

FERROCARRIL E IDEOLOGÍA EN ESPAÑA A FINALES DEL XIX. CONTRIBUCIÓN A SU ESTUDIO

Sergio Sánchez Collantes
Universidad de Oviedo

Resumen

En las líneas que siguen se procura aportar pruebas de la significativa presencia del ideario democrático-republicano y de otras facetas de su cultura política –el anticlericalismo, básicamente– entre muchos empleados del ferrocarril, antes de que cristalizara el sindicalismo ferroviario, y se indica cómo, singularmente, los valores que para una parte sustancial de los contemporáneos representaba el ferrocarril se solapaban con los enarbolados por el republicanismo: progreso, modernidad, ciencia... Prudentemente, se evita calificar ese fenómeno como mayoritario, ya que son los estudios locales o regionales los que deberán precisar su calado real; pero ello no es óbice para subrayar lo llamativo de esa presencia y especular sobre su eventual influjo en el corto o medio plazo, sobre todo considerando el probado papel del republicanismo español como agente dinamizador de la vida societaria y el mutualismo, además de plantear otras claves que estimulen la apertura de nuevas vías de análisis que sirvan para oxigenar tanto las investigaciones sobre el republicanismo español como las relativas a la historia ferroviaria, donde sería interesante abordar las múltiples facetas ideológicas que, con el ferrocarril como hilo conductor, son susceptibles de estudio.

A modo de preámbulo

«La máquina es esencialmente democrática y republicana».
Antonio Machado Álvarez¹

La afirmación del padre del insigne poeta, al cual el republicanismo le venía de familia², era compartida por muchos de sus correligionarios en la España del ochocientos. Y conviene recordar que por aquel entonces la máquina por excelencia era la locomotora. Frente a los que lo consideraban un elemento perturbador del mundo tradicional, en el imaginario de muchísimos contemporáneos se establecieron claras asociaciones entre el ferrocarril y los valores –que juzgaban positivos– de progreso, ciencia y modernidad, de los que aquél era un símbolo tangible y, al mismo tiempo, un indudable y poderoso acicate. Esa triada de valores, precisamente, fueron reivindicados de modo insistente por los librepensadores republicanos de aquellos años, que los identificaban con su concepto de República, oponiéndolos a otros que juzgaban antagónicos, como la

¹ «La aguja», en *El Motín*, Madrid, 31 de marzo de 1887.

² En efecto, tanto el citado Antonio Machado Álvarez, padre del escritor, como Antonio Machado Núñez, su abuelo, fueron republicanos; una reciente biografía de Machado en Gibson (2006).

tradición, la ignorancia, la propia monarquía, el clericalismo y, en definitiva, todo lo que para ellos implicaba resistencia al progreso y obstaculizaba las conquistas que traían consigo *los nuevos tiempos*, entre las que destacaban muy especialmente la democracia³. Existieron, pues, simbólicos vínculos en la mentalidad decimonónica entre el ferrocarril y las ideas de progreso que, además, tuvieron un curioso correlato en la significativa difusión del ideario liberal más avanzado entre muchos de los empleados del sector, hecho singular si se tiene en cuenta el papel real que, paradójicamente, el ferrocarril desempeñó para lograr la victoria del liberalismo gubernamental sobre el antiliberalismo carlista durante la guerra de los años setenta, al facilitar el transporte de tropas y artillería⁴. Además, Carr ha recordado que los ferrocarriles facilitaron la organización de los movimientos revolucionarios al proporcionar transporte barato a los delegados de los congresos internacionalistas de aquellos años⁵, y esta observación es extensible al republicanismo español, al menos en el caso de partidos como el Federal y el Progresista, que consolidaron un denso entramado organizativo por todo el país y celebraron asambleas nacionales a las que asistieron los representantes de las distintas provincias en las que tenían implantación, por no hablar de otros eventos como la Asamblea de la Prensa de 1889 o la Asamblea Nacional Republicana celebrada al año siguiente. El análisis de distintos aspectos relacionados con la ideología manteniendo el ferrocarril como hilo conductor es, por tanto, poliédrico, y desde luego nada fácil. Aquí, recurriendo fundamentalmente a las fuentes hemerográficas, se aportarán algunas claves e indicios relativos al ideario democrático republicano y ciertas manifestaciones socioculturales anejas, concretamente el anticlericalismo, ya sea por hacer tenido como protagonistas a empleados del ferrocarril o por desarrollarse algún episodio de ese tipo en el espacio ferroviario.

Ferrocarril y librepensamiento republicano

«Hay una misteriosa simpatía entre los funcionarios de ferrocarriles y el libre pensamiento, como la hay entre el padre y el hijo: uno nació de otro»⁶.

