

mos. El primero, declarar la responsabilidad de las Empresas. No negamos ni afirmamos.

»Segundo punto: la incautación de las líneas. Eso sería una catástrofe nacional, como ha sucedido en los Estados Unidos. La incautación de los ferrocarriles, acordada en una sola noche, sería el negocio más estupendo para las Compañías.

»En cuanto a la última parte, el que el Parlamento exija el castigo de los culpables, en eso no habrá nadie que disienta.»

El Sr. Gasset (D. Rafael): «Todos lo votaremos, todos.»

Los socialistas pidieron votación nominal.

Quedó desechada la proposición del Sr. La Cierva por 131 votos contra 63.

**Las votaciones.**—De la votación de la aplicación de la *guillotina* se hizo la descomposición de votos siguiente:

Conservadores.....	69
Mauristas.....	45
Demócratas.....	40
Albistas.....	23
Ciervistas.....	26
Gassetistas.....	5
Romanonistas.....	2
De Alcalá Zamora.....	2
Unión Monárquica.....	2
Jaimistas.....	2
Regionalistas.....	1
Independientes.....	3
<b>TOTAL.....</b>	<b>220</b>

La votación que tuvo la proposición del Sr. Cierva sobre la cuestión ferroviaria se descomponía así:

*En contra.*

Conservadores.....	56
Mauristas.....	25
Demócratas.....	25
Albistas.....	18
Gassetistas.....	3
De Alcalá Zamora.....	2
Unión Monárquica.....	1
<b>TOTAL.....</b>	<b>130</b>



*En pro.*

Ciervistas.....	30
Romanonistas.....	9
De Alcalá Zamora.....	5
Carlistas.....	3
De todas las izquierdas.....	16
<b>TOTAL.....</b>	<b>63</b>

**Se soluciona la huelga provisionalmente.**—Se solucionó la huelga provisionalmente, dejando en pie la cuestión de las tarifas (dando dinero a las Empresas) con la Real orden que decía:

«Su Majestad el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer:

»1.º Que con cargo al crédito ilimitado consignado en el artículo 5.º del capítulo único de la sección 13 del presupuesto vigente, se autorice al Ministro de Abastecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles las cantidades a que asciendan durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal para el día en que cuenten con los recursos necesarios al efecto, y

»2.º Que el reintegro de las cantidades anticipadas con tal objeto se verificará con el exceso que en los productos líquidos de ejercicios posteriores obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913.

»De esta Real disposición se dará inmediata cuenta a las Cortes.»

La huelga terminó, y en el Congreso se discutió la solución, pronunciando un interesante discurso el Sr. Castrovido.

**DIA 24.—El terrorismo en Barcelona.**—Esta tarde se conoció la noticia de que a última hora del día anterior, en el paseo de las Industrias, unos individuos tiro-tearon el automóvil en que iba el patrono Sr. Vilardelu.

Este se aprestó a repeler la agresión, haciendo uso de su pistola.



Los desconocidos se dieron a la fuga, y al verse perseguidos, arrojaron sus armas a un solar.

El Sr. Vilardelu resultó herido levemente.

Poco después, el vicepresidente de los patronos panaderos del gremio de San Honorato se hallaba en su tahona, establecida en la calle de Barberá, número 32.

La tahona tiene dos puertas: una, a la calle de Barberá, y otra, a la de San Olegario, que hace esquina con la mencionada.

De improviso, dos individuos entraron e hicieron varios disparos de arma de fuego sobre Jaime Raurell, que cayó al suelo bañado en sangre.

Se lanzaron a la calle los asesinos, y desaparecieron.

De los seis disparos habían hecho blanco cuatro, y Raurell presentaba cuatro heridas: una, en el antebrazo derecho; otra, en la axila del mismo lado; otra, en el epigastrio, y otra, en el vientre; de ellas, dos mortales de necesidad.

**DIA 26. — La unión conservadora. — Banquete a La Cierva.** — Se celebró un banquete con que obsequiaban al Sr. Cierva sus amigos políticos para festejar su intervención en el Congreso en el debate acerca de la huelga ferroviaria.

