

LOS ORÍGENES DEL SINDICALISMO FERROVIARIO EN ESPAÑA.

Antonio Plaza Plaza

Introducción

El análisis de la aportación del ferrocarril al despegue de la economía española ha sido objeto de diversos y rigurosos análisis desde comienzos de los años setenta del pasado siglo hasta la actualidad¹, a los que hay que sumar nuevas aportaciones que estudian su influencia sobre el desarrollo de las economías regionales², su proceso de nacionalización³ o la vinculación de las principales compañías a la gran banca europea⁴. Frente a este interés prioritario por los efectos del ferrocarril sobre el desarrollo económico y por las actuaciones empresariales, ha sido muy inferior la atención despertada por aspectos laborales, cuyos primeros estudios apenas se remontan a unos quince años y que sólo recientemente han permitido disponer de una información mucho más precisa sobre la realidad laboral del personal ferroviario⁵.

Uno de los temas que ha recibido menor atención hasta el momento ha sido el estudio de las condiciones laborales de los trabajadores ferroviarios y el conocimiento de sus procesos asociativos. El primer aspecto fue abordado a comienzos de los años ochenta en el estudio de Paz Gonzalo, que representó el primer acercamiento al tema⁶. Estudios posteriores de Ballesteros y Martínez Vara permitirán una profundización en el conocimiento del personal ferroviario y en su cuantificación y descripción, aspecto este último fundamental, dada la diversidad y complejidad de los empleos que se agrupan

¹ Una síntesis de los planteamientos de los diversos autores y una recopilación de la bibliografía sobre el tema ferroviario, en MUÑOZ RUBIO Miguel y VIDAL OLIVARES, Javier, "Los ferrocarriles en la historiografía española". Revista *TST* (Madrid) 1 (2001), 81-111. Una puesta al día de las investigaciones sobre el ferrocarril en España, en COMÍN, F.; MARTÍN ACEÑA, P.; MUÑOZ RUBIO, M., y VIDAL OLIVARES, J., *150 años del ferrocarril en España*. Fundación de Ferrocarriles Españoles. Madrid. 1998.

² HERNÁNDEZ SEMPERE, T., *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano, 1843-1870*. Ayuntamiento de Valencia. 1983; PASCUAL DOMENECH, Pere, *Los caminos de la era industrial. La construcción y la financiación de la red ferroviaria catalana*. Universidad de Barcelona. 1999; VIDAL OLIVARES, Javier, *Transportes y mercado en el país Valenciano (1850-1914)*. Alfons el Magnanim. Valencia. 1991.

³ ORTUÑOZ GOICOLEA, Pedro Pablo, *El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943*. Tesis Doctoral inédita. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Valladolid. 1999.

⁴ LÓPEZ-MORELL, Miguel Ángel, "El papel de los Rothschild en la construcción de los ferrocarriles en España (1855-1874)". *Actas del I congreso internacional 150 años de historia ferroviaria*. Alicante 1998.

⁵ BALLESTEROS, ESMERALDA y MARTÍNEZ VARA, Tomás, "La evolución del empleo en el sector ferroviario español, 1893-1935". *Revista de Historia Económica* (M), 3, (2001), 636-678.

⁶ JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz, *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. UCM. Tesis doctoral 132/ 92. Facultad de Geografía e Historia. Madrid. 1992.

bajo la denominación de ferroviarios⁷. Un reconocimiento de la realidad más cercana e inmediata de esta profesión a través de la historia oral aportaba recientemente nuevas aproximaciones a un colectivo laboral del que todavía quedan muchos aspectos por conocer.

Faltaba por completar un capítulo que hasta el momento parecía postergado: el referido al proceso asociativo desarrollado en torno a este colectivo laboral durante el periodo anterior a la Guerra Civil. Un trabajo pionero sobre el mismo de Santiago Castillo fue durante más de veinte años la única aportación⁸, a la que se añadirá posteriormente la información recogida por Paz Gonzalo.

Durante los últimos ocho años y a través de una larga y dificultosa investigación, hemos estudiado en profundidad el asociacionismo ferroviario, desde el último tercio del siglo XIX hasta principios de la década de 1920, y cuyos primeros resultados han sido dados a conocer recientemente⁹. En las páginas que siguen intentamos ofrecer un resumen del proceso asociativo que tiene lugar durante el último tercio del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX. La falta o escasez de fuentes documentales o su pérdida irreparable hace que el trabajo que ofrecemos represente una primera aproximación al tema, que aporta una serie de valoraciones y conclusiones que forzosamente deben considerarse provisionales, a la espera de estudios complementarios en un trabajo que habrá de ser continuado por otros investigadores con estudios a nivel regional, en periodos temporales más reducidos y recurriendo a documentación -por el momento, no localizada- procedente de las propias compañías ferroviarias¹⁰.

Los ferroviarios españoles en el tránsito del XIX al XX

La construcción de la red ferroviaria española se desarrolló en dos etapas. La primera comprende de 1853 a 1866 y la segunda de 1873 a 1896¹¹. En esa fecha la red está casi concluida y apenas queda por construir un 10%, en torno a unos 1.200 km, principalmente líneas secundarias y de conexión entre las redes ya establecidas. La parte principal de la red estaba controlada por dos compañías: la Compañía de los Caminos

⁷ BALLESTEROS, Esmeralda y MARTÍNEZ VARA, Tomás, “El mosaico de las profesiones ferroviarias”, en ARENAS POSADAS, Carlos (ed.), Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea. II Jornadas de Historia económica. Mogabrum. Sevilla. 2001, pp. 53-64.

⁸ CASTILLO, Santiago, “Los orígenes de la asociación obrera en España. De la Federación de Tipógrafos a la UGT”. Apartado IV: El asociacionismo ferroviario y su génesis. *Estudios de Historia Social* (Madrid), 26-27 (1983), 214 y ss.

⁹ JUEZ GONZALO, Emerenciana-Paz, *Los ferroviarios de las antiguas Compañías*. Trea. Gijón. 2000.

¹⁰ Hasta el momento, la documentación disponible en archivos empresariales sobre personal ferroviario se custodia en la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) y procede del Archivo de Dirección de la compañía MZA, sin que haya sido posible localizar la referente a otras grandes empresas como la Norte, Andaluces, MCP y otras.

¹¹ Sobre el proceso de construcción de los ferrocarriles en España, véase CORDERO, Ramón y MENÉNDEZ, Fernando, “El sistema ferroviario español”, en ARTOLA, Miguel, *Los ferrocarriles en España*. Servicio de Estudios del Banco de España. Madrid. 1978. Tomo II, p. 241-260. También en COMIN, MARTÍN ACEÑA, MUÑOZ RUBIO y VIDAL OLIVARES, *150 años del ferrocarril en España*. Anaya. Madrid. 1998, pp. 29-100 y 152-176.

de Hierro del Norte de España -la Norte- y la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante -la MZA-, cuyas líneas se extendían por la mayor parte del país y cada una de las cuales disponía de una extensión equivalente a un tercio de la red total. Si añadimos la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, establecida por la región meridional, entre las tres disponían de casi el 90% del tendido ferroviario español, quedando el restante muy repartido entre un gran número de pequeñas compañías cuya incidencia sobre la actividad del sector era escasa. Entre 1891 y 1899, las tres principales empresas habían completado la construcción de la casi totalidad de su redes. A partir de esas fechas, sus actuaciones se desarrollarán casi exclusivamente a través de la absorción de compañías menores¹². La concentración empresarial les permitirá reforzar su posición en el mercado español, al beneficiarse doblemente, reduciendo los gastos de explotación e imponiendo tarifas más altas en el transporte.

La actuación de las grandes compañías ferroviarias y su posición dominante tanto en el sector del transporte como en el conjunto de la economía nacional, en relación con el volumen de negocio y el número de empleados, permitirá también a aquéllas mantener una relación privilegiada con los poderes públicos, la cual será objeto de crítica y motivo de recelo habitual desde 1880 en adelante. Esas quejas se expresarán públicamente, a través de la prensa, pidiendo transparencia en las relaciones entre los responsables de las empresas y la clase gobernante, y denunciando al mismo tiempo las deficiencias en la prestación del servicio de transporte y la alta siniestralidad en el sector, a las que sumarán posteriormente las quejas sobre las condiciones laborales de sus trabajadores y los riesgos que esa situación conlleva para la seguridad en el transporte ferroviario. La existencia del que puede considerarse grupo de presión ferroviario parece formalmente demostrada, aunque no tenga un carácter organizado, y de ella se harán eco la prensa y los medios políticos, constatándose su actividad especialmente durante los debates y las discusiones parlamentarios que preceden a la aprobación de leyes o en la toma de decisiones sobre asuntos que afectan al ferrocarril¹³.

El desarrollo de la construcción del ferrocarril, primero, y el posterior proceso de explotación fueron seguidos atentamente por la prensa, gran propagandista de este medio de transporte y que se beneficiaría igualmente de los ingresos generados por la publicidad aportada por las compañías que explotaban las concesiones. Sin embargo, en el transcurso del tiempo la prensa -y, especialmente, la republicana y la de carácter obrero- se convertirá en el principal vehículo donde denunciar los abusos que practicaban las empresas ferroviarias. Esas críticas aumentarán progresivamente desde 1890 en adelante, motivando también respuestas negativas de las empresas que reaccionarán excluyendo a la prensa más crítica de los beneficios de la publicidad y del

¹² Sobre la evolución de las grandes compañías, ver TEDDE DE LORCA, Pedro, “Las compañías ferroviarias en España, 1855-1935”, en ARTOLA, *Los ferrocarriles...*, tomo II, pp. 9-241.

¹³ Los primeros datos públicos sobre ese grupo de presión o lobby ferroviario se difunden a través de la prensa en octubre de 1912, con ocasión de la tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de Ferrocarriles. Ver *El Correo Español*, (Madrid) 17 de octubre de 1912, p. 1: “Sociedades políticas”, donde se aportaba una relación de senadores y diputados vinculados con la compañías ferroviarias en la fecha mencionada, que se resumía en 31 senadores y 23 diputados. Por su interés, el tema merecería una investigación específica.

reparto gratuito de billetes a su personal, así como a través de su prohibición expresa en las librerías y los puestos de prensa situados en las estaciones.

El personal ferroviario¹⁴

Aunque el carácter del transporte ferroviario exige que la distribución del personal venga determinada por su reparto y diseminación por el conjunto de la geografía nacional, en la práctica, también era posible encontrar una serie de centros ferroviarios donde se producía una importante concentración de efectivos. Los establecimientos de mayor concentración de personal se correspondían con aquellas ciudades y poblaciones donde estaban localizados los principales talleres y depósitos que utilizaban las compañías para la reparación y adecuación del material rodante. Madrid y Málaga, además de contar con las sedes centrales de las cuatro principales compañías -Norte, MZA, MCP y Andaluces- disponían de grandes talleres, a los que se sumaban los establecidos en Barcelona, Valladolid, Valencia, Zaragoza y otras ciudades. Las dos principales empresas ferroviarias contaban con talleres principales junto a los cuales se ubicaban grandes almacenes de material: Madrid-Atocha y Barcelona-Clot, en el caso de MZA; Valladolid y San Andrés de Palomar (Barcelona), por parte de Norte. Allí se concentraban los centros de reparación y almacenaje más importantes. Estas instalaciones se complementaban con talleres e instalaciones de ámbito regional en otros puntos de su red -depósitos, cuyo destino era atender las reparaciones menores y servir de centros de distribución del material rodante. En estos, la concentración de personal era mayor, ocupando los más importantes a algunos miles de trabajadores, mientras que el número de empleados en los depósitos solía ser de varios cientos¹⁵.

La organización empresarial imponía la distribución del trabajo ferroviario de acuerdo con un conjunto de servicios específicos: Material y Tracción, Vías y Obras, Explotación, etc. En ellos se distinguía entre el personal fijo o de plantilla -empleados- y el personal eventual -obreros-. Los trabajadores mencionados accedían al empleo por diferentes procedimientos de contratación. Los fijos eran reclutados de modo directo o a través de una promoción entre el personal temporero, tras haber demostrado sus aptitudes, a partir de los 23 años y una vez cumplido el servicio militar, pasando a disfrutar de una serie de beneficios laborales. En cuanto al personal eventual, era contratado para trabajos temporales, aunque en ocasiones su permanencia en la empresa podía durar varios años. No tenía derecho a beneficios laborales, su jornada de trabajo era variable¹⁶.

¹⁴ La elaboración de este punto se apoya de forma fundamental en las investigaciones realizadas sobre el personal ferroviario por Ballesteros y Martínez Vara, especialmente, éste último, que aparecen especificados en la bibliografía final

¹⁵ FFE. Madrid. Archivo Ferroviario. Caja S-145. Expediente 1: "Compañía MZA. Orden de Dirección 198, de 1º de abril de 1913".

¹⁶ BALLESTEROS y MARTÍNEZ VARA, "El mosaico de las profesiones ferroviarias", en ARENAS POSADAS, C. (ed), *Trabajo y relaciones laborales en la España contemporánea*. Mogablum. Sevilla. 2001, pp. 53-64.

El número de trabajadores empleados en el ferrocarril en España pasó de unos 35.000 en 1893 a superar los 50.000 en 1900 y llegó a los 75.000 en 1917, incremento realizado especialmente a través del aumento del personal temporal. El mayor número de eventuales solía encontrarse en el servicio de Movimiento, desarrollando tareas como carga y descarga y también en el servicio de Vías y Obras, para los trabajos de conservación y vigilancia del tendido ferroviario. La mayor parte de este personal trabajaba en largas jornadas y en condiciones de gran precariedad, lo que conducía a un importante malestar y a un bajo rendimiento.

Hasta 1911, la evolución de los costes laborales en este sector no representó un problema destacable para las compañías, que mantenían una política de salarios discrecional, según las modalidades de contratación y la especialización laboral. A partir de la huelga de 1912, las reivindicaciones sindicales obligarán a las empresas a subidas salariales continuadas, así como a la mejora de las condiciones laborales y a modificar el sistema de pensiones¹⁷. Desde octubre de 1912, las compañías incrementarán los salarios del personal peor pagado, si bien los aumentos de los costes salariales se producirán especialmente a partir de 1916, cuando las alzas de precios que siguen al incremento de la demanda de productos españoles durante la Primera Guerra Mundial provoquen el desabastecimiento del mercado nacional, con el consiguiente encarecimiento de los productos básicos. El crecimiento de la demanda de transporte en ese mismo periodo influyó también en el aumento de las contrataciones de personal eventual, factores ambos que condujeron a un aumento importante de los gastos de explotación en las principales empresas, que reclamarán una y otra vez la revisión de las tarifas de transporte.

Los comienzos del asociacionismo ferroviario. Del mutualismo a las sociedades de resistencia

Los comienzos de la acción reivindicativa entre los trabajadores del ferrocarril se remontan al último tercio del siglo XIX, en un proceso que transcurre casi en paralelo a la construcción de la última fase de la red ferroviaria, cuyo trazado esencial quedará completado a finales de la misma centuria. Las protestas habían comenzado casi treinta años atrás, aunque las reclamaciones sólo se produjeran durante esos años de forma esporádica. Las primeras reivindicaciones de las que tenemos noticia se pusieron de manifiesto tras la revolución de septiembre de 1868. En los últimos días de abril de 1869, un numeroso grupo de trabajadores ferroviarios de Madrid expresará públicamente su descontento y desacuerdo, ante el Gobierno y las Cortes, contra la aprobación de un decreto-ley que introducía un impuesto del 5% sobre los haberes de los trabajadores y “*empleados de los Bancos, Sociedades, Compañías o Empresas de cualquier clase, que cobren sus salarios por mensualidades o anualidades*”¹⁸.

¹⁷ MARTÍNEZ VARA, Tomás, “Los costes laborales en una empresa líder: La Compañía de Ferrocarriles MZA, 1913-1935”. Revista *TST* (Madrid), 2004.

¹⁸ *Exposiciones dirigidas a S.A. el Regente del Reino y a las Cortes Constituyentes por los empleados de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante, de 26 de abril de 1870*. Impreso. (S.e.) 7 pp. BNM. Signatura VC-2576-78. El escrito está avalado por los nombres de quienes lo suscriben, identificados en el preámbulo como empleados de ferrocarriles. La lista aparece encabezada por José

El impuesto -al que se calificaba de “*contribución industrial*”- será rechazado durante el debate parlamentario y tras hacerse públicas numerosas quejas y críticas sobre su aplicación. Sin embargo, esa circunstancia no impedirá su aprobación. La falta de recursos públicos puede más que las protestas de los afectados y que el voto mayoritario del Congreso de los Diputados. Un año después, el Gobierno restablecerá esta carga fiscal a través de un Real Decreto del Ministerio de Hacienda de 20 de marzo de 1870, aunque se decida reducir su cuantía a la mitad. Desconocemos si su aplicación motivó una repetición de las protestas y reclamaciones del personal de MZA en Madrid o en otros lugares de España. El hecho de que las reivindicaciones se reiterasen en años posteriores induce a pensar que fueron desestimadas. En 1882, los ferroviarios madrileños volverán a insistir en sus peticiones contra este impuesto que reducía sus salarios, a través de nuevos escritos a las Cortes y al Gobierno. Las quejas se dirigen contra el ahora llamado “impuesto de utilidades”, con escasos resultados¹⁹. La repetición de las protestas tendría, finalmente, un efecto derivado: la formación en 1888 de la Asociación de Empleados de los Ferrocarriles de España.

En mayo de 1870 tuvo lugar en Barcelona otra protesta de los ferroviarios, inducida también por la imposición de recortes salariales. Los afectados pertenecían al personal de la compañía Tarragona-Barcelona-Francia (TBF), futura red catalana de MZA, y las quejas estaban motivadas en este caso por el descuento de un porcentaje del sueldo para atender a la formación de un fondo destinado a pensiones²⁰.

Las reclamaciones económicas realizadas por los ferroviarios que hemos mencionado -por motivos fiscales o por decisión de las compañías para destinar los fondos a otros usos- se desarrollaron de forma paralela a la existencia de otros procesos.

A lo largo del siglo XIX, coexistirán en España distintas formas de asociación a las que recurrirán los trabajadores en busca de apoyo para la defensa de sus intereses y cuya actividad quedaba vinculada a la aprobación y el ejercicio del derecho de asociación. Hay varios hitos representativos en este sentido. En 1839 una Real Orden Circular del Ministerio de la Gobernación hacía posible el agrupamiento de quienes pretendían apoyarse mutuamente, garantizando también a sus componentes el ahorro común ante necesidades futuras, objetivos ambos que estaban dirigidos hacia la previsión social²¹. El segundo corresponde a la Constitución de 1869, en cuyo texto se reconoce el derecho de asociación, y el tercero, en 1887, se refiere a la aprobación de la Ley de Asociaciones.

Adame y Alberto Levi Álvarez, a los que siguen otros veinticinco nombres más. La referencia, en la p. 6 del documento.

¹⁹ S.F., “El impuesto sobre los sueldos del personal de ferrocarriles”. *El Porvenir. Diario democrático progresista* (Madrid), 4 de febrero de 1882, pp. 1-2.

²⁰ *La Convicción* (Barcelona), 98 (2 de junio de 1870), p. 1.271: “Noticias”.

²¹ Real Orden Circular de 28 de febrero de 1839, en ALARCÓN CARACUEL, Manuel R., *El derecho de asociación obrera en España (1839-1900)*. Ediciones de la Revista de Trabajo. Madrid. 1975, p. 314.

Siguiendo a Manuel R. Alarcón, durante el periodo 1839-1869, el proceso asociativo que se desarrolla en España está orientado hacia tres direcciones, distintas pero complementarias: el mutualismo (sociedades de socorros mutuos), el cooperativismo (cooperativas de consumo y producción) y el sindicalismo (sociedades de resistencia)²².

En esta fase inicial, el mutualismo será el modelo de asociación más requerido por los trabajadores. Las sociedades mutualistas proponían asociarse en base a criterios como la solidaridad, la previsión y la asistencia social, al mismo tiempo que podían atender otras necesidades sociales, como la educación²³. Tampoco se excluía que algunas de ellas, además de realizar una labor asistencial, desarrollasen acciones reivindicativas. En algunos casos, la constitución de una sociedad de socorros mutuos era el primer paso para después reconvertirla en una sociedad de resistencia.

“El compañero Matías [Gómez Latorre] da cuenta de las gestiones realizadas por el ramo de la fontanería del municipio, los cuales quieren constituir una sociedad de socorros mutuos para después transformarla en sociedad de resistencia, con objeto de no exponerse a la selección que pudiera verificar el patrono”²⁴.

Si nos ceñimos al personal ferroviario, también se cumple en él esa orientación de predominio del sistema mutualista. En el último tercio del siglo XIX está confirmada la presencia de diversas sociedades mutualistas integradas por ferroviarios. En 1869 se había constituido en Valladolid la Sociedad de Socorros Mutuos de Obreros y Empleados de Maquinaria del Ferrocarril del Norte²⁵. La citada sociedad -la más antigua mutualidad ferroviaria conocida- estaba compuesta por trabajadores pertenecientes a los Talleres Principales, que fueron establecidos por la empresa Norte en la ciudad desde 1861²⁶.

En fechas posteriores se formaron nuevas mutualidades dentro de este sector: la Sociedad Cooperativa de Socorros Mutuos de los Talleres de León y del Ferrocarril del

²² ALARCÓN, *El derecho...*, p. 319.

²³ Antes de regular el derecho de asociación, el mutualismo fue empleado como una alternativa al asociacionismo reivindicativo, aunque esta valoración resulte discutida.

²⁴ AGC. Salamanca. Gobernación. PS Madrid. Caja 2300. Sociedad de Profesiones y Oficios Varios de Madrid [SPOVM], *Actas de las Juntas directivas*, folio 37. “Sesión de 4 de septiembre de 1906”.

²⁵ Delegación del Gobierno de Castilla-León. Valladolid. Archivo Histórico del Gobierno Civil de Valladolid [AHGCVA]. Serie Gobernación. *Reglamento de la Sociedad de Socorros Mutuos de los Obreros y Empleados de los Talleres de Máquinas del Ferrocarril del Norte*. Imprenta de O. Lozano. Valladolid. 1915, pp. 1 y 20. En la portada del folleto se indica el 21 de abril de 1869 como fecha de la fundación de la citada sociedad. En la contraportada figuran los nombres de los nueve socios fundadores de aquella. Aunque hasta el momento no se ha hallado otra más antigua es posible considerar su existencia.

²⁶ PÉREZ SÁNCHEZ, Guillermo, *Ser trabajador: vida y respuesta obrera (Valladolid 1875-1931)*. Universidad de Valladolid. 1996, p. 185.

Noroeste (León, 1871)²⁷; la Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Empleados de los Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante (Madrid, 1871), y La Fraternal (Madrid, 1872)²⁸. No hemos hallado rastro de la formación de mutualidades ferroviarias durante los años 1873 a 1883, aunque este dato no excluye su existencia. Desde 1884 en adelante reaparecen de nuevo: la Sociedad de Obreros del Ferrocarril (Valladolid, 1884); La Unión (Valladolid, 1885); La Benéfica (León, 1886); la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros de los Ferrocarriles de Cataluña (San Martín de Provenzals, Barcelona, 1886)²⁹; la Sociedad Mutualista de Operarios de Taller de Fundición del Ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona -AVT- (Valencia, 1888); la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España (Madrid, 1888); El Deber, de los trabajadores de la compañía Madrid-Cáceres-Portugal -MCP- (Madrid, 1889); La Salvación y La Unión, integradas por personal de la compañía de Andaluces (Málaga, 1889), etc.

De todas las citadas, sólo unas pocas mantendrán la estabilidad económica imprescindible para sostenerse durante los años inmediatos. Entre las más estables y duraderas figuran La Unión, de Valladolid; La Fraternal; la Cooperativa de Socorros Mutuos de MZA y, sobre todo, la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España. Con excepción de la primera, las tres restantes aparecen establecidas en Madrid.

Entre las sociedades mutualistas formadas en torno al ferrocarril, hay una que destaca por encima del resto. Se trata de la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España, constituida el 16 de enero de 1888 al amparo de la nueva Ley de Asociaciones³⁰. Formada inicialmente por personal de la compañía MZA, en un plazo breve conseguirá no sólo agrupar a los trabajadores de esta empresa, sino extender su presencia a otras compañías y líneas repartidas por el resto de España³¹. Las razones expresadas para su creación eran esencialmente dos: la lucha contra el impuesto de

²⁷ AHN. Madrid. Gobernación. Legajo 2808. Expediente 6. *Reglamento reformado de la Sociedad Cooperativa de Socorros Mutuos [de los Talleres de León y del Ferrocarril del Noroeste]*. Imprenta de Ángel J. González. León. 1878, p. 3.

²⁸ *Estatutos de la Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Empleados de la Compañía de los Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante, bajo la protección del consejo de Administración de la misma*. Establecimiento Tipográfico de Manuel Minuesa. Madrid. 1871. 16 pp. (BNM, signatura VC-2640-22). La otra sociedad es La Fraternal, constituida en 1872. Sobre ella, ver *La Fraternal. Boletín de la sociedad obrera* (Madrid), 177 (noviembre 1912), p. 6.

²⁹ Archivo Histórico del Gobierno Civil de Barcelona [AHGCB]. *Libro de Registro de Asociaciones católicas, científicas, de intereses materiales de recreo y mixtas establecidas en esta capital. N.º 1*. Folio 48. N.º de registro 765. Inscrita el 4 de enero de 1887.

³⁰ *Ibidem*, pp. 3-4: “Estatutos de la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España”. La fecha de aprobación de los mismos es el 28 de octubre de 1887. Los ponentes que intervinieron en la elaboración de los estatutos y el reglamento fueron Abelardo Rodríguez Feliú y Rogelio Osorio Fernández. La inscripción legal figura en el *Libro de Registro de Asociaciones [de Madrid]. N.º 1*, folio 25, n.º registro 49. AGA. Alcalá de Henares. Serie Gobernación. Signatura 36-3104.

³¹ *La Asociación* (M), 1 (20 de enero de 1888), pp. 2-3: “Acta de constitución de la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España”. Posteriormente modificará su denominación, al añadir el término “obreros” junto al de empleados.

utilidades -que recortaba los salarios- y la necesidad que sentían los ferroviarios de asociarse para defender sus intereses.

“Todos sabéis las causas que motivaron la creación de nuestra sociedad: los deseos manifiestos de los que al ramo de los ferrocarriles pertenecemos, la imposición legal del Estado obligándonos a contribuir a las necesidades del presupuesto con un recargo de la cuota que ya se nos exigía indebidamente y el estado de desunión a que habíamos llegamos por malquerencia de unos y debilidad de los otros”³².

Desde su aparición, la Asociación General de Empleados de Ferrocarriles luchará por lograr una posición preeminente. En enero de 1888, al constituirse, partía con 103 socios. En diciembre superaba el millar. Entre 1888 y 1898 había multiplicado su número por ocho, aproximándose en esa fecha a los 8.500 socios, un crecimiento que se mantendrá de forma continuada en los años posteriores.

A la vista de las cifras, parece inevitable reconocer el éxito alcanzado al atraer a un alto porcentaje de ferroviarios, sin distinción de empresas, categorías u orientación política, muy por encima del resto de las sociedades mutualistas presentes en el sector. Tras superar el aparente estancamiento que se percibe en torno a 1895-1897, la visible aproximación entre esta sociedad y las empresas ferroviarias ha servido para que la entidad ganase respeto entre los ferroviarios, entendiéndolos que el respaldo que le brindan aquéllas parece disipar cualquier duda sobre su solidez y solvencia. La posible pérdida de independencia no tiene efectos negativos aparentes, sino al contrario, al producirse un incremento casi constante de asociados en los años inmediatos, con subidas superiores al 6-7% anual.

³² La Asociación (M), 27 (21 de febrero de 1889), p. 3

1888	1.027	1905	17.295
1889	2.291	1906	18.307
1890	1.959	1907	18.668
1891	2.866	1908	20.957
1892	4.198	1909	22.067
1893	4.894	1910	24.344
1894	6.006	1911	24.428
1895	5.484	1912	25.914
1896	5.737	1913	29.396
1897	7.280	1914	32.342
1898	8.487	1915	33.968
1899	9.611	1916	34.544
1900	10.678	1917	35.721
1901	12.995	1918	37.387
1902	15.386	1919	39.311
1903	16.863	1920	40.926
1904	17.291	1921	43.422

Cuadro 1. Evolución de la asociación de empleados de ferrocarriles de España entre 1888 y 1921.

Fuente: CASTILLO, Santiago, “Las Sociedades de Socorros Mutuos...”, p. 21. Datos referidos al 31 de diciembre.

Para asegurar su futuro, y de paso aumentar el capital social de la sociedad, sus responsables exigirán desde 1889 el pago de una cuota de entrada a los nuevos afiliados, así como a todos los socios que superasen los cincuenta años de edad³³. Junto al servicio asistencial, la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España -nueva denominación- ampliará progresivamente su campo de actividades, con la extensión de los servicios destinados a los mutualistas: un montepío (1894), un centro de formación para personal ferroviario (1897), una caja de ahorros (1901) y la gestión de centros de enseñanza en diversas ciudades, destinados a atender a los hijos de los trabajadores (1905). Este crecimiento interno resultará también decisivo para su despegue definitivo, hasta convertirse en la más importante de las asociaciones ferroviarias, pasando de los diez mil afiliados en 1900 a superar los 25.000 en 1912, y manteniendo un crecimiento continuado en los años inmediatos y una estabilidad que le permitiría sostenerse durante casi un siglo³⁴. En esa línea de reclamo público y de

³³ *La Asociación* (M9, 38 (6 de agosto de 1889), p. 4: “Acta de la Junta General de la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España de 30 de junio de 1889”.

³⁴ No existe hasta el momento ningún estudio monográfico sobre la citada sociedad. A la espera del anunciado trabajo de Santiago CASTILLO, “Un mutualismo centenario. La Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, 1888-1992”, la información básica procede de fuentes hemerográficas -la revista *La Asociación*, órgano oficial de la misma- y de los datos publicados por el mismo autor, “Las Sociedades de Socorros Mutuos en la España Contemporánea”, en CASTILLO, S., *Solidaridad desde abajo*. Centro de Estudios Históricos de UGT. Madrid. 1994. España. Un resumen de la información disponible sobre la Asociación General de Empleados de los Ferrocarriles de España

demostración plástica y emblemática del éxito alcanzado, se producirá la construcción de una ostentosa sede social en Madrid, con dinero adelantado por las empresas y financiación pública. Esa política será continuada en años posteriores con la edificación de otras construcciones relevantes en aquellas ciudades donde se establezcan las sedes de las zonas territoriales donde actúa la sociedad. La pervivencia del mutualismo entre el personal ferroviario aparece plenamente garantizada en los años posteriores, no sólo con la entidad mencionada, sino a través de la formación de otras organizaciones mutualistas, la mayoría de ellas, de duración limitada, que se adentran en el siglo XX en convivencia con el sindicalismo de carácter reivindicativo.

En relación con el cooperativismo, la presencia de sociedades de este carácter entre el personal ferroviario resulta reducida antes de 1900. Entre las localizadas hay que citar a la Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Obreros de los Talleres Generales de los Ferrocarriles de MZA, constituida en Madrid en 1891³⁵. Igualmente establecidas en Madrid y también con carácter de cooperativa, hay que mencionar otras dos sociedades: La Mutua (Asociación de Maquinistas y Fogoneros de los Caminos de Hierro de España), en 1893³⁶ y La Honradez (Cooperativa de Consumos del Personal de Talleres del Ferrocarril de MCP), en 1898³⁷. Muy posteriores a éstas resultan La Protección Ferroviaria, fundada en Madrid en 1912³⁸, la Cooperativa Ferroviaria, también en Madrid, en 1915³⁹, y la Cooperativa de la Unión Ferroviaria (Sección Catalana), establecida en Barcelona el mismo año⁴⁰.

La formación de sociedades de oficio entre el personal ferroviario fue un proceso más tardío que los anteriores, además de mostrar un retraso evidente en comparación con otras profesiones. En el desarrollo del movimiento obrero ferroviario se puede establecer una etapa inicial que comprendería el periodo comprendido entre 1868 y 1905, aproximadamente, coincidiendo con las luchas obreras protagonizadas en

en, PLAZA PLAZA, Antonio, *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917*. Tesis Doctoral leída en septiembre de 2004 en la UAM. Inédita, pp. 89-95. Próxima edición en FFE.

³⁵ AGA. Alcalá de Henares. Gobernación. *Libro de Registro de Asociaciones de Madrid n.º 1*. Folio 278. N.º registro 555. Su aprobación es de 29 de junio de 1891. La citada sociedad figura como benéfico-cooperativa, y su disolución se produjo el 14 de abril de 1908. En diciembre de 1896 adoptará el nombre de Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Empleados de los Ferrocarriles de MZA.

³⁶ *Ibíd.*, folio 354 y n.º de registro 699. Será disuelta el 4 de noviembre de 1903.

³⁷ *Ibíd.*, folio 475 y n.º de registro 923. Su constitución se produjo el 12 de enero de 1898, cesando su actividad en 1934. Su sede estaba en los talleres de la empresa en Villaverde (Madrid). El 1º de enero de 1918 esta cooperativa alcanzaba los 1858 socios. Datos sobre ella, en *UF (M)*, 164 (16 de marzo de 1918), p. 4: "Información. La Cooperativa de MCP".

³⁸ AGA. Gobernación. *Libro de Registro de Asociaciones de Madrid n.º 3*, folio 1.124, n.º de registro 2.309. Signatura 36-3.106. La Protección Ferroviaria era una sociedad cooperativa de consumo de los agentes de la MZA en Madrid. Se constituyó en junio de 1912. Entre los miembros de su junta directiva inicial figuraba el ferroviario socialista Emilio Besteiro Graciani, miembro del grupo fundador de La Unión Ferroviaria, en 1909.

³⁹ AGA. Gobernación. *Libro de Registro... n.º 4*, folio 1.511, n.º de registro 2.591. La Cooperativa Ferroviaria, "de consumo, ahorro y socorro", se mantuvo entre 1914-1915.

⁴⁰ AHGCB. Gobernación. *Libro de Registro de sociedades de la provincia de Barcelona n.º 4*, folio 320, n.º de registro 8.198. Su actividad de inició en mayo de 1915.

otras profesiones por las sociedades vinculadas al movimiento de la Primera Internacional.

