electoral de Batoche, nombre que no es desconocido en la Historia. Y lo peor es que esta situación no es solamente local, sino que es general.

«El derecho a la vida.—Parece ser que los obreros de las minas de carbón luchan para alcanzar sus derechos, sin preocuparse del derecho que los demás tienen a la vida. Me atrevo a rogarle respetuosamente procure poner fin a un conflicto intolerable, que, de continuar, pondría en peligro la vida y el bienestar (derechos inalienables de todo hombre libre) de todos los habitantes de este distrito.

«En nombre de estos habitantes que padecen, le suplico encarecidamente haga uso del poder que le ha sido conferido, ejerciendo el derecho de expropiación por causa de utilidad pública.

«Sin exagerar, puedo asegurarle que es cuestión de vida o muerte para nosotros y que se impone una intervención inmediata.

«Vuestro obediente y humilde servidor, Wm. L. Ramsay, Presidente de la Comisión.»

Dificultades en la mediación.—Resultaría muy extenso relatar detalladamente las circunstancias que señalaron el fin de este conflicto industrial.

Esperamos que nuestros lectores nos perdonarán, que para hacer comprender mejor las intenciones del legislador al instituir esta ley tomemos personalmente parte en esta causa, mencionando que habiendo sido encargados de hacer una información respecto a esta situación particular, nos hemos encontrado continuamente cogidos entre los dos obstáculos, en los que igualmente nos imaginamos han tropezado la mayor parte de las veces los que han tenido que ocuparse de la reglamentación de los conflictos industriales.

En primer lugar, la dificultad de poder reunir a las partes interesadas; en segundo lugar, la de poder obtener informes exactos respecto a los puntos en discusión, una vez que se ha conseguido poner frente a frente a los adversarios.

Ahora bien; ¿cuál era la situación de Saskatchewan en esta época? En toda la extensión de estas praderías había habitantes que se encontraban más o menos próximos a morir de frío en sus casas. Muchos Municipios estaban imposibilitados de poder prestar auxilio en forma alguna a sus administrados, y también provincias, radicalmente impotentes para poder facilitar el menor alivio a los sufrimientos. Existía el deseo de la provincia, el deseo de la población, de todo el país, expresado por el órgano del Parlamento del Dominion, de que terminase el conflicto y éste deseo estaba completamente paralizado en sus efectos, porque los patronos y los obreros se obstinaban en discutir el problema, de que si tal actitud o tal concesión implicaría el «reconocimiento» de un Sindicato obrero por la Compañía o si tal afirmación estaba o no conforme con los hechos.

Cambio de aspecto del problema.—Lo que hacía la situación más desesperante todavía, era que se comprobaba que, como creemos que sucede ordinariamente en los conflictos que se prolongan algún tiempo, el litigio primitivo había cesado de ser la causa principal de la agitación, que en él se habían mezclado un número infinito de distintos agravios y recriminaciones y que la dificultad de extinguir los resentimientos y las animosidades nacidas durante el período de luchas, era mucho mayor que la de arreglar un conflicto cualquiera que se refiera a las horas de trabajo o a la tarifa de los salarios.

Al llegar a Ottawa después de haber observado de cerca la situación, después de llevar grabada en nuestro ánimo la marca indeleble producida por el carácter absurdo y criminal de este conjunto de circunstancias, nos preguntamos si sería posible introducir en la legislación una modificación cualquiera, con objeto de impedir en el porvenir calamidades nacionales de esta clase; por nuestra parte aprovecharemos todas las ocasiones que se presenten para conseguir este fin. En consecuencia, como al regresar a Ottawa funcionaba aquí el Parlamento en esta época, preparamos una exposición de la situación añadiendo algunas consideraciones y recomendaciones.