El aserto que encabeza estas líneas fue publicado por el semanario anticlerical *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, cuya firme adscripción al republicanismo matiza el

³ Las implicaciones negativas de la máquina de vapor, sobre todo en lo que respecta a las condiciones de existencia de los asalariados de las fábricas, no fueron extrañas a republicanos con sensibilidad más obrerista, como Fernando Garrido, que condenó la explotación y la alienación del modo que sigue: «La máquina de vapor ha sido el demonio a cuya férula el capital ha sujetado al hombre, que no ha sido ya esclavo de su semejante, sino de la máquina, a cuyos mecánicos y matemáticos movimientos ha tenido que amoldar los suyos. La máquina, instrumento del trabajo, ha convertido al trabajador en su instrumento, y aunque extenuado y reventado de fatiga, el hombre ha tenido que mover sus miembros hasta exhalar el último aliento, porque la máquina movía los suyos. Y a este martirio, sólo a los del infierno comparable, la insaciable avaricia del capitalista ha sometido, además del hombre robusto, a la mujer y al niño»; Garrido (1970), p. 285.

⁴ Carr (2005), p. 263.

⁵ Carr (2005), p. 264.

⁶ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 6 de septiembre de 1890.

tipo de librepensamiento mencionado⁷. Al hablar de «ferrocarril y republicanismo», sobre todo en un sentido ideológico, lo más interesante ya no es que el castellarino José María Celleruelo figurase en el consejo de administración del Ferrocarril de Langreo⁸, o que el pimargalliano Felipe Valdés formara parte -con las mayores responsabilidades- del consejo de administración del Ferrocarril de Lieres⁹, por referir un par de ejemplos, sino que lo realmente crucial es que comentarios de la prensa republicana similares al citado, junto a otros testimonios, traslucen una significativa presencia de ideas avanzadas entre los empleados del ferrocarril. Esto explicaría, entre otras cosas, la cantidad de adhesiones conseguidas en los ferrocarriles para el proyecto *Cinco céntimos y una firma*, auspiciado por *Las Dominicales* como una especie de iniciativa popular, que pretendía demostrar el extenso apoyo de la población librepensadora española a la Italia unida frente al papado, y confeccionar una medalla de oro que representara «la exaltación de la Italia libre sobre la Roma teocrática»¹⁰. Por otra parte, igual que sucedió con la voz «progreso» y sus derivados¹¹, en las cabeceras de los periódicos republicanos de la época se consigna una llamativa presencia de nombres que remiten al universo ferroviario: como botón de muestra, baste señalar que el republicano Tróximo Collar dirigió ocasionalmente *El Ferrocarril* de Oviedo¹², y un periódico homónimo fue dirigido por el republicano Eloy Perillán -marido de Eva Canel- durante su destierro en Bolivia¹³; también con el nombre de *La Locomotora* se publicó un periódico antimonárquico en Sevilla y otro en Béjar (Salamanca)¹⁴. Ciertamente es que esas conexiones no eran vinculantes y pueden localizarse títulos similares en prensa de talante más conservador, como *El Ferrocarril* de Almería¹⁵, pero no lo es menos que las denominaciones elegidas por los promotores de periódicos republicanos en el último tercio del XIX no solían ser casuales ni asépticas: *El Gorro Frigio* de Madrid, *El Once de Febrero* de Valladolid, *La Bandera Tricolor* de Aranda de Duero (Burgos), *La Lucha* de Sevilla, *El Cantón Extremeño* de Plasencia, *La Propaganda Federal* o *La Democracia Asturiana* de Oviedo...

⁷ El periódico afirmó que «la palabra franca de *Las Dominicales* resonar[ía] en España, para defender la República y el Libre-exámen» y, además de implicarse en todos los ensayos de coalición republicana, subrayó hasta la saciedad que «República y libre-pensamiento [eran] gemelos» (referencias en *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 11, 18 de noviembre de 1883; 19 de septiembre de 1885; 13 de noviembre de 1886; 12 de marzo y 17 de diciembre de 1887).

⁸ *La República*, Madrid, 4 de mayo de 1884; Lorenzo Nicolás Quintana presidía ese consejo.

⁹ Suárez (2003), pp. 5-6. Felipe Valdés fundó en 1897, junto a sus correligionarios Tomás Zarracina y Vicente Innerarity, el afamado diario republicano *El Noroeste*; sobre este periódico véase Uría (2004) y Rodríguez (2005).