Se leyeron adhesiones de los Sres. Marqués de Figueroa, Goicoechea y Silió.

El Sr. Cierva dijo: «Brindo por España, por el Rey, por Maura y por la Unión Conservadora.»

Efectivamente; el Sr. La Cierva perseguía la penetración de mauristas y ciervistas, con el título de Unión Conservadora; pero no llegó a lograrla, porque cada día surgían nuevas dificultades y diferencias entre unos y otros.

**DIA 27.—Los elementos ferroviarios y Cierva.** — Se hizo público el siguiente documento, dirigido al señor Cierva:

«Muy señor nuestro: Ha lanzado usted contra nos-



otros, que tenemos la honra de ser administradores y directores de las cuatro Compañías de ferrocarriles que suscribieron la instancia solicitando la elevación de las tarifas, la acusación de que hemos promovido la huelga del personal ferroviario; dada la significación de importancia política de usted, no podemos permanecer en silencio.

»Aquella afirmación, de ser cierta, constituye la imputación de un delito del que seríamos responsables; pero de no serlo, somete también a quien la profiere a las sanciones del Código penal, y como a España toda interesa que tales hechos no queden impunes, invitamos a usted a que, de mantener su acusación, lo haga en condiciones que nos permitan ejercer las sanciones con que las leyes amparan el honor de los ciudadanos, y que seguramente serían las que consentan a usted probar la verdad de sus imputaciones.

»Hacemos a usted esta invitación, porque sólo en el desapasionado ambiente de los Tribunales de Justicia deben discutirse y resolverse cuestiones de esta índole.»

Firmaban la carta todos los Directores y muchos Consejeros de las Compañías.

**Contestación del Sr. La Cierva.** — «Muy señores míos: En la noche de ayer recibí su carta. Tendré en cuenta sus indicaciones, y no duden que haré, como hice siempre, cuanto el interés público demande. Mi deber como hombre político es fijo, sin someterme a otras presiones que las de mi propia conciencia.

»Lamento las molestias que les haya causado mi intervención en los debates del Congreso, porque todos ustedes, personalmente, merecen mis respetos.

»Suyo atento s. s., q. b. s. m., *Juan La Cierva.*»

**Entrega de un mensaje.** — Una Comisión de empleados de ferrocarriles fué al Congreso, para entregar al Presidente un mensaje y entrevistarse con los jefes políticos.

Dispuesta la Comisión a cumplir su cometido, pasaron al Sr. La Cierva, como después al Sr. Prieto, una tarjeta que decía lo siguiente:



«Leopoldo Salto, ingeniero subjefe de Material y Tracción de los Ferrocarriles de M. Z. A.,

B. L. M.

al Sr. D. Fulano de Tal, y le ruega, en nombre de una Comisión de agentes superiores de la Compañía M. Z. A., tenga la bondad de recibirla para entregarle una exposición.

»No dudando serán recibidos, queda de usted su afectísimo seguro servidor.»

Entre los comisionados y dicho exministro se produjo una escena violentísima.

Al intentar entregarle el documento, el Sr. La Cierva se negó a aceptarlo.

«Yo—dijo—, que he defendido siempre al personal ferroviario, no puedo allanarme ahora a la coacción que significa este acto contra un miembro del Parlamento.

»Estoy entre ustedes, y pueden hacer de mí lo que quieran, incluso abrirme en canal; pero yo seguiré mi camino, porque, además, sé que ustedes vienen enviados por los directores de las Compañías.»

Estas últimas palabras produjeron fuertes protestas de los comisionados, a las que contestó el Sr. La Cierva abandonando la sala de visitas de la Cámara.

Ya en el salón de sesiones, el Sr. Cierva reclamó la presencia en el banco azul del jefe del Gobierno.

Dió cuenta de la carta que le habían enviado los administradores de las cuatro Compañías ferroviarias, acusándole de haberles calumniado al suponerles interesados en la pasada huelga; añadiendo que había contestado a dicha carta poniéndose a la disposición de esos señores.

El asunto dió lugar a un apasionado debate.

También se publicaron comunicados en la Prensa.