A continuación damos un extracto de nuestra información:

«Justificación de la proposición de ley.—Cuando se recuerda que es una sociedad organizada la que consiente la explotación de las minas en el mutuo provecho de los que están interesados en la producción, el reconocimiento de las obligaciones que estos deben cumplir ante la sociedad, caso de que no estén dispuestos a cumplirlas de buen grado, debe tener derecho el Estado de imponer dicho cumplimiento. En toda colectividad civilizada los derechos particulares alcanzan su límite, cuando empiezan a ser lesivos para el público en general. Es evidente que, en caso de conflicto industrial, las dos partes interesadas no pueden invocar razón alguna para dejar sin calefacción en el rigor del invierno a

los habitantes de una provincia, mientras existan los brazos y el capital necesario para efectuar la extracción del carbón. Es, pues, preciso, ó bien que los dos adversarios consientan en someter las diferencias que por sí no pueden resolver amistosamente al arbitraje de una autoridad designada por el Gobierno, ó bien que dejen el lugar ó otros dispuestos á aceptar este procedimiento.

«*La información previa.*—Dado que en nuestro país la hulla constituye uno de los artículos más necesarios, no solamente para la mayor parte de las industrias de producción y de transporte, sino también, como se ha demostrado con la experiencia, lo es para el bienestar y aun para la existencia, es preciso que se consiga crear una ley que, sin perjudicar los derechos reconocidos de los patronos y de los obreros, proteja al mismo tiempo los derechos del público en general, de modo que el Estado pueda, á justo título, tomar todas las disposiciones necesarias para hacer en adelante imposibles las huelgas y los *lock-out* en las estaciones carboníferas.

»Es de esperar que, por lo menos en parte, pueda llegarse á conseguir este fin con auxilio de disposiciones legislativas, en las cuales, como ya sucede en la *Railway Labor Disputes Act*, se disponga que todos los conflictos pasen al examen de un Comité autorizado para abrir una información bajo la fe de juramento, siendo quizá conveniente añadir que esto no sea facultativo, sino obligatorio, y que mientras dure la información y hasta que el Comité haya sentenciado, quede terminantemente prohibida, bajo pena de multa la declaración de un *lock-out* ó de la huelga.

»Apoyándonos en la experiencia del pasado é inspirándonos en la situación actual, recomendamos respetuosamente al Parlamento fijar lo más pronto posible su atención respecto á este asunto, estudie los medios que hayan de ponerse en práctica para evitar en adelante la repetición del triste y trágico estado de cosas que el país ha presenciado el mes último, y defienda, en interés general, la causa de la paz industrial.»

«*Ampliación del programa.*—La recomendación precedente fué puesta más adelante en práctica bajo la forma de un *bill* presentado en la Cámara por el honorable Rudolph Lemieux el 17 de Diciembre de 1906. La Cámara de los Comunes y el Parlamento en general, impresionados por los sucesos del año, estaban todos dispuestos á votar una medida legislativa de esta clase. El *bill* pasó rápidamente por la Cámara y por el Senado, recibió la sanción real el 22 de Mayo y tuvo fuerza de ley á partir de este día.

Creada esta ley con objeto de proteger al público en general á las Compañías de transporte, á los establecimientos industriales, y, en general, á todas las clases de la colectividad, para evitar volver nuevamente á una situación susceptible de provocar la escasez de carbón en un momento crítico, se extendió á todas las clases de industrias que generalmente se designan con el nombre de servicios públicos, industrias llamadas á asegurar las necesidades del público de un modo general, y cuyo éxito, por lo demás, depende en gran parte del mismo público.

Modificada la ley en esta forma, abarcaba las Compañías de transportes de todas clases, las Compañías de tranvías, igualmente que las de ferrocarriles de vapor, toda clase de minas (metales y hulla), todos los demás medios de comunicación y de transporte, como el telégrafo y el teléfono, el alumbrado eléctrico, los servicios de agua y las empresas de diferente naturaleza, en una palabra, todo el amplio grupo, universalmente conocido bajo el nombre de «servicios públicos».

Tal es, en la actualidad, el alcance de la ley, y es un punto que no debe olvidarse al examinar esta disposición y sus efectos; su aplicación se extiende á muchas más categorías de empleados

y obreros que la mayor parte de las disposiciones legislativas de otros países.

«*Información obligatoria.*—El texto de la ley es muy sencillo. Estipula que cuando en alguna de las industrias antes mencionadas amenace una huelga ó un *lock-out*, es preciso, primeramente, que para que la huelga ó *lock-out* pueda tener efecto legal, deben antes los interesados elevar su litigio, ante un Comité encargado de dictaminar. La ley precisa el procedimiento que debe seguirse para esta apelación. Cada una de las partes, bien la que quiere declararse en huelga ó bien la que tiene intención de provocar un *lock-out*, está obligada á avisar al Gobierno, de que imposibilitada de nombrar un Comité de conciliación, y habiendo agotado todos los medios posibles para llegar á un acuerdo, acuden al Gobierno, rogándole nombre un Comité.