Dentro de esta etapa, puede diferenciarse una primera fase, que comprende los años 1868 a 1889. En este periodo, las noticias sobre la participación o intervención de los trabajadores de este medio en secciones de la Internacional son escasas. Aunque está detectada la presencia de algunos ferroviarios internacionalistas en Ciudad Real, en 1871, lo más probable es que su actividad se desarrollase entre sociedades de oficio que agrupaban a los obreros del hierro, una tendencia habitual en aquel periodo que permitía evitar las represalias de las compañías, dispuestas a impedir cualquier atisbo de asociación de base reivindicativa.

La participación activa de los ferroviarios en protestas laborales aparece documentada a partir de 1872. En el otoño de ese año tendrá lugar la primera de las huelgas de ferroviarios conocida. La huelga, que fue valorada como el conflicto más importante del citado año⁴¹, se iniciaba el 1 de noviembre en Zaragoza, entre los maquinistas de la compañía Zaragoza-Barcelona-Pamplona (ZBP), en protesta por la precariedad laboral, el nivel de trabajo impuesto y en demanda de aumento de salario, junto a otras peticiones menores. Los trabajadores también se quejaban por la inseguridad en que desarrollaban su trabajo, ante los repetidos asaltos de partidas carlistas contra las instalaciones ferroviarias. En el transcurso del conflicto, estaba previsto que se sumara a la huelga el personal de tracción de otras compañías y líneas.

El triunfo de las reivindicaciones de los trabajadores de la ZBP estimulará otros movimientos similares en diferentes empresas. Así, el 23 de noviembre declaraban la huelga los maquinistas y fogoneros de la MZA, tras un intento infructuoso de negociación previa. Otro fruto de estas acciones será la publicación, en Valencia, de una circular a favor de formar una asociación de oficio entre el personal citado, para que se integre en la Asociación Internacional de Trabajadores (AIT) y -apenas un mes después- participe en el paro de los maquinistas y fogoneros de la compañía Albacete-Valencia-Tarragona (AVT)⁴². Los triunfos logrados por los trabajadores de las empresas ZBP y MZA estimularán al personal de la compañía Norte, en Valladolid, para declarar también la huelga entre enero y febrero de 1873. En los dos últimos casos, el resultado será contrario a las aspiraciones de los trabajadores, considerándose como causa principal del fracaso la falta de organización de estos trabajadores y la necesidad que tiene el personal ferroviario de asociarse, *“no sólo por depósitos o regiones, sino universalmente. Es necesario que ingresen todos en la AIT”*⁴³. El interés en favor de la

⁴¹ LÓPEZ GONZÁLEZ, Juan José y GARCÍA LASAOSA, José, *Orígenes del movimiento obrero en Aragón, 1854-1890*. Institución Fernando el Católico. Zaragoza. 1982, pp. 280-283.

⁴² *La Emancipación* (M), 74 (16 de noviembre de 1872), p. 4: “Consejo local de la Federación Valenciana [de la AIT]”. Circular de 4 de noviembre de 1872.

⁴³ Según Luis Zurdo Olivares, las huelgas de maquinistas y fogoneros de 1872 habrían estado inspiradas por la Federación de la Región Española de la AIT (FRE). Ver *La Tracción Ferroviaria Ilustrada* (B), 155 (1.º febrero 1901), p. 7: “Boletín Oficial”. Deducimos que habrían sido en ese caso las secciones de oficios de las federaciones locales, bien de maquinistas y fogoneros -si las hubiera-, bien las correspondientes de obreros del hierro, las que habrían intervenido para apoyar ese conflicto, aunque no

asociación se vincula al carácter de su trabajo. Si no se organizan, será difícil que mejoren su condición, e incluso podrían empeorarla si las compañías actúan contra ellos. Sólo los maquinistas y los fogoneros parecen estar a salvo, al no poder prescindirse de sus servicios⁴⁴.

La participación de los ferroviarios en las sociedades de oficio vinculadas a la AIT resultó casi inexistente, y el escaso personal afiliado lo hizo formando parte de las uniones de obreros en hierro, ante la acción represiva desarrollada por las compañías. La prohibición de las actividades de la Primera Internacional en España, el 10 de enero de 1874, tras producirse el golpe de estado del general Pavía contra el régimen de la Primera República, dará nuevos argumentos para retrasar el proceso asociativo entre los ferroviarios. El retorno de la AIT a la legalidad en 1881 permitirá reanudar la presencia -siempre minoritaria- de trabajadores de este sector entre el personal afiliado a las secciones de obreros en hierro, presentes en algunas federaciones locales ahora reconstruidas. Tal es el caso de Valladolid, donde algunos trabajadores de los Talleres del Norte fueron objeto de despidos, entre agosto y septiembre de 1882, por estar federados⁴⁵. En el congreso de Sevilla, celebrado por la Federación de Trabajadores de la Región Española (FTRE) en septiembre del mismo año, estuvieron también representadas las secciones de maquinistas y fogoneros de Córdoba, Sevilla y Málaga⁴⁶. Esta última dependía de la Sociedad de Trabajadores del Hierro de la capital malagueña, circunstancia que es posible que se repitiera en otros lugares, como Valladolid, ya reseñado. El sostenimiento de estas sociedades de oficio integradas por ferroviarios debió de ser precario, a causa de las fuertes presiones y represalias por parte de las compañías. A partir de enero de 1883 y hasta 1890, aproximadamente, desaparecen las noticias sobre la presencia de ferroviarios en sociedades de resistencia vinculadas a la Primera Internacional. En esta década sólo subsistirán el mutualismo ferroviario y las cooperativas de consumo.

El balance de los resultados logrados entre 1869 y 1889, durante el primer periodo de fase inicial del movimiento obrero ferroviario, nos mostraría unos resultados escasos, donde solamente el personal de tracción parece dispuesto a expresar públicamente su descontento. En este periodo se mantiene la atonía casi generalizada entre los trabajadores, poco dispuestos a implicarse en otras actividades asociativas que no sean las puramente asistenciales. Las sociedades mutualistas ferroviarias seguirán siendo la principal opción de estos trabajadores, tanto en esta etapa como en las décadas inmediatas, si bien su viabilidad económica no siempre resultaba asegurada, salvo en aquellas que gozaban del respaldo empresarial o gubernamental, como la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España. La contestación obrera se manifiesta en una sola huelga de importancia, la protagonizada por los maquinistas y

hay ningún otro dato que corrobore la afirmación anterior. De haber apoyado la huelga referida, la valoración de los órganos de la Federación sobre el resultado de ese conflicto habría sido distinta.

⁴⁴ *Ibidem*, 15 de febrero de 1873, p. 3-4: "Ventajas de la unión internacional de los trabajadores del ferrocarril".

⁴⁵ *Revista Social* (M), 66 (7 de septiembre de 1882), p. 2: "Movimiento obrero".

⁴⁶ *Congreso de la Federación de Trabajadores de la Región Española, celebrado los días 24 al 26 de septiembre de 1882*. Barcelona. 1882. Biblioteca Arús. Barcelona. Signatura B-2917.

los fogoneros en 1872. La represión política contra las actividades de la AIT en España y el temor a las sanciones laborales influirán de modo decisivo para que la participación de los trabajadores ferroviarios en sociedades de resistencia en este intervalo temporal resulte casi inapreciable.

Dentro de esta etapa inicial del movimiento obrero ferroviario, distinguimos una segunda fase, entre 1890 y 1905, aproximadamente. En este periodo se producirá un avance perceptible en el proceso de organización de estos trabajadores, que transcurre desde las sociedades de resistencia por oficios hasta la aparición de una forma específica de reagrupamiento propia de este sector: las sociedades de empresa. La existencia de las primeras es complementaria a su presencia en otros oficios, y singularmente en el sector de la metalurgia, en el que se incluyen numerosos empleos vinculados a la actividad ferroviaria (calderero, cerrajero, tornero, etc.). Algunas de estas sociedades de oficio sirvieron también para acoger a los trabajadores del carril, cuya afiliación implicaba el riesgo del despido. Las sociedades de empresa -también llamadas en algún momento “sindicatos por compañías”- representaban una adaptación de las sociedades de resistencia al ámbito del sector ferroviario. Éstas desarrollaban su actividad en el interior de la compañía donde los obreros estaban empleados, circunstancia también común con muchas de las mutualidades presentes en el sector. Su presencia resultará asegurada durante las dos últimas décadas del siglo XIX y comienzos del XX. La formación de algunas de estas sociedades también era compatible con la pervivencia de una escasa actividad societaria en el sector del transporte ferroviario, bien por carencia de conciencia asociativa, bien por temor a las represalias⁴⁷.

La formación de sociedades de empresa ferroviarias a nivel de estado

La mayoría de las sociedades de empresa ferroviarias se formó en la última década del XIX y mantuvieron una breve duración, debido a la falta de recursos y también a las dificultades que encontraban para desarrollar su labor asociativa, dada su pequeña entidad y la fortaleza de las empresas donde estaban radicadas. Se establecían en la misma red viaria donde operaban aquéllas, aunque algunas sociedades intentasen implantarse a nivel de todo el estado, situación que algunas de ellas alcanzan en el tránsito del siglo XIX al XX. Las sociedades de empresa corrían el riesgo de quedar a merced de las propias compañías cada vez que intentaban llevar adelante acciones reivindicativas. La extensión del ámbito de estas sociedades de empresa a nivel estatal se va a producir, inicialmente, a partir de los dos núcleos ferroviarios de mayor importancia; esto es, Madrid y Barcelona, donde conviven las dos empresas más poderosas -Norte y MZA-, con centros de trabajo que dan cabida a importantes concentraciones de trabajadores que pueden superar varios miles de obreros. Junto a las

⁴⁷ Algunos medios anarquistas destacan el hecho del escaso interés de los trabajadores ferroviarios por la asociación, así como su escasa presencia en actos de resistencia obrera, como la conmemoración de la festividad del 1º de mayo donde la ausencia de los ferroviarios en los primeros años resulta notoria. Ver *El Porvenir Social* (B), 17 (21 de noviembre de 1895), p. 2: “Remaches”.

citadas, Valladolid, Valencia y Málaga también acogerán a otras sociedades de menor entidad.

Desde 1890 en adelante se producirán diversos intentos para establecer sociedades de resistencia que agrupen exclusivamente al personal ferroviario, al amparo de la Ley de Asociaciones de junio de 1887⁴⁸, lo cual no excluye la presencia de algunos de estos trabajadores en sociedades de oficio de otros colectivos⁴⁹.

La primera sociedad de empresa localizada es la Sociedad de Obreros de los Ferrocarriles de Málaga, constituida el 22 de julio de 1892⁵⁰, formada por la fusión del personal ferroviario perteneciente a varias sociedades de oficios que operaban en los talleres de la compañía de Andaluces, establecidos en esta ciudad. Tras el agrupamiento de los trabajadores malagueños, el principal reto de sus promotores será intentar extender ese proceso para lograr la integración de todos los ferroviarios a escala nacional en una misma organización.

*“Unámonos todos los ferroviarios y hagamos una potente y vigorosa Federación que pueda darnos la victoria en nuestras luchas con las poderosas compañías ferroviarias”*⁵¹.

Fueron necesarios casi dos años para pasar de una sociedad a escala regional a otra de ámbito nacional. En junio de 1894, la dirección de la Sociedad de Obreros de los Ferrocarriles de Málaga proponía a través de su órgano de prensa la celebración de un congreso nacional de ferroviarios, al que asistieran representaciones de las sociedades obreras constituidas o en fase de constitución para proceder a su federación⁵². Como resultado de este proceso, del 1 al 5 de septiembre se celebraba en Madrid el I Congreso Nacional de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, con la presencia de delegados de las sociedades siguientes: la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros de los Ferrocarriles de Tarragona-Barcelona-Francia (San Martín de Provenzals, Barcelona, 1891); la Sociedad de Obreros de los Ferrocarriles de Málaga (1892); la Sociedad de Maquinistas y Fogoneros La Esperanza (San Martín de Provenzals, Barcelona, 1893); la Federación de Obreros de los Ferrocarriles de España (San Andrés de Palomar, Barcelona, 1893), y otra -no identificada- en representación de los ferroviarios asociados de Zaragoza⁵³. El lugar elegido para la celebrarlo era el Colegio de San Carlos -sede de la Facultad de Medicina-. Los representantes de las sociedades allí

⁴⁸ RIVAS, Francisco, “Nuestros ferrocarriles”. *El Diluvio* (B), 4 de octubre de 1916 mañana, pp. 10-11.

⁴⁹ *El Porvenir Social* (B), 9 (21 de marzo de 1895), p. 3: “Sociedad de Obreros Cerrajeros Mecánicos de Barcelona y sus contornos”. En la fecha señalada esta última sociedad integraba también a los cerrajeros que trabajaban en los Talleres de la compañía Norte en San Andrés del Palomar (Barcelona).

⁵⁰ CASTILLO, Santiago, “Los orígenes...”, pp. 216-217. Sobre el proceso del asociacionismo ferroviario en Málaga, véase también PLAZA, A. *El asociacionismo...*, pp. 195-204.

⁵¹ *La Guerra Social* (B) 80 (20 de julio de 1892), pp. 2-3: “Importantisimo. A todos los obreros de los ferrocarriles de España”. La cursiva es nuestra.

⁵² *El Progresista* (Málaga), 42 (9 de junio de 1894), p. 3: “Noticias varias”. También *ES* (M), 432 (15 de junio de 1894), p. 4: “Movimiento económico. Málaga”.

⁵³ *ES* (M), 445 (14 de septiembre de 1894), p. 3: “Congreso de Obreros y Empleados de Ferrocarriles”. La cursiva es nuestra.

reunidas, además de examinar las ventajas e inconvenientes de los distintos tipos de asociación en vigor, aprobarán la constitución de una *federación* que represente los intereses de las sociedades participantes, la formación de una ponencia que elabore un reglamento para aquélla y el compromiso de editar un boletín profesional que actúe de órgano común de las aspiraciones e intereses de las entidades federadas, así como la elección de una sede permanente para la federación y el nombramiento de una comisión que promueva la unión de los ferroviarios madrileños⁵⁴.

El principal resultado del congreso será la aparición de la Unión de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España, organización de carácter federativo que agrupaba a las sociedades ferroviarias promotoras. La representación de la nueva sociedad recaerá en Luis Zurdo Olivares, dirigente de *La Esperanza*, cuya sede -en San Martín de Provenzals, (Barcelona)- acogerá también a la nueva entidad. En marzo de 1895 comenzaba sus trabajos, tras la elección de un Comité Central, donde estaban representadas las sociedades originarias.

El propio comité procederá en un breve plazo a convocar el II Congreso Nacional de Obreros de Ferrocarriles, que se celebrará los días 16 al 18 de mayo de 1895, en Madrid, en el mismo lugar que el anterior. A esta nueva cita concurrirán delegaciones de las sociedades de empresa ferroviarias de Barcelona, Málaga, Zaragoza y Jerez, que formaban parte de la federación y permanecían activas, un representante de los ferroviarios madrileños, así como una representación de la organización convocante. Allí se tomarán acuerdos de gran importancia: la demanda a las autoridades de una serie de peticiones, entre las que destacan la jornada de ocho horas, un cuadro equitativo de salarios para los obreros y empleados de ferrocarriles, la puesta en práctica de un sistema nacional de retiros sostenidos por las empresas, el abono del sueldo completo en caso de enfermedad y la supresión de las multas y destajos. Las peticiones expuestas recogen muchas de las propuestas ya aprobadas en el II Congreso Internacional de Obreros Ferroviarios, celebrado en París en octubre de 1894⁵⁵.

El proceso de integración de las entidades federadas parece ya irreversible a partir de 1896. Entre el 23 y el 27 de marzo se celebrará el III Congreso Nacional de Obreros de Ferrocarriles, donde los representantes de las organizaciones asistentes debatirán sobre dos cuestiones relevantes: la aprobación de un plan de reivindicaciones común -válido para todas las categorías y empleos del sector- y la propuesta de fusión de las sociedades federadas en una organización única⁵⁶. Aunque la aprobación del

⁵⁴ *ES* (M), 451 (26 de octubre de 1894), p. 4: "Movimiento económico. Madrid"; *El Liberal* (M), 4 y 6 de septiembre de 1894, p. 3: "Congreso nacional de empleados de ferrocarriles".

⁵⁵ *El Liberal* (M), 17, 18 y 19 de mayo de 1895: "Noticias. Congreso Nacional de Obreros y Empleados de Ferrocarriles", p. 3.

⁵⁶ *Ibidem*, 24 de marzo de 1896, p. 1: "Congreso de Empleados de Ferrocarriles". Las sociedades disueltas fueron *La Esperanza*, la Federación de Obreros de los Ferrocarriles de España y *La Ferroviaria*. La presencia de Zurdo Olivares al frente de la organización federativa de los ferroviarios desde 1894 y su elección, en julio de 1896, para presidir la propia UGT suscita algunos interrogantes, debido a su militancia republicana y a las diferencias expresadas con relación a otros dirigentes socialistas, lo que motivará su dimisión del citado cargo en el sindicato socialista. Estas circunstancias repercutirán también

programa común no tuvo ningún inconveniente, la segunda propuesta no encontró suficiente apoyo para su materialización, lo cual precipitará un cambio en la situación existente.

En mayo de 1896 se constituía una nueva organización de ámbito nacional, el Sindicato General de los Ferrocarriles de España (Cámara de Trabajo), dirigido por Luis Zurdo Olivares, hasta entonces máximo dirigente de la organización federativa. La medida suponía en la práctica la desaparición de la entidad precedente -la Unión de Obreros y Empleados de los Ferrocarriles de España- y la absorción, por parte de la nueva organización, de aquellas sociedades que aceptaban la integración, entre las cuales tenían un peso decisivo las radicadas en Cataluña⁵⁷. Entre ellas no figuraba la Sociedad de Obreros de los Ferrocarriles de Málaga, que en 1894 había liderado la integración de los ferroviarios en una sola organización. Dos años después la sociedad malagueña optará por mantener su identidad e independencia como forma de expresar su desacuerdo frente a la opción elegida -fusión de las sociedades frente a la fórmula federativa-, pese a atravesar una situación de declive que parece imparable⁵⁸.

La ausencia de documentación interna de estas sociedades nos impide conocer su más allá de los aspectos que aparecen reflejados en sus normas estatutarias y de la información aportada por la prensa general o profesional. El Sindicato General de los Ferrocarriles de España aparecía organizado por secciones o delegaciones, distribuidas por compañías y formadas cada una por un mínimo de seis socios. Aunque su origen se sitúa en la red ferroviaria catalana -con predominio en la compañía Norte-, aspiraba a extenderse por otras regiones y líneas. En 1902 -y coincidiendo con la suspensión de garantías constitucionales en Barcelona- abrirá una sede en Madrid, con la intención de mantener su actividad pese a los impedimentos establecidos por las autoridades. La información a los afiliados se transmitía a través del boletín o periódico profesional. Este papel lo desempeñarán *La Tracción Ferroviaria Ilustrada* (San Martín de Provenzals, Barcelona, 1893-1902) y su continuadora *La Tribuna Ferroviaria* (Barcelona, 1903).

La dispersión del personal ferroviario convertirá a la prensa profesional, desde las primeras fases de organización, no sólo en un medio que proporciona formación e información a sus destinatarios, sino también en un factor de cohesión entre los trabajadores. En primer lugar, aporta datos sobre la evolución de cuestiones reivindicativas que interesan a la profesión o sobre disputas laborales en marcha que

en las posteriores relaciones entre las dos principales sociedades ferroviarias de comienzos de siglo: el Sindicato General de los Ferrocarriles de España, que dirige Zurdo Olivares, y La Locomotora Invencible, creada con el apoyo de la Casa del Pueblo madrileña.

⁵⁷ Las valoraciones expuestas se apoyan en las informaciones aportadas por la obra autobiográfica de ZURDO OLIVARES, *Veinte años de vida ferroviaria y dieciséis años después*. Imprenta Henrich y Cía. Barcelona. 1911, p. 635: "Acta de Constitución del Sindicato General de los Ferrocarriles de España".

⁵⁸ En diciembre de 1899, cambiará su nombre por el de La Unión Ferroviaria de Málaga, permaneciendo activa hasta 1902 y manteniendo unas relaciones estables con otras sociedades ferroviarias, como La Locomotora Invencible, participando ambas en la Federación de Obreros de los Ferrocarriles de España, creada en Madrid en 1901.

enfrentan a los trabajadores y a las empresas ferroviarias; en segundo lugar, suele incluir información de carácter sindical para impulsar la acción formativa, y en tercer lugar, transmite noticias sobre la actividad interna de las sociedades obreras (datos de afiliación, desarrollo de las asambleas generales, nombramientos, actividades de propaganda, noticias referentes a otras sociedades ferroviarias, etc.). Los periódicos profesionales también suelen contar con secciones específicas dedicadas a la formación técnica de tipo profesional, en relación con el uso y manejo del material ferroviario, reparaciones sencillas, etc.

El número de afiliados del Sindicato General de los Ferrocarriles de España nunca fue muy elevado. Entre los años 1896-1903, en que permaneció activo, mantuvo una cifra próxima a los trescientos asociados. El bajo nivel de afiliación obligará a reducir las prestaciones sociales establecidas para sus socios, al no poder atender los pagos estipulados. Entre 1897 y 1899, tratará de ampliar su presencia a través de algunas campañas de propaganda por las principales líneas, para convencer a los ferroviarios más recalcitrantes de la necesidad de asociarse para lograr mejorar sus condiciones laborales y salariales, de acuerdo con las reivindicaciones que figuraban en el programa aprobado por la organización en 1896. Sin embargo, la retracción y la pasividad del personal ferroviario determinará que las afiliaciones sigan siendo escasas. Sus principales dirigentes se pronuncian en favor de que todas las sociedades ferroviarias se integren en una sola organización, por ser éste el único modo de oponerse a la fuerza que representan las principales compañías. También reivindican la puesta en marcha de un reglamento general común para todas las compañías, destinado a empleados y usuarios de los ferrocarriles, una propuesta que será rechazada por las empresas, que de este modo mantienen comportamientos discrecionales tanto en relación al personal como a los servicios que prestan. Pese a los esfuerzos desplegados, la actividad del Sindicato General de los Ferrocarriles de España muestra cierta falta de continuidad, lo cual le impedirá romper la atonía asociativa imperante entre el personal ferroviario.

En 1899 se reanudarán las protestas públicas contra el llamado impuesto de utilidades, campaña en la que también participaron la UGT, el PSOE y la Unión Republicana, en una prueba de la colaboración republicano-socialista cuyo principal objetivo era mejorar las expectativas electorales de ambas fuerzas políticas. Las quejas contra la aplicación del citado impuesto -que el gobierno trata de justificar en la atención a los gastos causados por la guerra en Cuba y Filipinas- serán constantes dando lugar a la declaración del estado de guerra en Valencia y Zaragoza, para frustrar la resistencia contra su aplicación⁵⁹. La implicación del Sindicato de Obreros de los Ferrocarriles de España en la citada campaña junto a las organizaciones ya mencionadas se producirá a través de la participación en mítines, informando a los asociados desde la prensa profesional y -sobre todo- recogiendo firmas contra el impuesto en los centros de trabajo ferroviarios para su remisión posterior al gobierno, justificando así el rechazo de

⁵⁹ GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, *La razón de la fuerza*. CSIC. M. 1998, p. 67. La medida se adoptó el 26 de junio de 1899, para contrarrestar las protestas contra la Ley Presupuestaria de Fernández Villaverde.

los obreros a la imposición o el incremento de cargas tributarias. A mediados de julio, desde su periódico, afirmaban contar con 47.300 firmas contra el impuesto⁶⁰.

La colaboración en la campaña anterior con la central socialista ayudará también al acercamiento de la organización ferroviaria a UGT, superado el distanciamiento producido a partir de 1896, tras el abandono de Zurdo Olivares de la presidencia de UGT. En julio de 1899, tres años después, el Sindicato General de los Ferrocarriles de España ingresaba en UGT. La medida parece orientada a asegurarse un respaldo más sólido frente a la presión empresarial y gubernamental contra las organizaciones obreras. Sin embargo, también podría tener una segunda intención.

Al mismo tiempo que tenía lugar la integración de la organización ferroviaria que lidera Zurdo Olivares en UGT, en Madrid los ferroviarios de la MZA se dirigían a sus compañeros catalanes del Sindicato General, para *“que nos tendáis la mano y el ferroviario español viva unido y además formando parte de la UGT”*⁶¹.

De acuerdo con ambos hechos, cabe pensar que la petición de auxilio por parte de los ferroviarios madrileños habría sido atendida por el Sindicato General de los Ferrocarriles de España. Esta organización parece disponer de una estructura organizativa adecuada y la incorporación de los afiliados madrileños ayudaría a reforzar la presencia del sindicalismo ferroviario en Madrid, donde la concentración obrera no había logrado hasta el momento ningún resultado efectivo en la movilización del personal empleado en los ferrocarriles, cuyo número se acercaba a los 4.000 trabajadores a comienzos de siglo⁶². La medida también habría tenido, igualmente, efectos positivos para el crecimiento de la UGT, debido al número de asociados potenciales que podría representar esta integración, al no existir en Madrid otra sociedad obrera dispuesta a afrontar el reto de la sindicación ferroviaria.

La realidad, sin embargo, resultará distinta. El Sindicato General de los Ferrocarriles de España se encomendará a la dirección de UGT para que sea esta entidad la que procure la organización de los ferroviarios madrileños. La solicitud planteada parece sugerir que la demanda de ayuda por parte de los ferroviarios madrileños excedía de las posibilidades de la sociedad dirigida por Zurdo Olivares, y que solamente una colaboración entre ambas podría garantizar un resultado positivo para los trabajadores⁶³.

⁶⁰ TFI (SMP,B), 129 y 130 (1 y 15 de julio de 1899). Más información en, PLAZA PLAZA, A., *El asociacionismo...*, p. 110 y nota 310.

⁶¹ ES (M), 28 de julio de 1899, p. 3: “A los compañeros de la Red Catalana”.

⁶² SÁNCHEZ LÓPEZ, F., *Protesta colectiva...*, p. 310. La cifra incluye a los trabajadores empleados en las tres compañías establecidas en Madrid, aunque no señala la fecha a que corresponde; posiblemente, 1905. Por orden de importancia numérica hay que señalar a la MZA, la Norte y la MCP. Los centros que empleaban mayor número de obreros eran los Talleres Centrales de la MZA en Atocha y los de la MCP en Villaverde (Madrid).

⁶³ El cruce de correspondencia entre el Sindicato General y la UGT debió de producirse entre octubre y diciembre de 1899, en un momento en que las relaciones entre los dirigentes de ambas organizaciones sufren un deterioro evidente. Aunque la información disponible en las Actas de UGT correspondientes al periodo mencionado resulta parca en datos, también induce a pensar que unos y otros sostienen posiciones distintas en relación al tema planteado.

Al mismo tiempo que se producen estos contactos, resulta evidente que desde la dirección de UGT se maneja una segunda opción: crear una nueva sociedad para la organización de los ferroviarios madrileños, gestionada por personal afín a la UGT, aunque sin que ello suponga una integración de los ferroviarios en la central socialista. La contradicción aparente puede explicarse en dos respuestas. En primer lugar, el recelo socialista a la posible competencia sindical y electoral que supondría el reforzamiento del Sindicato General de los Ferrocarriles de España, ya presente en Madrid y Barcelona, como sociedad más representativa entre el colectivo ferroviario, por su marcada orientación en pro de la causa republicana y, en segundo lugar, su temor -en el caso de producirse algún conflicto laboral grave- a las posibles represalias por parte de las empresas ferroviarias contra la UGT, que podrían amenazar al conjunto del sindicalismo socialista de mantenerse una vinculación estable entre este último y la organización ferroviaria⁶⁴.

La formación de sociedades de resistencia entre el personal ferroviario establecido en Madrid encontró siempre obstáculos importantes que trataron de retrasar o impedir su creación, en un dilatado proceso que se prolongó durante dos décadas. Los primeros intentos reconocidos nos sitúan en septiembre de 1881. En esa fecha se denunciaban las amenazas sufridas por los obreros de los talleres de MZA en Atocha que pertenecían a las sociedades de oficio que se estaban organizando en la capital⁶⁵. Es posible que los trabajadores afectados formasen parte de secciones relacionadas con obreros del hierro. En esas fechas se formó en Madrid la sociedad El Porvenir, que inicialmente agrupaba a los cerrajeros y que más tarde integrará al resto de las profesiones relacionadas con el hierro y demás metales, y cuya contribución sería decisiva años después en la organización de los ferroviarios madrileños⁶⁶. Entre 1884 y 1890, se detectan nuevos intentos fallidos de organización de los ferroviarios. Su fracaso parece el resultado tanto de la presión de las compañías, como de la indiferencia de los trabajadores. En ese periodo la única organización ferroviaria que consigue atraer su interés es la mutualista Asociación de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, de la que ya nos hemos ocupado. Un hecho también destacable es la escasa presencia de los trabajadores del ferrocarril en los actos de celebración de la festividad del 1º de mayo entre 1890 a 1893⁶⁷, aunque sí figuran menciones de su participación desde 1894, tras la aparición de las primeras asociaciones ferroviarias⁶⁸.

⁶⁴ Ese temor y el rechazo a colaborar en la organización sindical de los ferroviarios era todavía palpable en Pablo Iglesias, así como en otros dirigentes socialistas, en 1909, diez años después de los hechos comentados, cuando de nuevo los ferroviarios madrileños acuden a la Casa del Pueblo, en busca de asesoramiento y colaboración por parte de la organización socialista, para reconstruir el sindicalismo ferroviario.

⁶⁵ *Revista Social* (B), 18 (6 de octubre de 1881), p. 3: "Movimiento obrero. Madrid".

⁶⁶ El Porvenir se había constituido en Madrid el 4 de septiembre de 1881 -otra fuente sitúa su aparición en junio del mismo año-. Inicialmente tuvo carácter mutualista, adoptando después el modelo de sociedad de resistencia al mismo tiempo que extiende su presencia al conjunto de las profesiones relacionadas con el hierro y los demás metales. Datos sobre su origen en *Revista Social* (B), 14 (8 de septiembre de 1881), p. 3: "Ecos Proletarios" y *ES* (M), 15 de julio de 1926, p. 2: "Nuestros muertos. Antonio Rodríguez [Canal]".

⁶⁷ Hay algunas informaciones que justifican esa ausencia de los ferroviarios en los actos y manifestaciones del 1º de mayo en 1890 y 1891, más por causa del exceso de trabajo y la imposición de

No son únicamente las compañías ferroviarias las que torpedean las iniciativas a favor de la asociación. En julio de 1890, cuando se cumplían tres de la aprobación de la Ley de Asociaciones, distintas sociedades madrileñas convocaban a sus afiliados para reivindicar la aplicación del derecho mencionado, frente a las amenazas y presiones ejercidas por los patronos⁶⁹.

El 3 de noviembre de 1893 tuvo lugar un conflicto laboral entre los ferroviarios madrileños de MZA, originado por una reclamación de los factores y telegrafistas de esta compañía, en demanda de mejoras⁷⁰. La protesta fue respondida con medidas represivas por parte de la empresa, que procederá al traslado forzoso de sus promotores a otras estaciones, motivando la extensión de las protestas y amenazando los trabajadores con declararse en huelga si no se revocaban las sanciones⁷¹. El 5 de noviembre, tras la mediación del Ministro de Fomento, Segismundo Moret, se produce la suspensión de la huelga y el retorno de los trabajadores a sus puestos sin condiciones y sin que la compañía aceptase la reposición de quienes lideraron la huelga⁷².

Todos los intentos y las propuestas realizados en los años posteriores, de 1894 a 1898, para que los ferroviarios madrileños se asocien en organizaciones específicas no tendrán resultado, y sólo queda constancia de la voluntad de intentarlo y de su presencia en sociedades de oficio relacionadas con el ferrocarril, así como del envío de un representante de los ferroviarios madrileños al II Congreso Nacional de Obreros de los Ferrocarriles, celebrado en Madrid en mayo de 1895, aunque no hay prueba de que representase a entidad alguna⁷³.

En estas circunstancias tendrá lugar la constitución de La Locomotora Invencible, sociedad de empresa que integraba a los trabajadores madrileños de MZA. Su aparición en diciembre de 1899 es el resultado de un dilatado proceso donde los ferroviarios comienzan por asociarse a sociedades de oficio relacionadas con los obreros

servicios por parte de las empresas que debido a la indiferencia de los trabajadores. Sobre este aspecto, ver *Las Dominicales del Libre Pensamiento* (M) 445 (25 de abril de 1891), p. 4: “Los empleados activos de los caminos de hierro españoles”. El escrito procede de una comisión de ferroviarios de Zaragoza y tiene fecha de marzo de 1891.

⁶⁸ *El Progresista* (Málaga), 37 (5 de mayo de 1894), p. 2: “La fiesta del trabajo”. El *Boletín de la Sociedad de Obreros de los Ferrocarriles de Málaga*, que editaba esta sociedad, publicó en mayo de este año un número extraordinario dedicado a la fiesta del trabajo.

⁶⁹ *ES* (M), 11 de julio de 1890, p. 3: “A los trabajadores”. La convocatoria, fechada el 8 de julio, estaba apoyada por diversas sociedades obreras establecidas en el centro obrero de la calle de la Bolsa, 14, y entre ellas, la Sociedad de Cerrajeros El Porvenir.

⁷⁰ *ES* (M), 10 de noviembre de 1893, p. 3: “Huelga de factores telegrafistas”. También, MORATO, J.J., “El problema obrero [IV]. Huelgas pasadas”. *El Heraldo de Madrid* -en adelante *HM*-, 18 de agosto de 1902, p. 1. El autor consideraba este conflicto como la primera huelga ferroviaria producida en España, sin tener en cuenta la huelga de maquinistas y fogoneros que se produjo en noviembre de 1872.

⁷¹ *EL* (M), 3 de noviembre de 1893, p. 3: “Conflicto grave”.