¹⁰ A título de ejemplo, véase *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 17 de diciembre de 1887. El reverso de la medalla rezó finalmente, en caracteres mayúsculos: «Las Dominicales del Libre Pensamiento en representación de 130.000 españoles enemigos de la teocracia 1888»; una reproducción de la misma en Álvarez (1985), lámina entre pp. 160-161.

¹¹ Ruiz (2002), p. 183.

¹² En el semanario *Gijón*, Gijón, 10 de julio de 1884, se alude a Tróximo Collar como director «accidental» de *El Ferrocarril*.

¹³ Simón (1991), p. 355.

¹⁴ Referencias a título de ejemplo en *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 15 de julio de 1883 y 19 de abril de 1885.

¹⁵ Checa (1991), p. 268.

Un buen punto de partida para acercarse al tema que nos ocupa, lo proporcionan los numerosos testimonios que documentan la preferencia de muchos trabajadores del ferrocarril por los actos puramente civiles, en los que se prescindía de la Iglesia, y que procuraban también para sus hijos¹⁶. Sirva para ilustrar este asunto el entierro que sigue, celebrado en Vigo (Pontevedra), y cuyo texto se remataba con la declaración que abría este epígrafe y que subrayaba la general simpatía de los ferroviarios por el librepensamiento:

«Ayer tarde verificóse, como estaba anunciado, el entierro del maquinista de ferrocarril Sr Valls.

Muchos compañeros suyos de trabajo y bastantes amigos, acompañaron el cadáver hasta el cementerio civil. (...)

Cuarenta pobres con lazos de gasa al brazo, formaban delante del féretro. Sobre este descansaba una preciosa corona que dedicaban al finado sus compañeros del ferrocarril. (...)»¹⁷.

En ese mismo semanario republicano llamado *Las Dominicales del Libre Pensamiento* no faltaron fórmulas clarificadoras para hacer referencia a este colectivo, como hablar de «nuestros amigos y correligionarios empleados del ferrocarril»¹⁸. Por añadidura, estos eran los encargados de distribuir ese periódico y otros de matiz político semejante por toda España¹⁹. Además, es bien sabido que los progresos en los medios de transporte no sólo atañen a las personas y mercancías, sino también a las ideas, lo que explica la ironía –implícitamente defensora de la modernización– de *Las Dominicales* ante la excomunión lanzada por Pedro María Lagüera, obispo de Osma (Soria), contra un listado de periódicos republicanos entre los que se incluía:

«No acierto a explicarme por qué llaman a la provincia de Soria *la provincia desgraciada*. Verdad que no tiene ferro-carril, apenas si se conocen en ella las carreteras, pero esto, en vez de ser una desgracia, es una verdadera fortuna, pues así los sorianos se hallan resguardados de la peste del liberalismo y otros excesos, como ver empañado el azul de los cielos por el humo de las chimeneas de las fábricas y tener ensordecido el tímpano por el horrible traqueteo de los telares mecánicos, como les sucede a los infelices barceloneses»²⁰.

De todos modos, rastreando la prensa con minuciosidad, es posible encontrar testimonios más relevantes que los referidos hasta este punto. Por ejemplo, el hecho de que los niños de Estepar (Burgos) se entretuvieran en cantar *La Marsellesa* enseñados, según se decía, por un empleado de ferrocarril; algo que azuzó la reacción de los

¹⁶ No sólo la inscripción en el Registro Civil cuando venían al mundo, sino también el entierro de los que fallecían prematuramente; un ejemplo de Hellín (Albacete) en *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 5 de febrero de 1887.

¹⁷ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 6 de septiembre de 1890.

¹⁸ Un ejemplo en *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 17 de junio de 1888; en este caso se refiere a los de la estación de Alcázar de San Juan (Ciudad Real).

¹⁹ Cano (2003), p. 11.

²⁰ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 16 de noviembre de 1884.

sectores conservadores de la localidad contra el ferroviario en cuestión, que acusaba al clero de sembrar la discordia:

«Conocedores de mis ideas libre-pensadoras intentaron por todos medios imaginables, no exentos de villana intención, lanzarme del destino que desempeño y presentarme a los ojos de estas gentes fanatizadas como un perverso.

No lograron lo primero, pero sí granjearme enemistades y odios.

(...)

Llegada la noche nos retiramos a nuestros hogares, cuando he aquí que en un lugar solitario de la carretera, unos 20 o más hombres que sin mediar palabra alguna descargaron sobre nosotros, y especialmente sobre el que estas líneas escribe, los gruesos palos de que estaban armados, al grito de: *¡dale, y que diga ahora que no hay Dios!*»²¹.