**Interviene el Fiscal.**—El Fiscal de la Audiencia presentó en el Juzgado de guardia un escrito reclamando la intervención de los Tribunales en los hechos relacionados con el planteamiento de la huelga ferroviaria.



---

Decía que durante las sesiones de Cortes celebradas en los días 23 y 24, varios Diputados afirmaron que la huelga se había planteado de acuerdo y en confabulación las Compañías y los obreros, para lograr la elevación de las tarifas coaccionando al Parlamento.

No resultó nada.

---



De esta que en uno de los señores de la casa de la familia  
 en los dias 20 y 21 de mayo siguientes se firmaron que se  
 hizo de ellas un listado de señores y en consecuencia  
 las comisiones y los señores para formar la leyenda de  
 las cartas correspondientes al patrimonio.  
 No resultó nada.





## MES DE ABRIL

**DIA 1.º—El servicio postal aéreo.**—En Alicante, y con toda solemnidad, se celebró en esta fecha la inauguración del servicio postal aéreo regular entre Barcelona, Alicante y Málaga:

A las nueve de la mañana llegó el aparato procedente de Cartagena, pilotado por el capitán de Ingenieros Sr. Vichs y el capitán de Aviación francesa M. Jacus.

El aparato hizo el recorrido de 75 Km. en treinta y dos minutos.

A las once y media se divisó en el horizonte la escuadrilla de cinco aparatos, que después de evolucionar sobre la población, aterrizó en el aerodromo.

**DIA 2.—Crimen social en Zaragoza.**—Telegrafiaron de Zaragoza:

«Anoche se cometió un crimen social, del que fueron víctimas un camarero y un campesino que pasaban por el lugar del suceso.

»El camarero Agustín Flaño, antes viajante de comercio, se encontraba accidentalmente en Zaragoza cuando surgió la última huelga. Como sus asuntos marchaban mal, aceptó una plaza de esquirol en el café Royalty, por cuya razón había sido amenazado repetidas veces, si no abandonaba la plaza. El dueño del café le había cedido una habitación, con objeto de que, al terminar el trabajo, no tuviera que salir a la calle.

»Anoche, a las doce, se fué al Royal Concert, y, al salir, frente a la calle de Ramón y Cajal, un desconocido hizo tres disparos, alcanzando uno a Agustín Flaño, y



otro, a un hombre que, por las ropas que vestía, denotaba ser obrero del campo.

»El camarero murió a los pocos momentos de ingresar en el hospital, y el campesino fué recogido cadáver.»

**DIA 5.—Revolución separatista en Irlanda.**—En esta fecha estalló en toda Irlanda un movimiento insurreccional, de caracteres inusitados. Los rebeldes, distribuidos en bandas de 100 y 200 hombres, incendiaban y destruían las oficinas de percepción de impuestos y los puestos de Policía; cortaban los hilos telegráficos e impedían que llegase toda información.

Los informes oficiales anunciaron la destrucción, por incendios o por explosivos, de 27 oficinas de impuesto y 36 cuarteles de Policía. Las comunicaciones telegráficas con el norte y oeste quedaron completamente interrumpidas, a pesar de lo cual se supo que había habido ataques en diferentes condados.

En Limerick, el edificio de Aduanas, con sus archivos, fué incendiado.

En el condado de Dublin, 13 oficinas de impuesto y seis cuarteles fueron destruidos. Las comunicaciones con Belfast quedaron interrumpidas. El cable submarino con Inglaterra fué cortado.

Esta insurrección continuó durante muchos meses, causando infinitos incendios y asesinatos.

**La hipocresía de las naciones.—El poder naval submarino.**—A pesar de abominar del submarino como arma de combate cuando Alemania lo tenía y pedir que tal arma se proscibiera, lo cierto es que las naciones que tal pedían son las que más febrilmente aumentan tal poder naval.

Inglaterra posee en 1920 una flotilla de 96 unidades modernas; 33, con 400 a 800 toneladas de desplazamiento y 44 que desplazan de 800 a 1.500 toneladas y llevan grandes piezas de 12 pulgadas. A más, posee 19 *ocean-going*, con 1.600 y hasta 1.880 toneladas, que tienen un andar de 24 nudos en la superficie.