⁷² *ES* (M), 24 de noviembre de 1893, pp. 2-3: “Los factores telegrafistas y el Sr. Moret”

⁷³ *ES* (M), 24 de mayo de 1895, p. 4: “Movimiento Económico”. Creemos que se trataba de Bautista Coll Cristobal, obrero ferroviario que entre 1901-1902 desempeñaría la dirección de La Locomotora Invencible.

en hierro (El Porvenir, de Madrid), una fórmula ya habitual en otros centros ferroviarios -Valladolid, Vigo, Almería, etc.-, y también practicada en el pasado para evitar que los ferroviarios asociados sufran represalias por parte de las empresas.

El paso decisivo para la integración de los ferroviarios madrileños en sociedades de oficio se producirá en 1899. En junio de este año la Sociedad de Obreros en Hierro y Demás Metales El Porvenir, perteneciente a la UGT, introduce varias reformas en su reglamento, como la creación de secciones que den cabida a otros oficios y profesiones desempeñados por obreros del hierro, entre las que figura una de ferrocarriles. Las modificaciones aplicadas tendrán un efecto determinante, permitiendo que en un breve plazo se incrementen notablemente los afiliados procedentes de aquel medio. Un mes después, la sociedad pasaba a ser dirigida por el ferroviario Rafael Martínez López. Su elección parece el punto culminante de un proceso destinado a utilizar El Porvenir como instrumento de organización de los trabajadores del carril en Madrid, dejando a salvo la responsabilidad de la propia UGT, al tiempo que trataba de contener la influencia de otras organizaciones cercanas al republicanismo (ej: el Sindicato General de los Ferrocarriles de España), en clara competencia con aquélla, no sólo por la hegemonía sindical, sino también en la disputa por el voto urbano⁷⁴. Entre julio y diciembre, el número de asociados de El Porvenir pasará de un centenar a superar el millar. El espectacular incremento sólo se puede entender como una operación de alcance superior, preparada para favorecer la integración de los trabajadores ferroviarios. Entre octubre y noviembre van muy adelantadas las gestiones para crear una sociedad específica de ferroviarios, a partir de la sección de igual nombre que formaba parte de los obreros del hierro ya organizados en Madrid. Como promotores del proceso de sindicación figuraban Adolfo Atienza Chacón, Rafael Martínez López y Antonio Martínez Rupérez, personas próximas a la dirección de la UGT⁷⁵.

Como resultado del proceso mencionado, el 25 de diciembre de 1899 tenía lugar en el Salón Variedades de la capital la constitución de la Asociación de Obreros de los Ferrocarriles del Mediodía (MZA)⁷⁶ -nombre que modificará meses después por el de La Locomotora Invencible-, tras la aprobación del reglamento de la sociedad y la elección de la Junta directiva. La decisión de formalizarla se vincula al deseo expresado por sus asociados.

“Que viendo que todos estos compañeros [del ferrocarril], a pesar de ser de oficios diferentes, estaban al servicio de una misma empresa y que nunca podrían

⁷⁴ La intervención de la UGT y del PSOE, a través de varios destacados socialistas madrileños como Rafael Martínez López y Adolfo Atienza parece poner de manifiesto el interés del sindicato socialista de no permanecer ajeno a la organización de los ferroviarios madrileños, a pesar de lo cual trata de evitar que esos movimientos dejen traslucir el evidente interés por el proceso, no sólo para recortar la presencia de Unión Republicana en la capital, sino también, posiblemente, para no dar lugar a una reacción negativa de las empresas, que habría obligado a la UGT a expresar públicamente su compromiso con la nueva organización.

⁷⁵ *Actas de UGT, 1899-1904*, pp. 334-335. “Actas de 21 y 28 de diciembre de 1899”.

⁷⁶ AGA. Alcalá de Henares. Gobernación. *Libro de Registro de Asociaciones de Madrid n.º 1*, folio 530, n.º de registro 1.033. Su legalización oficial esta fechada el 26 de enero de 1900.

obtener mejoras prácticas de aquella [empresa] estando diseminados (...), concibieron la idea de fundar una asociación de resistencia en ferrocarriles en la que pudieran ingresar todos los empleados y obreros que prestan sus servicios en la Compañía MZA”⁷⁷.

La presencia de la Locomotora Invencible en el centro obrero socialista no implicará su vinculación efectiva en UGT, medida que finalmente no se produce. Por parte de la dirección de ambas hay interés en evitar cualquier pronunciamiento público que vincule a los ferroviarios con la organización socialista. Esta postura de ambigüedad provocará también la ruptura entre esta última y el Sindicato General de los Ferrocarriles de España, el cual se opone a la actuación por separado de ambas sociedades, por considerar más útil la integración de todos los ferroviarios en un solo sindicato de rama de industria, postura que no era compartida por UGT ni por otras organizaciones⁷⁸.

La nueva organización ferroviaria, formada con el respaldo del socialismo madrileño, se impone como objetivo prioritario *“mejorar moral y materialmente a todos sus asociados, por la mutua defensa de sus intereses, empleando para ello todos los medios que están a su alcance y las leyes le garanticen”⁷⁹*. Durante el primer año de vida, el balance que ofrece La Locomotora Invencible indica una actividad escasa, con una presencia limitada a intermitente en actividades de propaganda, donde también colaboran destacados miembros de la UGT, que tratarán de respaldarla en estos momentos iniciales. A pesar de su poca actividad la sociedad no deja de crecer. En marzo de 1900 se le atribuyen 1.400 afiliados. La decisión de modificar el nombre, adoptada desde abril, parece buscar una fácil identificación entre afiliados y simpatizantes que le permita darse a conocer públicamente. La misma intención parece reflejar su presencia entre las organizaciones adheridas a los actos del 1º de mayo⁸⁰.

La Locomotora Invencible estaba organizada en secciones interiores y exteriores. Las primeras correspondían a Madrid y había tantas como servicios tenía la

⁷⁷ *Diario Universal* (M), 30 de abril de 1904, p. 5: “La Locomotora Invencible”. La nueva sociedad se instaló inicialmente en el centro obrero de la calle de la Bolsa 14, pasando después al de la calle Relatores. En 1901 abandona éste, estableciendo su sede en la calle Mesón de Paredes 85, 3º, donde permanecerá hasta julio de 1904.

⁷⁸ *Actas de UGT, 1899-1904*, p. 341. “Acta de 22 de febrero de 1900”. El Sindicato General de los Ferrocarriles de España abandonará UGT en el mes de febrero, al no aceptar ésta su propuesta de disolución de la nueva sociedad y la integración de los ferroviarios de MZA en el primero. Paradójicamente y pese a las reticencias planteadas, dos meses después, la misma organización establecía -a petición propia- un pacto federativo con La Locomotora Invencible. El dato en *TFI*, (B), 144 (1.º de mayo de 1900), p. 17: “Boletín oficial”.

⁷⁹ *Reglamento [reformado] de la Asociación de obreros manuales e intelectuales de los ferrocarriles del Mediodía y ferrocarriles de vía estrecha o secundarios localizados en Madrid, titulada La Locomotora Invencible*. Establecimiento Tipográfico “El Trabajo”. Madrid. 1901., p. 5. “Art. 1.º”. BNM. Signatura VC-3331-101.

⁸⁰ *El País* (M), 14 de abril de 1900, p. 2: “La fiesta del Trabajo”. Creemos que es la primera manifestación pública de la participación de una organización ferroviaria española en los actos del 1º de mayo. Hay que tener en cuenta que la celebración de esta festividad se remontaba a 1890.

MZA (carpinteros, talleres, movimiento, vías y obras, etc.), hasta un total de veintidós. Estaban representadas por otros tantos delegados, que formaban parte de la Junta directiva y que también hacían las veces de vocales-recaudadores. La mayor parte de los afiliados pertenecían a los Talleres, mientras que contaba con una presencia muy inferior en Tracción, Movimiento y Oficinas⁸¹. Las secciones del exterior correspondían a aquellas situadas fuera de Madrid, en localidades o centros ferroviarios donde había líneas de MZA. A partir de 1903 se crearon también nuevas secciones con asociados pertenecientes a otras compañías, como Norte y Andaluces. En mayo de 1904 funcionaban un total de dieciséis secciones exteriores, repartidas en diferentes provincias. Éstas disponían de una gestión administrativa autónoma aunque estaban obligadas a informar periódicamente a la junta directiva nacional de su gestión económica, actividades y afiliación⁸².

El crecimiento de esta sociedad no resultará fácil. A la resistencia empresarial se sumará la coyuntura política adversa. Desde noviembre de 1900 y hasta febrero de 1901 se sucederán las suspensiones de garantías constitucionales y las declaraciones de estado de guerra en unas u otras regiones por motivos diversos (protestas anticlericales, motines, huelgas, agitación obrera, etc.). Las limitaciones impuestas apenas dejaban resquicios para el ejercicio de las libertades y para la actividad sindical. Por estas circunstancias, las sociedades obreras sufrirán constantes suspensiones entre 1901 y 1902.

Las huelgas que se producen en estos años son más un instrumento para obligar al Estado a intervenir en las relaciones laborales que un medio para forzar a los empresarios a negociar⁸³. En este periodo, las empresas también aprovechan la oportunidad para provocar conflictos y obligar a las sociedades obreras a actuar sin haber conseguido suficiente implantación en las líneas donde trataban de establecerse. Los conflictos protagonizados por La Unión Ferroviaria de Vigo en la compañía Medina-Zamora-Orense-Vigo (MZOV) y por El Despertar en la Madrid-Cáceres-Portugal (MCP) terminarán con sendas derrotas de los trabajadores, y son una muestra de esta ofensiva empresarial contra un asociacionismo ferroviario todavía embrionario, falta de una organización y de estructuras estables, atomizado, enfrentado a empresas muy poderosas y que no cuenta con apoyos políticos y sindicales firmes a nivel de estado, para responder a la ofensiva planteada por las autoridades y las compañías.

El crecimiento de La Locomotora Invencible resultará notable, por encima de las otras sociedades ferroviarias, que sobreviven en condiciones difíciles en los diversos centros ferroviarios: Málaga (Sociedad de los Ferrocarriles de Málaga -luego Unión Ferroviaria de Málaga-), Barcelona -Sindicato General de los Ferrocarriles de España-, Valladolid -Sociedad de Obreros en Hierro- y otros (Unión Ferroviaria de Vigo). En

⁸¹ “Constancio Fidel” [seudónimo de Mariano García Cortés], “Cómo se organizan los ferroviarios”. *La Internacional* (B), 30 (28 de mayo de 1909), pp. 1-2.

⁸² *Reglamento reformado...*, artículos 43-49, pp. 15-16.

⁸³ SHORTER, E., y TILLY, C., *Las huelgas en Francia, 1830-1968*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid. 1985, pp. 58-59.

estas sociedades la cifra de asociados no suele superar los dos centenares de media; en cambio, en la primera, en 1901 el número de afiliados se aproximaba a los tres mil, cifra que disminuirá progresivamente entre 1902 y 1904, a pesar de que la participación efectiva ronde los mil afiliados, a medida que aumente la conflictividad y se endurezcan las relaciones entre el personal asociado y la dirección de las compañías.

El 16 de febrero de 1902 el gobierno, dirigido por Sagasta, decretaba la suspensión de las garantías constitucionales y el estado de guerra en Barcelona, ante la amenaza de huelga general. Este paro se había producido en respuesta al conflicto que mantenían los metalúrgicos barceloneses desde diciembre de 1901, en demanda de la jornada de nueve horas, una huelga que también representaba la respuesta de los trabajadores al proceso de reconversión impuesto por la industria catalana en aquellos sectores que resultaron más afectados por la pérdida de las colonias⁸⁴.

En este ambiente crispado, también se dejan sentir las críticas en la prensa contra las empresas del ferrocarril, por las deficiencias en el servicio que prestan y que se suman a las quejas ya repetidas por parte de los empleados. La pugna que opone a la compañía MZA y a La Locomotora Invencible irá en aumento tras la convocatoria de un congreso extraordinario de Obreros de Ferrocarriles en julio de 1902, al que asistirán representantes de las sociedades de empresa que permanecen activas en esa fecha⁸⁵. La reunión se producirá tras el fracaso de las conversaciones entre una delegación de las sociedades ferroviarias y el gobierno, cuyo objeto era lograr que éste mediase ante las empresas para que fueran atendidas las reclamaciones expuestas, solicitud que no será aceptada ni por las autoridades ni por las compañías⁸⁶. Las demandas de los trabajadores recogían en lo esencial el programa reivindicativo que se había hecho público en 1896: aumento de salarios, ascensos regularizados y disminución del horario de trabajo. La reivindicación tomará un carácter más formal cuando el Sindicato General de los Ferrocarriles de España, que asume el liderazgo en el proceso reivindicativo, se dirija a las empresas por escrito, trasladándoles el programa reivindicativo⁸⁷. La falta de respuestas determinará el comienzo de una campaña de propaganda donde se darán a conocer públicamente las reivindicaciones transmitidas a las empresas, junto con la convocatoria de la mencionada reunión extraordinaria, destinada a debatir la situación del personal ferroviario y a adoptar medidas de respuesta si se mantiene la intransigencia de los empresarios y el gobierno⁸⁸.

⁸⁴ GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, *La razón de la fuerza. Orden público, subversión y violencia en la España de la Restauración (1875-1917)*. CSIC. M. 1998, p. 317.

⁸⁵ Se trataría, por tanto, del IV Congreso Nacional de Ferroviarios, el último realizado hasta 1912, cuando tras la aparición de La Unión Ferroviaria se reanuden estas convocatorias de ámbito nacional.

⁸⁶ *El Liberal* (M), 4 y 6 de mayo de 1902, p. 1: "Los empleados de ferrocarriles"

⁸⁷ *La Tracción Ferroviaria Ilustrada [TFI]*, (B), 184 (1 de julio de 1902), pp. 1-4: "Al público, a la prensa y a todo el personal de ferrocarriles". Reproducido íntegro en *El Evangelio* (M), 109 (6 de julio de 1902), p. 2: "Los empleados de ferrocarriles. Huelga general". El resto de los periódicos de Madrid y otras capitales se limitaron a publicar fragmentos de variable extensión conteniendo las principales reivindicaciones y valorando la posibilidad de que se declarase la huelga del personal ferroviario.

⁸⁸ Un resumen de las actuaciones desarrolladas por las organizaciones ferroviarias entre marzo y octubre de 1902, en PLAZA, A., *El asociacionismo...*, pp. 118-135.

Las dificultades sufridas por los trabajadores de este sector motivarán que las organizaciones obreras establecidas traten de movilizarse para coordinar sus posiciones. Por iniciativa del Sindicato General de los Ferrocarriles de España se procederá a convocar un Congreso extraordinario de ferroviarios. Este tendrá lugar en Madrid entre el 9 y 17 de julio de 1902. El objetivo que persigue era doble: aprobar un programa reivindicativo para el colectivo ferroviario y decidir las medidas más apropiadas para conseguir que las peticiones expresadas resultasen atendidas. Además de la entidad convocante asistieron otras cuatro sociedades: La Locomotora Invencible, Unión Ferroviaria de Vigo, Unión Ferroviaria de Málaga y la Federación Valenciana⁸⁹, a las que se sumarán después la Federación de Obreros de los Ferrocarriles de España, la Fuerza Locomotriz de Cartagena y la Sociedad de Obreros del Hierro (Almería). Las reuniones se desarrollarán a puerta cerrada, para evitar filtraciones, aunque la prensa recibirá información puntual de los debates. La preocupación que suscitaba una posible huelga ferroviaria como respuesta al rechazo a la negociación que mantienen las compañías obligará a éstas a exponer su postura ante la batalla que se libra frente a la opinión pública⁹⁰. El congreso será clausurado con la aprobación de un acuerdo a favor de realizar la huelga general, ante la negativa de las empresas y del gobierno a debatir las peticiones y por su rechazo al reconocimiento de los sindicatos, a la reducción de la jornada semanal y a la redacción de un reglamento que regule las relaciones entre obreros y empresas⁹¹. La huelga, cuya ejecución estaba prevista para septiembre, no se llevará finalmente a cabo pese a los esfuerzos desplegados por algunas de las organizaciones convocantes debido al escaso respaldo con que cuenta el movimiento entre los trabajadores.

Tras el fracaso de la convocatoria de la huelga ferroviaria prevista para el otoño de 1902, La Locomotora Invencible aparece como la única de las sociedades ferroviarias con capacidad para oponer resistencia a la ofensiva desplegada por el Estado y las empresas. Su situación, sin embargo, tampoco invita al optimismo. Pasada la euforia inicial que atrajo a la sociedad a un importante contingente de ferroviarios madrileños -en su mayoría, trabajadores de MZA-, la falta de resultados apreciables en relación con beneficios económicos o logros inmediatos alcanzados determinará un descenso de asociados a partir de agosto de 1901. El abandono de muchos de estos socios obligará a sus responsables a plantearse una reorientación del rumbo de la organización.

Bajo la dirección de Bautista Coll, La Locomotora Invencible tratará de consolidar su posición, dentro y fuera de la capital. Una de las decisiones adoptadas será mantener una posición de equilibrio e independencia frente al sindicalismo socialista.

⁸⁹ El nombre preciso de la sociedad era Federación de Obreros de Ferrocarriles y Tranvías, después sustituido por el de Federación Obrera del Movimiento, legalizada en Valencia el 6 de abril de 1901. Datos del *Libro de Registro de Sociedades de Valencia*, n. 1, folio 97, n.º de registro 1255. Delegación del Gobierno de Valencia. Sección de Registro.

⁹⁰ *El Globo* (M) 14 y 15 de julio de 1902, p. 1: “La Compañía de los ferrocarriles del Norte. Lo que ha hecho para mejorar la situación de sus empleados” y “La compañía de los ferrocarriles del Mediodía. Lo que ha hecho para mejorar la situación”.

⁹¹ *El Globo* (M), 17 de julio de 1902, p. 1: “Congreso de empleados de ferrocarriles”.

La salida del centro obrero de la calle Relatores y su instalación en una sede propia así parecen indicarlo⁹². También se advierte el interés por reforzar su actividad organizativa, así como la ejecución de trabajos de propaganda para abrir nuevas secciones. A las actuaciones señaladas, se sumará otra no menos importante, la oferta de servicios complementarios a los propiamente sindicales. Con este objetivo se procederá a poner a disposición de los asociados los servicios de la cooperativa de consumo ya existente, cuya gestión mantienen también asociados de la sociedad y a dar los pasos necesarios para la apertura de una escuela obrera laica, que atienda a los hijos de los asociados y colabore en la formación de los trabajadores adultos⁹³, medidas ambas que persiguen atraer nuevos asociados. La colaboración de la sociedad en campañas de protesta por motivos sociales o económicos intenta también hacer sentir no sólo su presencia, sino también que los propios afiliados se sientan partícipes de una realidad común al resto de la clase obrera.

Entre las acciones mencionadas hay que destacar la puesta en marcha de la escuela obrera de La Locomotora Invencible. En Barcelona fueron los ateneos obreros quienes tomaron la decisión de crear escuelas destinadas a los hijos de los trabajadores, resultando ser las organizaciones republicanas y anarquistas sus principales inspiradoras. Otras ciudades, como Valencia (1890) y Vigo (1901), también se sumaron a la apertura de escuelas laicas bajo el respaldo de organizaciones obreras, preferentemente, sindicalistas⁹⁴. También las sociedades obreras madrileñas de inspiración socialista se habían hecho eco de esta necesidad, proponiendo en agosto de 1900, “establecer clases gratuitas de instrucción primaria y mercantil”⁹⁵. La iniciativa de su creación respondía a una inquietud habitual en los medios obreros: la preocupación por la falta de formación y la necesidad de atender a la instrucción de los trabajadores y de sus hijos, al considerar el derecho al saber como uno de medios fundamentales para lograr la emancipación de los obreros⁹⁶.

⁹² La medida parece también una respuesta frente a las críticas que destacaban su dependencia e influencia inicial respecto a UGT. Sin embargo, en ningún momento se produjo la integración, pese a la presencia destacada de militantes socialistas en la composición de las juntas directivas iniciales. Es posible que ese distanciamiento fuese también producto de la pugna electoral entre republicanos y socialistas que convivían entre la militancia de esta sociedad.

⁹³ La Sociedad Cooperativa de Consumos y Socorros Mutuos de los Talleres Centrales de MZA estaba dirigida en octubre de 1901 por Rafael Martínez López, que también tuvo una participación decisiva en la constitución de La Locomotora Invencible.

⁹⁴ La propuesta de la creación de escuelas laicas por parte de las sociedades de inspiración anarquista había sido debatida en el Congreso Regional de Sociedades Obreras de Madrid, celebrado entre los días 13 al 16 de octubre de 1900. Sus conclusiones, en *El País* (M), 17 de octubre de 1900, p. 2: “Congreso Regional de Trabajadores”.

⁹⁵ AGC. Salamanca. Serie Gobernación PS Madrid. Caja 2453. *Libro de Actas de las sesiones celebradas en el Centro de Sociedades Obreras de Madrid. Vol. I (julio 1893-agosto 1900)*. “Acta de la junta de 15 de agosto de 1900”. La respuesta a la petición, por parte de la junta directiva, fue “tomarlo en cuenta cuando el centro disponga de local suficiente”. Aún serían necesarios más de cuatro años, inaugurándose la primera escuela laica socialista el 2 de enero de 1905, en el Centro Obrero de la calle Relatores n.º 24.

⁹⁶ *La Solidaridad Ferroviaria* (M), 12 (15 de diciembre de 1901), p. 6: “Instrúyete, obrero”. El artículo, aparecido en el órgano oficial de la sociedad, expresa el sentir señalado. En su puesta en marcha colaborará de modo decisivo el propio Bautista Coll, vocal en las mismas fechas de sociedad El Libre Pensamiento, de Madrid.

La escuela de La Locomotora Invencible -la primera escuela laica promovida en Madrid por una organización obrera- será inaugurada el 18 de mayo de 1902, e instalada en los locales de la propia sociedad. En ella se impartía enseñanza primaria en régimen de coeducación para los hijos de los asociados, y también se ocupaba por las noches de la formación y alfabetización de los propios trabajadores. La sociedad corría con una parte de los gastos (local, material didáctico), mientras que los padres abonaban los salarios del personal docente. Desde sus comienzos la escuela se mantuvo en una situación económica muy inestable, por la falta de medios, permaneciendo en activo hasta comienzos de 1904, lo que coincidió con el declive de la entidad promotora. Pese a ello, servirá de modelo para iniciativas similares posteriores⁹⁷.

A finales de 1902 y tras el fracaso en la propuesta de una huelga general en el sector, la situación de las organizaciones ferroviarias pasa por un declive cada vez más acusado. En noviembre la dirección de La Locomotora Invencible rechaza una propuesta de fusión con el Sindicato General de los Ferrocarriles de España⁹⁸. Meses después iniciaría trabajos de propaganda para extender su presencia en tierras catalanas, proponiendo la creación de una sección regional que dispondría de cierta independencia frente a la junta directiva nacional⁹⁹.

En el mes de diciembre, La Locomotora Invencible atraviesa un proceso de divergencias internas que termina con la dimisión de Bautista Coll y su sustitución por el socialista Antonio Sánchez¹⁰⁰. El cambio operado tendrá su principal reflejo en la adopción de una política sindical caracterizada por la confrontación con las compañías. El proceso viene también condicionado por la extensión de las críticas públicas contra éstas y el temor a la huelga general ferroviaria, que determinaron a partir de 1902 una reacción de las empresas contra los trabajadores asociados y las sociedades que los agrupan. Los hechos mencionados coinciden también con los intentos de la oposición política formada por socialistas y republicanos de ir a las elecciones bajo una misma candidatura.

La combinación de ambos factores -protagonismo de republicanos y socialistas en la oposición frente al gobierno, críticas al comportamiento y actuaciones de las empresas frente a usuarios y trabajadores- representa una oportunidad para los dos bandos políticos enfrentados (gobierno y oposición republicano-socialista) de obtener

⁹⁷ En 1903 trabajó en esta escuela como docente el propio Rafael Martínez López, que a su trabajo de ferroviario en MZA añade su capacitación como maestro entre 1901-1903, pasando desde esa fecha a simultanear las tareas de formación a niños y trabajadores con las actividades sindicales dentro de la UGT.

⁹⁸ *La Solidaridad Ferroviaria* (M), 24 (15 de diciembre de 1902), p. 2: "Grageas".

⁹⁹ *EL* (B), 27 de enero de 1903, p. 1: "Vida Obrera: Los obreros ferroviarios". Las actividades de propaganda de esta campaña se desarrollan en locales de organizaciones republicanas de Barcelona. Todo un síntoma del cambio de orientación que viene produciéndose en el interior de La Locomotora Invencible.

¹⁰⁰ Antonio Sánchez Sánchez trabajaba como herrero en los Talleres Centrales de la MZA en Atocha y era militante socialista desde 1900.

ventajas frente al adversario. Para la oposición, la protesta pública contra los abusos de las compañías podría servir de aglutinante frente al comportamiento del gobierno, dispuesto a apoyar la acción de las compañías, cuyos intereses resultan contrapuestos al bien común de la sociedad española y una oportunidad para optar a presentarse como alternativa. Para el gobierno, actuar con decisión frente a las amenazas de huelga de los ferroviarios supone una muestra de firmeza dirigida al resto de la sociedad para dar a entender que no aceptará ninguna presión por parte de las organizaciones obreras que pongan en peligro el orden social y público existente.

La ejecución de los planes exige el cumplimiento de una serie de requisitos. Para la oposición política, la conjunción entre los intereses obreros y el programa político de la coalición era un objetivo prioritario. Las dificultades existentes para el entendimiento entre socialistas y republicanos pasan por la asunción de un programa común y también por un acercamiento entre las organizaciones obreras afines. La aproximación entre La Locomotora Invencible y la Unión Republicana que dirige Nicolás Salmerón no deja de mostrar desavenencias entre las dos fuerzas políticas que aspiran a coaligarse electoralmente; sobre todo, si se considera la presencia de una importante representación de afiliados socialistas en aquélla. La decisión final del PSOE de oponerse a la coalición en las próximas elecciones municipales será objeto de críticas en los medios republicanos, por considerar tal medida contraria a los intereses políticos socialistas¹⁰¹.

Entre 1902 y 1903, las luchas sindicales que se producen en Barcelona y otras ciudades españolas se encuentran también reflejadas en los enfrentamientos entre las empresas del sector y los trabajadores ferroviarios organizados, que se saldarán con la derrota de las sociedades de empresa ferroviarias, tras una serie de huelgas fallidas frente a las compañías donde operan. El fracaso sindical se saldará con la desaparición de la mayoría de aquéllas, debido a su limitada capacidad para sostener conflictos duraderos. Así, a mediados de marzo de 1903 y tras un largo conflicto, los ferroviarios de la compañía MZOV, que formaban parte de la Unión Ferroviaria de Vigo, integrada en UGT, pierden la huelga que mantenían con la citada empresa, con el resultado de un alto número de despidos, lo que determinará también la desaparición de aquella sociedad¹⁰².

Las dificultades económicas que sufre La Locomotora Invencible impiden que la sociedad haga nuevas campañas de propaganda destinadas a extender su presencia en otras líneas. Tras su distanciamiento frente a la organización socialista, la falta de

¹⁰¹ *El Evangelio* (M), 166 (22 de enero de 1903), p. 2: “Predicar en el desierto. Republicanos y socialistas”.

¹⁰² *Diario Universal* (M), 20 de marzo de 1903, p. 3: “Los ferroviarios. Unión deshecha”. La sociedad, que llegó a contar con unos seiscientos afiliados, era la única entidad formada por ferroviarios que formaba parte de la UGT en esas fechas. Sobre la organización ferroviaria en Galicia antes de 1905, ver PLAZA, A. *El asociacionismo...*, pp. 228-236.

medios obligará a sus responsables a pedir ayuda a otras sociedades obreras y a compartir el uso de los locales con las organizaciones republicanas¹⁰³.

La falta de estructuras estables condicionará la estabilidad de muchas de las sociedades. La mayoría de ellas se había construido a partir de las luchas sociales que las oponen y enfrentan a las empresas. Éstas consideran que las acciones emprendidas por las sociedades obreras son un obstáculo a sus intereses, y por ello provocan el conflicto o la disputa laboral en unos momentos en que aquéllas aún no se han consolidado o carecen de una organización estable. Las empresas actúan en esos casos prolongando los conflictos, conscientes del reducido nivel de afiliación, de la precariedad económica de las organizaciones obreras y de la disparidad de intereses entre los trabajadores ferroviarios que las integran, terminando por debilitar la solidaridad entre los huelguistas. La vuelta al trabajo de una parte de los trabajadores dará lugar a la ejecución de medidas represoras, procediendo la compañía al despido tanto del personal huelguista como de los dirigentes y los propagandistas de las sociedades, una vez identificados, con lo cual quedaba descabezada la sociedad obrera que había promovido las acciones de protesta. Las suspensiones de la antigüedad, de los ascensos o de algunos beneficios sociales otorgados, aplicadas como medidas de sanción a los huelguistas y a los trabajadores menos comprometidos, era otra forma de castigo para señalar los peligros que conllevaba participar en paros o reivindicaciones. El rechazo de las compañías a reconocer el derecho de asociación de sus trabajadores, pese a ser una ley en vigor, demuestra la fuerza y el poder de aquéllas, que se sienten respaldadas por el Estado en el desarrollo de su acción sancionadora, frente al bajo nivel de afiliación que mantenían los obreros del ferrocarril.

La actividad de La Locomotora Invencible se detiene en 1905, como consecuencia de las derrotas sufridas en las huelgas que la enfrentan a la compañía MZA en Villanueva de las Minas (Sevilla) y Madrid, durante los meses de abril y mes de mayo de 1904, y que se saldarán con un alto número de despedidos y la desarticulación completa de la organización obrera¹⁰⁴.

Desde 1905 en adelante y hasta 1909, la actividad sindical reivindicativa en el sector ferroviario resultará casi nula a excepción de algunas iniciativas menores que tratan de evitar el enfrentamiento con las compañías, en un periodo de declive económico general que se refleja en el incremento del paro tanto rural como urbano y en el aumento de la emigración. La crisis económica favorece también el retroceso

¹⁰³ AGC. Salamanca. Gobernación. Caja 1869. “Carta de La Locomotora Invencible a la Sociedad de Panaderos de Madrid”, de 27 de octubre de 1903, agradeciendo la concesión de un préstamo por valor de 500 pesetas.

¹⁰⁴ Sobre el conflicto que enfrenta a la MZA y a La Locomotora Invencible, ver Antonio PLAZA, *El asociacionismo ferroviario...*, pp. 179-194. Tras un periodo de agonía la sociedad languidece desde el verano de 1904, desapareciendo definitivamente en marzo de 1905.

sindical, con el descenso de afiliados, visible en la propia UGT, que pierde casi un 40% de sus efectivos entre 1905 y 1908¹⁰⁵.

La reconstrucción del sindicalismo ferroviario. La Unión Ferroviaria

En diciembre de 1908 se advierte el interés de la UGT en colaborar en el proceso de organización de los ferroviarios. La oportunidad se plantea cuando los obreros y empleados madrileños de la MZA, que se oponen a la decisión de la compañía de suprimir los ascensos reglamentados, acudan a la Casa del Pueblo madrileña en demanda de asesoramiento y apoyo sindical para llevar adelante sus reivindicaciones. Estos trabajadores buscarán también el respaldo del sindicato socialista para sostener su protesta. Tras la fallida experiencia de La Locomotora Invencible, entre 1900 y 1904, la organización socialista se muestra en este momento dispuesta a apoyar la acción emprendida por estos trabajadores, que parecen también dispuestos a organizarse sindicalmente para defender mejor sus intereses, aunque temen por sus empleos debido a la oposición de la compañía a las actividades asociativas. Para proceder a la reconstrucción de la organización ferroviaria en Madrid, la dirección de la Casa del Pueblo -en representación de la UGT- recurre a la Sociedad de Profesiones y Oficios Varios de Madrid -la Varia-, para que sea esta entidad quien ejecute, en colaboración con una comisión específica elegida por los propios trabajadores de la MZA, la formación de la nueva sociedad. Los trabajos durarán casi seis meses, y culminarán con la constitución de La Unión Ferroviaria, en julio de 1909, tras una intensa labor, donde no faltan tensiones con la propia empresa, así como en el interior de la organización socialista, por desacuerdos en relación con el grado de implicación y protagonismo que debe tener esta última.

Desde su fundación, la sociedad se integrará en UGT y será dirigida en los primeros años por personal de la Varia. Su primer presidente será Vicente Barrio, secretario-tesorero de UGT. La elección de dirigentes ajenos a la profesión ferroviaria busca evitar represalias de las compañías, mientras extiende su presencia en las diferentes líneas y provincias. La Unión Ferroviaria estaba construida sobre la base de una estructura centralizada que parte de una sección única radicada en Madrid. En su etapa inicial la mayoría de sus afiliados trabajaban en la capital y pertenecían a la MZA, aunque la situación cambiará progresivamente. Entre 1910 y 1911 extiende su presencia por todo el país, hasta llegar a los 30.000 asociados. En esta fase se inauguran diez secciones en 1910 y otras quince al año siguiente, en plena acción expansiva, hasta completar las treinta y cinco en mayo de 1912, fecha en que suma los 45.000 afiliados, cuando se produce la convocatoria del primer congreso¹⁰⁶.

¹⁰⁵ CASTILLO, Santiago, *Historia de la UGT*. Vol. I: *Hacia la mayoría de edad (1888-1914)*. Unión. Madrid. 1998, p. 111: "Efectivos de la UGT por provincias [1900-1911]". El autor califica este periodo de gran crisis. (Ibídem, p. 130).

¹⁰⁶ PLAZA, A., *El asociacionismo...*, p. 295: "Secciones constituidas de *La Unión Ferroviaria* (julio de 1909-mayo de 1912)".

En la construcción de la sociedad tendrá también un peso decisivo Ramón Cordoncillo, desde su puesto de secretario y también como promotor del periódico de igual denominación *-La Unión Ferroviaria-*. La función de la prensa profesional será decisiva en el despegue de la entidad, para informar y también para organizar y formar societariamente a un personal que trabaja muy diseminado¹⁰⁷. El ascenso de la organización ferroviaria también será determinante para la recuperación de la UGT, pasando del 5% de los efectivos totales en 1909 al 55% en 1912, y pasando de 43.000 afiliados a los 127.000 en el mismo periodo¹⁰⁸.