Debe recordarse, asimismo, la pertenencia de bastantes republicanos a la masonería, extremo confirmado por numerosos estudios²² y explicable por la común predilección por un buen repertorio de principios (racionalismo, secularización, democracia, solidaridad, pacifismo...), además del eventual compartimiento de espacios de sociabilidad en coyunturas de forzosa clandestinidad²³. Teniendo en cuenta la apuesta que también la masonería realizó por los valores de progreso y modernidad, resulta sintomático que en Asturias, por ejemplo, la instalación de sus primeras logias se debiera a los esfuerzos de un trabajador de las obras del ferrocarril²⁴. Naturalmente, algunos integrantes de este grupo laboral compartieron esa *dobles militancia* republicano-masónica, como se aprecia en la epístola que sigue, fechada en Córdoba y probatoria, nuevamente, de la predilección de muchos de ellos por los actos civiles:

«Resp.: amigo y quer.: her.: : En la tarde del sábado 10 del corriente, falleció en esta capital el consecuente republicano y fervoroso librepensador y masón D. José Callejas, maquinista de segunda clase de los ferrocarriles. (...)

Desde muy joven ingresó en el partido republicano y ha muerto en la plenitud de la vida defendiendo tan sublime causa.

(...) Miembro activo de la R.: L.: *Luz de la Sierra* al Or.: de Belmes y de *Los Amigos del Progreso*, siempre tuvo su óbolo para el huérfano y necesitado. Deja al morir ocho hijos dignos de mejor suerte; tres de ellos han sido a su nacimiento inscritos por lo civil.

(...) ¡A qué alabanzas no es acreedor un hombre que tanto trabajó para agotar esa fuente de escándalo y vicios llamado fanatismo *Católico Apóstolico Romano*! El cadáver del Sr. Callejas fue trasladado desde la casa mortuoria al cementerio civil, donde al siguiente día se le dio sepultura. Descanse en paz el alma del inolvidable herm.: (...)

²¹ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 19 de julio de 1890; el empleado se llamaba Ricardo Iglesias.

²² Así Martínez (1987), Gutiérrez (1990), López (1992) y, más divulgativo, Molano (1991).

²³ Ruiz (2002), p. 189.

²⁴ Véase Guerra (2003).

²⁵ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 24 de agosto de 1889.

La alusión a los necesitados de esta carta, y de otra reproducida más arriba, hace conveniente mencionar aquí esa suerte de caridad de corte laico preconizada por el republicanismo, que no dejaba de estar ligada a ese humanismo filantrópico y solidario que se derivaba de su concepto de «fraternidad». Respecto a este asunto, resulta bastante expresivo otro testimonio de Manzanares (Ciudad Real):

«Un nuevo acto civil se ha llevado a efecto en esta.

El honrado conductor de trenes Don José Alberna y Camacho murió el viernes último, dejando dispuesto en su testamento que su cadáver fuera conducido al cementerio, sin intervención de ninguna religión positiva, pero que creyendo que dentro de la católica podía corresponderle entierro de segunda clase por su posición social, el importe de ese entierro se distribuyera en limosnas de pan entre los pobres.

Doscientos de estos fueron socorridos con un pan, ya en el momento en que regresó el numeroso acompañamiento, ya a domicilio el día dispuesto. (...)»²⁶.

También son dignas de reseñar las alusiones comparativas en las que el grado de monarquismo y apogeo clerical de un país se muestra como inversamente proporcional a la comodidad de sus ferrocarriles, de manera que, progresivamente, a mayores cotas de democracia más confortables resultarán estos, siendo por esa razón los norteamericanos preferibles a los franceses y estos, a su vez, muy superiores a los españoles:

«¡Que si rinde bienes la democracia!

Entrad en un coche de 3ª de los ferro-carriles de la República francesa, y hallareis en invierno caloríferos, asiento de mullido por la noche en todos y de día en los más. Las ventanas con cortinillas y cristales. El hijo del pueblo se mira allí como una criatura humana.

Sin embargo, en Francia aún lucha la democracia con los recuerdos de la monarquía y el clericalismo. En los Estados Unidos viaja el pueblo en coches que tienen hasta camas.

¿Qué sucede en cambio aquí en España?

Ni aun los coches de 2ª llevan caloríferos. En cuanto a los de 3ª, parecen dispuestos para que el necesitado sufra todos los rigores del clima: asientos de dura tabla, ventanas sin cristales o sin cortinillas, grietas por todas partes. ¿Caloríferos? Ni pensarlos.

¿No es esto una inhumanidad, una crueldad? Viajar en 3ª clase en España es exponerse a coger una pulmonía en invierno y una insolación en verano.