El aviso dirigido al Gobierno contendrá una exposición clara de los asuntos en litigio, y la ley estipula que á la parte contraria debe remitírsele igualmente una copia de esta exposición.

«*Elección del Comité especial.*—El Ministro del Trabajo invita entonces á cada una de las partes á que nombren un miembro del Comité, empezando por la que ha solicitado el nombramiento de dicho Comité. Los dos miembros designados se reúnen para ponerse de acuerdo en la elección de un Presidente.

Si para esta elección no han podido ponerse de acuerdo dentro de un plazo señalado, el Ministro nombra por sí un Presidente; igualmente se hará cuando una de las dos partes no quiera nombrar un miembro del Comité.

Constituido en esta forma el Comité está casi investido de los poderes de un Tribunal; puede exigir la presentación de documentos, citar testigos bajo la pena de multa y hacerles prestar juramento; ahora bien, su papel, antes que todo, es el de un Comité de conciliación, primeramente, después el de un Comité de mediación y accesoriamente, solamente, el de un Tribunal.

«*Publicidad oficial.*—Si el Comité en esta forma constituido, gracias á sus buenos oficios, consigue dar al litigio una satisfactoria solución, por vía de conciliación, redacta un informe que remite al Gobierno. Si, por el contrario, fracasa en las tentativas de conciliación, remite igualmente un informe al Gobierno y por uno de los miembros de éste se comunica á la Prensa con objeto de que se haga público en todo el país; en el informe se expone el verdadero punto puesto en discusión según el parecer del Comité y éste añade lo que, á su juicio, es preciso hacer para remediar la situación é impedir la huelga ó el *lock-out*.

«*Sentencia no obligatoria.*—El papel del Gobierno termina aquí. En la ley no hay ninguna prescripción que imponga la aceptación de la sentencia. No se trata de un arbitraje obligatorio. Las partes no sufren ningún apremio. Una vez terminada la información, con objeto de saber si una huelga ó un *lock-out* deben tener efecto, las partes quedan en completa libertad de hacer lo que más les convenga. La ley presenta únicamente la ventaja de que el público sometido á los inconvenientes del cese de la actividad en las minas, en los ferrocarriles ó en cualquier otro servicio público, sepa de lo que se trata y lo que las personas encargadas de estudiar el problema consideran como solución justa y equitativa.

«*Aviso á treinta días fecha.*—En la forma que hemos expuesto rige en la actualidad la ley. Después de ser puesta en vigor, se añadió al texto primitivo un artículo bastante importante; se refiere al aviso que las Compañías deben pasar á los obreros ó éstos á las Compañías, cuando se trate de la modificación de las tarifas de los salarios ó de las horas de trabajo. La ley estipula que, cuando cualquiera de las partes desee cambiar el *statu quo* respecto á estos puntos, debe comunicar su intención á la parte contraria, con treinta días de anticipación por lo menos. A pri-

mera vista, esta disposición puede parecer más ó menos arbitraria; pero reflexionando sobre el asunto, se observará que todas estas grandes Empresas ó, por lo menos, la mayoría de ellas, tienen largas convenciones permanentes y un aviso con treinta días de anticipación, es lo que se acostumbra á hacer en la mayoría de los casos, se comprenderá mejor la significación de este aviso después de que hayamos dado algunas explicaciones referentes á este asunto.

Cuando se promulgó la ley, algunos de los interesados creyeron ver que en algunos de sus detalles imponía demasiada sujeción ó apremio. Se hacían el siguiente razonamiento: «Un patrono puede amenazar con modificar nuestros salarios, reducirlos, aumentar las horas de trabajo ó tomar cualquier otra medida de esta especie que nos sea desfavorable, y como es natural, si esta medida no nos agrada, es preciso que solicitemos el nombramiento de un Comité, y si éste se pronuncia en contra nuestra, se nos dice: «Ustedes son los que han tomado esta iniciativa y el propio Comité por ustedes solicitado, se pronuncia en contra de ustedes, y deben, por consiguiente, aceptar el resultado. La razón no está de parte de ustedes por haber sido los que han solicitado la constitución del Comité»:

Ahora bien, esta modificación impone la obligación de pedir un Comité á la parte que desea hacer el cambio. Si son los obreros los que reclaman un aumento de salario y la Compañía rehusa, á los primeros es á quien corresponde solicitar la institución de un Comité encargado de averiguar si son justas las razones que se exponen para acordar el aumento.