El trabajo de consolidación del sindicato ferroviario encuentra su primera prueba de capacidad en la lucha contra los montepíos establecidos en las compañías de Andaluces y MCP. Desde comienzos del siglo XX algunas compañías habían establecido estas instituciones de previsión, que se sostenían con las aportaciones de los propios trabajadores y de las empresas, aunque las cantidades detraídas de los salarios eran superiores al valor de las pensiones cobradas por los trabajadores a partir del momento del retiro¹⁰⁹. La sección malagueña de La Unión Ferroviaria, formada por personal de Andaluces, tomará la iniciativa de la reivindicación al reclamar la supresión del montepío y la devolución a los trabajadores de las cantidades detraídas, al margen de la organización nacional. En enero de 1912 las quejas trascenderán la esfera laboral y se trasladarán a la opinión pública y amenazarán con la huelga si no se produce la liquidación. La protesta será respaldada por la mayoría del personal de la empresa, lo que determinará la intervención del gobierno, que será favorable a los intereses de los trabajadores. El 31 de mayo de 1912 los ferroviarios de la sección de Málaga aceptaban la vuelta al trabajo tras conocer la decisión gubernamental de liquidar los montepíos citados¹¹⁰. El triunfo en el conflicto supone también una victoria de las tesis de la sección malagueña en contra del parecer de la dirección de La Unión Ferroviaria, opuesta a un enfrentamiento directo con las compañías.

El triunfo en la lucha contra los montepíos mencionados permitirá al sindicato ferroviario transmitir una sensación de optimismo a sus afiliados, si bien no se puede considerar que esa percepción sea el resultado de una estrategia calculada. En los tres años transcurridos desde su creación no se había visto obligado a respaldar un solo conflicto, si se exceptúa el planteado en los Ferrocarriles Vascongados, donde la

¹⁰⁷ El prensa ferroviaria forma el conjunto más numeroso entre los periódicos profesionales. Su presencia resultará decisiva en el proceso de concienciación de los trabajadores de este sector, y también como receptor de las quejas y denuncias de aquellos. Entre 1890 y 1936 se localizan hasta setenta periódicos ferroviarios, que representan una fuente informativa de capital importancia para el conocimiento de la actividad societaria de estos trabajadores.

¹⁰⁸ CASTILLO, S., *Hacia la mayoría...*, p. 110: “Evolución de la afiliación ferroviaria a UGT (1909-1914)”.

¹⁰⁹ La información sobre la actividad de estos montepíos procede de la tesis doctoral de Emerenciana-Paz Gonzalo, *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*. UCM. Madrid. 1992. Tomo I, pp. 342-345.

¹¹⁰ FFE. Madrid. Archivo Ferroviario. Carpeta de Legislación. Circulares y otros. “R.O. de 1 de junio de 1912”, sobre disolución de los Montepíos de las Compañías de Andaluces y *El Liberal* (Bilbao), 1 de junio de 1912, p. 1: “Los ferroviarios vuelven al trabajo”. Un resumen de la huelga, en *Adelante* (Madrid), 52 (4 de junio de 1912), pp. 3-7: “La huelga de Andaluces”.

intervención de aquél se limita a la propia sección vizcaína y sin que se pronuncie la dirección del sindicato por adoptar medida alguna, acaso por temor a que un resultado negativo en aquel conflicto tuviese consecuencias negativas para el futuro de la organización nacional.

El siguiente paso dado por La Unión Ferroviaria será proceder a su transformación en una federación de industria -la Federación Nacional de Ferroviarios Españoles-, que quedará estructurada sobre la base de los sindicatos de empresa, que a su vez se componen de secciones locales, las cuales gozaban de una amplia autonomía de gestión. Este modelo de organización será aprobado en el congreso celebrado en junio de 1912 en Madrid. En él tendrán lugar dos trabajos fundamentales. En primer lugar, los delegados de las secciones debatirán un nuevo programa de reivindicaciones que, una vez discutido y aprobado, será transmitido a las empresas para su conocimiento, con el objeto de que se lleven a la práctica en un plazo de tiempo limitado. El otro apartado fundamental del congreso será debatir el proceso de reorganización emprendido, cuya ejecución se producirá a lo largo de la segunda mitad de 1912, en una labor que encuentra numerosas dificultades en el paso de un sistema de gestión centralizada a otro donde las responsabilidades se comparten y el poder efectivo de que disponen los sindicatos de empresa que aglutina la Federación Nacional de Ferroviarios estará condicionado por la importancia de las propias compañías. En cuanto a las secciones, que son las depositarias del poder efectivo en el interior del sindicato, encuentran dificultades para la toma de decisiones, tanto por la existencia de los órganos superiores representados por los comités del sindicato y de la federación, como por la escasa operatividad de los sindicatos presentes en las pequeñas compañías, cuya capacidad de acción es muy inferior a la de las secciones de localidad en una organización centralizada.

La decisión de la Sección Catalana, la más numerosa y una de las influyentes dentro de la federación, que operaba en la red catalana de MZA -antigua compañía TBF-, exigiendo en septiembre de 1912 que las compañías asumieran las reivindicaciones aprobadas en el congreso de junio, bajo amenaza de declarar la huelga en el sector, supondrá una prueba decisiva para medir la capacidad de decisión de la entidad ahora reorganizada y también un factor de riesgo, tanto para valorar la fuerza de convocatoria de la organización como para determinar la reacción de las empresas afectadas, temerosas de que se reproduzca la movilización de trabajadores que dio lugar al triunfo de los obreros en la lucha contra los montepíos.

La actitud dubitativa de los dirigentes de la Federación Nacional de Ferroviarios y su rechazo a participar en la huelga anunciada chocará con la decisión del personal ferroviario de las secciones dispuesto a apoyar la huelga y exigiendo la aplicación por parte de las empresas de las principales reivindicaciones expresadas. Tras consultar a las secciones y ante el voto casi unánime de los afiliados la dirección de la Federación se vera obligada, en contra de la opinión de sus dirigentes, a respaldar la huelga propuesta por Sección Catalana. La decisión se adoptará para no perder el control de la organización ferroviaria, al producirse el voto casi unánime de los afiliados a favor del paro, hasta convertirlo en general. La huelga comenzará el 25 de septiembre en

Cataluña afectando a la mayor parte de las redes de las dos principales compañías (Norte y MZA) y participando en ella en torno al 80% del personal. Durante la misma el ejército se hará cargo de las instalaciones ferroviarias a fin de mantener el control del orden público y tratando de asegurar la circulación ferroviaria, para lo cual el gobierno procederá también a la movilización del personal ferroviario en situación de reserva o en edad de cumplir los deberes militares¹¹¹.

En el desarrollo del conflicto serán varias las instancias que traten de mediar para impedirlo o para se produzca una negociación, postura no aceptada por la dirección de las empresas ni por el propio gobierno. Finalmente y tras una serie de declaraciones públicas y de reuniones restringidas donde exponen algunas vagas promesas que remiten la solución del conflicto a una futura Ley de Ferrocarriles, junto con la actuación de mediadores reconocidos, se va a producir la desconvocatoria de la huelga en Cataluña por parte de los dirigentes de la Sección Catalana, con gran alivio por parte de la dirección de la Federación. Ésta procederá, por su parte, a dejar sin efecto la convocatoria de huelga general, cuyo plazo estaba a punto de expirar y sin que mediase una consulta a las secciones. La frustración que esta medida comporta entre un numeroso sector del personal ferroviario se tratará de encauzar, tanto en el caso de los dirigentes catalanes como entre los responsables federativos, bajo las promesas de una pronta atención por parte de las compañías como del gobierno acerca de las reclamaciones planteadas. Además de no cumplirse las expectativas expuestas, la decisión del presidente del Gobierno, Canalejas, de proceder a enviar a la Cortes un proyecto de ley que restringía notablemente la legislación vigente en materia de huelgas así como el retraso en la respuesta a las reivindicaciones planteadas, provocará un creciente malestar entre el personal de las principales compañías, allí donde el respaldo a favor de la huelga había resultado mayor. El rechazo contra el proyecto también será unánime entre las empresas al considerarlo demasiado intervencionista, por lo que terminará por ser abandonado, tras el obligado cambio de gobierno a consecuencia del asesinato de Canalejas el 12 de noviembre de 1912¹¹².

La crisis interna del movimiento asociativo y la aparición de movimientos disgregadores

El fracaso de la huelga de septiembre de 1912 y las limitadas concesiones que las empresas realizan en favor de su personal, principalmente, en forma de pequeños incrementos salariales y de algunos ascensos, que se intentan restringir al personal de probada fidelidad, no bastarán para hacer olvidar la amargura y el desánimo que presiden las relaciones laborales en el periodo posterior al conflicto.

¹¹¹ La normativa aplicable en relación con la huelga ferroviaria era la Ley de Huelgas de 27 de abril de 1909. El texto completo, en el *Diario de Sesiones de las Cortes* correspondiente a la fecha referida. También, en *Diario de Barcelona*, 27 de septiembre de 1912, pp. 14311-14312: "Legislación de huelgas".

¹¹² Sobre el asesinato de Canalejas, véase GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, *La razón de la fuerza. Orden público, subversión y violencia política en la España de la Restauración (1875-1917)*. CSIC. Madrid. 1998, pp. 464-468.

En los meses inmediatos las empresas se apresurarán a poner en marcha instrumentos de control y actuaciones tendentes a frenar o a impedir la presencia del personal asociado, adoptando medidas represivas contra quienes se han distinguido durante la huelga precedente o participan activamente en las labores de sindicación o en trabajos de propaganda sindical. La postergación en los ascensos y los traslados forzados son algunas de las medidas impuestas junto al despido de los líderes más destacados. Estas medidas se aplicarán con mayor intensidad entre el personal ferroviario afincado en Cataluña y que forma parte de las secciones Catalana y Barcelona-Norte, el más comprometido con la huelga. La respuesta de los trabajadores ante estos hechos será protestar ante las compañías por el trato dispensado y por los atropellos que se cometen contra el personal asociado, bien a través de las propias secciones o mediante protestas individuales, acción que responde a la decisión de un sector de los trabajadores menos concienciados de buscar soluciones personales al margen de los sindicatos, por entender que su vinculación a aquellos les reportará mayores perjuicios mientras tratan de recuperar sus puestos de trabajos o destinos anteriores.

Otra de las consecuencias del fracaso de la huelga será la ruptura firme entre la Federación Nacional de Ferroviarios y la Sección Catalana. Aunque esta última mantenía una posición autónoma y de práctica independencia desde su creación en agosto de 1910, ahora se verá abocada a una importante crisis interna, debido tanto a la pérdida de una parte sustancial de su militancia como a una profunda crisis de identidad, al mantener una postura sindical de difícil equilibrio entre los distintos sectores que la conforman: republicanos, socialistas y anarquistas, y donde los personalismos de sus dirigentes más conocidos -como Pedro Ribalta, Emilio Polo- son motivo de disputas y enfrentamientos internos que lastran el trabajo asociativo de la más importante de las secciones ferroviarias. Las relaciones con las otras secciones también resultan casi inexistentes a causa de las actuaciones desarrolladas durante el conflicto ferroviario y en la disputa que mantiene frente a la federación. Por parte de la Sección Catalana, su actitud será buscar apoyos entre otras secciones que tampoco comparten la actuación y las decisiones de la federación. El resultado de este proceso será la formación de nuevas secciones autónomas a partir de secciones ya constituidas y hasta entonces dependientes de la organización federativa. Así pues, entre marzo de 1912 y febrero de 1915 hubo ocho secciones que se desvincularon de la Federación Nacional de Ferroviarios. En ellas resultaba mayoritaria la orientación anarquista o republicana. Si exceptuamos las dos secciones catalanas, que sobrepasaban el millar de afiliados, el resto de las secciones autónomas apenas llegó a contar con una cifra media de 100-150. En los momentos más favorables, entre 1913-1914, el número total de ferroviarios vinculados a estas secciones se puede situar alrededor de unos 3.500 asociados¹¹³. A partir de 1915 y coincidiendo con la ofensiva empresarial las secciones autónomas experimentan un retroceso continuo, produciendo un retorno progresivo de aquéllas a la obediencia federativa.

¹¹³ Sobre la evolución de las llamadas “secciones autónomas”, véase PLAZA, A., *El asociacionismo...*, p. 403-408: “Las tensiones entre la Federación y las secciones autónomas”.

El desarrollo de los hechos tampoco dejará en buen lugar a la organización federativa nacional. La campaña contra el Proyecto de Ley Ferroviaria se convertirá en la única opción posible para recuperar su posición a la cabeza del movimiento asociativo y reivindicativo. También ayudará a los dirigentes de la cúpula ferroviaria a conseguir la reconciliación con una parte de los asociados, tras eludir consultarlos durante la huelga de 1912. De haber actuado de otro modo le habría permitido abrir un debate interno en las secciones en relación con la política a adoptar frente al gobierno y las compañías. La fragmentación que representa la aparición de las secciones autónomas muestra también la incapacidad de la dirección federativa para limar tensiones y sumar fuerzas, de cara a recomponer la organización ferroviaria ante futuras confrontaciones con las empresas.

Entre 1913-1914, la dirección de la organización ferroviaria sostiene una posición intransigente frente a aquellas secciones que mantienen posturas críticas contra la política sindical moderada que representa la Federación Nacional de Ferroviarios. Al mismo tiempo, se mostrará partidaria de la exclusión o el abandono de la organización federativa por parte de quienes se sienten inclinados a defender otras opciones políticas o sindicales. Ello obligará a los dirigentes federativos, a partir de 1915, a afrontar un conjunto de problemas que dificultan su labor y ponen en peligro la organización ferroviaria que representan. Entre ellos figuran la desmoralización y desmovilización de los asociados ante el fracaso de la huelga y la actitud intransigente de las empresas; el incumplimiento de las promesas y la actitud discriminatoria que mantienen las compañías frente a los empleados más comprometidos; el reforzamiento de las relaciones entre las empresas y el gobierno y la aparición de organizaciones que se oponen a la línea política y sindical que representa la federación (católicos, sindicatos de empresa, etc.).

Frente a esta situación, la respuesta adoptada por la Federación Nacional de Ferroviarios se concretará principalmente en campañas de propaganda entre sus propios afiliados, desarrolladas por los sindicatos y las secciones, para responder públicamente y expresar su descontento ante la actitud belicosa exhibida por gobierno y compañías. También se intentará culminar la organización ferroviaria, cuyos trabajos se interrumpieron con la huelga de septiembre de 1912. Otra medida será reanudar la propaganda por las líneas férreas con el fin de constituir nuevas secciones.

Otro asunto que la Federación Nacional de Ferroviarios se verá obligada a afrontar será la aparición del sindicalismo católico. Su presencia respondía a la iniciativa de las compañías de contrarrestar la acción reivindicativa de los sindicatos de clase mediante la protección y el apoyo a organizaciones no reivindicativas, que se opongan a las anteriores o que impidan huelgas y conflictos que interfieren la actividad regular de las empresas ferroviarias. La constitución de sindicatos católicos, protegidos o respaldados por las compañías, será una de las respuestas iniciales. El lugar elegido para poner en práctica la medida será Valladolid, donde en diciembre de 1912 se constituirá el Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de Norte. En una primera fase -entre 1913 y 1915-, su actuación pretende crear la estructura organizativa imprescindible y desarrollar labores de propaganda para contener el avance de las

organizaciones reivindicativas. En ese periodo su actividad parece restringida a nivel regional, a Valladolid y su entorno. A partir de 1916 este movimiento iniciará una nueva fase, al adoptar un carácter nacional y ampliar su radio de acción a todo el país, en plena reacción contra las organizaciones de clase y, especialmente, tras el fracaso del movimiento revolucionario de 1917. La nueva situación incluye también un cambio de identidad, pasando a convertirse en el Sindicato Católico Ferroviario¹¹⁴.

Junto a los sindicatos católicos, y en connivencia con ellos, también resulta visible la presencia de sindicatos de empresa constituidos por decisión de las propias compañías. La primera que tomará la iniciativa en esta ofensiva empresarial es la Norte, que va a contribuir económicamente a la creación y el sostenimiento de los sindicatos católicos. La falta de efectividad o los escasos resultados obtenidos por éstos durante el periodo anterior a 1916 determinará un cambio de estrategia, donde las compañías, además sostener a los anteriores, procederán a poner en marcha organizaciones *parasindicales*, sostenidas económicamente por las empresas y dirigidas por mandos intermedios fieles a la dirección. Estas organizaciones -como las católicas- estaban destinadas a impedir la acción reivindicativa o a actuar contra de las huelgas, llevando en ocasiones el peso de la acción antisindical. Su presencia aparece documentada desde 1914 en adelante, tanto por parte de la MZA como de la Norte. Las prioridades para su establecimiento tienen en cuenta especialmente a los centros ferroviarios donde existen mayores riesgos de conflictos o allí donde actuaban las secciones ferroviarias más reivindicativas. Así ocurrirá en Barcelona, donde la constitución de la Federación Mutualista Ferroviaria, en 1914, está pensada para contrarrestar la acción de los afiliados de la Sección Catalana de la Unión Ferroviaria, cuya actividad se dejaba sentir ostensiblemente en la red catalana de la MZA. De igual modo, la Norte procederá a constituir el Centro Instructivo Ferroviario de Valencia que, bajo la apariencia de una entidad de carácter formativo, tiene como principal objetivo anular la acción reivindicativa de la sección de Valencia-Norte, una de las que cuenta con mayor número de afiliados del Sindicato Norte. Un ejemplo similar es el Sindicato de Obreros Ferroviarios de Barcelona, formado en agosto de 1916 con el patrocinio de la misma empresa y destinado a obstaculizar la labor de la sección Barcelona-Norte, una de las más combativas en la red de Norte, que desde 1914 funcionaba como sección autónoma, desgajada de la Federación Nacional de Ferroviarios y donde era visible la presencia de ferroviarios anarquistas. Las tres organizaciones indicadas, formadas con apoyo empresarial, extenderán su actividad a otros centros ferroviarios durante el periodo 1915-1920 y, en particular, desde el momento en que tienen lugar las huelgas ferroviarias de 1916 y 1917.

Entre 1913 y 1916 la Federación Nacional de Ferroviarios tratará de completar su estructura organizativa. Ésta se apoyaba en los sindicatos de empresa, fórmula que había resultado aprobada tras el congreso de 1912, pese a las críticas suscitadas que consideraban este modelo poco efectivo en relación con las pequeñas compañías. De

¹¹⁴ Sobre la formación del sindicalismo católico ferroviario, ver CASTILLO, Juan José, “Los sindicatos católicos de ferroviarios y mineros en España, 1913-1920”. *Revista de Trabajo* (Madrid), 51 (1975), 191-346. También PLAZA, A., *El asociacionismo...*, pp. 408-417.

todos los sindicatos de empresa constituidos, solamente los de Norte, MZA, Andaluces y MCP tenían una capacidad efectiva, mientras los restantes apenas disponían de unos cientos de afiliados¹¹⁵. La necesidad de contrarrestar la situación de debilidad en que permanece el movimiento obrero ferroviario después de la huelga de 1912 preside la acción de la organización federativa tanto a nivel interno -reacción frente a los intentos de disgregación- como externo, en respuesta a la ofensiva patronal. En este periodo también habrá de afrontar otros asuntos graves. Durante esta fase se rompen las relaciones entre la Federación Nacional de Ferroviarios y la sección Barcelona-Norte, un proceso que reproduce en cierto modo la situación vivida en años anteriores con la Sección Catalana, predominante en MZA y que se mantenía autónoma de la federación. Hasta 1914 parece imponerse la política intransigente en las relaciones entre la federación y las secciones, frente a un sector minoritario, formado por aquellos que son partidarios de mantener una crítica más firme y de sostener una posición de firmeza frente a la actuación del Estado y las empresas en lo que compete a la atención de las reivindicaciones más importantes (reconocimiento sindical, inamovilidad del personal, cumplimiento de la ley del descanso semanal, supresión del impuesto sobre los salarios, establecimiento de jornales mínimos).

La acción reivindicativa en este periodo vendrá protagonizada especialmente por el Sindicato Norte. La elaboración de una tabla reivindicativa para su remisión a la empresa de igual nombre, dará comienzo a una etapa de hostilidades entre la compañía y el sindicato. La pérdida acentuada de afiliados en la etapa 1913-1915 determinará un cambio de actitud de sus dirigentes que se percibe a partir de 1915, cuando el II Congreso del Sindicato Norte proponga la adopción de medidas que permitan la readmisión de las llamadas secciones ferroviarias autónomas, adoptando también otras medidas económicas y administrativas que implicaban un nuevo reparto de poderes entre la Federación Nacional de Ferroviarios, los sindicatos y las secciones, anulando la obligatoriedad de la pertenencia a la UGT. Algunas de estas medidas se llevarán a la práctica durante el congreso señalado, celebrado en Madrid en noviembre de 1915, en un momento donde resulta evidente el declive de la organización ferroviaria, la cual pierde más del 60% de sus afiliados entre 1912 y 1915, y que trata de tapar esa sangría, a la vez que toma medidas para recuperar una parte de la militancia sindical que permanece fuera de la federación.

Las posiciones defensivas que mantienen sus máximos dirigentes -Barrio, Cordoncillo- al exponer la posición del comité de la federación durante los años transcurridos muestran una falta de sintonía entre la realidad existente y la percepción de los responsables. Por encima de las declaraciones públicas que renuevan el optimismo, hay una considerable preocupación por el futuro de la organización

¹¹⁵ Los sindicatos de las compañías Norte, MZA, Andaluces y MCP, a los que denominaremos en adelante "Sindicato Norte", "Sindicato MZA", "Sindicato de Andaluces" o "Sindicato de MCP", tenían carácter reivindicativo y dependían orgánicamente de la Federación Nacional de Ferroviarios y, a través de ésta, de la UGT. No deben ser confundidos con otras organizaciones filoempresariales, formadas con apoyo de las compañías y que suelen llevar también incluido el nombre de la empresa en su denominación. Ejemplo de estas últimas son el Sindicato de Empleados y Obreros Ferroviarios de Norte, el Sindicato de Obreros Ferroviarios de Norte o la Federación Mutualista Ferroviaria (MZA).

ferroviaria, que aparece expuesta sobre todo a través de las declaraciones de los representantes del Sindicato Norte, los más interesados en que el congreso se convocase, para afrontar cambios decisivos que no se limiten a la organización sino también a los métodos aplicados y a las personas que deben dirigirla. Entre las causas de la crisis que atraviesa la organización ferroviaria, algunos dirigentes señalan los personalismos y el descontento generado por las elevadas cuotas que las secciones y los sindicatos deben pagar a la federación. Otro resultado será el descenso de la afiliación sufrido por casi todos los sindicatos.

La retirada de Vicente Barrio de la dirección de la federación, en noviembre de 1915, supone también un símbolo del cambio que se intuye en la evolución de la organización ferroviaria. El relevo parece una medida oportuna para afrontar un periodo difícil en las relaciones con las empresas, que exigirá una reorientación inevitable del organismo federativo, cuyos dirigentes han resistido durante largo tiempo todas las presiones para debatir su labor. También deberán asumir las críticas recibidas por la escasa implicación de la Federación Nacional de Ferroviarios en los diferentes conflictos que se han venido sucediendo desde 1913 a 1915 (huelgas de Riotinto, Barruelo, Villanueva de las Minas...).

La reforma de los estatutos que se produce en este congreso se inspira en el deseo de unificar todas las fuerzas organizadas. Otras medidas aprobadas implicarán modificaciones en el modelo de gestión, al introducir cambios en la composición y las funciones del comité ejecutivo de la federación, así como en la dirección del periódico, que será encomendada a una comisión de prensa que desarrollará su labor con independencia del comité. En lo referido a las reivindicaciones, el congreso del Sindicato Norte de noviembre de 1915 decidirá también la reducción de las reclamaciones a un grupo pequeño y concreto, debatiendo aquellas que tengan carácter urgente frente al resto.

La Primera Guerra Mundial y sus repercusiones. Las campañas a favor del abaratamiento de las subsistencias y contra el desempleo

El estallido de la Primera Guerra Mundial el 28 de julio de 1914 provocará la movilización de los ejércitos de los países directamente involucrados y también la de los recursos materiales necesarios para sostener un conflicto que se adivina largo y complejo por el gran número de las naciones afectadas y la red de alianzas establecidas.

La lucha influirá también sobre las otras naciones periféricas no directamente implicadas, pero que se verán condicionadas por los efectos políticos, demográficos y económicos de la guerra. En esta situación se encuentra España, cuya posición de neutralidad le permitirá quedar al abrigo del conflicto al mismo tiempo que se convierte en suministrador de bienes y efectos de todo tipo a los países en guerra. Durante los cuatro años de lucha (entre 1914 y 1918), todos los sectores de la economía española serán sometidos a un exceso de demanda, al sumarse la procedente de las naciones en guerra a la propiamente nacional. El resultado final del proceso determinará una espectacular alza de los precios ante la incapacidad del mercado español de proveer la

doble demanda interna y externa en el periodo mencionado. Entre los sectores económicos afectados por la coyuntura señalada figuraba, también el del transporte (carretería, locomoción, ferrocarril), que resultará igualmente beneficiado por el incremento de las demandas externa e interna, al aumentar los envíos de mercancías destinadas a la exportación.

El proceso económico descrito permite constatar unos altos beneficios a corto y a medio plazo en todos los sectores implicados y, en conjunto, para las clases dirigentes vinculadas a la producción y la exportación. No obstante, también tuvo otros efectos menos favorables para la gran mayoría de la población trabajadora. El exceso de la demanda determinará un fortísimo incremento de los precios de los productos de primera necesidad, con la consiguiente pérdida de poder adquisitivo. De acuerdo con la información estadística disponible y tomando como base los precios de 1913, en 1914 los precios de los alimentos crecieron un 10%; un 21,2% para 1915; un 29,2% para 1916, y un 34,1 para 1917¹¹⁶. Mientras el mercado exterior mantenga la demanda, los empresarios aceptarán subir los sueldos del personal, aunque el alza de los precios resultará muy superior al incremento material solicitado y percibido. El resultado será que el impacto de la carestía se dejará sentir desde el comienzo de la guerra en la mayoría de las ciudades españolas.

Las primeras acciones producidas a favor de las movilizaciones en relación con el incremento de los precios de las subsistencias a causa de la guerra se produjeron a los pocos meses del comienzo del conflicto. Las protestas estuvieron protagonizadas por la CNT en Barcelona y se desarrollaron a mediados de septiembre de 1914, tras su retorno a la legalidad. Sus responsables se dirigirán a las autoridades a través de un manifiesto donde, además de denunciar la subida de los precios de las subsistencias, causada por el acaparamiento y la exportación hacia los países en guerra, pedían al gobierno la adopción de medidas para evitar la crisis¹¹⁷. A finales del mismo mes la dirección de la CNT se reunía en Barcelona con las directivas de la Federación Local de Sociedades Obreras y de las federaciones de la Construcción y de las Industrias Metálicas para adoptar medidas comunes, entre las que figuraban la convocatoria de actos públicos para protestar contra el paro forzoso creciente y la subida de precios de las subsistencias¹¹⁸.

Entre diciembre de 1914 y enero de 1915 se producirá un cambio de tendencia económica, que se manifestará en la expansión en algunos sectores, con el resultado de mayor demanda de empleo, lo que permitirá en este caso una mejora temporal en la situación de los trabajadores. El primer efecto será la suspensión de las iniciativas de movilización propuestas por la CNT en Barcelona, ante la falta de apoyo por parte de los trabajadores. En esta fase inicial tendrá lugar un descenso de la conflictividad social,

¹¹⁶ BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda, "Una estimación del coste de la vida en España, 1861-1936". *Revista de Historia Económica (M)*, 2, (1997), p. 395.

¹¹⁷ *Solidaridad Obrera (B)*, 17 de septiembre de 1914, p. 1. Citado en BAR, Antonio, *La CNT...*, pp. 409-410.

¹¹⁸ *EL(B)*, 26 de septiembre de 1914, p. 2: "Las federaciones obreras".

con una reducción en el número de huelgas convocadas. Sin embargo, esa tregua será temporal, hasta que el impacto de la inflación se sienta de nuevo y obligue a reanudar las peticiones¹¹⁹.

En estos meses la respuesta de las autoridades apenas resulta efectiva, por ausencia de voluntad o por falta de conocimientos para aplicar una política de contención de precios. Las medidas políticas y administrativas adoptadas tendrán escasos efectos, al tiempo que productores y fabricantes se resisten a aceptar la intervención del gobierno en la economía, como solicitan las organizaciones obreras. A medida que se abre paso la idea de que el conflicto será largo, el gobierno que preside Dato se verá obligado a adoptar nuevas determinaciones, presentando el proyecto de Ley de Subsistencias, que será aprobado en febrero de 1915 -Ley Bugallal- y servirá para legitimar la intervención estatal en la economía. Se centró especialmente en la adopción de medidas arancelarias y fue complementaria de otras, a nivel municipal, que buscan la contención del precio del pan.

En este aspecto, hay destacar la acción desarrollada por las organizaciones socialistas en Madrid, que desde años atrás venían realizando una labor de denuncia de los abusos e incumplimientos relación con el comercio del pan. Estas campañas servirán también de referente para la protesta que en demanda de la rebaja de las subsistencias iniciará UGT a partir de la primavera de 1915¹²⁰. La decisión de llevarla a la práctica responde a la demanda repetida por parte de dirigentes socialistas de distintas provincias y regiones (Huelva, Vizcaya, Zaragoza, etc.) de que el comité nacional de aquélla ponga medios y aporte respuestas ante un problema que tiene repercusión a nivel de todo el Estado, “*haciendo ver al poder público que el problema existe, llamando la atención de los trabajadores, organizando un congreso y una campaña nacional, prestándose este problema para captarse las simpatías de la opinión obrera*”¹²¹. El tema sería finalmente debatido por la dirección ugetista a finales de febrero, que adoptó la decisión de publicar un manifiesto donde se reclamen medidas urgentes contra la crisis de trabajo¹²².

El 3 de marzo de 1915 la UGT comenzaba su primera campaña pro subsistencias a nivel nacional. Los actos públicos se extenderán a lo largo de un mes, produciéndose mítines tanto en Madrid como en otras provincias. El tema principal de la campaña consistirá en reclamar el abaratamiento de las subsistencias y trabajo para quienes se encuentran en situación de paro. La preocupación de las organizaciones socialistas en relación con la crisis de trabajo y al tema de la carestía seguirá latente en los meses posteriores, tras el final de la primera campaña, aunque sin darle un carácter prioritario, al reservar sus mayores críticas contra la acción del gobierno que viene restringiendo

¹¹⁹ MARTÍN RAMOS, José Luis, *Historia de UGT (1914-1930)*, pp. 6-7.

¹²⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, F., *Protestas ...*, pp. 170-171.

¹²¹ FPI. Alcalá de Henares. *Actas de UGT, 1914-1915*, folios 49-50, 56 y 80. “Actas de 17 y 31 de diciembre de 1914 y de 11 de febrero de 1915”.

¹²² *Actas...*, folio 92. “Acta de 25 de febrero de 1915”.

derechos y libertades, poniendo numerosas trabas al derecho de reunión¹²³. A comienzos de abril se comunicaba el aplazamiento indefinido del congreso ordinario del PSOE hasta la terminación de la guerra europea, “*por haberlo decidido así la mayoría de los afiliados*”. La medida reflejaba también las dificultades que encuentra la dirección socialista para ofrecer respuestas ante los problemas acuciantes del momento.

En el otoño de 1915 aún persistía la situación de desmovilización social que se había instaurado en España. Los esfuerzos de UGT por conducir a los trabajadores a un clima de reacción popular frente a los efectos económicos negativos de la guerra apenas han supuesto frutos, produciéndose un constante descenso del número de afiliados en las organizaciones obreras y, consecuentemente, en la propia UGT, como se había constatado desde junio de 1914. Si bien se achacaba la pérdida a los problemas que afectaban a la Federación Nacional de Ferroviarios, la realidad resultaba más compleja. La caída de la militancia reflejaba también el proceso de desgaste que sufrían otras organizaciones vinculadas a la organización socialista. Durante el periodo que transcurre del xi al xii Congreso -junio de 1914 a mayo de 1916- la UGT experimentó un descenso de efectivos estimado en torno a los 48.000 afiliados, de los cuales dos tercios eran ferroviarios, y otra cuarta parte, mineros, pasando la organización socialista de 126.650 a 78.635 asociados, con una pérdida estimada de un 25%¹²⁴. Existe la impresión de que el descenso de la afiliación tendrá igualmente repercusiones económicas adversas para la actividad de partido y sindicato. Así parecen indicarlo los problemas que atraviesa la prensa socialista en este periodo. La suspensión temporal de *Adelante* (Valladolid), *La Justicia Social* (Reus), *La Lucha de Clases* (Bilbao), y también la solicitud de apoyo económico para *El Socialista* así parecen indicarlo.

El aumento de las quejas remitidas a partir del verano de 1915 desde las sociedades obreras al comité nacional de UGT reflejaba un empeoramiento de la situación de los trabajadores a causa de la guerra. Por ello, la dirección del sindicato tomará la decisión de realizar nuevas movilizaciones. El once de noviembre se iniciaba una segunda campaña contra el encarecimiento de las subsistencias y la falta de trabajo. En su ejecución participarán también varias de las federaciones de oficios e industria que forman parte de UGT, como panaderos, camareros, dependientes y mineros, que se sumarán a los actos de protesta aceptando compartir los gastos que genere la campaña¹²⁵. En su presentación pública, las organizaciones convocantes daban a conocer un manifiesto “A la clase trabajadora española”, donde se hacía un diagnóstico de los problemas económicos que aquejaban al país en esas fechas¹²⁶.

¹²³ *ES* (M), 21 de junio de 1915, p. 1: “Partido Socialista Obrero. Comité nacional. A las organizaciones socialistas y a todas las colectividades obreras”.

¹²⁴ *La Unión Obrera* (M), 59 (abril de 1916), p. 1. “XII Congreso de la UGT. Convocatoria”.

¹²⁵ *Actas...*, folios 234-235. “Acta de 4 de noviembre de 1915”.

¹²⁶ *ES* (M), 16 de noviembre de 1915, p. 1: “Un manifiesto. A la clase obrera española”. El texto lleva fecha del 11 de noviembre y va firmado por Vicente Barrio y Andrés Saborit, en nombre del comité nacional de UGT; Manuel Cordero y Justo Oñoro, por la Federación de Panaderos; Miguel Llacer y Manuel Tallón, por la Federación de Camareros, y Fermín Blázquez y Luis López Santamarina, por la Federación de Dependientes.