¡He aquí los frutos de la unidad católica y monárquica! (...)»²⁷.

Con los precarios vagones de tercera clase contrastaban, de modo flagrante, la pompa y el fausto de los que trasladaban a la familia real, y soterradamente republicana era la implícita censura que se hizo del derroche verificable en ellos desde *El Comercio* de Gijón, cuyo gacetillero recurrió a una detallada y prolija descripción de ese lujo excesivo, legándonos un valioso testimonio documental:

²⁶ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 6 de diciembre de 1890.

²⁷ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 27 de diciembre de 1885.

«Ayer me dieron detalles del tren regio en que SS. MM. viajarán a partir de León en su expedición a La Coruña, y perteneciente a la empresa del N. O. Se compone de seis coches, uno de ellos destinado para cocina, otro para comedor, dos compuestos de gabinete y saloncitos amueblados elegantemente donde irían todos los agregados a la comitiva de los reyes; lo que más llama la atención es el coche de la reina en cuyo mueblaje y decoración se combinan la *pelousse*, el raso, las alfombras, las lunas de Venecia y los objetos de níquel, produciendo un efecto deslumbrador; forman este wagon un dormitorio para la reina, de brocatel azul, negro y rojo, en el centro del cual hay una magnífica cama dorada; al lado hay un lavabo tocador, en el que destaca un magnífico *necessaire* de concha con las armas de la casa real: contiguo al departamento de la reina hay otro elegantísimo destinado a la camarera de servicio. Desde este coche se pasa al destinado al rey, el cual contiene un saloncito de recepción, que a la vez sirve de despacho, decorado de tapicería oscura y oro, y adornado con una mesita de escritorio de ébano, sillones y otro pequeño mueble formando pendant; después un pasillo oro viejo con flores carmesí, que da acceso a la cámara del rey, de damasco de seda amarillo, en cuyo centro hay un magnífico lecho dorado con colchones de raso amarillo y cubiertas de holanda y encajes; en un testero hay un armario de luna, construido expresamente para el uniforme, y una puerta giratoria de espejos que da entrada al tocador de mármol, con lunas de Venecia y servicio completo de plata con las armas de España. El último coche sirve para comedor particular de los reyes, y termina en un gran balcón cubierto y cerrado por cristales de una sola pieza que se cierran automáticamente.

Todo el tren está provisto de multitud de timbres eléctricos para el servicio, grifos de agua que suministra una cañería central, y desde el break de los jefes de servicio hay una estación telegráfica que se comunica con el furgón de cabeza, el que, a su vez, lo hace con la locomotora, para transmitir todas las órdenes necesarias para la velocidad, paradas, etc. La iluminación del tren es muy abundante y no se ha podido instalar la luz eléctrica, que fue lo primero que se pensó, por la premura del tiempo»²⁸.

En otro orden de cosas, pueden localizarse elocuentes ilustraciones en las que la locomotora representa metafóricamente la revolución republicana; el semanario *El Motín*, por ejemplo, censuró en cierta ocasión la templanza revolucionaria de Pi y Margall y Salmerón con una caricatura en la que ambos figuraban saboteando unas vías, justo antes de que llegase a un punto señalado como «República» una locomotora conducida por Ruiz Zorrilla que exhibía en un costado el vocablo «Revolución» (Fig. 1)²⁹.

²⁸ *El Comercio*, Gijón, 1 de septiembre de 1883. Detrás de esa *neutralidad implícitamente militante* estaba el masón Celestino Margolles, que era el gacetillero del diario; baladí o no, nótese que los términos «rey» y «reina» figuran con caracteres minúsculos. *El Comercio* no era un periódico político, y mucho menos republicano, pero en sus primeros años sí que tuvo ciertas conexiones con el republicanismo, sobre todo a través de algunos simpatizantes de este ideario que estuvieron implicados o colaboraron en él. Otras facetas del mismo en Fernández (2004).

²⁹ *El Motín*, Madrid, 6-IV-1890.