Por otra parte, si una Compañía quiere reducir los salarios á partir de un momento dado y los obreros se oponen, según el texto de la ley, la Compañía no puede bajar los salarios hasta que un Comité haya practicado una información respecto al asunto y haya presentado el dictamen. De este modo quedan garantizados los intereses de ambas partes y aquella que desee modificar el *statu quo* es la que debe exponer las razones, para demostrar si debe ó no debe hacerse el cambio.

Resultados.—Pasemos ahora á la aplicación de la ley y á sus efectos. Continúa en vigor desde hace más de seis años, de modo que tenemos un plazo bastante largo para poder darnos cuenta de la eficacia de dicha ley.

Durante cinco años y medio, hasta Septiembre de 1912, según las estadísticas oficiales, hubo en total 132 peticiones de nombramientos de Comités en las condiciones previstas por la ley, de las cuales correspondieron 40 á las explotaciones de hulla, 10 á las minas metalíferas, 53 á los ferrocarriles, 10 á los tranvías, 3 á la navegación á larga travesía, 2 á los descargadores, 1 á los carreteros, 2 á los marineros, 1 al personal auxiliar de los barcos, 2 á los telegrafistas de comercio, 2 á los empleados de teléfonos, 1 á los obreros de los servicios civiles, 2 á los obreros electricistas y 4 que corresponden á las industrias de calzado y á otras, que sin estar comprendidas dentro de la ley, puede aplicárseles cuando ambas partes están conformes con ello.

Exceptuando quince huelgas, el resto se han evitado.—Durante este lapso de tiempo, de las 132 peticiones de nombramiento de Comité, se han solucionado satisfactoriamente casi todos los conflictos, solamente quince huelgas se han producido, correspondientes á diferentes industrias.

A propósito de esto, nos vamos á permitir abrir un paréntesis. Al principio, cuando se puso la ley en vigor, existieron uno ó dos casos en que los obreros se declararon en huelga, sin tener conocimiento de la nueva ley votada. Se comprende, en efecto, que para la aplicación de una ley nuevamente creada y en un país que se extiende desde el Atlántico hasta el Pacífico, es preciso cierto período de tiempo para que los obreros de las

distintas regiones puedan familiarizarse con las prescripciones de dicha ley. Así se produjeron dos ó tres casos, por ignorar los obreros la existencia de la ley; y en este sentido, el número de huelgas antes citado es susceptible de una modificación; ahora bien, nosotros creemos que cada vez que se han declarado en huelga, en cuanto han fijado su atención en la ley, han nombrado en seguida un miembro del Comité y han procurado arreglar las diferencias por medio de las formas legales; además, en todos los casos, á excepción de quince, habiendo sido llevado el asunto ante un Comité conforme al texto de la ley, la huelga ha sido evitada ó terminada.

De los 132 casos, veinte se han solucionado de acuerdo con la petición de nombramiento de un Comité, pero antes de constituirse éste. Hay, por lo demás, un punto que no debe olvidarse al examinar los efectos de esta ley. El número de peticiones no da necesariamente un criterio exacto, de los servicios prestados al país por una legislación de esta especie. Es fácil de ver que cuando una de las dos partes está obligada á llevar su asunto ante la opinión pública, no se decide á colocarse en tal situación, si no tiene la seguridad de poder presentar buenos argumentos á su favor. Sabemos, por haberlo observado personalmente, lo mismo entre los obreros que entre los patronos, que ha habido casos en que la huelga se hubiese declarado, á no ser por tener la certidumbre de que la ley obligaría á una información pública, y antes de llegar á este caso, preferían reunirse las partes y arreglar sus diferencias sin llegar á recurrir al Comité.

En 107 casos, los Comités han publicado los resultados de sus informaciones, y en fin de Septiembre de 1912, había cinco asuntos pendientes, presentados á los Comités correspondientes.