Las primeras reuniones en apoyo de las reivindicaciones no obtendrán demasiado respaldo, lo que no impedirá que sus promotores soliciten reunirse con el jefe del Gobierno para hacerle llegar las reivindicaciones, mientras la preocupación por el incremento de los precios sigue latente, circunstancia que conlleva también la intranquilidad a los medios empresariales.

El malestar general que se extiende entre los trabajadores de las diversas profesiones también se dejaba sentir entre los ferroviarios. Desde diciembre de 1915, las quejas por las subidas de precios se suman a las ya habituales remitidas a las empresas. Las primeras peticiones de este tipo se iniciaron entre los obreros de los talleres y depósitos de la MZA, ampliándose después a otras líneas donde estaba presente esta compañía. Por lo que respecta a la Norte, será también en la sección Barcelona-Norte donde se detecten esas quejas contra el precio de las subsistencias, integrándolas junto a las demás peticiones específicas del colectivo laboral ferroviario¹²⁷. Las reivindicaciones de los ferroviarios incorporarán durante este periodo las consignas referentes a la campaña a favor del descenso del coste de las subsistencias y contra el paro, no limitándose a Barcelona, pues otros muchos centros ferroviarios las asumirán, manteniéndolas junto a las propias peticiones durante los actos de propaganda que se desarrollaron en el invierno de 1915.

“¿Creéis que debemos tolerar esta burla que se hace de nosotros precisamente cuando por la carestía de la vida y el aumento de trabajo que pesa sobre nosotros debido a la amortización de las plazas vacantes y al aumento de tráfico esperábamos alcanzar alguna mejora en nuestros míseros jornales? No debemos tolerarlo y para protestar de ello hacemos un llamamiento a los compañeros que aún quedan por asociarse para que se unan a nosotros (...), pues es la unión la que nos dará el triunfo de la razón que nos asiste”¹²⁸.

Es evidente que el Gobierno hizo nada, o muy poco, por atender las demandas planteadas sobre el tema de las subsistencias en relación con el problema del desempleo, lo mismo que respecto al tema de las reivindicaciones específicamente ferroviarias. Sin embargo, las compañías ferroviarias sí van a tomar con preocupación las peticiones de incrementos salariales. El 31 de enero de 1916 se producirá una reunión de los representantes de los consejos de administración de las compañías Norte y MZA. La convocatoria tenía por objeto tratar las peticiones hechas a las dos empresas por parte de su personal integrante de las organizaciones obreras más destacadas establecidas en Barcelona (las secciones Catalana y Barcelona-Norte), a fin de tomar acuerdos comunes que, además, no comprometan a las empresas ni creen precedentes en la relación entre ambas partes¹²⁹.

¹²⁷ FFE. Archivo Histórico Ferroviario. Caja S-184. Expediente 18.

¹²⁸ *Ibíd.* Caja S-184. Expediente 21. Federación Nacional de Ferroviarios. Sindicato de MZA. Sección de Madrid. “Hoja-convocatoria del mitin ferroviario a celebrar el 22 de enero de 1916”.

¹²⁹ *Ibíd.* Caja S-184. Expediente 18. “Reunión celebrada el 31 de enero de 1916 en la Sala del Consejo de Administración de la Compañía de Norte”.

Además de sostener una postura contraria al reconocimiento de las sociedades, los representantes de ambas compañías se oponen a cualquier subida salarial que no implique un aumento de tarifas, aunque no se exprese esta idea por su impopularidad; también consideran necesario eludir cualquier comentario sobre los beneficios logrados por la guerra como argumento para pedir aumentos salariales, que deberían utilizarse para adquisición de material. La negativa de las dos empresas ferroviarias más poderosas, que controlan un 80% de la red, ilustra también la posición predominante que mantienen los empresarios de otros sectores a quienes se solicita una redistribución parcial de los beneficios generados por la guerra a favor de los trabajadores.

Las respuestas ofrecidas desde las empresas a los trabajadores ferroviarios coinciden con las opiniones expuestas. Las dos compañías expondrán a través de circulares internas su negativa a la concesión de mejoras salariales inmediatas a sus empleados, justificando la respuesta en sus ingresos limitados y en la necesidad de acometer nuevos gastos en la compra o sustitución de material e instalaciones para atender un servicio en aumento, señalando al mismo tiempo las numerosas ventajas sociales disfrutadas por su personal y la consideración del trabajo ferroviario como un empleo más seguro en relación con otras profesiones¹³⁰. La valoración dada por los sindicatos de las citadas compañías es muy negativa, ante la falta de consideración que implica el no dirigirse a ellos para comunicarles las respuestas, lo que contribuye a empeorar los ánimos frente a las empresas. Ello dará lugar a que se reanuden las acciones de protesta contra aquéllas, al mismo tiempo que crece la opinión favorable a la huelga, como respuesta contundente ante tantos desaires y frente a la desatención que sufren, y que estaba teniendo como principal consecuencia un descenso considerable del poder adquisitivo de los trabajadores ferroviarios. En este contexto se producirá una progresiva movilización de los trabajadores de este sector. Ésta tendrá lugar inicialmente entre el personal afiliado a las dos secciones barcelonesas que tomaron la iniciativa de las peticiones, y en Valladolid, sede del sindicato Norte, el que mayor actividad había demostrado desde su constitución en 1912 y cuyas peticiones se habían ido sucediéndose y ampliándose desde 1913, fecha de su primer congreso.

Así pues, el comienzo de la campaña de lucha por parte del sindicato Norte contra la empresa del mismo nombre, y a la que sumarán puntualmente otros sindicatos y secciones -MZA-, se iniciará a partir de febrero de 1916, en el transcurso de la asamblea celebrada en Barcelona por los ferroviarios asociados en la Sección Catalana y la Barcelona-Norte, en colaboración con la Naval, donde se acuerda *“realizar los trabajos necesarios para declarar la huelga [ferroviaria] cuando lo crean conveniente”*¹³¹.

¹³⁰ Ibídem, Caja 184. Carpeta 18. Compañía de los Ferrocarriles de MZA. “Circular de Dirección n.º 173”, de 4 de febrero de 1916. 4 pp. También, Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, “Circular n.º 3”, de 4 de febrero de 1916. 3 pp. Su contenido es un reflejo exacto de las valoraciones expresadas por los representantes empresariales en la reunión mencionada de 31 de enero.

¹³¹ *Unión Ferroviaria Sección Catalana* (B), 98 (21 de febrero de 1916), pp. 1-2: “Nuestra contestación” y “Acta de la Junta General Extraordinaria de 15 de febrero de 1916 celebrada por las secciones ferroviarias de Barcelona-Norte, Catalana y de marinos La Naval”.

Junto al proceso de movilización que se observa entre el personal ferroviario, no hay que perder de vista la situación que vive la propia UGT en estas fechas. En marzo de 1916 la dirección de la central sindical tomará la decisión de adelantar al mes de mayo la fecha del XII Congreso, previsto para junio. Se trataba de debatir los graves problemas que aquejaban a los trabajadores por efecto de la guerra y de proponer una serie de medidas cuya aplicación se exigiría al gobierno. El adelanto también serviría como revulsivo frente a la pérdida continuada de afiliados.

El problema planteado por la subida de las subsistencias será estudiado por el comité nacional de UGT antes de la celebración del Congreso. Entre sus miembros existe diferencia de opiniones, aunque es difícil valorar las medidas a adoptar sin datos suficientes sobre la realidad de cada región. Se trata de aprobar una propuesta destinada a ser debatida por los delegados que asisten al congreso. Una de las propuestas manejadas será la organización de un paro de veinticuatro horas en protesta por la pasividad del gobierno. Los trabajos del XII Congreso tendrían lugar entre el 17 y el 24 de mayo, en la Casa del Pueblo de Madrid. Además de examinar la cuestión laboral y el problema de las subsistencias, se estudiará la propuesta realizada por los sindicatos asturianos de realizar una protesta a nivel de todo el Estado contra el incremento del precio de los alimentos y contra el desempleo, que culminaría con un paro general de veinticuatro horas, en caso de no producirse respuesta satisfactoria por parte del gobierno a las demandas planteadas, que sería aprobada con algunas matizaciones.

La nueva campaña -la tercera promovida desde filas socialistas- se basará en denunciar la especulación resultante de la guerra, instando a una “*acción general de protesta*” y animando a los trabajadores a intervenir participando en reuniones y manifestaciones convocadas en una misma fecha, añadiendo la celebración de un paro general de un día¹³². Su organización competiría al comité nacional de UGT, al que ayudaría otro comité formado por representantes de las diferentes regiones del país, elegidos por votación en el transcurso del congreso. La campaña se diseñaba de acuerdo a tres fases. Una primera de sensibilización, dirigida a las instituciones públicas, para que adopten medidas y acciones de tipo económico, social, jurídico, etc., que mejorasen la situación de los trabajadores. La segunda, de agitación social, formada por mítines, conferencias en toda la nación, actuaría como propaganda ante la población en relación con los hechos planteados. La tercera culminaría con la declaración de la huelga de veinticuatro horas, en protesta contra las instituciones por no haber atendido los requerimientos previos¹³³. Este planteamiento sugiere un cambio de actitud por parte de la dirección socialista, que ahora parece dispuesta a medidas concretas para atender los requerimientos de los trabajadores. El paso dado por UGT suponía una respuesta firme, ante la evidencia de que el sindicato no podía perder más presencia social, exigiendo por ello acciones contundentes ante la grave situación que venían soportando los trabajadores españoles desde el comienzo de la Primera Guerra Mundial.

¹³² SÁNCHEZ PÉREZ, *Protestas*,... p. 75 y nota 23.

¹³³ *El País* (M), 6 de julio de 1916, p. 2: “Trabajo y subsistencias. A las Juventudes Socialistas”.

La pasividad del gobierno para adoptar acciones correctoras y para atender las demandas de los trabajadores impulsará a las dos centrales sindicales -UGT y CNT- a buscar fórmulas de entendimiento para adoptar una política común. Las organizaciones obreras españolas buscarán llamar la atención sobre su militancia a través de actividades de propaganda que tratan también de sensibilizar a la opinión pública. La iniciativa va a contar además con el respaldo de la CNT. Sus dirigentes invitarán a una representación de la UGT a participar en la asamblea convocada por esta central en Zaragoza para debatir sobre la elevación del coste de la vida y la petición de una amnistía para los presos políticos y sociales¹³⁴.

Esta campaña se iniciará el 1 de junio, con el envío de una circular dirigida por el comité nacional de UGT a las secciones, donde se anuncia su comienzo y se transmiten los nombres de los delegados de las regiones y explicando también el alcance de la campaña y las resoluciones adoptadas en el congreso de UGT sobre el asunto de las subsistencias y la crisis de trabajo¹³⁵. La CNT se mostrará dispuesta a sumarse a partir de julio a la campaña por la reducción de las subsistencias, contra el paro y a favor de la amnistía contra delitos políticos y sociales. En Madrid, sería la Casa del Pueblo la encargada de formar una comisión especial para el estudio de la crisis de trabajo y carestía de las subsistencias, que se encargaría de recopilar información de las distintas sociedades madrileñas¹³⁶. Una nueva sesión del comité nacional de UGT de 29 de junio proponía a las secciones la celebración de mítines y manifestaciones a nivel nacional para el 16 de julio, en los cuales podrían participar también propagandistas de CNT si así lo consideraban oportuno. También se comunicaba la aceptación de la invitación de la CNT a entrevistarse con una representación de UGT en Zaragoza para ponerse de acuerdo en los trabajos de la campaña. Ésta se realizará el 8 de julio, acudiendo a ella Vicente Barrio, Julián Besteiro y Francisco Largo Caballero¹³⁷.

En este punto de inflexión, el comité nacional de UGT adoptará la decisión de suspender provisionalmente la campaña conjunta con CNT, ante la necesidad de dedicar todos los esfuerzos a afrontar la huelga general ferroviaria que lideraba el Sindicato Norte. La decisión se producirá a propuesta de la sección de Valladolid, donde reside la organización ferroviaria, pues esta huelga atrae toda su atención, siendo aceptada de inmediato por CNT y transmitida también a las secciones de UGT¹³⁸.

La huelga ferroviaria de 1916

El proceso de movilización frente a la compañía Norte, iniciado en Barcelona a partir de febrero de 1916, dará lugar a varios mítines por diversas localidades catalanas donde era importante la presencia de ferroviarios. La intención de sus organizadores era, además de protestar contra el alza de los precios de las subsistencias prepararlos para la

¹³⁴ MEAKER, Gerald H., *La izquierda revolucionaria en España, 1914-1923*, p. 65.

¹³⁵ *Actas...*, folios 335-336. "Acta de 1 de junio de 1916".

¹³⁶ ES (M), 1 de julio de 1916, p. 1: "Trabajo y subsistencias. Importantes acuerdos de la Casa del Pueblo".

¹³⁷ *Actas...*, folios 348 y 350. "Acta de 29 de junio de 1916".

¹³⁸ *Actas...*, folio 362. "Acta de 13 de julio de 1916".

prevista huelga general en el ferrocarril. En estos meses los sindicatos ferroviarios se ocuparán de resolver otro asunto de gran importancia, procediendo a negociar el retorno de las secciones separadas -autónomas-, con el objetivo de formar un bloque único frente a empresas y gobierno. La movilización recibirá un apoyo muy destacado cuando se produzca, a partir de abril, el retorno de la Sección Catalana al Sindicato de MZA y, por consiguiente, a la Federación Nacional de Ferroviarios¹³⁹. Esta reintegración tendrá un valor simbólico a nivel del Estado, por tratarse de la sección de mayor número de afiliados -unos cuatro mil-, con presencia en toda la región catalana y donde conviven distintas posiciones ideológicas. La acción unitaria, además de resultar una sorpresa para la compañía MZA, representará también un estímulo para quienes, desde el Sindicato Norte, se manifiestan a favor de la huelga en defensa de las reivindicaciones ya expuestas y en protesta contra las maniobras dilatorias de las empresas, que se niegan a negociar las peticiones que proceden de las organizaciones ferroviarias¹⁴⁰. Como consecuencia del citado acuerdo, desde el 11 de abril y hasta comienzos de mayo, coincidiendo con el plazo final señalado por el Sindicato Norte a la dirección de la compañía, los propagandistas del Sindicato de MZA, Miguel Sastre y Antonio Martínez, desarrollarán tareas de propaganda por las líneas de aquella compañía en el centro y sur de la península, produciéndose también como resultado de esta gira la reintegración en la Federación Nacional de Ferroviarios de la sección de Alicante-Andaluces, antes autónoma¹⁴¹.

Tras el vencimiento del plazo dado a la compañía Norte para contestar a las peticiones solicitadas a las peticiones planteadas durante el congreso de este sindicato, en noviembre de 1915, los responsables de aquél propondrán a sus secciones la celebración de un congreso extraordinario, que será convocado el 6 de mayo de 1916 en Valladolid, con un tema único de discusión: “*conducta a seguir por el Sindicato [Norte] ante la actitud de la Compañía*”¹⁴². La reunión satisfacía así las peticiones de las secciones para responder a la negativa de la empresa a proporcionar medios a los trabajadores para ayudarles a soportar el incremento de las subsistencias.

La preocupación de las autoridades ante los hechos resulta evidente, interesándose por desactivar el posible conflicto, conscientes del aumento del malestar entre los ferroviarios tras la negativa de la Norte a mantener negociaciones y por la oposición de las compañías a conceder aumentos salariales para compensar las subidas de precios de las subsistencias. Durante este periodo, la relación entre el gobierno y las empresas resulta muy fluida, superadas las reticencias temporales que había supuesto la actuación gubernativa a partir de la huelga de 1912. En el conflicto con Norte el Ministro de Fomento, Rafael Gasset, actuará como mediador entre la compañía y sus trabajadores. El gobierno de Romanones intenta ganar tiempo mediante una negociación paralela que permita algunas concesiones por parte de la empresa, que ayuden a suspender la previsible declaración de huelga que adoptaría el congreso.

¹³⁹ SÁNCHEZ, Aníbal, “Con los brazos abiertos”. *UF* (M), 126 (1.º de mayo de 1916), p. 28.

¹⁴⁰ SABORIT, Andrés, “La unidad obrera”. *Ibidem*, p. 23.

¹⁴¹ *UF Sección Catalana* (B), 103 (21 de abril de 1916), pp. 1-2: “Por las líneas de la Antigua Red”.

¹⁴² *EL* (B), 24 de marzo de 1916, p. 2: “Vida obrera. Los ferroviarios”.

La reunión del congreso extraordinario del Sindicato Norte tendrá lugar el 6 de mayo, con la ausencia forzosa de los representantes de siete de las secciones, entre ellas, las de Barcelona y Madrid. Los delegados presentes criticarán la intransigencia de la compañía, “*negándose a un módico aumento para hacer frente al encarecimiento de las subsistencias*”, además de no responder a los requerimientos dirigidos por el sindicato y por llevar a cabo acciones de represalia contra los trabajadores asociados. A propuesta del delegado de la sección de Oviedo, Teodomiro Menéndez, el congreso aprobará varios acuerdos, entre los que figura la declaración de huelga general contra la compañía Norte, que se fija para el 20 de mayo¹⁴³. La fecha sería aplazada posteriormente, ante el ofrecimiento gubernamental de mediar en la negociación.

La empresa en ningún momento mostrará la intención de abrir el diálogo. Será el Ministro de Fomento, Rafael Gasset -en representación del gobierno- de quien parta la iniciativa, una vez que se conoce la decisión del sindicato de ir a la huelga. Los representantes le trasladarán los acuerdos del Congreso, donde se pedía que la negociación se realizase a través de una relación directa entre la organización obrera y el sindicato. A requerimiento de Gasset y por medio del gobernador de Valladolid, dos representantes del Sindicato Norte (Moisés Conde, presidente y Trifón Gómez, secretario) acudirán a Madrid para exponer las aspiraciones del sindicato que representa al personal de Norte, en un intento de evitar la huelga.

El 10 de mayo llegaban a Madrid los dirigentes del Sindicato Norte para conocer la oferta de la empresa, expresada por mediación del ministro del ramo. Esta consistía en el pago de una gratificación temporal y única consistente en el 8,5% del salario anual, y el aumento de un real diario en los salarios inferiores a 1.500 pesetas, a partir del mes de julio. La oferta, que será aceptada por la dirección del sindicato y una parte de las secciones, sin embargo resultará rechazada por otras como la Barcelona-Norte, Zaragoza-Norte y Reus, por considerar escasa la cantidad ofrecida y desconfiar del ofrecimiento del Estado de llevar otras reivindicaciones a un posterior proyecto de ley, ante la experiencia negativa de ofrecimientos similares durante la huelga de 1912, procediendo estas secciones a trasladar a las autoridades la notificación de huelga. Para evitar una ruptura entre las dos opciones dominantes en el Sindicato Norte -en pro y contra de la negociación ofertada por Rafael Gasset, ministro de Fomento -la dirección de aquél propone esperar al 1 de julio para ver si se hacen efectivas las condiciones ofrecidas por la empresa. En caso contrario, el propio comité convocaría la huelga general¹⁴⁴. Cuando llega la fecha señalada la compañía no cumple su promesa, al negarse a pagar el real diario de aumento, explicando a través de una circular interna que no se producirían más gratificaciones y que el aumento pasaba a convertirse en una gratificación que sería aplicada solamente a los empleados que reuniesen una serie de

¹⁴³ *Boletín del Instituto de Reformas Sociales* (M), 143 (mayo de 1916): “Huelga de ferroviarios de 1916”, p. 482-483. También, Archivo Histórico Ferroviario. Caja 182. Expediente 14: Unión Ferroviaria Sección Barcelona-Norte. “Los ferroviarios. A la opinión pública en general y a la clase obrera en particular”. El impreso tiene fecha de 7 de julio de 1916, y en él se hacía un resumen de los hechos sucedidos en relación con conflicto ferroviario desde el mes de mayo.

¹⁴⁴ *EL* (B) 18 de mayo de 1916, p. 3: “Marinos y ferroviarios. En Barcelona-Norte”

condiciones -no haber tenido apercebimientos por parte de la empresa-, medida de cumplimiento casi imposible. La última decisión provocará la decisión inquebrantable del sindicato de ir a la huelga, y todo ello por una subida que suponía un incremento de 0,25 pesetas de salario diario, para atender el incremento espectacular de los precios de los productos de primera necesidad y teniendo en cuenta el gran aumento observado en el tráfico de las compañías en el periodo de la guerra.

Las secciones del Sindicato Norte más numerosas -Barcelona, Valencia y Valladolid- iniciarán los trámites oportunos para la declaración de huelga, primero aprobando la medida en sus respectivas asambleas, en rechazo al contenido de la circular n.º 9 de la compañía donde se expresaba el rechazo a la propuesta salarial ofertada. Después se procederá a trasladar la notificación a las autoridades del aviso preventivo para suspender el servicio ferroviario en las líneas de la compañía Norte¹⁴⁵, al tiempo que se hacen públicas las instrucciones de huelga para informar a los trabajadores que decidan apoyar el movimiento, exponiendo también las razones que han determinado la decisión adoptada¹⁴⁶.

La determinación del sindicato de seguir adelante con la huelga y el cumplimiento de los requisitos reglamentarios deja muy clara la intención de los dirigentes de aquél de ir hasta el final tras la ruptura de la negociación con el ministro de Fomento. Esta circunstancia tendrá un efecto inmediato, al exigir a la UGT una mayor implicación en el conflicto ferroviario.

El 10 de julio se reunía en sesión extraordinaria el comité nacional de UGT, presidido por Virginia González, con Daniel Anguiano como secretario accidental y con la presencia de Aragonés, Saborit y Maeso. La decisión de convocar la reunión partía del propio Anguiano, *“ante los acontecimientos con motivo de los conflictos obreros”* - el principal, la prevista huelga ferroviaria- y tras cambiar impresiones con otros miembros. Junto a la propuesta de visitar al Jefe del Gobierno para trasladarle las quejas por la conducta gubernamental, también se aprobaba la remisión de una circular a las secciones, suspendiendo temporalmente la campaña en pro del abaratamiento de las subsistencias, de apoyo al empleo y a favor de una amnistía, que venía realizando en colaboración con la CNT, a la vez que se recomienda a las organizaciones socialistas que *“celebren actos de protesta si el Gobierno insiste en militarizar a los ferroviarios y estén prevenidas para ayudar a estos compañeros si tuviesen que ir a la huelga”*¹⁴⁷.

En el asunto de la solidaridad de UGT con los ferroviarios, tanto Virginia González como Andrés Saborit son partidarios de hacer algo más. A propuesta de este

¹⁴⁵ Instituto de Reformas Sociales [IRS], *Estadística de huelgas 1915-1916*. “Huelga de ferroviarios de julio de 1916”. Sucesora de M. Minuesa de los íos. M. 1918, pp. 162-163.

¹⁴⁶ *Solidaridad Obrera* (B), 3.ª época, 257 (10 de julio de 1916), p. 2: “La huelga ferroviaria. Federación Nacional de Ferroviarios. Sindicato Norte. Sección de Barcelona. Instrucciones de huelga y Los ferroviarios del Norte a la opinión pública”.

¹⁴⁷ *Actas ...*, fol. 356. “Acta del 10 de julio de 1916. Las ausencia de Barrio, Largo Caballero y Besteiro se deben a su viaje por Zaragoza y Barcelona, en relación con la campaña que comparte con la CNT; en cuanto a Iglesias su ausencia se produce por enfermedad.

último se decide respaldarlos, *“con el fin de dar una sensación de fuerza, tanto para que los trabajadores demuestren su solidaridad con los ferroviarios cuanto porque el gobierno vea que no están solos en la lucha. Y como el gobierno parece tener un plan para desbaratar la organización hemos de procurar [que] no consiga su deseo y aprovechando estas circunstancias, si fuese necesario, adelantar la fecha de la huelga general anunciada”*. También se decidirá el envío a la prensa de una nota oficiosa señalando que el comité de UGT se mantendrá en sesión permanente. En el escrito se insta a los trabajadores para que protesten y ayuden a los ferroviarios si éstos fuesen militarizados, *“aconsejando a la organización [que] responda en la medida que las circunstancias aconsejen, y escribiendo a los delegados regionales previniéndolos por si fuese necesario llegar al paro general”*¹⁴⁸.

Dado que en la fecha consignada ya estaba convocada la huelga ferroviaria promovida por el Sindicato Norte, el posicionamiento de Anguiano en la sesión extraordinaria y la aprobación de la propuesta de Saborit en apoyo de la huelga deben de contemplarse en relación con la citada convocatoria. Hay otra circunstancia que no debe pasar inadvertida. En la reunión no están presentes algunos miembros del comité que representan posturas divergentes en relación con el apoyo que se debe prestar al movimiento ferroviario en este conflicto, como Iglesias, Barrio, Besteiro y Largo Caballero. En los días siguientes el comité seguirá reuniéndose, en representación reducida, para seguir la evolución de los acontecimientos en las fechas que preceden a la huelga.

Durante la sesión del comité de UGT de 11 de julio, Anguiano, como presidente de la Federación Nacional de Ferroviarios, dará a conocer a los demás miembros las últimas novedades sobre la disputa, confirmando la ruptura de relaciones entre el Ministro de Fomento, Rafael Gasset, y la comisión obrera que representaba al Sindicato Norte para defender las peticiones de los trabajadores ante la compañía y el gobierno. También informará al comité de las gestiones realizadas por aquéllos hasta esos momentos *“sin resultado por el decidido apoyo prestado a la compañía por el ministro de Fomento”*. Ante el hecho mencionado y en previsión de que el gobierno y la empresa adoptasen medidas de presión contra la organización ferroviaria, a propuesta de Saborit se acuerda *“que esta misma noche [11 de julio] salgan comisionados para Asturias, La Coruña y Bilbao, con el fin de informar personalmente a los compañeros de aquellas poblaciones del estado del conflicto”*¹⁴⁹. Los delegados elegidos fueron tres de los miembros del comité: Andrés Saborit para La Coruña; Virginia González para Asturias, y Manuel Cordero para Bilbao. Finalmente se decidirá que el primero también permanezca en Asturias. La presencia en Oviedo de Virginia González y de Saborit, en su condición de miembros del comité nacional de UGT, será decisiva para convencer a los mineros asturianos para que respalden el movimiento de los ferroviarios de Norte.

“Sin detenerse [en Santander] salieron para Oviedo, en donde no se hizo pública más que la presencia de Virginia. Cuando llegaron era casi general el paro de

¹⁴⁸ Actas ..., fol. 357.

¹⁴⁹ Actas ..., fol. 358. “Acta de 11 de julio de 1916”.

ferroviarios (...) Después de cambiar impresiones con Acevedo, delegado regional de la Unión, se convino que a la mañana siguiente se celebrara una reunión secreta de compañeros de significación y representaciones de las minas, metalúrgicos y ferroviarios. Se celebró ésta, acudiendo estas representaciones y de Oviedo Bonifacio Martín, Teodomiro Menéndez, Vigil y Acevedo, más los dos delegados de la Unión. Éstos expusieron como opinión del comité la necesidad de que la organización asturiana estuviera dispuesta a responder a las medidas del gobierno de ahogar la huelga de ferroviarios con otras determinaciones que hicieran esto imposible y a pesar de haber recibido un telegrama del comité en que éste les decía que tuvieran tranquilidad, creyeron llegado el momento, arrostrando ante el comité la responsabilidad consiguiente, sin más dilaciones, fueran a la huelga general, aprobándose así por todos, bien que dejando sentado que a ella se iba por mandato de la delegación de la Unión, que la consideraba imprescindible”¹⁵⁰.

La huelga ferroviaria dará comienzo a las 24 horas del día 11 de julio. Desde ese momento, el paro se irá extendiendo progresivamente a través de la red de la compañía Norte en Barcelona y las otras capitales catalanas al resto de la región, pese a los esfuerzos de la empresa y a las medidas adoptadas por las autoridades, como la militarización del servicio ferroviario. A lo largo del día 12 la huelga se propagará al resto de las líneas servidas por la misma compañía¹⁵¹. El movimiento consigue un amplio seguimiento en centros próximos como Zaragoza y Valencia y por las líneas que enlazan con las anteriores. También será mayoritario en Valladolid, núcleo central de la empresa Norte y de sus principales talleres, y también sede del Sindicato Norte, el impulsor de la huelga. El movimiento contará igualmente con un extenso seguimiento en Vizcaya y Asturias, provincia donde además contará con el respaldo del Sindicato Minero.

El principal obstáculo a la huelga, no obstante, estará determinado por la acción del gobierno. Ésta se desarrollará a través de dos actuaciones paralelas, una política y otra laboral. La respuesta política se manifestará a través de una serie de medidas,

¹⁵⁰ *Actas ...*, fols. 373-374. “Acta de 27 de julio de 1916”. Los datos reseñados formaban parte del informe aportado por Andrés Saborit y Virginia González tras su viaje a Asturias en relación con la huelga ferroviaria. La información consignada difiere parcialmente de la versión aportada por Saborit, años después, sobre los mismos hechos, donde acentuaba su papel protagonista en la decisión de haber logrado el apoyo de los mineros a la huelga ferroviaria, sin citar la presencia de Virginia González en Oviedo, junto a él, ni su participación en la toma de decisiones. En cambio, la idea que subyace de la lectura de las actas deja muy clara que la decisión de apoyar la huelga no es fruto de una improvisación o de una decisión personal de un dirigente, sino de una medida consultada y acordada entre sus promotores -Saborit y Virginia González- y quienes deben ser sus ejecutores, los responsables sindicales de las principales federaciones asturianas, aunque la responsabilidad la asuman exclusivamente los representantes del comité. La versión de Saborit, en su obra inédita *Apuntes sobre Pablo Iglesias, el PSOE y la UGT*. Vol. VIII,. S.f., pag. 1968. La misma versión figura en su libro *La huelga de agosto de 1917*. Editorial Pablo Iglesias. México. 1967, p. 64 y ss., citado en Ángeles Barrio, *Anarquismo y anarcosindicalismo en Asturias (1890-1936)*. Siglo XXI. Madrid. 1988, p. 171 y nota 174.

¹⁵¹ La información sobre la huelga nos remite a la prensa de los días posteriores al conflicto, debido a la rígida aplicación de la censura durante los días del paro. Para un seguimiento de la huelga, ver *El Socialista*, *El País*, *El Liberal* (ediciones de Madrid y Barcelona) y *Solidaridad Obrera*, de Barcelona, de julio de 1916.

decretando el mismo día 12 la suspensión de las sesiones de Cortes y la declaración del estado de guerra, así como la suspensión de las garantías constitucionales en aquellas provincias donde existen líneas servidas por la compañía Norte. En el terreno estrictamente laboral, el gobierno procederá, en primer lugar, a la ejecución una serie de medidas intimidatorias, tales como la ocupación de los principales centros de trabajo, como las estaciones y los talleres¹⁵². En segundo lugar, aplicando las medidas correspondientes de la Ley de Militarización (“ley del brazaletes”), que comprenden la movilización del personal ferroviario en situación activa, así como la del personal en situación de reserva militar. De este modo las autoridades tenían la posibilidad de convertir el conflicto laboral en una situación de rebeldía militar, al producirse la desobediencia de algún sector de los trabajadores movilizados, lo que determinaría el procesamiento militar de quienes impulsen o apoyen la huelga¹⁵³. Esa legislación, que estaba vinculaba a la vigente Ley de Huelga, había sido ampliada en 1914. Las aportaciones proceden de las normas incluidas en la *Reglamentación de la explotación de las líneas férreas de servicio público en caso de huelga de personal de las empresas u otras circunstancias anormales*¹⁵⁴. En ella se describían los “Auxilios Civiles y Militares que pueden prestarse a las Empresas de Ferrocarriles”, a través de las consiguientes medidas de protección, cooperación y movilización, con las cuales el Estado proporcionaba medios humanos, en forma de personal civil y militar, que auxiliaba el trabajo de las empresas ferroviarias para mantener activo el servicio de transporte durante el periodo de huelga. En él, la gestión de las líneas afectadas por el paro se transfería a un comité ejecutivo de explotación, que formaban el Ingeniero Jefe de Ferrocarriles a que corresponda la línea donde se produce el paro, el Coronel Jefe del Regimiento de Ferrocarriles -o mando que lo sustituya- y un delegado nombrado por la dirección de la compañía afectada, en cuyas manos quedaba el funcionamiento de los servicios en la red donde se producía la huelga.

El seguimiento de la huelga resultará muy elevado, pese a los intentos de los sindicatos católicos de impedir el paro allí donde estaban implantados (Valladolid y otras ciudades castellanas, especialmente). Esa posición de resistencia a la huelga también la mantienen las organizaciones vinculadas a las empresas, como el Sindicato de Obreros Ferroviarios de Norte, organización vinculada a la compañía. En Zaragoza y Barcelona el paro resultó casi unánime, en opinión de los dirigentes de la UGT desplazados a Zaragoza para mantener las conversaciones con los representantes de la CNT para buscar un movimiento común¹⁵⁵. El 8 de julio se firmaba en esta ciudad un acuerdo coyuntural entre ambas organizaciones, destinado a exigir al gobierno la

¹⁵² RAH. Madrid. Archivo Romanones. Caja 88. Expediente 30. Carpeta 3. Telegrama oficial 767 de 12 de julio de 1916 del gobernador de Valladolid a los ministros de Gobernación y Fomento.

¹⁵³ MARTÍN RAMOS, José Luis, *Historia de UGT (1914-1930)*. Volumen II. Publicaciones Unión. M. 1998, pp. 22-23.

¹⁵⁴ FFE. Archivo Ferroviario. Caja S-188. Expediente 59. EXPOSICIÓN *de motivos y REGLAMENTACIÓN de la explotación de las líneas férreas de servicio público en caso de huelga del personal de las Empresas u otras circunstancias anormales*. Imprenta del Regimiento de Ferrocarriles., M. 1914. 26 pp.

¹⁵⁵ *Actas ...*, fol. 363. “Acta de 14 de julio de 1916”. La valoración es de Vicente Barrio, en carta dirigida al Comité de UGT.

resolución del problema que representaba el encarecimiento de las subsistencias¹⁵⁶. Para su ejecución, estaba previsto realizar una campaña de movilización a base de diversos mítines y una huelga ferroviaria.