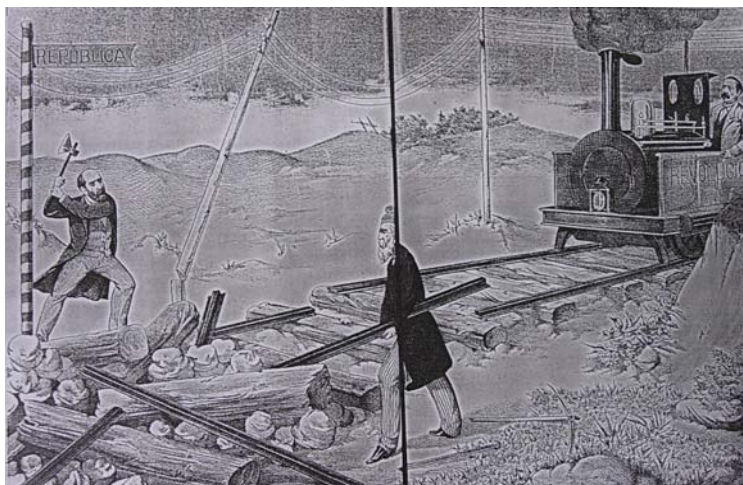


Figura 1.- «Labor patriótica de Pi y Salmerón», según *El Motín*.

Algo que, por otra parte, recomienda traer a colación la popular alegoría de la Segunda República, en la que la numerosa simbología visible (la consabida balanza de la justicia, los libros alusivos a la educación y la cultura, la rama de olivo del pacifismo, la paleta de las artes...) incluye una humeante locomotora que encarnaría a la vez los valores de progreso y modernidad (Fig. 2).



Figura 2.- Alegoría de la II República.

Volviendo al expresado compromiso del republicanismo con la modernidad y el progreso técnico, repetido hasta la saciedad en artículos, libros y discursos, no está de más mencionar el singular caso de un republicano empleado en el Ferrocarril de Langreo y caído en el olvido, Melquíades Letona, que ejemplifica hasta qué punto esa apuesta por los modernos avances técnicos pudo rebasar lo meramente teórico o discursivo. Este personaje aportó su óbolo a la suscripción que en 1880 se inició para erigir un monumento en memoria de José María Orense³⁰, un histórico republicano federal fallecido por aquel entonces que había formado parte del grupo de 21 diputados que en 1854, y por primera vez, votaron contra la monarquía³¹; asimismo, fue padrino del reformista Melquíades Álvarez en su bautizo –de él tomó el nombre el popular tribuno, como era costumbre³²- y también en su boda, aunque representado por su hijo Eucario Letona³³. El caso es que a este republicano se le atribuyeron notables invenciones técnicas relacionadas con el ferrocarril, algunas verdaderamente trascendentales:

«El ilustrado e inteligente contraamaestre de los talleres del ferrocarril de Langreo, D. Melquíades López Letona, inventor del vagón-tenazas que está funcionando en el plano inclinado que existe en dicha vía férrea, y cuyo invento fue elogiadísimo por todos los hombres de ciencia, ha inventado un nuevo aparato, al que puso el nombre de *quita-nieves*, por el que tiene en España privilegio de invención. Dicho aparato, como su nombre indica, sirve para limpiar de nieve la vía, aún cuando sobre ésta haya una capa de dos a tres metros. Aparato es éste que está llamado a tener gran resonancia, y del que seguramente se proveerán todas las empresas de ferrocarriles, pues de este modo evitarán las detenciones que sufren los trenes a causa de las nieves, con perjuicio de sus intereses y perjuicio de los viajeros»³⁴.

El visible predicamento que las ideas liberales avanzadas, muy especialmente las de corte democrático-republicano, tuvieron entre muchos empleados de los ferrocarriles, constituye un tema de conveniente investigación, por ejemplo, para pulsar los antecedentes y orígenes últimos del sindicalismo ferroviario no católico; estudios locales del asunto podrían dilucidar hasta qué punto este fenómeno fue trascendente. En efecto, la mayoría de los estudios realizados sobre el republicanismo que excedan lo meramente político, confirman el activo papel que éste tuvo como agente dinamizador de la vida asociativa, el mutualismo y la cooperación, incluso desde los tiempos de Espartero, imbricándose con las primeras manifestaciones de socialismo³⁵; por

³⁰ *El Comercio*, Gijón, 30-XII-1880.

³¹ Rodríguez (1893), p. 476.

³² Girón (2001), p. XII.

³³ *El Avance*, Gijón, 30-III-1900. Eucario López Letona fue jefe de oficinas del Ferrocarril de Langreo (noticia de su fallecimiento en *El Popular*, Gijón, 27-IV-1904).

³⁴ *Las Regiones*, Madrid, 2-II-1889. Su mujer, una centenaria Lina Olañeta Acebal, recordaba meses después de proclamarse la Segunda República el invento citado en primer lugar, en una entrevista concedida a Pachín de Melás: «Al poco tiempo me casé con un gran mecánico, hombre muy bueno y muy listo, que cuando se instaló el ferrocarril de Langreo, a él se debe la construcción del freno del Plano inclinado de la estación de San Pedro. Se llamaba Melquíades Letona» (*La Prensa*, Gijón, 6-XII-1931).