En total, reúne 112 unidades: 35 medianas, 57 grandes y 20 muy grandes.



Los Estados Unidos poseen 82 submarinos, botados al agua después de surgir la guerra, y en su mayor parte de buen tonelaje. Los de alta mar—*ocean-going*—son 11 y desplazan 850 toneladas, pudiendo desarrollar una marcha de 16 nudos en la superficie. Construye 50 de esta clase, con un desplazamiento de 1.100 toneladas y velocidad superficial de 20 nudos; irán armados con dos cañones de 102. También proyecta la construcción de otros nueve de mayor tonelaje todavía.

Italia reúne 63 submarinos, de los cuales hay 11 de 800 toneladas y 17 nudos de marcha.

Francia tiene 14 unidades modernas, de las cuales las dos mayores desplazan 930 toneladas.

Habían, además, de repartirse entre Inglaterra y Francia 154 submarinos alemanes, correspondiéndole 84 a la primera y 47 a la segunda.

**DIA 6.—Los huelguistas y la Acción Ciudadana.—****A tiros en las calles.**—En la calle de Bailén ocurrió en la mañana de este día una colisión entre varios individuos de la Unión Ciudadana, que amparaban en escolta a varios obreros esquirols, y un grupo de huelguistas de la fábrica de galletas «La Fortuna».

Se cruzaron varios disparos, resultando herido un obrero llamado Antonio García, de diez y ocho años, quien fué curado, en la casa de socorro, de un balazo en una pierna.

Después de curado, desapareció.

Por la tarde, en la calle de Luisa Fernanda, ocurrió otra colisión entre jóvenes de la Unión y obreros, cambiándose más de 50 disparos.

**DIA 7.—Un proyecto de ley sobre las tarifas ferroviarias.**—En esta fecha se facilitó en el Congreso la fórmula que el Ministro de Fomento había redactado para resolver el pleito ferroviario.

Se trataba de un proyecto de ley, cuya parte dispositiva decía así:

«Artículo 1.º A) Se autoriza al Gobierno para hacer anticipos a los concesionarios de ferrocarriles de servicios generales y de los de uso público, para:



»Primero. Aumento de haberes y jornales de sus agentes y obreros.

»Segundo. La implantación de la jornada de ocho horas.

»Tercero. Constituir anualidades que basten a cubrir los intereses y amortización de empréstitos que se destinen a ampliación y mejora de las instalaciones y adquisiciones de material.

»Las mismas ampliaciones y mejoras, así como las adquisiciones de material, se considerarán como bienes del Estado en pleno dominio, para el caso de reversión o rescate de las concesiones.

»B) Se faculta al Ministro de Fomento para que pueda autorizar en los mismos ferrocarriles el que se eleve el aumento del 15 por 100 de sus tarifas, que autorizó el Real decreto de 26 de diciembre de 1918, hasta los límites siguientes: Transporte de viajeros: primera clase, 50 por 100; segunda clase, 48 por 100; tercera clase, 45 por 100.

»Transporte de mercancías, carruajes y ganados, grande y pequeña velocidad, 50 por 100. También podrá autorizar el aumento de las tarifas en tramitación en 26 de diciembre de 1918, dentro de los mismos límites. Las familias que cuenten con cuatro o más hijos menores de diez y ocho años obtendrán una rebaja de 25 por 100 sobre las tarifas vigentes en virtud de esta ley, cuando viajen colectivamente y en tercera clase.

»Las Empresas de ferrocarriles que hayan elevado sus tarifas con posterioridad a 26 de diciembre de 1918 podrán anular las elevaciones, quedando con ello en condiciones de ser autorizadas por el Ministro de Fomento para restablecer las que tenían en vigor en la misma fecha, con aumentos dentro de los mismos límites.

»C) El Gobierno se reintegrará de los anticipos a que se refiere el apartado A) con los productos de la elevación de tarifas autorizadas en el apartado B) y que excedan del recargo del 15 por 100 definido en el Real decreto de 26 de diciembre de 1918; productos que serán entregados al Tesoro público en la misma forma que el impuesto de transportes, llevándose por los concesionarios cuenta especial de los mismos.» Etc.