La difusión pública del acuerdo se producirá a través de un manifiesto que proclamaba la colaboración entre ambas organizaciones y su voluntad de trabajar juntas para exigir al gobierno respuestas frente a la grave situación económica y social. De mantenerse la inactividad de las autoridades frente a las peticiones reclamadas, la culminación del acuerdo sería la declaración de una huelga general de veinticuatro horas con el apoyo de ambas centrales. La respuesta del gobierno de Romanones contra el pacto ejecutado será suspender el 13 de julio las garantías constitucionales y la detención de los firmantes, así como la de numerosos dirigentes sindicalistas, para impedir su materialización¹⁵⁷.

Al mismo tiempo, el gobierno intentará frenar la huelga ferroviaria, procediendo al encarcelamiento de algunos líderes obreros, estén o no relacionados con el conflicto. En el primer caso se sitúa la detención en Madrid de Daniel Anguiano, presidente de la Federación Nacional de Ferroviarios; en el segundo, las de Salvador Seguí -el día 14-, Vicente Barrio, Julián Besteiro y Francisco Largo Caballero -el 15-, en Barcelona; todos, miembros de la comisión negociadora entre las dos centrales, el mismo día en que se declaraba el estado de guerra en todo el país para responder a la huelga ferroviaria en marcha y al previsto paro general contra la subida de las subsistencias, anunciado inicialmente para el 16 de julio¹⁵⁸.

El conflicto laboral se superpone también a una coyuntura social y política conflictiva, tras las duras huelgas que habían tenido lugar en Barcelona en el sector textil y en el naval durante el mes de junio. El paro servirá también de argumento para que Romanones decida el cierre de las Cortes. La medida se producía en un periodo de sesiones de especial interés, cuando se debatía un proyecto de ley presentado por el Ministro Santiago Alba, destinado a establecer un impuesto especial sobre los beneficios extraordinarios de las empresas durante la guerra, que había suscitado el malestar de los sectores afectados¹⁵⁹.

La huelga ferroviaria se mantendrá durante siete días. La acción solidaria de los mineros, representada en la amenaza del Sindicato Minero Asturiano de sumarse a la huelga, resultará decisiva para que Romanones, en su condición de jefe de gobierno, trate de encontrar una salida pactada al conflicto ante los riesgos que plantearía tanto su extensión como una respuesta armada contra él. En los últimos días del conflicto se

¹⁵⁶ *Solidaridad Obrera* (B), 11 de julio de 1916. Citado en BAR, Antonio, *La CNT...*, p. 388 y nota 175.

¹⁵⁷ GONZÁLEZ CALLEJA, E., *La razón...*, p. 516.

¹⁵⁸ RAH. Madrid. Archivo Romanones. Legajo 88. Carpeta 30. Expediente 3: "Causa militar contra Salvador Seguí, Vicente Barrio, Julián Besteiro y Francisco Largo Caballero". Julio 1916. Resumen mecanografiado. 3 fols.

¹⁵⁹ Archivo de las Cortes. *Gaceta de Madrid* de 13 de julio de 1916. Suplemento al n.º 195. Real Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 13 de julio sobre suspensión de las sesiones de Cortes en la presente legislatura.

producirán movimientos de aproximación, tanto por el lado sindical como por parte del gobierno. Como resultado de aquéllos, el día 15 la dirección socialista decidirá mostrar su disposición a detener la huelga, ante la promesa de Romanones de someter el conflicto a un arbitraje.

“El comité de UGT, -formado por Torralba, Toribio Pascual, Saturnino González, Pablo Cervera y Manuel Varela-, en unión de los compañeros del Partido Socialista y representantes del sindicato ferroviario, tras examinar la marcha de la huelga, y una vez expuestas las impresiones sobre la visita realizada por sus miembros al jefe del gobierno en la mañana de hoy y cambiar impresiones ante las noticias que se reciben de diversas poblaciones, teniendo en cuenta la predisposición de aquél a someter la disputa a un arbitraje y dado el estado de decaimiento presente en una parte del personal de maquinistas y fogoneros de Madrid -Norte-, el que por parte de algunos elementos de Valladolid, Zaragoza y Asturias igualmente se propone el arbitraje como fórmula de avenencia, acuerdan en evitación de un mayor daño para la organización [ferroviaria], pedir una entrevista para esta misma noche al jefe del gobierno, en la que tomando como pretexto pedirle autorización para publicar una nota oficiosa notificando el comité de UGT el aplazamiento de la campaña de mañana, sirva para que emprenda negociaciones favorables a someter la cuestión a un tribunal arbitral, para lo que, de aceptarse, se le pedirá al mismo tiempo la libertad del presidente de la Federación Ferroviaria y que autorice una conferencia telefónica con el Sindicato [Norte] de Valladolid. Y una vez puestos en contacto los elementos ferroviarios, retirar las representaciones del Partido y de la Unión General, levantándose la sesión para dar comienzo a las negociaciones, siendo las ocho y media de la noche”¹⁶⁰.

Creemos que el texto resulta suficientemente explícito sobre la actitud de la organización socialista. Al igual que ocurriera con la huelga precedente de 1912, ha bastado que el presidente del Gobierno hiciera unas vagas promesas, en este caso, de acudir a un tribunal arbitral para resolver el conflicto entre la empresa Norte y sus trabajadores, para que los responsables socialistas tomaran la decisión de suspender la huelga. La medida se adoptará sin obtener declaración formal alguna ni respuesta de la compañía, sin evaluar las posiciones que mantenían las secciones del sindicato que respaldaron el paro y sin considerar las ventajas que representaba la alta movilización del personal ferroviario, así como el apoyo y el respaldo logrados tanto por parte de otras organizaciones (Sindicato Minero Asturiano), y el de ambas centrales -UGT y CNT-, aprovechando la colaboración lograda a través de la campaña en favor del descenso de las subsistencias.

Como resultado de la decisión de la organización ferroviaria, el 16 de julio se producirá un cambio de actitud en el gobierno, que pasa del respaldo inicial a las compañías a ofrecer públicamente a la representación obrera someter el conflicto ferroviario a un arbitraje. Esa propuesta se convertirá en una Real Orden de la Presidencia del Gobierno de 17 de julio de 1916, que encarga al Instituto de Reformas Sociales [IRS] un informe sobre las diferencias entre la Compañía de los Ferrocarriles

¹⁶⁰ Actas ..., folios 364-365. “Acta de 15 de julio de 1916”.

del Norte y sus agentes¹⁶¹. Aunque la decisión ya estaba tomada por las instancias superiores -y determinada por la posición impuesta desde la dirección de UGT-, el Sindicato Norte hará explícita formalmente, el 19 de julio, su decisión favorable a la mediación, lo que supondrá la desconvocatoria efectiva de la huelga de acuerdo con varias condiciones.

“1. Que el Instituto de Reformas Sociales informe sobre las peticiones que habían formulado los ferroviarios, y que ese dictamen sea impuesto por el gobierno a ambas partes litigantes.

2. Que todos los huelguistas, reclamantes y solidarios, sean admitidos en los mismos servicios que desempeñaban antes de la huelga, sin que se pueda ejercer represalia alguna.

3. Que sean puestos en libertad todos los obreros detenidos con motivo de la huelga y autorizada la reapertura de los centros clausurados, así como la de la imprenta del Sindicato Minero Asturiano, cerrada sin causa que lo justificase”¹⁶².

A partir del 20 de julio, el servicio ferroviario quedará totalmente normalizado, produciéndose la vuelta al trabajo, al mismo tiempo que se abre un compás de espera para la mediación del IRS. El conflicto ferroviario latente frente a la compañía Norte va a quedar desactivado durante unas pocas semanas, a la espera de que el IRS emita su veredicto sobre las reivindicaciones de los trabajadores de la empresa. Mientras se resuelve la petición sindical, las autoridades mantienen una actitud de firme presión sobre las organizaciones obreras pertenecientes a los sectores que persisten en las luchas sindicales; especialmente, en el sector naval y en el transporte ferroviario, a través del hostigamiento sobre sus líderes y el mantenimiento del cierre de los locales de las asociaciones que participan en las huelgas. Para ello utilizan los mecanismos de represión que les garantizan la declaración del estado de guerra y la suspensión de las garantías constitucionales aplicados en previsión del paro general previstos para el 15 de julio, luego suspendido por decisión de UGT y CNT, organizaciones convocantes de la campaña emprendida contra la subida de los precios de las subsistencias.

En opinión de Martín Ramos, la actitud provocadora de la empresa ferroviaria podría haber sido parte de una estrategia gubernamental que habría permitido abortar la acción reivindicativa emprendida por ambas centrales¹⁶³. El triunfo de la huelga ferroviaria de julio no sólo representaba buenos augurios. La victoria sindical dará alas a los ferroviarios organizados y también a la UGT y a la CNT para fortalecer su colaboración, y aportará una base firme para emprender acciones en común de mayor alcance. Al mismo tiempo, y de cara a las reivindicaciones planteadas, el entendimiento con la CNT había sido respaldado en el XII Congreso de la UGT celebrado en Madrid

¹⁶¹ RAH. Madrid. Archivo de la Institución Libre de Enseñanza. Caja 147. Expediente 2.068. Comunicación dirigida por el presidente del Consejo de Ministros, de 17 de julio de 1916, a Gumersindo de Azcárate, presidente del Instituto de Reformas Sociales, en demanda de un arbitraje de esta institución sobre el conflicto ferroviario.

¹⁶² *La Justicia Social* (Reus), 313 (29 de julio de 1916), p. 1: “Después de la huelga...”.

¹⁶³ MARTÍN RAMOS, José Luis, *Historia de UGT (1914-1930)*. Publicaciones Unión. Madrid. 1998, p. 22.

en mayo de 1916, y formaba parte de amplia campaña desarrollada desde la organización socialista para forzar al gobierno a adoptar medidas contra la inflación y el aumento del desempleo que afectaban a los trabajadores españoles¹⁶⁴.

La resolución final del IRS, de 27 de julio, implicará una serie de propuestas que tienen una importancia relevante para el futuro de las asociaciones obreras ferroviarias¹⁶⁵:

- El reconocimiento de mejoras salariales.
- La recomendación de que la compañía atienda las otras peticiones obreras que no afecten a la soberanía de la empresa en cuanto a la organización interna del trabajo.
- El reconocimiento pleno de las organizaciones obreras por parte de las empresas, además de solicitar que éstas no opongan obstáculos a su actividad.

Como resultado del anterior arbitraje, el gobierno tomará la iniciativa de aprobar el Real Decreto de 10 de agosto de 1916, donde se establecía el principio del reconocimiento de las asociaciones y los sindicatos obreros por parte de las compañías concesionarias de servicios públicos¹⁶⁶. Las dificultades y los inconvenientes planteados por las empresas para su ejecución determinarán la aprobación posterior de un reglamento complementario, en marzo de 1917, que desarrollará la anterior legislación¹⁶⁷.

La exposición de los hechos reseñados da pie a valorar la actuación de la dirección de UGT durante la huelga. En primer lugar, se advierte una clara divergencia entre sus integrantes, al distinguirse quienes mantienen posturas preventivas ante el conflicto y quienes apostaban claramente por respaldarlo. En segundo lugar, se manifiesta también la falta de coordinación entre los desplazados a Asturias y el comité suplente que rige el sindicato en ausencia de la mayor parte de sus miembros electos durante el periodo que dura la huelga. Sólo así se pueden entender actuaciones tan contradictorias como la decisión de apoyar la huelga adoptada por Saborit y Virginia

¹⁶⁴ La resolución final del citado Congreso, aprobada el 23 de mayo, respaldaba el uso de la huelga general como medio para ayudar a la lucha de clases, al mismo tiempo que nombraba un comité de ayuda al comité nacional del sindicato para la preparación de un futuro movimiento revolucionario. La información, en GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, *La razón de la fuerza. Orden público, subversión y violencia política en la España de la Restauración (1875-1917)*. CSIC. Madrid. 1998, p. 515, que cita como fuente a AÍSA, Javier y ARBELOA, Víctor M., *Historia de UGT*. Zero-Zyx. Madrid. 1975, p. 66.

¹⁶⁵ *Boletín del Instituto de Reformas Sociales -BIRS-* (M), 146 (agosto de 1916), pp. 100-125: “Huelga ferroviaria. Informe del Instituto”.

¹⁶⁶ *BIRS* (M), 146 (agosto de 1916), 160-167: “Real Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 10 de agosto de 1916 [*Gaceta* del 11], declarando que las Compañías o Empresas industriales que en virtud de concesión del Estado, tengan a su cargo servicios públicos, están obligadas a reconocer la personalidad de las Asociaciones y Sindicatos que legalmente constituyan sus obreros y empleados”.

¹⁶⁷ *BIRS* (M), 154 (abril de 1917), 368-374: “Real Decreto de la Presidencia del Consejo de ministros de 23 de marzo de 1917 [*Gaceta* del 24], aprobando el Reglamento para ejecución del Real decreto de 10 de agosto de 1916, citado en nota anterior.

González, por propia iniciativa y ciertamente a espaldas del resto del comité, mientras en Madrid se está negociando desde el día 15, por decisión del comité suplente y ante el temor de que la huelga fracase, tras la detención de los representantes desplazados a Zaragoza y Barcelona. En tercer lugar, existe la impresión de que -una vez más- tanto la dirección del Sindicato Norte como la propia Federación Nacional de Ferroviarios, así como la mayoría del comité de UGT, fueron a la huelga o la respaldaron más por imposición de las bases que por una evaluación de las posibilidades de llevarla adelante con perspectivas de éxito. En la primera oportunidad que tienen de descolgarse de la huelga optarán por hacerlo, sin valorar el alcance de la medida o el equilibrio de las fuerzas en pugna, con el consiguiente desconcierto entre los militantes, los dirigentes de las secciones y la propia cúpula sindical, a la hora de explicar los cambios de posición, los compromisos adquiridos y las contrapartidas obtenidas en cada una de las desconvocatorias; todo ello, sin que se produzca en ningún caso un compromiso de la parte empresarial, que deja su representación en manos del gobierno, pero que, al mismo tiempo, mantiene toda su independencia para aplicar o no los posibles acuerdos negociados.

La evolución de las dos huelgas que tienen lugar en julio de 1916 -la del sector naval y la ferroviaria- pondrá también de manifiesto la debilidad estructural de los dos sindicatos mencionados, además de plantear ciertas dudas sobre la fortaleza sindical de la propia UGT en estos momentos, al verse obligada a atender un doble conflicto, donde participan dos de sus entidades más representativas -marinería y ferroviarios-, a la vez que la organización mantenía abierto un tercer frente, al oponerse a la política gubernamental durante la campaña de protesta contra las subidas de los precios de las subsistencias, la demanda de empleo y la reclamación de una amplia amnistía. Ante este triple reto, el gobierno reaccionará dejando que la huelga en el sector naval se alargue, para debilitar la resistencia de los trabajadores, mientras que, al mismo tiempo, aplica medidas de excepción para frenar el movimiento de protesta social, que empezaba a tener un eco cada vez mayor en las zonas urbanas. En cuanto a los ferroviarios, la respuesta combina, una vez más, la presión empresarial con la propuesta de una negociación donde el gobierno representa a la empresa ferroviaria, sin que aquélla sufra mayor desgaste que el de una exposición pública negativa, mientras no asuma riesgo alguno en la inexistente negociación. El recurso al arbitraje no pasa de ser una artimaña jurídica puesto que la decisión arbitral no será aplicada por falta de voluntad política de las autoridades que han dado seguridades previas a la parte empresarial.

En estas circunstancias, parece evidente que gobierno y empresas han sumado sus fuerzas para hacer frente a la ofensiva sindical que empieza a tomar cuerpo a partir de 1915, cuando la subida de los precios de las subsistencias y el incremento del desempleo hace cundir la alarma entre los trabajadores que exigen a las centrales sindicales una respuesta firme frente a los efectos negativos de la guerra, lo cual obligará a aquéllas a radicalizar su discurso y a enfrentarse a las empresas.

La falta de recursos económicos suficientes y la situación de debilidad que atraviesa el movimiento obrero organizado, junto con la ausencia de un respaldo político firme harán que carezca de apoyos suficientes para imponer sus criterios.

Ambos conflictos -el de La Naval y el del Sindicato Norte- han de contemplarse bajo una perspectiva de un enfrentamiento social de mayor amplitud. La decisión de UGT de mantener -junto con la CNT- las movilizaciones públicas contra los efectos negativos de la guerra mundial, al mismo tiempo que sostiene la presión sindical constante, para conseguir un cambio político, convierte a la UGT en esos momentos, en un instrumento de la acción política frente al gobierno en ejercicio y a las fuerzas que aquél representa.

A comienzos de agosto el comité nacional de UGT se dirige a la CNT y a la Federación de Sociedades Obreras de Zaragoza para manifestarles que en el momento que restablezca la normalidad política reanudarán la campaña para abaratar las subsistencias¹⁶⁸. Un mes después, la comisión de la Asamblea de Valencia (CNT) remitirá un escrito al comité manifestando haber acordado reiniciar la campaña¹⁶⁹. Tras varios contactos entre ambas centrales, se decidirá la fecha del 15 de octubre para la convocatoria de actos y manifestaciones con los que se reanude la campaña a favor del descenso de los precios de las subsistencias, contra el paro y en apoyo de la amnistía. También se acordará dirigir una circular a las secciones de la UGT para que participen en los actos de propaganda dispuestos y la publicación de un manifiesto firmado por ambas centrales, con una tirada de 50.000 ejemplares, dando cuenta de los hechos¹⁷⁰. De este modo daba comienzo la cuarta campaña organizada por los socialistas y la segunda realizada en colaboración con la CNT¹⁷¹. Los mítines y las manifestaciones realizados en esta fecha no tuvieron demasiado apoyo, con una participación de los trabajadores menor de la esperada. Dentro de la misma campaña y dada la falta de respuestas gubernamentales, ambas organizaciones repetirán la convocatoria de actos públicos por idéntica causa para el 12 de noviembre. En este acto tampoco se logró llenar el teatro de la Casa del Pueblo¹⁷².

Las movilizaciones realizadas, pese a no lograr un seguimiento importante, sí debieron de influir para que el gobierno decidiera el 12 de noviembre la publicación de una nueva Ley de Subsistencias, más intervencionista que la anterior. Además de una serie de medidas sobre la aplicación de aranceles a las importaciones, el texto legal brindaba la posibilidad de aplicar reducciones de tarifas en la navegación y en el transporte ferroviario, así como de recurrir a la incautación y la explotación de minas o fábricas si fallasen otras medidas correctoras aplicadas a la reducción de los precios de las subsistencias. La aprobación de esta normativa en vísperas de la convocatoria de movilizaciones no contará con el apoyo de los sectores burgueses, ni tampoco con la benevolencia de los sectores obreros¹⁷³.

¹⁶⁸ *Actas...*, folio 379. "Acta de 3 de agosto de 1916.

¹⁶⁹ *Actas de UGT 1916-1917*, folios 2-3. "Acta de 7 de septiembre de 1916".

¹⁷⁰ *Actas...*, folio 11. "Acta de 28 de septiembre de 1916".

¹⁷¹ *ES (M)*, 4 de octubre de 1916, p. 1: "La UGT y la CNT. A los obreros de España y al pueblo en general".

¹⁷² *Actas...*, folio 32. "Acta de 26 de octubre de 1916". También, SÁNCHEZ PÉREZ, *Protesta...*, pp. 176-177.

¹⁷³ SÁNCHEZ PÉREZ, F., *Protesta...*, p. 179.

En estas circunstancias, resulta cada vez más evidente que las acciones de protesta y los trabajos de propaganda dispuestos por ambas organizaciones no estaban teniendo el efecto deseado. Si bien es verdad que ha crecido la capacidad de convocatoria de las dos centrales durante estos meses, ello no ha sido suficiente para lograr una movilización de los trabajadores frente al empeoramiento de las condiciones económicas derivadas de la guerra mundial. Ante la imposibilidad de conseguir respuestas por parte del gobierno y dada su falta de decisión política para atender las peticiones expuestas, la dirección de UGT propondrá la celebración el 19 de noviembre de una reunión de delegados regionales pertenecientes a las dos centrales, con el objetivo de decidir la fecha del paro nacional¹⁷⁴. En esta reunión se invitará a los delegados que expongan la situación y el estado de ánimo de las regiones que representan, con el fin de elegir la fecha en que haya de realizarse el paro si éste llegase a acordarse. A propuesta de Acevedo, delegado por Asturias, se aprueba que el paro tenga lugar el 18 de diciembre, dado que en un país como el nuestro, *“falto de la organización adecuada, hay que tomarse el tiempo necesario para esta organización”*¹⁷⁵.

La huelga general de diciembre de 1916 representa otro hito fundamental en la historia del movimiento obrero español. El paro fijado para el lunes 18 se presentará como una protesta pacífica contra la falta de acción gubernativa. Las organizaciones convocantes -UGT, CNT- solicitaban no sólo la participación de los trabajadores, sino también la solidaridad del comercio, a través del cierre voluntario de los establecimientos. La petición encontrará una respuesta favorable en muchos bares y cafés. El paro ha contado también con el apoyo de sectores menos comprometidos, como las clases medias. El seguimiento del paro será muy elevado entre la ciudadanía, especialmente en Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Valladolid y Bilbao, lo que sorprenderá tanto a sus promotores como a las mismas autoridades. Según algún periódico, *“la huelga ha sido la más grande y la mejor organizada de las tres huelgas generales que se han verificado en Madrid, en 1909, 1911 y 1916”*. A las doce del mediodía el cierre era casi general. *“Pocos carruajes y no muchos transeúntes circularon en la capital”*¹⁷⁶. Desde las organizaciones socialistas, se pone el acento en el papel determinante que puede representar la huelga general como forma de protesta, un hecho que implica un cambio significativo con respecto a las posiciones defendidas hasta ese momento.

Un hecho destacable es la ausencia de la Federación Nacional de Ferroviarios del paro general. Una primera y fugaz explicación justificaba la no adhesión de los ferroviarios *“por las dificultades de su organización”*¹⁷⁷. La realidad es más compleja. La decisión sobre la participación de los ferroviarios en la huelga general se adoptará el 15 de diciembre, tras una reunión celebrada en Valladolid en la sede del Sindicato Norte

¹⁷⁴ Actas..., folio 36. “Acta de 9 de noviembre de 1916. Ver también MEAKER, Gerald H., *La izquierda revolucionaria en España, 1914-1923*. Ariel. Barcelona. 1978, pp. 66-67.

¹⁷⁵ Actas..., folios 49-53. “Acta de 19 de noviembre de 1916”.

¹⁷⁶ *El País* (M), 19 de diciembre de 1916, pp. 1-2: “La huelga general. Impresiones y comentarios”; “Huelga general en toda España”.

¹⁷⁷ Actas de UGT..., folio 66. “Acta de 21 de diciembre de 1916”.

donde participan Ramón Cordoncillo, el secretario de la federación, el comité del Sindicato Norte, que dirigen Moisés Reta y Trifón Gómez y también los delegados de zona o secciones. Allí se debatió el carácter que tendría la huelga y si se mantenía el paro previsto donde los ferroviarios secundasen la huelga o, por el contrario, si el Sindicato Norte se decidía a apoyar un paro indefinido en el ferrocarril hasta que se atendiesen las concesiones hechas a los obreros mediante la resolución del IRS, quedando también sin efecto las represalias realizadas por la empresa después de la huelga ferroviaria de julio. Desde varias instancias obreras se les pedirá que apoyen el paro general, *“reclamando el concurso de los ferroviarios que estuvieran en situación de prestarlo”*¹⁷⁸, conscientes de la importancia que puede tener esa participación en el éxito y el desenlace del paro. La respuesta será contraria a la participación en el paro general, en razón de las circunstancias específicas que aquejan a la organización ferroviaria, aunque ello requiera posteriores matizaciones.

*“Como los ferroviarios que componen nuestro sindicato tenían pendientes de concesión ofrecimientos que se les hicieron como solución de nuestra huelga [ferroviaria] pasada y una reclamación por actos de represalia, hubo que acordar que la huelga que comenzara el día 18 [de diciembre] seguiría con carácter indefinido hasta que se cumpliera lo ofrecido y se dejasen sin efecto los castigos impuestos. Atendiendo requerimientos de los representantes del gobierno, hemos celebrado varias entrevistas, al término de las cuales ha habido un ofrecimiento concreto de que serían atendidas nuestras reclamaciones por concretarse (...) Hemos considerado suficiente el ofrecimiento hecho para dejar sin efecto la resolución de mantener la huelga general indefinida, y hemos resuelto que por veinticuatro horas paralicen el trabajo todos los agentes de Norte afectos a servicios que no estén relacionados con el tráfico de trenes”*¹⁷⁹.

Lo que el manifiesto citado viene a expresar es que los ferroviarios que representan al Sindicato Norte -y que representan al resto de la federación- no consideran oportuno apoyar el paro general, ante el ofrecimiento que han recibido por parte del gobierno de resolver los contenciosos pendientes que desde la pasada huelga ferroviaria enfrentaban a la compañía Norte y al sindicato de igual denominación, al garantizar el mediador que se convertirá en realidad lo ofrecido, lo que inducirá a la organización ferroviaria a suspender su participación en la futura huelga del día 18, resolviendo que en la jornada de protesta citada sólo participe el personal de Norte adscrito a servicios no relacionados con el tráfico.

La decisión de los ferroviarios de no apoyar el paro de forma colectiva será mal recibida por la CNT, que criticará que prevalezcan los intereses de grupo frente a los colectivos y pronosticará que la aceptación de las propuestas gubernativas sólo será un engaño y representará otra decepción más de las muchas que han sufrido los

¹⁷⁸ ES (M), 16 de diciembre de 1916, pp. 1-2. “Los ferroviarios. El mitin de anoche”.

¹⁷⁹ ES (M), 16 de diciembre de 1916, p. 1: “La huelga del 18 de diciembre. Manifiesto del Sindicato Norte”.

ferroviarios¹⁸⁰. Como muestra de este comportamiento dispar, hay que señalar que los trabajadores de los talleres de Clot (MZA) y de San Andrés de Palomar (Norte), ambos en Barcelona, sí apoyaron la jornada de paro.

La labor de las organizaciones ferroviarias hasta la huelga de 1917

Mientras se producían las actuaciones de los sindicatos y de las secciones ferroviarias en demanda de mejoras salariales para responder a la carestía, algunas de estas organizaciones van a adoptar también otras medidas complementarias, igualmente destinadas a mejorar la situación de estos trabajadores. Entre ellas debemos reseñar la creación de la Cooperativa de la Unión Ferroviaria (Sección Catalana), constituida en Barcelona en abril de 1915, la cual entrará en funcionamiento a partir del mes siguiente¹⁸¹. Su objeto era “*suministrar a sus socios, al más reducido precio posible, toda clase de víveres y comestibles, que se adquirirán al por mayor, para detallar después entre ellos*”¹⁸².

La cooperativa tenía su domicilio en la calle de la Princesa 20, de Barcelona¹⁸³. Constaba de un almacén de comestibles y de un establecimiento de panadería, destinados a surtir al personal ferroviario perteneciente a la Sección Catalana¹⁸⁴. Estaba dirigida por una junta administrativa, elegida por los socios de la misma cooperativa, quienes debían pertenecer al personal de MZA, como el sindicato originario. La junta directiva de la sección mantenía una función de control sobre las actividades de aquella, que estaba regulada estatutariamente¹⁸⁵.

De acuerdo con lo expresado en los estatutos, las previsiones de actuación resultaban sumamente ambiciosas, al disponer que “*si el capital social lo permitiera, se extenderá el objetivo de la cooperativa hasta la creación de establecimientos de comercio, producción, transformación y transportes de toda clase de artículos, a la adquisición de todas las propiedades posibles, tanto rústicas como urbanas, mobiliarias, bancarias, intelectuales, y en fin, de todas las formas conocidas hasta el presente y que se pudieran conocer en el porvenir*”¹⁸⁶. La práctica obligará a sus responsables a actuar con unas previsiones más realistas, dadas las limitaciones presupuestarias de la entidad promotora, y teniendo en cuenta la disminución del número de asociados y considerando también el alto coste de los productos de primera necesidad, todo lo cual hacía inviable una inversión importante en la compra de

¹⁸⁰ *Solidaridad Obrera* (B), 10 de enero de 1917, p. 1: “A todas las secciones ferroviarias”.

¹⁸¹ AHGCB. *Libro de Registro de Asociaciones de Barcelona n.º 4*. N.º de registro 8.198. Folio 320.

¹⁸² AHGCB. Gobernación. Expediente 8.198. *Estatutos de la Cooperativa de Unión Ferroviaria (Sección Catalana)*. Tipografía Bofarull. B. 1915, art. 1º, p. 3.

¹⁸³ En noviembre de 1916 la Cooperativa se trasladó al nuevo domicilio de la sociedad matriz, paseo del Borne, 17, donde permanecerá hasta su cierre, en el verano de 1917. Allí reanuda su actividad en el momento de su reaparición, en la primavera de 1922.

¹⁸⁴ La existencia de la panadería constaba en los balances económicos de 1915 y 1917 que figuran en el expediente que se conserva de la sociedad en el AHGCB.

¹⁸⁵ *Estatutos de la Cooperativa de Unión Ferroviaria* (Sección Catalana), art. 81, p. 36.

¹⁸⁶ *Estatutos de la Cooperativa*,... pp. 3-4.

mercancías¹⁸⁷. La cooperativa de la Sección Catalana se mantuvo en activo hasta 1917, lo que induce a pensar que su desaparición estaría relacionada con el cierre de los locales de la entidad patrocinadora, impuesto por las autoridades como consecuencia de la huelga ferroviaria de agosto. Años después, en 1922, tras la reapertura de la sección y la recuperación de los locales y de los activos de las organizaciones obreras ferroviarias afectadas, se producirá su reaparición, bajo el nombre de Cooperativa Ferroviaria Sección Catalana¹⁸⁸.

La evolución de la organización ferroviaria en el periodo que transcurre entre la huelga de 1916 y la de 1917 muestra cierto paralelismo con la actividad desarrollada en el periodo 1914-1915, en referencia a la lucha que mantiene el Sindicato Norte con la compañía de igual nombre y la vinculación de la organización ferroviaria con las campañas prosubsistencias desarrolladas por la UGT y la CNT. La resolución final del IRS del 27 de julio de 1916 tendrá importantes implicaciones para el futuro de las asociaciones ferroviarias, al decidir el reconocimiento pleno de aquellas por parte de las compañías y la recomendación a la compañía Norte para que atienda las peticiones obreras que no afecten a la organización interna de la empresa y el reconocimiento de mejoras salariales¹⁸⁹.

En 1916 la organización ferroviaria socialista vivirá una etapa de gran actividad que quedará reflejada en la realización de varios congresos convocados tanto por los sindicatos más importantes como por otros de importancia relativa menor. De acuerdo con la afiliación que aportan, los más destacados de aquéllos son:

- El congreso extraordinario del Sindicato Norte (Valladolid, 6 de mayo de 1916)¹⁹⁰.
- El II congreso del Sindicato de MCP (Madrid, 4-7 de junio de 1916)¹⁹¹.
- El I congreso del Sindicato de MZA (Madrid, 24 de septiembre-1 de octubre de 1916)¹⁹².
- Un nuevo congreso extraordinario del Sindicato Norte (Valladolid, 8-17 de octubre de 1916)¹⁹³.

¹⁸⁷ En septiembre de 1916, la Sección Catalana cotizaba por 2.070 afiliados, cifra bastante inferior a la mencionada en el periódico oficial. El dato en ES (M), 24 de septiembre de 1916, p. 3: "Congresos Obreros. El Sindicato de MZA [I]". El artículo recoge las secciones, delegados y afiliados representados en el I Congreso.

¹⁸⁸ AHGCB. Expediente 8.198. El último documento que se conserva es un ejemplar de los estatutos de la Cooperativa Ferroviaria Sección Catalana, visados con fecha 2 de julio de 1923. Ignoramos si se mantuvo en el periodo de la Dictadura de Primo de Rivera.

¹⁸⁹ BIRS (M) 146 (agosto de 1916), gaceta del 11, declarando que las compañías o empresas industriales que en virtud de concesión del estado tengan a su cargo servicios públicos, están obligadas a reconocer la personalidad de las Asociaciones y sindicatos que legalmente constituyan sus obreros y empleados".

¹⁹⁰ BIRS (M), 143 (mayo de 1916), pp. 480-483: "Congreso Obrero Ferroviario".

¹⁹¹ BIRS (M), 145 (julio de 1916), 74-76: "II Congreso del Sindicato Ferroviario Madrid-Cáceres-Portugal [MCP]".

¹⁹² ES (M), 23-30 de septiembre y 1 de octubre de 1916: "Congreso del Sindicato de Madrid-Zaragoza-Alicante [MZA]".

¹⁹³ ES (M), 9-20 de octubre de 1916: "Congresos Obreros. Los ferroviarios del Sindicato Norte".

En apariencia, el incremento del número de congresos celebrados por las organizaciones ferroviarias socialistas podría entenderse como el resultado de un amplio trabajo interno, al que se sumaba una labor de cohesión imprescindible para fortalecer la organización superior. De esa forma, el congreso posterior de la federación representaría la culminación de toda la actividad congresual precedente, incluidos los intercambios de propuestas y experiencias procedentes de las secciones y sindicatos. La realidad, sin embargo, resultará muy diferente. De los cuatro congresos que celebraron los sindicatos ferroviarios más importantes en 1916, dos fueron de carácter extraordinario y estuvieron promovidos por la misma entidad, el Sindicato Norte. Su convocatoria fue el resultado de situaciones excepcionales: el debate sobre una propuesta de huelga y la tensión provocada por el incumplimiento de los acuerdos que dieron fin a la citada huelga ferroviaria de julio de 1916. Los otros dos congresos responden a realidades dispares. El realizado por el Sindicato de MCP corresponde a una convocatoria reglamentaria de una organización de baja actividad, con un número de secciones muy pequeño y que integra al personal de una compañía en dificultades económicas permanentes, pero que desarrolla su trabajo de forma estable y continuada, habiendo celebrado en el periodo 1912-1916 los dos congresos reglamentarios estipulados. Por último, el congreso del Sindicato de MZA nos revela una situación anómala, de una organización obrera con escasa actividad y que apenas participa en actos públicos, siendo ésta la primera convocatoria que hacían sus dirigentes después de cuatro años de existencia. Ello revela el incumplimiento de los estatutos, al hacerse con un retraso de dos años, sin que esto determinase apercibimiento por parte del comité nacional de la federación frente a los hechos constatados¹⁹⁴.