Huelgas en los tranvías.—Para explicar con mayor claridad cuál puede ser el efecto de esta ley, escogeremos dos ó tres industrias particulares, é indicaremos los resultados obtenidos. Examinemos el caso de los tranvías. Antes de ponerse en vigor esta ley, todos los años teníamos, ordinariamente en el Canadá, una serie de huelgas en los tranvías. No se pasaba un año sin que tuviésemos en algunas poblaciones, ciertos años en muchas, huelgas en los tranvías, resultando ordinariamente de las peores huelgas del país. Queremos decir con esto que causaban grandes molestias al público; se producían grandes desórdenes de los que resultaban heridos graves y aun en una ó dos ocasiones resultaron muertos también.

Ahora bien, desde que se puso en vigor esta ley, es decir, desde hace seis años, sólo hemos tenido una huelga en todas las redes de tranvías del Canadá. Tuvo lugar en la ciudad de Winnipeg, después de la información practicada por un Comité; por lo demás, sólo duró unos días y se arregló sobre la base de la sentencia pronunciada por el Comité.

Ferrocarriles de vapor.—Pasemos ahora á examinar los ferrocarriles. Aquí notaremos una distinción que se observa en la aplicación de la ley Erdman en los Estados Unidos. Recientemente hemos leído con gusto la excelente Memoria redactada por Neill y hemos observado, según este documento, que la aplicación de la ley Erdman se limita rigurosamente á las categorías de agentes que constituyen lo que se llama el personal de servicios activos, es decir, los maquinistas, los fogoneros, los empleados de los trenes, los conductores, los encargados de la conservación de la vía, los telegrafistas y los guardaagujas. Creemos que solamente estos siete grupos son los que el legislador ha querido comprender dentro de esta ley.

La ley canadiense tiene una aplicación mucho más amplia. Abarca todas las categorías del personal de ferrocarriles: los obreros de los depósitos de locomotoras, los ajustadores, los caldereros, los constructores de vehículos y todos los obreros similares;

las cuadrillas de obreros y los carreteros, si están éstos empleados por las Compañías de ferrocarriles; los empleados de las oficinas de las Compañías y, en fin, á toda clase de empleados en los distintos servicios de las mismas.

Durante el lapso de tiempo de cinco años y nueve meses, entre los empleados de los ferrocarriles de Canadá ocurrieron cuatro huelgas, pero dejando de un lado aquellas categorías de empleados á que no alcanza la aplicación de la ley. Erdman, puede decirse, que desde que fué puesta en vigor dicha ley, solamente ha ocurrido una huelga del personal de los servicios activos, en los ferrocarriles de todo el país. Fué esta, la del «Grand Trunk», ocurrida aproximadamente hace dos años y que tuvo lugar después de la información del Comité. Recientemente ha ocurrido otra huelga en la Canadian Pacific Railway, pero fué entre empleados no pertenecientes á servicios activos; no interesaba de modo alguno á la explotación de este ferrocarril, desde el punto de vista del interés público; el Ministro del Trabajo rehusó, al principio, acordar un Comité de información, fundándose en que para un Comité resultaban demasiado numerosos los asuntos que debían tratarse y que la categoría de empleados no estaba comprendida en las que la ley señalaba.

Como es nuestro adversario político, no queremos comentar si tuvo ó no razón al dar esta interpretación á la ley. Nos contentaremos únicamente con decir que si hubiésemos sido en esta ocasión Ministro del Trabajo, la ley hubiese sido aplicada y la huelga no habría tenido efecto. Como quiera que sea, la ley existe y debe aplicarse tal como ha sido votada, pero aun limi-

tándola únicamente á los servicios activos, es ésta la única huelga ocurrida durante tantos años.

Inmunidad casi absoluta.—Veamos ahora otra categoría de obreros que se declaraba frecuentemente en huelga: los descargadores, los de los almacenes de mercancías, etc. En Halifax, en Montical ó en Quebec, durante la primavera solían ocurrir huelgas de esta clase de obreros en las Compañías de navegación á vapor. Desde que se puso en vigor esta ley, han terminado las huelgas.