³⁵ Pérez (2000), pp. 30-31; Duarte y Gabriel (2000), p. 16; Morales (2002), pp. 308-309.

añadidura, esta implicación no sólo ha sido constatada en el ámbito urbano, sino también en el rural³⁶. Veamos algunas claves sobre este asunto.

Sabido es que el 30 de junio de 1887 se publicó la nueva Ley de Asociaciones; mientras ésta se debatía y seguía los consabidos trámites parlamentarios, los empleados de ferrocarril ya se habían ido organizando para defender sus derechos y combatir algunos abusos que, como grupo laboral, les afectaban directamente. El 29 de mayo de ese año celebraron un mitin en el Teatro Felipe de Madrid, del cual resultó la constitución de una *comisión ejecutiva de empleados de ferrocarriles*, que dirigió a los diputados una carta quejándose por la decisión de Hacienda de recargar la contribución que, injustamente, pagaban como *industriales* con sus «mezquinos sueldos»:

«(...) los empleados de ferrocarriles, prestando todo su esfuerzo al progreso, ellos solamente no progresan; redimen a los pueblos y ellos no encuentran su redención; *héroes* anónimos, dan contingente a la muerte en los accidentes de los ferrocarriles (que para ellos se multiplican con aterradora frecuencia), en las epidemias y hasta en las guerras civiles en que los odios de los partidos se han refrescado con la sangre de mártires de su deber, como en los fusilamientos de Pozo Cañada y del Norte, pero la sociedad en general, y en particular el Estado, desconociendo la vida de sacrificios de esta clase (...), estiman quizá que esos empleados deben dejar una parte de sus *pingües sueldos* en beneficio del erario público, ayudando inconscientemente a sumirles en la desesperación a que les empujan constantemente sus desventuras»³⁷.

Ya entonces, los republicanos que redactaban *Las Dominicales* fueron francos y explícitos al espolpear a los afectados:

«Nos permitiremos (...) dirigir un consejo a los empleados de ferrocarriles: asóciense; formen una potente organización, que bien pueden hacerlo por ser muchos en número. Bueno es tener justicia, pero no está de más tener fuerza. Son *necesarios*; son inteligentes; en su mano está que no les exploten unos y otros. Todo depende de que tengan sabiduría y virtudes para formar una asociación bien constituida que esté vigilando sin cesar los intereses de los asociados, haciendo valer con mesura y energía sus derechos»³⁸.

El caso es que, desoída la moderada queja dirigida a los diputados, la citada *comisión* hizo público en agosto el siguiente comunicado, en el que amenazaba con recurrir a medios más contundentes y efectivos:

«Los empleados de ferrocarriles *protestan solemnemente*, con todos los respetos debidos a los poderes públicos, pero con toda la energía que exigen sus derechos lesionados, contra el impuesto que por *industrial* hoy satisfacen y que desde 1º de Julio próximo pasado se aumentó en un 25%.

³⁶ Pomés (2000); Fernández y Girón (1976).

³⁷ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 11-VI-1887.

³⁸ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 11-VI-1887.

Declaran asimismo que para la reparación de su derecho, apelarán *absolutamente a todos los medios que les consientan las leyes del país*, de una manera gradual, pero constante, decidida, enérgica y resuelta»³⁹.

En esa *comisión ejecutiva de empleados de ferrocarriles* figuraban los que siguen, todos ellos firmantes del comunicado que se acaba de reproducir: Ernesto Ayllón, Vicente Ample, Román Hernández, Sebastián Tamarit, Salvador Sellés, Román Delgado, Abelardo Rodríguez Feliu, Enrique Díaz de Plaza, Enrique Segura, José Roselló, Baltasar García Cremona, Juan Salván, Ubaldo Romero Quiñones, Rogelio Ossorio, Ángel Alfaro, Federico Canalejas, Epifanio Carrión, Vicente Esquivel, Francisco Benítez, José Mora y Ricardo Gil. Sería interesante saber algo de las inclinaciones políticas de todos ellos, aunque, provisionalmente, tenemos que conformarnos con recordar que Salvador Sellés colaboró asiduamente en *Las Dominicales* con poesías cuyo contenido remite al librepensamiento republicano, mientras que Ubaldo Romero Quiñones impulsó en el Madrid de 1868 el periódico republicano *La Linterna del Pueblo*⁴⁰, en 1903 participó en la formación de la Unión Republicana y en 1912 estuvo en la VIII Asamblea Nacional del Partido Republicano Federal⁴¹.