Esta situación nos ayuda a evaluar el funcionamiento del modelo de organización establecido en el congreso ferroviario de 1912, que se ha revelado poco homogénea, al exhibir unos comportamientos sindicales muy variables si se tiene en cuenta la evolución de los sindicatos más poderosos. De una parte, queda demostrada la innegable actividad desarrollada por el Sindicato Norte, cuya dirección ha mantenido una política reivindicativa continuada y un trabajo permanente, que han permitido superar esos tres años de declive sufrido por la organización ferroviaria, salvando sin dificultades la sustitución de la dirección no ferroviaria. En el otro extremo se sitúa el Sindicato de MZA, cuya actividad pública resulta muy inferior, pese a la importancia de

¹⁹⁴ La situación comentada con relación al sindicato de MZA pone de manifiesto otro hecho evidente: el retraso injustificado que mantuvo la propia Federación Nacional de Ferroviarios, que también fue posponiendo la celebración de su congreso durante más de un año, de junio a noviembre de 1915, pese a las reiteradas peticiones de los dirigentes del Sindicato Norte, hecho que ya hemos comentado. No creemos que la similitud de comportamientos tenga que ver con los dirigentes que figuraban al frente de una y otra entidad. Vicente Barrio y Miguel Sastre pertenecían a la burocracia sindical formada en torno a la Sociedad de Profesiones y Oficios Varios de Madrid, dependiente de la Casa del Pueblo. Originariamente ajenos al mundo ferroviario, serán elegidos en 1909 para puestos preferentes de la Unión Ferroviaria, cuando era un riesgo el nombramiento de ferroviarios para desempeñar cargos directivos. Uno y otro responden a una tradición sindical distinta a la que parece demandar la realidad social y económica del periodo que contemplamos.

la empresa que representaba y el número de asociados que lo integran, el segundo en importancia de toda la Federación Ferroviaria¹⁹⁵. A diferencia de la anterior, en esta organización se mantendrá la dirección no ferroviaria, estando presidido entre 1912 y 1916 por Miguel Sastre, antiguo dirigente de la Varia.

El descontento de los ferroviarios común en la mayoría de las empresas, se acrecienta en el caso de la compañía Norte. Los motivos aducidos para ello son básicamente dos: el incumplimiento de los compromisos contraídos por el Estado y la empresa Norte a raíz de la huelga de julio de 1916, que deja en entredicho la supuesta intención del gobierno de poner límites a los abusos de aquéllas, al imponerles el cumplimiento de las obligaciones legales, el Real Decreto de 27 de julio sobre el derecho de asociación en las empresas que gestionan servicios públicos. En este aspecto, queda de nuevo demostrado el apoyo gubernamental a las empresas del sector.

La otra causa del descontento se debe a la política represiva que aplica la compañía Norte sobre sus trabajadores asociados a organizaciones reivindicativas. Así, entre agosto y diciembre de 1916, en la mayoría de las ciudades que cuentan con secciones del Sindicato Norte se sucederán protestas repetidas por parte de los trabajadores mencionados, por el trato discriminatorio de que son objeto los trabajadores afiliados a las organizaciones reivindicativas y los que habían participaron en la huelga ferroviaria de julio. Éstos se verán postergados tanto en ascensos como en gratificaciones, al mismo tiempo que son objeto de un trato desconsiderado por parte del personal de los niveles medios o superiores, en una actuación que pretende establecer unas diferencias firmes entre el personal considerado fiel y aquel otro cuyo posicionamiento asociativo despierta escasas simpatías entre los responsables de la empresa. En opinión de Trifón Gómez, secretario del Sindicato Norte, la acción represiva se remontaría a noviembre de 1915, desde la celebración del congreso de la federación, que habría supuesto la reincorporación de las secciones autónomas ferroviarias a los distintos sindicatos encuadrados en la federación, utilizando la represión “*a fin de quebrantar la mayor fuerza de la organización*”¹⁹⁶. Esta situación, a juzgar por las noticias que recoge la prensa obrera, podía considerarse muy extendida entre las secciones pertenecientes al Sindicato Norte. El hecho será denunciado ante las autoridades, aunque su eco resulte menor, en un momento de gran agitación social; durante la campaña que protagonizan la UGT y la CNT en los últimos meses de 1916 en contra de la carestía y a favor de convocar una huelga general a nivel de todo el Estado.

La última medida adoptada por la organización ferroviaria en diciembre de 1916 será la celebración de una reunión por parte del comité del Sindicato Norte con los delegados de zona y una representación del comité nacional de la Federación Nacional de Ferroviarios. En ella se formará una comisión cuyos integrantes se trasladarán a Madrid para entrevistarse con el gobierno y la compañía, para expresar sus protestas

¹⁹⁵ ES (M), 24 de septiembre de 1916: “Congreso del Sindicato de MZA [I], p. 3. Aunque las cifras aportadas son incompletas, el número de afiliados de MZA allí representados estaba en torno a los 7.500.

¹⁹⁶ ES (M), 11 de octubre de 1916, p. 3: “Congresos Obreros. Los ferroviarios del Sindicato Norte. Cuarta sesión”.

ante la falta de respuestas a los requerimientos realizados a raíz del congreso extraordinario organizado por el Sindicato Norte en octubre de 1916. La comisión será recibida por el ministro de Fomento, Rafael Gasset, que les hará nuevas promesas, “*temiendo que de nuevo estallase la huelga ferroviaria, pues coincidía [la reunión] con la huelga general del día 18*”¹⁹⁷. Una vez más se advierte la intención de los responsables gubernativos y empresariales de ganar tiempo y de dilatar las respuestas; en este caso, ante la imperiosa necesidad de afrontar el reto que representaba el paro nacional previsto.

No todas las iniciativas adoptadas reflejaban la situación de tensión en las relaciones entre los trabajadores asociados y las compañías. Entre las que creemos conveniente destacar, por su interés en desarrollar una labor de propaganda didáctica, está la decisión de la Junta Directiva de la Sección Catalana de editar un folleto para dar a conocer “*a la opinión pública, a los ferroviarios en conjunto [y] a las autoridades*”, cuáles eran sus aspiraciones, así como las condiciones deplorables en las que desarrollaban su vida laboral. El trabajo llevaba el título de “*Lo que quieren los ferroviarios*” y se publicará a finales de diciembre de 1916, con el apoyo económico de la sociedad citada. En él se recogen de una forma ordenada y precisa, con un lenguaje claro y asequible, las peticiones de los trabajadores para entendimiento de éstos y del público en general¹⁹⁸.

*“Lo que quieren los ferroviarios. Cinco son las principales aspiraciones de los ferroviarios, a saber: inamovilidad, escalafón, ascensos progresivos, reglamentación de horas de servicio y carnet de libre circulación. Todas las demás demandas formuladas, ya en la prensa de la clase, ya en congresos, ya en campañas de propaganda y hasta en conflictos planteados, puede decirse que son aspectos locales y de detalle de alguna de aquellas cinco principales”*¹⁹⁹.

Aunque la iniciativa parece loable, su publicación, en diciembre de 1916 y en unas circunstancias sociales convulsas y en el ambiente que rodea la huelga general del 18 del mismo mes, posiblemente se produjo en un momento inapropiado para su lectura

¹⁹⁷ UF (M), 146 (1.º de marzo de 1917), p. 2: “Ferroviarios a las armas”. El artículo estaba tomado, según consta, del número correspondiente de febrero de 1917 del periódico *La Unión Ferroviaria. Sección Barcelona-Norte*, órgano oficial de la citada sección. En él se hacía un llamamiento al personal ferroviario para protestar ante la actitud de la compañía Norte, dispuesta a mantener en vigor las medidas sancionadoras contra quienes apoyaron la pasada huelga y los ascensos al personal esquirol.

¹⁹⁸ Fundación Maura. Archivo Antonio Maura. Legajo 185. Carpeta 17. Carta de la Junta Directiva de la Unión Ferroviaria (Sección Catalana) a don Antonio Maura Muntaner, de 20 de enero de 1917. El escrito se adjuntaba al folleto.

¹⁹⁹ *Lo que quieren los ferroviarios. Exposición razonada y argumentada de las principales aspiraciones del personal de ferrocarriles de España*. Editada por Unión Ferroviaria (Sección Catalana). Imprenta J. Valls. B. (s.f), p. 5.. El documento fue promovido desde la junta directiva de la citada sección y su autoría creemos que corresponde al ferroviario de Barcelona Arturo Doménech (“Fray Supino”). Fue editado en diciembre de 1916, mediante una suscripción de los afiliados a la Sección Catalana de Barcelona, siendo remitido posteriormente tanto al Director General de MZA como a otras personas ilustres, entre las que cabe citar a Antonio Maura, así como a la prensa general y a la obrera, para darlo a conocer. Se conservan ejemplares en el AHMB y en el Archivo Ferroviario (FFE).

y difusión, pues las posiciones de los trabajadores y de las organizaciones obreras del sector estaban muy radicalizadas.

El resultado favorable alcanzado por la huelga ferroviaria de julio de 1916 animará a los responsables de UGT en su decisión de mantener la estrategia de presión que vienen sosteniendo en colaboración con la CNT frente al gobierno, con vistas a nuevas acciones. La anterior huelga de ferroviarios sería contemplada como un precedente de cara a la preparación del paro general previsto para el 18 de diciembre. La realización de este último supondrá un gran éxito para el conjunto del movimiento obrero, que en esos momentos comandan las dos centrales sindicales. La huelga general de un día representará también una expresión de la voluntad de los trabajadores por mantener la movilización²⁰⁰.

La huelga de 1917. De la huelga ferroviaria a la huelga general

En los meses iniciales de 1917, las tensiones sociales y económicas se multiplican en unos momentos en que la crisis política amenaza la estabilidad gubernamental. A la preocupación del gobierno por la situación económica ante la persistencia de la inflación y el recrudecimiento de la actividad huelguística, se añade una situación política incierta. Ésta conducirá en un breve plazo al desgaste y posterior caída del gobierno que preside Romanones, sometido a fuertes presiones por parte de los partidarios y de los detractores de la neutralidad. El 19 de abril se hacía cargo del gobierno el también liberal Manuel García Prieto. A los muchos problemas a los que se enfrenta el ejecutivo, se sumarán nuevas disputas, motivadas por el intervencionismo del ejército en la actividad política a través de las Juntas de Defensa, que el gabinete intentará desactivar sin resultado. La debilidad del gobierno de Manuel García Prieto precipitará en pocos meses su caída y la llegada al poder del conservador Eduardo Dato para sustituirlo, en junio de 1917, cuyos trabajos se verán precedidos por nuevas tensiones. Éstas vendrán provocadas por la acción de los partidos de la oposición para exigir un debate parlamentario que permita afrontar la crisis política continua en que se debatía el país desde los últimos meses de 1916.

La situación de inestabilidad política y social se verá también influida por la actuación de los dos principales sindicatos, dispuestos a mantener la movilización social iniciada el año anterior y cuyos resultados parecían favorables a los intereses de los trabajadores. La coordinación de las acciones entre ambas centrales mostraban, no obstante, las diferentes prioridades de una y otra, aunque superen los escollos y diferencias que mantienen frente al objetivo principal: la convocatoria de una huelga general en apoyo de la acción política emprendida por los partidos de la oposición, cuyo último fin sería poner término al régimen de la Restauración. La estrategia de la huelga general se sustentaba en conseguir la paralización del transporte, y por ello la huelga ferroviaria se situaba en una de las prioridades dentro del movimiento emprendido por la oposición política al gobierno.

²⁰⁰ ROMERO SALVADÓ, Francisco J., *España...*, p. 47.

El examen de los acontecimientos vividos en los primeros meses de 1917 nos obliga a detenernos en algunos hechos vinculados a la acción de las organizaciones obreras ferroviarias y que preceden a la huelga de agosto.

- El 5 de enero se formalizaba un acuerdo entre los partidos republicanos y el PSOE²⁰¹.
- En febrero, y desde el Sindicato de MZA, también se hacen sentir quejas ante la negativa de esta empresa a conceder las mejoras solicitadas durante el congreso celebrado por el sindicato en el otoño de 1917²⁰²
- En los meses iniciales de 1917 continuaban sucediéndose las denuncias por represalias contra la compañía Norte por parte de los afiliados al sindicato de igual nombre.

La estrategia de las organizaciones ferroviarias, empeñadas en lograr tanto el reconocimiento sindical como las mejoras económicas prometidas el año anterior, va a pasar a un segundo plano dentro del plan de acción pactado por la UGT y la CNT el 27 de marzo, cuando se haga público el manifiesto aprobado en la Casa del Pueblo de Madrid, que cuenta con el respaldo de los dirigentes de ambas centrales sindicales. En el texto se propone el camino a seguir para quienes se situaban en la oposición sindical frente a la política gubernamental.

*“Se impone que el proletariado español emplee la huelga general, sin plazo definido de terminación, como el arma más poderosa que posee para reivindicar sus derechos”*²⁰³.

Una vez difundido el manifiesto, la estrategia de la tensión irá en aumento, mientras que el gobierno, dirigido por Romanones, responderá con la suspensión de las garantías constitucionales y la detención de los implicados.

El gobierno de García Prieto, que toma el poder en abril, pretende, en primer lugar, recuperar la normalidad restableciendo las garantías constitucionales y reabriendo la Casa del Pueblo, aunque con la necesidad de resolver la oposición militar. El pulso con las Juntas de Defensa, por el contrario, se saldará con la derrota gubernamental y la renuncia del presidente.

La llegada de Dato al Gobierno a mediados de junio irá acompañada de algunas medidas políticas tendentes a desactivar la oposición representada por el ejército y la burguesía catalana, a fin de romper la conjunción de intereses con la que se enfrenta²⁰⁴. En los meses posteriores se asiste a un difícil equilibrio de fuerzas, donde poder y

²⁰¹ LACOMBA, J. A., *La crisis española de 1917*. Ciencia Nueva. Madrid. 1967, pp. 224-225: “Manifiesto de UGT y CNT de 27 de marzo de 1917”.

²⁰² FFE. Archivo Histórico Ferroviario. Caja 186. Expediente 48. Federación Nacional de ferroviarios Españoles. Sindicato de MZA. Sección de Madrid. Convocatoria. 18 de febrero de 1917.

²⁰³ LACOMBA, J. A., *La crisis...*, pp. 406-408.

²⁰⁴ ROMERO SALVADÓ, F. J., *España...*, p. 144.

oposición intentan ganar tiempo. El gobierno trata de asegurarse el apoyo del ejército, aunque eso signifique la claudicación del poder civil, hecho que acontece el 15 de julio²⁰⁵. También se buscará el entendimiento con los regionalistas catalanes, aunque para ello será necesario afrontar el problema obrero. El instrumento utilizado será convertir la oposición sindical al gobierno en una amenaza de clase, obligando al reagrupamiento de fuerzas políticas y utilizando al ejército en la represión de los disturbios²⁰⁶.

El análisis de la conflictividad laboral que conduce al movimiento revolucionario de agosto de 1917 de modo global exigiría una exposición amplia y detallada que no parece posible incluir aquí. Junto a la conmoción política causada por las disputas del gobierno frente al estamento militar y una representación de la burguesía catalana, nuestra atención se detendrá especialmente en las disputas laborales que confluyen en la huelga general. La crisis de 1917 ha sido estudiada por distintos investigadores y bajo diferentes perspectivas, con resultados muy notables²⁰⁷, siendo necesario incorporar la información aportada por los estudios parciales que se han publicado en los últimos años. En espera de proceder a un estudio pormenorizado de la huelga ferroviaria, nos fijaremos por el momento en aspectos significativos de ésta: la huelga de julio en Valencia y la correspondiente de agosto, cuyos efectos se dejarán sentir por todo el país, aunque con desigual incidencia. Nos limitaremos a apuntar algunos aspectos que nos parece necesario destacar en relación con los hechos señalados, esperando que una mejor comprensión de aquéllos pueda ayudar a esclarecer aspectos no valorados de forma suficiente hasta el momento.

Con independencia del movimiento político en marcha y del papel que en su interior se habría decidido que debía cumplir la Federación Nacional de Ferroviarios, cuya vinculación a la UGT era notoria y conocida, hay algunos hechos que deben destacarse.

El 25 de febrero se había producido en Zaragoza una reunión convocada por el delegado de Barcelona del comité ejecutivo del Sindicato Norte, a la que habían asistido representantes de las secciones de Zaragoza, Lérida, Manresa y Barcelona, adhiriéndose la sección de Pamplona, no presente. En esta reunión se adoptarán varios acuerdos.

“ 1) Necesidad de plantear la huelga. Ante la informalidad de la compañía Norte y del gobierno no cumpliendo las condiciones que fueron impuestas para la vuelta al trabajo en la huelga de julio de 1916, se hace necesaria de todo punto la declaración de huelga.

2) Probabilidad de llevarla a la práctica. El disgusto exteriorizado por la mayoría del personal ante la improcedente conducta de los jefes y los injustificados y

²⁰⁵ *Ibidem*, p. 119.

²⁰⁶ *Ibidem*, p. 142.

²⁰⁷ Véanse entre otros los estudios de LACOMBA y ROMERO SALVADÓ, ya citados, así como de otros autores como Antonio BAR, *La CNT en los años rojos*. Akal. M. 1981. También, Gerald H. MEAKER, *La izquierda revolucionaria en España, 1914-1923*. Ariel. Barcelona. 1978. A nivel regional, destaca el trabajo de M.^a Dolores Ramos, *La crisis de 1917 en Málaga*. Diputación de Málaga. 1987.

antirreglamentarios aumentos de sueldo y ascensos a esquiroles son síntomas precursores de éxito en su planteamiento.

3) Medios a emplear para el mejor éxito: solicitar de la UGT y de la CNT la declaración de huelga en sus respectivos organismos, en caso de militarización de los ferroviarios o de que se pongan a disposición de la empresa por parte del gobierno ‘elementos extraños’ a su servicio, o bien que, como incidencia de la huelga, trate el gobierno de obligar al personal a que ocupe el puesto que abandonó al amparo de las leyes.

4) Condiciones que podrían aceptarse para no declararla:

- Primera. Reconocimiento del Sindicato.*
- Segunda. Reglamentación de ‘deberes y derechos’ del personal.*
- Tercera. Anulación de los ascensos provisionales a los esquiroles.*
- Cuarta. Reconocer como fijo a todo agente que lleve un año en la compañía.*
- Quinta. Resolución satisfactoria a las peticiones formuladas a la empresa por los maquinistas o fogoneros en el mes de octubre del año pasado.*
- Sexta. Aumento de 75 pesetas anuales a los agentes de plantilla de sueldo inferior a 2.000 pesetas y de 0,25 por día de trabajo a los agentes a jornal sin limitación.*

5) En caso de vernos obligados a entablar la lucha, qué peticiones deben hacerse: las cinco anteriores y las que se formularon en mayo de 1916 que no estén incluidas en el párrafo anterior”²⁰⁸.

En el documento señalado hay dos hechos que resultan a todas luces evidentes:

1º Desde que se produjo la aprobación del decreto que garantizaba la sindicación en las empresas de servicios públicos y la aprobación de una serie de concesiones de orden laboral y también de tipo económico, la compañía Norte optará por mantener una postura de desobediencia frente a las referidas normas, comportamiento que no produce ningún requerimiento o sanción por parte del gobierno. Al mismo tiempo, sostiene una posición de absoluta intransigencia en el terreno laboral. La única acción gubernamental que trata de poner freno a esa actuación será la de aprobar una legislación complementaria, sobre la sindicación en empresas de servicios públicos, que aclaraba el contenido del Real Decreto de julio de 1916 y que se hará pública en marzo de 1917, casi ocho meses después de sancionadas las primeras normas, cuyo incumplimiento resultaba manifiesto. Este comportamiento discrecional del gobierno producirá el desconcierto de los trabajadores y motivará la protesta generalizada ante la posición desafiante adoptada por la empresa Norte frente a las organizaciones sindicales, ante la pasividad y la complacencia de las autoridades. En relación con los trabajadores, la actitud de la compañía será de absoluto incumplimiento de los acuerdos pactados, llegando a reducir las subidas salariales prometidas, en una clara actitud provocadora, a través de la concesión de premios y ascensos a empleados, dando prioridad en las relaciones laborales a la fidelidad por encima de cualquier otro criterio racional. Una parte destacada de ese personal fiel

²⁰⁸ *El Pueblo* (Valencia), 6 de agosto de 1917, p. 1: “Los ferroviarios de Barcelona”.

aparecía vinculada a sindicatos católicos, o bien a organizaciones sindicales fundadas o sostenidas por las empresas.

2º/ *La adopción de medidas económicas y laborales destinadas a primar las conductas fieles a la empresa. Estos acuerdos representan una evidente intención provocadora por parte de los responsables de la compañía Norte. Entre las decisiones adoptadas, figuran la concesión de ascensos y gratificaciones para favorecer al personal que acudió al trabajo durante los días de huelga, aumentando más si cabe el malestar existente y trasladando en este caso el problema a la propia relación laboral, al aumentar la tensión entre los trabajadores beneficiarios y los que se consideran castigados y postergados, por defender sus intereses laborales y sindicales frente a la empresa.*

Estas quejas por los incumplimientos producidos eran objeto de una carta que el comité del Sindicato Norte dirigía, a comienzos de marzo, al director de la compañía citada, transmitiendo el malestar de los trabajadores por los incumplimientos realizados.

“Primero. Que habiéndonos prometido para solucionar nuestro conflicto de julio [de 1916] no ejercer represalias con el personal huelguista, vemos con profundo disgusto cada vez más acentuadas éstas (...) Segundo. La conducta poco cortés que por algunos jefes de los distintos servicios se viene empleando para con el personal huelguista, amenazándoles con castigos exagerados, a pesar de que su conducta se ajuste al estricto cumplimiento de su deber (...) Tercero. Los ascensos concedidos, o que intenten concederse, al personal llamado ‘adicto’ a la Compañía, sin tener en cuenta lo que previenen los reglamentos para estos casos, ni las condiciones que el agente debe reunir para el desempeño de ciertos cargos”²⁰⁹.

A mediados de marzo circulan informaciones en medios socialistas madrileños acerca de la posibilidad de convocar -a petición de las secciones- un congreso extraordinario de la Federación Nacional de Ferroviarios donde se acuerde, entre otras medidas, la huelga general en el sector²¹⁰. Se barajaba la posibilidad de celebrarlo el 25 de marzo en Madrid, propuesta que no saldrá adelante, por falta de unanimidad entre las secciones y los sindicatos que forman la federación. Mientras, las autoridades de Barcelona tratarán de desactivar las amenazas de huelga en varios sectores laborales como el textil, los marinos, los albañiles y también los ferroviarios de esta ciudad, todos los cuales muestran gran tensión, existiendo la posibilidad de que decidan ir a la huelga²¹¹.

²⁰⁹ ES (M), 13 de marzo de 1917, p. 2: “Los ferroviarios. El incumplimiento de lo pactado puede provocar un conflicto”.

²¹⁰ RAEH. Archivo Romanones. Caja 88. Expediente 30. Carpeta 3. “Información de la Casa del Pueblo. Madrid, 17 de marzo de 1917”.

²¹¹ *Ibidem*, 20 de marzo de 1917.

El 25 de marzo se reunirá, finalmente, el Comité Nacional de la UGT. La reunión contará con la asistencia de representantes de los comités regionales del sindicato. El objetivo es valorar la posibilidad de llevar a cabo una huelga general en protesta por el encarecimiento de las subsistencias. Algunos delegados consideran necesario dar un plazo mínimo de dos meses para satisfacer las demandas planteadas en el manifiesto que se piensa remitir al gobierno, donde expone con toda crudeza la realidad del problema económico que aqueja a las clases populares y las soluciones que requiere²¹². La detención de los firmantes y la adopción de medidas policiales y de censura, junto al cierre de las Cortes, contribuirán a enrarecer el clima social y político en esos momentos.

El 8 de abril se reunía en Madrid, en sesión ordinaria, el comité nacional de la Federación Nacional de Ferroviarios. En esa fecha estaba formado por Daniel Anguiano, presidente; Ramón Cordoncillo, secretario; Aníbal Sánchez, tesorero-contador, y José Doménech y Segundo del Tronco, vocales. Junto a ellos figuraban los representantes de los sindicatos: Moisés Conde, por el Sindicato Norte; Antonio Fernández Quer, por el de MZA; Rodolfo de Landáburu, del MCP y Oeste de España; Rafael Ruiz, de Andaluces, y Manuel Mosnar, Ángel Martínez y Félix Méndez, por los otros sindicatos menores²¹³.

En la reunión se expondrán las actuaciones desarrolladas durante los seis meses transcurridos, informando los respectivos delegados de los sindicatos acerca del congreso extraordinario de Norte y de la solución del conflicto planteado por el personal de aquella, así como de las dificultades que se mantienen tras la huelga y por motivo de las represalias adoptadas por la empresa contra el personal que respaldó la huelga de julio de 1916. También se comentarán los otros congresos celebrados por los sindicatos de MZA y MCP. En ellos acordaron formular reclamaciones de mejora que fueron presentadas también a las compañías respectivas. Un hecho a comentar es la situación de los diferentes sindicatos ferroviarios, que se califica de buena, *“porque aumentan en número y en conocimiento de su interés de clase y sus deberes para la lucha”*. Se conviene en la *“necesidad de realizar una campaña de propaganda de carácter general y con unidad de pensamiento”*.

Además de la situación de las secciones mencionadas, ya referida, otras secciones serán también noticia. A mediados de junio, la Barcelona-Norte publicaba una hoja dirigida a sus afiliados donde expresaba su rechazo hacia el comportamiento de la compañía. A través de ella transmitía su protesta contra la decisión de los responsables de la empresa de descontar el importe de la gratificación concedida el año anterior de los salarios más bajos, pese a los requerimientos y a los acuerdos alcanzados. En la nota, los dirigentes de la sección pedían a sus afiliados que se negasen a aceptar las nóminas correspondientes de no constar la citada gratificación²¹⁴.

²¹² *Ibidem*, 27 de marzo de 1917.

²¹³ *ES (M)*, 9 de abril de 1917, p. 1: “Los ferroviarios. Importante reunión del Comité Nacional”.

²¹⁴ FFE. Archivo Ferroviario. Caja S-182-15. Federación Nacional de Ferroviarios Españoles. Sindicato del Norte. Sección de Barcelona. *“Los ferroviarios del Norte ante las felonías de los tiranos”*.

La actuación de la empresa Norte tendrá también una consecuencia inesperada en la capital catalana. El 23 de junio la junta directiva de la sección de Barcelona-Norte aprobaba su retorno al sindicato de igual denominación, integrado en UGT²¹⁵.

La actuación discrecional de la empresa Norte provocará cierto malestar en el gobierno, que determinará la aprobación de una Real Orden del Ministerio de Fomento de 17 de julio, exigiendo a la compañía el pago de la mencionada gratificación sin proceder a descuento alguno, tal como se había aprobado en los acuerdos que dieron lugar a la desconvocatoria de la huelga de julio de 1916.

A partir de la información disponible, puede advertirse que el comportamiento de la compañía Norte indicaba la determinación de sus responsables de mantener una actitud intransigente que, sumada a las constantes rupturas de acuerdos, iban a determinar un aumento del descontento por parte del personal de esta empresa. De ahí que, si bien los historiadores siguen considerando que la huelga de Valencia respondía a una decisión política, no es menos cierto que en el año transcurrido desde la huelga ferroviaria de 1916 la actitud de la empresa Norte se caracterizó, en todo momento, por adoptar medidas contrarias a los trabajadores, tras haber roto varios acuerdos previamente aceptados. Es comprensible que, en esas circunstancias y dado el clima social y político imperante en julio de 1917, la huelga ferroviaria de Valencia pudiera entenderse mejor desde la perspectiva de una reacción del personal contra el comportamiento abusivo de la empresa, fruto de una decisión política individual.

Finalmente, hay indicios suficientes para afirmar que desde la huelga ferroviaria de julio de 1916 se podía advertir la existencia de una conducta provocadora por parte de una de la compañía Norte, cuyo último fin sería impulsar un conflicto laboral que determinase una reacción de los trabajadores a favor de la declaración de huelga. Esa acción justificaría la intervención gubernamental, al tiempo que permitiría a la propia empresa ejecutar medidas sancionadoras contra aquellos trabajadores afiliados al Sindicato Norte, que había resultado reforzado desde el triunfo del año anterior. A partir de estos elementos, parece posible describir cómo se desarrollaron los hechos que confluieron en la huelga ferroviaria de agosto de 1917.

Uno de los aspectos en los que la mayoría de los investigadores parece coincidir es en acusar al gobierno de haber provocado la huelga de agosto. Sin embargo, al referirse a la huelga ocurrida en Valencia en el mes de julio, sólo una de las fuentes habla de la existencia de agentes provocadores, mientras la mayoría de los estudiosos

mangoneadores de la Empresa. EN PIE DE GUERRA. Barcelona, 18 de junio de 1917". Reproducido en *SO (B)*, 20 de junio de 1917, p. 1.

²¹⁵ AHGCB. Expediente 8127. Comunicación de la junta directiva de la Sección Barcelona-Norte al gobierno civil de Barcelona de 25 de junio de 1917, informando del cambio de nombre de la entidad por el de "Federación Nacional de Ferroviarios de España. Sindicato de la Compañía del Norte. Sección Barcelona".

que revisaron los hechos comentados se inclinaron por aceptar la opinión de Saborit, que culpó de esta huelga a la imprudencia de Félix Azzati²¹⁶.

Sin dudar de la solvencia de los testimonios señalados, hemos recurrido a fuentes empresariales en busca de información complementaria que permitiese arrojar alguna luz sobre los hechos comentados. De acuerdo con informaciones procedentes de la propia dirección de la compañía Norte, la huelga ferroviaria de Valencia se habría iniciado a partir de las doce de la noche del 18 al 19 de julio.

“Se declaró en huelga, sin previo aviso el personal de la compañía Norte, residente en Valencia y en el Grao, abandonándose por los huelguistas algunos de los trenes en las estaciones en que se encontraban, retirándose del servicio gran parte del personal de noche y no presentándose el que había de estarlo, durante el día”²¹⁷.

El mencionado texto describe cómo el personal en huelga no había formulado ninguna petición a la empresa, indicando que *“el movimiento obedeció a la influencia ejercida sobre los ferroviarios por determinados elementos políticos de Valencia, que deseaban provocar una huelga revolucionaria coincidente con la anunciada reunión en Barcelona de los parlamentarios catalanes”*.

La impresión que prevalece es que el autor del informe habría tenido acceso a la misma fuente antes nombrada, si bien también parece posible creer que la citada versión se difundiera en los días posteriores a los sucesos, dado que el documento fue redactado casi dos semanas después de ocurridos los hechos, resultando difícil al redactor no aportar una referencia cuyo valor nadie parecía discutir.

La huelga de Valencia se extenderá también al personal de los tranvías, que la tenía anunciada previamente. En los días inmediatos se ampliará a otras actividades y sectores de Valencia, cuyos trabajadores la van a secundar. De acuerdo con el informe oficial del director de Norte al consejo de administración de la empresa, el movimiento había sido apoyado por la totalidad del personal de Tracción y Talleres del Depósito, así como por un 60% del resto de los servicios, sin que fuera reprimido durante los dos primeros días.

La reacción frente a la huelga se va a producir -y ésta es la novedad- por la intervención del personal perteneciente al Centro Instructivo Ferroviario de Valencia, organización de carácter sindical sostenida por la compañía Norte, que hará frente a los huelguistas enfrentándose a tiros con ellos y actuando en defensa de los intereses patronales, al custodiar algunos de los edificios e instalaciones pertenecientes a la empresa²¹⁸.

²¹⁶ ROMERO SALVADOR, F. J., p. 146, y nota 7.

²¹⁷ Centro de Estudios Históricos del Ferrocarril [CEHFE]. Barcelona. Archivo de Norte. Legajo 495.889. “Huelga de Valencia y del 10 de agosto de 1917 en las líneas de Norte”. Informe del Director General al Comité de Madrid, de 31 de julio de 1917, p. 1.

²¹⁸ *Ibidem*, pp. 2-3.

Lo significativo de este documento es la afirmación de la presencia de un sector del personal de la compañía que se enfrenta con armas al intento de los trabajadores huelguistas de impedir el trabajo en las instalaciones ferroviarias, permaneciendo abiertas éstas con el fin de recibir el apoyo militar o policial necesario para mantener activo el servicio ferroviario.

Dado el carácter de los grupos opuestos a los huelguistas y su capacidad de resistencia, así como su disponibilidad de armas, hechos todos señalados en el informe, existen indicios para pensar que, o bien la compañía disponía de información sobre los preparativos de la huelga en Valencia, lo que le habría permitido disponer de tiempo para preparar la defensa de las instalaciones, o -lo que parece más probable- pudo utilizarse esta circunstancia -la ocupación de la estación y otras instalaciones ferroviarias, por parte de los huelguistas y los probables daños cometidos- para ejecutar acciones previstas por parte de la empresa, dispuesta a desembarazarse del personal más incómodo en Valencia, donde contaba con la colaboración de un grupo de trabajadores organizado para actuar contra los ferroviarios socialistas, acción cuyo éxito permitiría desarrollar actuaciones de mayor alcance.

El 21 de julio, a los dos días de iniciada la huelga ferroviaria en Valencia, será declarado el estado de guerra en la ciudad. Desde el momento que el personal fiel a la compañía recibe apoyo militar y policial para mantener el control de las instalaciones, *“el mismo Capitán General convino con el representante de la Compañía la readmisión de los [obreros] que se presentasen, salvo los comprendidos en una relación de 43 agentes [a los que se considera] especialmente responsables de la huelga y a los que se proponía prender y sumariar”*²¹⁹.

Este dato ya nos permite considerar la existencia de una relación de personal no fiel, sospechoso para la empresa, al que se intenta detener o controlar. Habitualmente, en caso de una huelga, era a posteriori, una vez finalizado el conflicto y tras la reintegración de los obreros al trabajo, cuando la empresa decidía quiénes podían retornar y cuáles no, según fuese demostrada su implicación en la huelga. El elevado número de encausados, el hecho de que no medien otras actuaciones empresariales u otras medidas de control y la circunstancia de que en el mismo día que se declara el estado de guerra se dé la orden de busca y captura contra una lista de sospechosos ya previamente identificados, da lugar a pensar que la idea de actuar sobre ese colectivo laboral estaba ya decidida previamente y que sólo se esperaba el momento propicio para ejecutar la medida. La información que proporciona el director de la compañía añade más detalles sobre la situación, contribuyendo a aumentar las sospechas de una acción premeditada con anticipación a los hechos que ocurren.