Otra industria importante, que frecuentemente sufría los perjuicios de la huelga, es la de Telégrafos de comercio. No hace mucho tiempo que en los Estados Unidos hemos tenido una huelga de estos telegrafistas, en la que se interesaron los miembros del mismo sindicato del Canadá, pero gracias á nuestra ley, no cesó un momento el servicio. Creemos que se procedió á una información, pero después de la implantación de esta ley, no se ha declarado una sola huelga en los telegrafistas ó telefonistas del Canadá.

Hemos acabado de pasar revista á las diferentes categorías de empleados y obreros de los tranvías, ferrocarriles, Compañías de navegación y Telégrafos de comercio, observando que, en lo que respecta á las industrias de transporte y comunicación, dejando aparte los casos mencionados, hemos disfrutado durante cinco años y medio la más completa inmunidad contra las luchas industriales.

H.

(Continuará.)

Revista de las principales publicaciones técnicas.

Las obras públicas y el porvenir económico de Marruecos.

La apertura de Marruecos á la colonización francesa, exige la realización de obras públicas muy importantes, de las que apenas están emprendidas las más urgentes. Las relaciones comerciales que, á pesar de estos retrasos, ha establecido desde ahora el nuevo estado de cosas, y que han de desarrollarse rápidamente entre los puertos franceses, Burdeos sobre todo y la costa occidental de Marruecos, ha impelido á la Compañía del ferrocarril de París á Orleans, que cuenta á Burdeos como uno de los puntos importantes de su red, á enviar á Marruecos una Comisión comercial y á publicar en un libro los datos recogidos por ésta.

Resumimos á continuación los capítulos más interesantes, según una nota que publica recientemente *Le Génie Civil*.

Los puertos.—Las costas de Marruecos ofrecen, desgraciadamente, muy pocos abrigos naturales. La barra, formada por el oleaje, es, á menudo, infranqueable para las embarcaciones, y los buques tienen entonces que esperar largo tiempo fuera de aquélla, sin poder embarcar ni desembarcar á los viajeros, y, sobre todo, á las mercancías.

Los únicos puertos que existen en estado rudimentario en la costa del Atlántico son los de Tánger, Larache, Rabat, Fedalah, Casablanca, Mazagán, Saffi y Mogador; los demás ni deben mencionarse siquiera, por lo menos hasta el presente. A Casablanca es adonde se dirige en la actualidad el principal esfuerzo, porque los grandes buques, principalmente los de la Compañía Transatlántica, hacen allí escala casi todos.

Las obras, adjudicadas en Marzo de 1913 á la Compañía ma-

rróqui (MM. Schneider y C.^o y Hersent), cuentan con un presupuesto de 46 millones, que han de emplearse:

- 1.^o En un gran puerto de 146 hectáreas, limitado por dos diques de 1.400 y 1.900 metros; y
- 2.^o En un puerto interior, con vastos muelles y dos dársenas protegidas por diques.

Se han previsto otras obras en Fedalah, en Rabat, en Mazagán, en Saffi, en Mogador, etc.

Los caminos.—Los caminos carreteros casi no existen todavía, haciéndose los transportes desde muy antiguo por medio de camellos y de caballos ó mulas; los ríos se atraviesan por los vados, cuando el estado de las aguas lo permite. Gracias á la mejora de algunas antiguas rutas se han podido establecer unos servicios de automóviles de Casablanca hacia Rabat y Marrakes; los paquetes postales para Fez se expiden desde Tánger por convoyes de mulas, que hacen el recorrido en cuatro días.

Los proyectos actuales comprenden tres grandes caminos:

- 1.^o De Mogador á Rabat, por la costa (550 kilómetros).
- 2.^o De Rabat á Mequinez y Fez (260 kilómetros).
- 3.^o De Casablanca á Marrakes (250 kilómetros).

El presupuesto se eleva á 26 millones.

Ferrocarriles.—No existen todavía más que dos líneas de vía estrecha, reservadas exclusivamente á las necesidades del Ejército, de Casablanca á Rabat y á Settat.

El programa futuro comprende cuatro líneas de vía normal: una franco-española, de Tánger á Fez, que debe adjudicarse en primer lugar; después las líneas francesas:

- 1.^a De Mazagán á Casablanca y Mequinez, por Rabat, con un ramal que la une á la línea Tánger-Fez.