“El día 27 fui llamado por el director de Obras Públicas para participarme que el ministro de Fomento le había encargado que me enterase de que una comisión de ferroviarios de Madrid y Valladolid le había visitado para participarle que la huelga

²¹⁹ *Ibíd.*, p. 3.

estaba desautorizada por el sindicato Norte y que, no habiendo sido dirigida contra la Compañía no podía ésta aprovechar la ocasión para desembarazarse, como pretendía hacerlo, de elementos que no le eran simpáticos, lo que constituía una represalia inadmisibile. Hice presente al Director que al decidir la Compañía, de acuerdo con el Capitán General, la separación de unos 43 agentes señalados como principales promovedores y responsables de la presente huelga y no de actos anteriores lo había hecho con el objeto de que lo sucedido en Valencia no quedara sin la debida sanción, puesto que de no ocurrir así (...) el servicio sería en lo sucesivo imposible, no sólo por efecto de la indisciplina triunfante y la falta de autoridad en los jefes, sino por la imposibilidad de apoyarnos en lo sucesivo, como ya lo habíamos hecho en la ocasión presente, en elementos adictos. Estos elementos que nos han permitido no interrumpir el servicio y que lo han prestado con gran riesgo personal (...) nos han hecho saber en forma expresiva que no aspiran a recompensa alguna, pero cuentan con que los culpables de los sucesos serán debidamente castigados con arreglo a los reglamentos, pues de otro modo no podríamos contar con ellos en el porvenir (...) Al día siguiente, 28, el ministro de Fomento me dijo por teléfono que el gobierno reconocía que la huelga actual era esencialmente diferente de las anteriores y que, por lo tanto, la compañía estaba en libertad de decretar las separaciones que estimase convenientes, a condición de que estuviesen completamente justificadas por hechos delictivos realizados con la ocasión de la presente huelga, pero de ningún modo por otros, pues el gobierno que estaba decidido a apoyar a la Compañía siempre que siguiera este criterio, debería responder en cada caso y conocer los fundamentos de los castigos impuestos. Hice presente al Ministro que en algún caso podía ser difícil puntualizar hechos, aparte del abandono del servicio, y que por otra parte, si se retrasaba la vuelta al trabajo de los huelguistas, la compañía tenía que reemplazar a los ausentes, que ya no podrían ser admitidos por estar cubiertas las plazas por ellos abandonadas”²²⁰.

El texto resulta suficientemente expresivo del punto de vista de la empresa y de las puntualizaciones del gobierno tanto sobre el carácter de la huelga, que no se califica aunque se entiende la alusión al carácter “político” del movimiento, así como cuál debía ser el criterio a adoptar por parte de la empresa en cuanto a los despidos, de manera que parece difícil de decidir si no es de acuerdo a unas previsiones anteriores.

Por todo lo expuesto, y aunque no existe una certeza absoluta acerca de la colaboración entre la empresa y las organizaciones que actuaron en su favor, sí se pueden aducir sospechas muy fundadas; sobre todo si conocemos la existencia de previsiones anteriores, formalizadas desde 1915 en adelante, y una vez conocida - también por información empresarial- la verdadera naturaleza del Centro Instructivo Ferroviario de Valencia y la opinión de sus promotores respecto a las medidas a adoptar con relación a los sindicatos reivindicativos²²¹.

²²⁰ *Ibíd*em, pp. 7-8. Los subrayados son nuestros.

²²¹ Véase PLAZA, A., *El asociacionismo ferroviario...*, pp. 443-453: “La reacción de las compañías y el impulso de los sindicatos de base empresarial”.

Esta valoración puede aportar una perspectiva más precisa de los hechos acontecidos. Una vez que el gobierno dispone de una posición ventajosa, puede esperar los movimientos de las organizaciones ferroviarias, cuyo comportamiento condiciona a su vez cualquier acción política que puedan emprender las fuerzas políticas opositoras. La actuación de éstas quedaba supeditada a la necesaria huelga ferroviaria para lograr la paralización de las comunicaciones, demostrando de paso la capacidad política de sus promotores. Era bastante probable que la negativa de la compañía a readmitir a los 43 despedidos se convirtiera en un factor de solidaridad, tanto para los sindicatos del sector como para otras organizaciones que los respaldan, dispuestos a presionar por el retorno al trabajo de los despedidos. Y, al mismo tiempo, la huelga de Valencia se convierte en una baza innegociable para la compañía Norte, si previamente era respaldada por el gobierno y recibía garantías sobre su actuación represora, lo cual parece asegurado a juzgar la información aportada por el texto.

Sólo faltaba esperar a la convocatoria del movimiento solidario, que daría lugar, tras los intentos infructuosos de arreglo, a la huelga de agosto, donde las organizaciones obreras ya carecen de iniciativa, al moverse de acuerdo con las previsiones gubernamentales. Una vez que el movimiento se iniciase, el gobierno podía contar con el apoyo militar garantizado, tras haber sido puesto a prueba en Valencia y dando opción, al mismo tiempo, a que las fuerzas políticas y sociales catalanas promotoras de la convocatoria de la Asamblea de Parlamentarios reconsiderasen su postura de oposición al régimen, ante la amenaza evidente de unos sindicatos dispuestos a tomar el poder.

La Federación Nacional de Ferroviarios anunciaba su decisión de ir a la huelga para el 10 de agosto si no se producía la readmisión de los obreros de Norte despedidos en Valencia. La negativa de la compañía a la petición expuesta contará con el respaldo del sector mayoritario del gobierno, algunos de cuyos miembros mantienen una estrecha vinculación con las compañías más importantes, y que se limitará a esperar el desarrollo de los acontecimientos. El 9 de agosto la organización ferroviaria votaba declarar la huelga para el día 13²²².

El resto de los acontecimientos ha sido suficientemente descrito por los protagonistas del momento y analizado después por los investigadores²²³. La huelga ferroviaria fracasará, al carecer de apoyo en la mayoría de los sindicatos de empresa que integraban la Federación Nacional de Ferroviarios. Los apoyos procedieron de las líneas de Asturias, de MZOV -en Galicia-, en algunos sectores de Norte y en una parte de las líneas donde estaba presente el Sindicato de Andaluces. En cambio, no se verá

²²² TUÑÓN DE LARA, M., *El movimiento obrero en la historia de España*. Taurus. Madrid. 1972, p. 590.

²²³ A título de ejemplo, y sólo a modo de muestra, se pueden citar las obras de Mauro BAJATIERRA, *Desde las barricadas. Una semana de revolución en España. Las jornadas de Madrid en agosto de 1917*. Casa Editorial Monclús. Tortosa. 1918; SOLDEVILA, F., *Tres revoluciones (Apuntes y notas). La junta de reforma. La asamblea parlamentaria. La huelga general*. M. 1917, y del mismo autor, *El año político de 1917*. Madrid. 1918; SABORIT, A., *La huelga de agosto de 1917*; BURGOS Y MAZO, M., *Vida política española. Páginas históricas de 1917*. Madrid. 1917.

respaldada ni en la mayoría de los centros vinculados a Norte ni entre el personal de los sindicatos de MZA y MCP, también pertenecientes a la federación y en cuyas líneas se siguió trabajando²²⁴.

Pese a todo, la huelga ferroviaria afectó a amplias zonas del país. Los lugares donde se produjeron los mayores incidentes fueron Madrid, Barcelona, Valencia, Vizcaya y Asturias, habiéndose manifestado también alteraciones en otros lugares donde la presencia obrera era relevante, como la zona minera de Riotinto, las cuencas mineras de León, Asturias, Palencia y Cartagena; y en ciudades como Burgos, Vitoria, Zaragoza, Sabadell, Tarrasa y algunas otras²²⁵.

La actuación del gobierno frente a la huelga partirá de la declaración del estado de guerra, ocupándose el ejército del control de los lugares estratégicos, y haciéndose cargo de la supervisión y mantenimiento del orden público. En zonas y lugares donde sus efectos fueron mayores la huelga se mantendrá durante casi una semana, aunque en la mayor parte del país y sobre todo en las regiones de predominio agrícola su incidencia fue escasa, limitada a los principales centros urbanos, allí donde había mayor presencia obrera. La excepción se produciría en Asturias, donde la huelga se mantendrá hasta el 31 de agosto.

La dureza de la actuación gubernamental y la implicación del ejército en la represión no deja lugar a duda respecto a los apoyos que sostienen al régimen de la Restauración, y también sobre el respaldo con que cuenta entre las clases dirigentes, a quienes el temor a la revolución les decide a elegir. La existencia de un importante número de víctimas civiles en el movimiento revolucionario de agosto de 1917 dejará una medida del precio que el gobierno de Dato está dispuesto a pagar por mantener el control del poder. La mayoría de los testimonios refieren la dureza de la represión, aunque difieren bastante las cifras oficiales de víctimas de los testimonios de protagonistas con respecto a la información aportada por la prensa en días posteriores, una vez desaparece la censura. A ellos se debe sumar la cifra de unos dos mil detenidos²²⁶.

El resultado del movimiento de agosto de 1917 se saldará con la derrota de las organizaciones y los partidos implicados en la acción revolucionaria, lo cual representa un grave contratiempo político para sus promotores, que, sin embargo, conseguirán rentabilizarlo políticamente en un plazo no demasiado largo, al lograr la elección a diputados de los responsables políticos del movimiento revolucionario. Un análisis más detallado de los efectos de este movimiento político revela que serán las organizaciones obreras las más perjudicadas por la huelga de agosto, y entre ellas, la Federación Nacional de Ferroviarios, que quedará muy debilitada tras la expulsión de un elevado número de trabajadores, de los cuales más de cuatro mil pertenecían a la compañía Norte, y que sumados a los despedidos de otras empresas, se aproximan a la cifra de

²²⁴ TUÑÓN DE LARA, M., *El movimiento obrero...*, p. 593

²²⁵ MEAKER, Gerald H., *La izquierda revolucionaria...*, p. 122.

²²⁶ TUÑÓN DE LARA, M., *El movimiento...*, p. 598.

cinco mil represaliados por haber participado en la huelga, número que las informaciones oficiosas venían manejando con posterioridad a los hechos. En el caso de Norte, la principal empresa implicada en las medidas sancionadoras, el desenlace de los hechos le permitirá conseguir un triple beneficio: prescindía del personal más conflictivo y organizado, conseguía provocar el hundimiento del sindicato ferroviario más poderoso y realizaba al mismo tiempo una reconversión de personal, reduciendo de paso el capítulo de gastos de mano de obra, al sustituir a trabajadores que cobraban unos salarios más altos por otros que entraban como personal nuevo en la empresa, y que representan una fuerza laboral menos concienciada y politizada..

SERVICIOS	NÚMERO DE AGENTES		TOTAL
	DE PLANTILLA	A JORNAL	
Explotación	1.058	1.385	2.443
Material y Tracción	282	739	1.021
Vía y Obras	1	655	656
División Comercial	3	---	3
TOTAL	1.344	2.779	4.123

Cuadro 2: Compañía Norte. Resumen del personal no readmitido por abandono del servicio en la huelga de agosto de 1917 y dado de baja.

Fuente: CEHFE. Archivo de Norte. Legajo 495.889. "Huelga de Agosto de 1917".

En el resto de las empresas, aunque se llevan a cabo despidos entre los trabajadores que secundaron la huelga, en ningún caso las cifras alcanzaron el nivel de las representadas por los despedidos en Norte. La cifra de cinco mil despedidos -sumados en conjunto los afectados de las distintas compañías- puede resultar indicativa, a la espera de hacer un balance pormenorizado de los ferroviarios represaliados por la huelga, en el conjunto de las empresas ferroviarias. Ello exigiría estudios parciales, empresa por empresa, con el inconveniente de que no se han localizado por el momento las fuentes documentales que habrían podido ayudarnos a conocer como se llevó a cabo el proceso de depuración, los criterios utilizados para la selección del personal destinado a ser expulsado, la distribución geográfica del personal sancionado por servicios, líneas y provincias, etc. El tema de la readmisión de los ferroviarios seleccionados será motivo de actuaciones judiciales, y también de protestas y reivindicaciones en los años posteriores, así como de constantes debates y requerimientos al gobierno y, sobre todo, a la compañía Norte, la más implicada, que resultaron totalmente ineficaces y cuya solución sólo se alcanzará bajo el gobierno de la Segunda República.

Otra cuestión que resulta imprescindible examinar son las consecuencias sindicales que tuvo el fracaso de la huelga de 1917 sobre la organización ferroviaria. La determinación de hacer una valoración de los hechos acaecidos y de las actuaciones de los dirigentes sindicales que tomaron parte en el movimiento será una reclamación inmediata, tanto por parte de los responsables de las secciones y sindicatos afectados

como de las direcciones de la UGT y del PSOE. Sin embargo, llama la atención, una vez más, que ese análisis de los hechos y la consiguiente depuración de responsabilidades deba esperar, en el caso de la Federación Nacional de Ferroviarios -la principal organización afectada- hasta casi un año y medio después de transcurridos los hechos, y una vez que se han pronunciado los órganos decisorios del sindicato y del partido, a través de los congresos respectivos. Por ello, existe la impresión de que, con independencia de cuáles fueran los resultados de los debates internos emprendidos por las direcciones de ambas organizaciones, las valoraciones estaban ya predeterminadas, antes de la convocatoria del II Congreso de la Federación Nacional de Ferroviarios, que se reunirá en febrero de 1919 y asumirá las valoraciones y el análisis ya expuestos en los congresos de UGT y del PSOE. A efectos de responsabilidades, el principal resultado de la revisión de los hechos, realizada por los representantes sindicales y políticos, primero, y por los dirigentes de la organización y sindicatos afectados, después, concentran la responsabilidad en la persona de Ramón Cordoncillo, en su condición de secretario del Comité Ejecutivo de la Federación Nacional de Ferroviarios. El hecho merecería por sí solo un estudio detenido de los diferentes factores y circunstancias que convergieron en esta determinación, y sólo podemos limitarnos por ahora a esbozar algunas puntualizaciones para la reflexión.

Desde el punto de vista interno, la impresión que surge de una contemplación parcial de las relaciones internas de poder que se establecen en toda organización política, sindical o de cualquier otro carácter puede aportar alguna luz. Desde que se constituyó La Unión Ferroviaria, resultó evidente que Cordoncillo no fue una persona considerada cercana o próxima al aparato sindical de UGT, si bien, y paradójicamente, será uno de los que más tiempo permanezca en la dirección del sindicato, tras su elección en julio de 1909 como secretario de la organización ferroviaria, al ser nombrado y mantenerse en ella hasta febrero de 1919, cuando se produce su expulsión. Así, ostentó durante casi diez años el cargo, durante los cuales mantuvo el control efectivo del mayor de los sindicatos de la UGT, primero junto a Vicente Barrio -presidente hasta noviembre de 1915-, y después, con Daniel Anguiano hasta 1919. La concentración de tanto poder, durante casi un decenio, debió de despertar recelos y envidias entre otros dirigentes socialistas

La posición que ocupaba Cordoncillo dentro del sindicato ferroviario le permitirá disfrutar de un puesto como vocal en el comité ejecutivo de UGT. Sin embargo su integración en el PSOE -a través de la ASM- será muy posterior, y no se producirá hasta mayo de 1914, cinco años después de formar parte de la cúpula sindical²²⁷. Este dato nos plantea nuevas objeciones, induciéndonos a pensar en lo poco habitual que resulta que un cargo sindical tan destacado -por la organización que representaba- pudiera haberse mantenido tantos años fuera del partido y en cuáles habrían sido las razones que habrían determinado esa actitud. Parece fuera de duda que

²²⁷ AGC. Salamanca. Gobernación. PS Madrid. Caja 879. Fichas de afiliados a la ASM. “Ramón Cordoncillo Cabrelles”. En la hoja de inscripción figuraban como avalistas Vicente Barrio y Daniel Anguiano, ambos, compañeros en el comité nacional de la Federación Nacional de Ferroviarios que también pertenecían a la ejecutiva de UGT. El alta en la ASM corresponde al 1 de mayo de 1914.

Cordoncillo en ningún caso aspiró a otros cargos que los dos que desempeñó, en la Federación Nacional de Ferroviarios y en UGT -éste en virtud de su puesto anterior-. También se sabe que en septiembre de 1911 y como consecuencia de la prohibición de UGT y del cierre de la Casa del Pueblo, junto con Largo Caballero y Vicente Barrio, realizará un importante servicio a la central sindical, al mantener oculta en su propio domicilio, a salvo de la policía, parte de la documentación de aquella²²⁸.

En el transcurso de la vida sindical de Ramón Cordoncillo hubo varios momentos, en que fue objeto de acusaciones diversas, por parte de algunos miembros de la Sociedad de Profesiones y Oficios Varios de Madrid [SPOVM] y de la Agrupación Socialista Madrileña [ASM], por hechos no probados y que fueron desestimados por carecer de pruebas. Todo ello nos lleva a pensar en la posibilidad de que su expulsión no resultase solamente el resultado de una labor fiscalizadora de su gestión durante la huelga, sino también una medida de ajuste interno entre los grupos enfrentados tanto por el control de la organización ferroviaria como de la propia UGT. La permanencia de Daniel Anguiano en la presidencia del sindicato y la salida de Cordoncillo dejará la responsabilidad del funcionamiento diario de aquella en manos de Trifón Gómez, una persona que también procedía -como Cordoncillo- de la profesión ferroviaria y que había ascendido a la ejecutiva de la federación a través de su gestión en el sindicato Norte, y, al mismo tiempo, una persona fiel a las decisiones del aparato político y sindical y menos independiente que Cordoncillo, que en ningún momento mostró ambiciones políticas o sindicales, y tampoco usó su cargo como plataforma para promoción hacia otros puestos. Basta repasar la trayectoria posterior del sucesor de Cordoncillo para advertir las diferencias y la propia evidencia de una carrera política ascendente que se cimenta en 1919 en la secretaria de la Federación Nacional de Ferroviarios.

Un examen concienzudo de los hechos exigiría disponer de información más precisa sobre los movimientos, actuaciones y decisiones de los dirigentes sindicales que tomaron parte en los distintos niveles de decisión antes y después de la huelga de agosto, para establecer niveles de responsabilidad más precisos, que difícilmente pueden exculpar en su totalidad a otros cargos de la organización, como el propio Anguiano, en su doble condición de dirigente del movimiento y presidente de la organización ferroviaria, o de los responsables de los sindicatos Norte y de MZA. Sólo una reconstrucción de la actuación de los principales dirigentes ferroviarios y de los responsables políticos y sindicales del PSOE y UGT en la toma de decisiones, así como la valoración de la actuación de los propios responsables del comité de huelga, en cuanto a la preparación y ejecución del movimiento revolucionario, pondría de manifiesto unas responsabilidades compartidas, que en ningún momento se llegaron a evaluar con rigor. Ello habría obligado a formar una comisión independiente, donde los

²²⁸ Cordoncillo residía desde 1910 en la calle Piamonte 17. 2º, muy próximo a la Casa del Pueblo, por lo que la ocultación y traslado de la documentación al domicilio del dirigente ferroviario no conllevaron sospechas para la policía, dado que en esas fechas resultaba un sindicalista aún poco conocido. El dato del domicilio en el Archivo de la Villa de Madrid [AVM], Fichas del Padrón de 1910. Distrito 4. Hoja 46.339. "Ramón Cordoncillo Cabrelles".

encuestadores no fuesen al mismo tiempo actores del hecho encausado, lo que inevitablemente condicionará el juicio de los hechos valorados.

La crisis de la Federación Nacional de Ferroviarios

El resultado final del proceso no puede analizarse aquí con detalle, razón por la que nos limitaremos solamente a esbozarlo, dejando para un estudio posterior cualquier intento de análisis en profundidad. La Federación Nacional de Ferroviarios sufrirá graves daños a causa de la huelga de agosto de 1917, al perder no sólo a los cuadros sindicales que formaban el esqueleto de la organización, sino también porque el resultado del conflicto representará una sangría irreparable para aquélla, que deja maltrecha toda la actividad sindical ferroviaria desarrollada hasta esos momentos²²⁹. La derrota representará también el alejamiento y la baja de miles de afiliados, debido a la limitada eficacia demostrada por esta federación, tanto por el fracaso en las reclamaciones frente a las empresas como por haberse visto implicada en luchas políticas de gran alcance, con un resultado negativo para los intereses de sus afiliados.

A consecuencia de estos hechos, la organización se había visto sometida a una doble presión: la política, al utilizar al sindicato ferroviario como instrumento de lucha en la disputa por el poder entre el gobierno y la oposición política y sindical que integraban las organizaciones republicanas, el PSOE, la UGT y la CNT; la sindical, por las consecuencias laborales sufridas, al ser muchos los obreros que habían perdido sus empleos como resultado de la batalla desigual emprendida entre las compañías y el gobierno, por una parte, y la Federación Nacional de Ferroviarios, por la otra. Esta organización venía manteniendo desde sus comienzos en 1912 una trayectoria de gran moderación, con escasa disposición al enfrentamiento con las grandes empresas, si bien eso representaba, en la práctica, optar por una postura poco comprometida en relación con las reivindicaciones sostenidas por algunas de sus secciones. Sin embargo, en 1917 y con ocasión del proceso de acercamiento desarrollado por la oposición política y sindical se les va a pedir a los ferroviarios integrados en UGT que tengan un protagonismo decisivo en las acciones que se piensan emprender para lograr un cambio político, una situación para la cual no estaban preparados ni políticamente ni a nivel de organización.

Los resultados negativos de la derrota no tardarán en dejarse sentir. Después de los hechos de agosto de 1917 el cierre impuesto de las secciones sindicales será acompañado de un fuerte descenso del número de asociados, por los temores impuestos por la represión, la pérdida de empleos o a causa de la decepción sufrida. Las consecuencias serán muy graves, produciéndose la fractura de una parte de la

²²⁹ Entre los muchos aspectos que quedan por investigar y en relación con el impacto de la huelga de 1917 sobre la organización ferroviaria, está el poder conocer qué efectos tuvo aquella sobre las diferentes secciones y sindicatos existentes y en las distintas compañías, al disponer únicamente de datos fragmentarios y sólo para contadas provincias. Sólo así podríamos tener un diagnóstico de la realidad de la situación en la organización ferroviaria. Para ello, sería necesario un paciente trabajo a través de la búsqueda en archivos y hemerotecas de datos sobre despidos de ferroviarios en las diferentes empresas, en los meses inmediatos a la huelga.

organización al desaparecer o segregarse secciones enteras. En 1920 el número de afiliados que permanecían vinculados a la Federación Nacional de Ferroviarios era de apenas 6.000²³⁰, cifra que parece indicar unas pérdidas que representarían casi los dos tercios de los representados en el congreso de noviembre de 1915, una situación aún más dolorosa si cabe al haberse producido después del costoso esfuerzo que había supuesto para la federación conseguir la reintegración de las secciones autónomas, tantos años alejadas de la organización ferroviaria principal.

Las carencias demostradas por el modelo descentralizado vigente hasta esas fechas, que estaba organizado sobre la base de sindicatos por compañías y que se había mantenido en vigor entre los años 1913-1916, y las dificultades de actuación de los sindicatos más pequeños en las empresas menores, junto a los problemas que atravesaba la Federación Nacional de Ferroviarios tras la derrota sufrida por las organizaciones ferroviarias después de la huelga de 1917, parecen aconsejar el retorno a una organización centralizada, que permitiera, en primer lugar, el reagrupamiento de las fuerzas sindicales que habían quedado dispersas y desorganizadas por la pérdida de parte de los cuadros sindicales, tras el despido de varios miles de ferroviarios. La fractura resultará mucho más evidente en el interior del Sindicato Norte, el más afectado por la represión patronal, al perderse más de cuatro mil empleos por causa de las sanciones impuestas por la compañía. Ese proceso de cambio se iniciará con el congreso extraordinario de 1920 y culminará al año siguiente con la transformación de la anterior organización en el Sindicato Nacional de la Industria Ferroviaria, que tendrá lugar en octubre de 1921.

Comenzaba así una nueva etapa para la organización ferroviaria, que, a partir de esta fecha, deberá afrontar un reto de gran responsabilidad, al verse obligada a recuperar tanto el crédito sindical como el respeto social -por parte de los propios trabajadores y de la sociedad-, para demostrar la importancia que tiene el permanecer asociados para luchar frente a las presiones y los abusos de los grandes patronos.

El principal objetivo de la reforma será la transformación de la organización federativa en un verdadero sindicato de industria. Sus dirigentes deberán afrontar una reconstrucción de la organización bastante dolorosa, conscientes del impacto social y económico que ha supuesto para las familias afectadas el despido de esos miles de trabajadores, atrapados en una situación no fácil de entender: la lucha por el poder entre gobierno y oposición, resuelta con una contundente derrota sindical a consecuencia de la cual serán muchos los afiliados que abandonen la organización. De ellos, una parte se orientará hacia otras opciones sindicales, al objeto de defender sus intereses laborales.

Así, desde 1918 y coincidiendo con esta fragmentación sufrida por la organización ferroviaria socialista, se constituirán en Barcelona dos secciones de ferroviarios anarquistas, formadas entre el personal de las compañías MZA -minoritaria- y Norte -mayoritaria-, las cuales figurarán representadas entre las entidades que acuden

²³⁰ GÓMEZ, Trifón, "El Sindicato Nacional Ferroviario es hoy una potencia". *La Lucha de Clases* (Bilbao), 1546 (14 de septiembre de 1928), p. 3.

al Congreso de Sans, convocado por la Confederación Regional de Cataluña de la CNT, en representación de 150 afiliados (antigua Sección Catalana) y de 600 afiliados (Sección Norte), respectivamente²³¹. La presencia de estas dos secciones anarquistas - no descartamos que pudieran existir algunas más en otras líneas- parece indicar un salto cualitativo emprendido por los trabajadores de esta profesión ante los escasos resultados obtenidos por la organización socialista. Este proceso de radicalización podría haberse visto favorecido por la situación vivida por estos trabajadores, y especialmente entre el personal menos cualificado. La insatisfacción provocada por los hechos ocurridos en los últimos años y a causa del empeoramiento de sus condiciones materiales, al finalizar el conflicto mundial y decaer la actividad productiva, podrían haber influido de forma decisiva en ese proceso.

El análisis de la evolución de estas dos secciones anarquistas ferroviarias, cuya trayectoria seguía el camino abierto por algunas de las llamadas secciones autónomas constituidas entre 1912 y 1915, donde también estaba presente la tendencia anarquista (Valladolid, Gijón, Barcelona-Norte,...) tiene lugar en el capítulo siguiente. Ambas secciones se integrarán en el llamado Sindicato Único Regional de los Transportes Marítimos, Terrestres y Similares de Cataluña, con sede en Barcelona, constituyendo una sección específica que agrupaba a los obreros del ferrocarril²³². Se producirán acciones similares en otros lugares, tendentes a constituir sindicatos únicos de transporte a nivel regional, con resultados poco efectivos debido a la acción represora desarrollada por el gobierno en 1919 contra las organizaciones obreras en Barcelona y frente a la CNT, dentro y fuera de Cataluña. Los sindicatos únicos no lograrán consolidarse de forma estable, cortando de raíz su aparición hasta que se produzca la reconstrucción del sindicato ferroviario anarquista en 1930²³³.

En el otro extremo se situaban las organizaciones que actuaban bajo el amparo de las compañías. Éstas se opondrán desde el primer momento a las huelgas ferroviarias, actuando en esos y otros conflictos de acuerdo con los intereses de las empresas y en apoyo de las decisiones de éstas. A partir de la huelga de agosto de 1917 tanto los sindicatos católicos como los vinculados a las empresas o los llamados sindicatos profesionales mantendrán una posición de hostigamiento frente a las organizaciones ferroviarias reivindicativas.

En relación con el proceso de crisis que afecta a la organización ferroviaria socialista, y por el sentido simbólico que representa, hay que destacar cómo en 1919 se interrumpe la publicación del periódico *La Unión Ferroviaria*, uno de los referentes más reconocidos por quienes trabajaban en el ferrocarril, desde su aparición en abril de 1909 y que había servido durante casi diez años para llevar de un extremo a otro de

²³¹ Congreso Regional del Trabajo de Cataluña, *Memoria del Congreso celebrado en Barcelona los días 28, 29, 30 de junio y 1.º de julio del año 1918*. Imprenta Germinal. B. 1918, pp. XXIX-XXX. El delegado que representaba a ambas secciones era Pablo Ullod, ex ferroviario afiliado a la Sección Catalana y cenetista reconocido desde 1910.

²³² *La Lucha* (B), 28 de diciembre de 1918, p. 4: “Convocatoria [Los ferroviarios]”.

²³³ ARANZA, Javier, “A los ferroviarios de Cataluña”, *La Unión Ferroviaria* (M), 354 (3 de agosto de 1931), p. 2.

España la idea de la asociación y el modo de pensar y sentir de los ferroviarios. Su ausencia será parcialmente atendida por otros periódicos ferroviarios cuyo ámbito resulta limitado a las áreas geográficas cubiertas por los respectivos sindicatos de empresa. La situación descrita podría considerarse un reflejo más de las problemas económicos que en esos años aquejaban a la organización ferroviaria socialista. Si los problemas ya empezaban a manifestarse en los años 1915-1916, ya entonces algunas secciones determinaron el incremento de las cuotas, habiendo tenido que negociar también un nuevo reparto entre la organización federativa, los sindicatos y las secciones. La pérdida de miles de afiliados después del fracasado movimiento revolucionario, tendrá efectos demoledores para el sostenimiento del sindicato. La necesidad de reducir gastos para poder sostenerse pudo decidir a los dirigentes de la Federación Nacional de Ferroviarios a suspender temporalmente el periódico a la espera de tiempos mejores, suspendiéndose casi dos años. En su ausencia, y para cubrir ese vacío, durante el mismo periodo los sindicatos de empresa supervivientes vinculados a la federación editarán sus propios periódicos, como *Defensa Ferroviaria* (MZA), *MCP-Unión Ferroviaria* (MCP), *El Eco Ferroviario* (Andaluces), *Lucha Ferroviaria* (Compañía de Ferrocarriles de Salamanca a la Frontera Portuguesa), y otros. Una parte de ellos subsistirá varios años, aunque difícilmente sustituirán al primero. La reaparición del periódico principal debió de producirse entre mayo y julio de 1921²³⁴.

La fecha de 1921 no representa más que un nuevo hito en ese largo y difícil camino que recorrieron las organizaciones ferroviarias reivindicativas; otra propuesta para salvar una grave situación, pero aún tendrá que transcurrir algún tiempo para superar la crisis en que había quedado sumida la organización más numerosa de la UGT. La crispación política y el empeoramiento de las relaciones laborales al finalizar la Primera Guerra Mundial dificultarán aún más la deseada recuperación. Durante los años veinte del pasado siglo la acción de los sindicatos de clase se verá condicionada por la propia evolución de la actividad económica, que vive un proceso de recesión muy acusado.

El recuerdo y la preocupación por la situación de esos varios miles de trabajadores represaliados por la compañía Norte en 1917 -los ferroviarios *seleccionados*- se dejara notar de distintas formas en el sentir colectivo. Algunos probaron a emigrar a otros países, ante la evidencia de que su expulsión les cerraría las puertas al trabajo en cualquiera de las compañías ferroviarias establecidas en España. Otros recurrieron a los tribunales²³⁵, algunos formaron asociaciones para defender sus

²³⁴ FFE. Archivo Ferroviario. Madrid. *La Unión Ferroviaria* (M), 198 (julio de 1921), p. 1. En nuestra opinión, la interrupción del periódico también pudo verse influida por la expulsión de Ramón Cordoncillo, en febrero de 1919. Hasta su salida de la organización ferroviaria, él fue, primero como fundador y después como responsable principal, el verdadero artífice de su publicación en esos diez años, etapa en la cual creemos que actuó como director efectivo, con excepción del primer año, en que nominalmente figuraba como tal Vicente Barrio.

²³⁵ Entre los abogados que participaron en la defensa de distintos colectivos de ferroviarios expulsados, procedentes de diversas secciones y sindicatos que reclamaron por conducto jurídico contra su despido, hay que citar a tres políticos de cierta significación, como son el ex ministro Juan de la Cierva, el abogado y periodista Mariano García Cortés, vinculado al PSOE, y el también abogado Francisco Layret.

intereses. Sus historias también llegaron a la prensa, y de ésta, a la opinión pública, y también fueron motivo de preguntas e interpelaciones parlamentarias, aunque con resultados infructuosos, en busca de la revisión de su situación laboral, y hasta confiaron en que una medida de gracia de las más altas instancias diera solución definitiva a su situación y otorgase el perdón y la reintegración laboral a los supervivientes de una de las más importantes represiones laborales que ha conocido nuestra historia social. En vano. Todos los esfuerzos serán infructuosos. El consejo de administración de la compañía Norte debió de valorar la afrenta como grave para resistir los intentos de revisión de aquel castigo a lo largo de los años. Los expulsados de 1917 hubieron de cumplir una sobrada penitencia, y tuvieron que esperar catorce años, hasta 1931, para que el gobierno republicano aprobase una ley a favor de los represaliados por motivos políticos para que los supervivientes pudiesen retornar a la condición de ferroviarios. La posición de intransigencia sostenida por la empresa Norte sólo parece posible de mantener si cuenta con el apoyo garantizado de los poderes públicos. Quienes se muestran sumisos a la intolerancia empresarial son los mismos dirigentes, que, una vez abandonan sus cargos públicos, se postulan para obtener una compensación a los servicios prestados en los sillones de los consejos de administración de las empresas que protegieron y ampararon. Creemos, para finalizar, que las dos caras de la situación resultan perfectamente delimitadas. De una parte, estaban quienes tomaron la decisión de expulsar y después denegaron el derecho a recuperar el puesto de trabajo; de otra, quienes lucharon por conseguir que su acción sindical se realizase de acuerdo con la ley vigente, cuyas normas resultaron sorteadas o violentadas por el más fuerte.