Entretanto, desde *Las Dominicales* se instó a todos los empleados de ferrocarril que no hubieran nombrado a sus representantes en Madrid para esa *comisión ejecutiva*, que lo hicieran a la mayor brevedad, y se defendía sin ambages la causa de los ferroviarios, empezando por asociar sus males a la monarquía:

«Sólo en este régimen de *saqueo oficial* legado por la monarquía austriaca, y seguido por economistas de burla como Moret y sus discípulos que hoy dirigen la Hacienda, puede darse una enormidad como la que resulta de imponer una contribución a los funcionarios de una empresa particular.

(...) Todos, todos los que sirven en industrias, comercio o empresas particulares, gozan de su sueldo íntegro. ¿Por qué se hace excepción de los empleados de ferrocarriles? ¿No es irritante, injusta, escandalosa la desigualdad? (...) ¡Sublevarán hasta las piedras!»⁴².

Finalmente, en febrero de 1888 se constituyó en Madrid la *Sociedad de Empleados de Ferrocarriles de España*, que pronto se dotó de un portavoz que defendiera sus intereses en el estadio de la prensa: *La Asociación*. La redacción de *Las Dominicales* no disimuló su entusiasmo y recordó cómo siempre los había animado para que dieran ese paso:

«Habiendo sido de los que han excitado más de una vez a los empleados de ferrocarriles a asociarse, no tenemos que decir el gusto con que habremos visto que hayan dado cima a la idea.

³⁹ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 27-VIII-1887.

⁴⁰ Pérez (1999), p. 323.

⁴¹ Millares (1999), p. 198.

⁴² *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 27-VIII-1887.

Ahora lo que hace falta es que todos los empleados le presten su concurso, con lo que podrán llegar a constituir un poder temible que haga valer sus derechos cerca de las Compañías y del Estado»⁴³.

En sociedades similares hundía sus raíces, en última instancia, el sindicalismo ferroviario: eran su antecedente, su zaguán. De modo que no es baladí que, años antes de que aquél apareciera, muchos de los empleados del sector mostraran simpatías por el ideario republicano y todo el repertorio de valores subyacentes, independientemente de que cuando cristalicen las primeras organizaciones propiamente sindicales lo hagan en la órbita del socialismo o del anarquismo. Y es que, aun siendo cierto que desde la última década del XIX los movimientos anarquista y socialista fueron adquiriendo pujanza, al tiempo que se producía un trasvase de efectivos desde el republicanismo hacia las organizaciones obreras de clase, esa pérdida de apoyos se demoró en el tiempo más de lo que se creía, ya que los trabajos más recientes «han prolongado cronológicamente la etapa en que las organizaciones obreras estuvieron bajo la influencia de las organizaciones democráticas», demostrando que «la emancipación política de la clase obrera respecto del republicanismo no sólo no se había producido en 1873, sino que la relación entre ambos se mantuvo en el tiempo, por lo menos hasta la crisis del sistema de la Restauración»⁴⁴. Por otro lado, Pamela Radcliff ha estudiado cómo, en el caso gijonés, muchos de los dirigentes de organizaciones anarquistas y socialistas de principios del XX se formaron con los republicanos federales, que desempeñaron un papel crucial «en la educación y politización de los obreros durante las últimas décadas del siglo XIX»⁴⁵; de hecho, Ángeles Barrio ha concluido que el pequeño grupo pionero o «primera generación» del anarquismo gijonés procedía del federalismo, e incluso que «la ruptura con las referencias políticas del republicanismo» no implicó en la misma medida «el abandono de sus referencias culturales»⁴⁶.

A la luz de lo dicho, convendría reconsiderar cualquier condescendencia, guiño o alineamiento coyuntural que involucre al universo republicano: que en la histórica huelga de los talleres vallisoletanos de la Compañía del Norte, en 1892, entre los apoyos recibidos por los trabajadores se contara el del Círculo Republicano, que contribuyó con donativos⁴⁷; que el republicano federal Vallés y Ribot fuera abogado asesor de *La Esperanza*, sociedad de maquinistas y fogoneros formada en 1893 en San Martín de Provençals de la que surgiría, en un par de años, la *Unión General de empleados y obreros de los ferrocarriles de España*⁴⁸; que en el mitin que los ferroviarios malagueños celebraron en marzo de 1912, y que les llevaría a la huelga en un par de meses, el Orfeón obrero interpretara, además de *La Internacional*, *La Marsellesa*⁴⁹; que la Sección malagueña del Sindicato de Andaluces, creada ese mismo año, mantuviera

⁴³ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 18-II-1888.

⁴⁴ Arcas (2001), pp. 51-52.

⁴⁵ Radcliff (2004), p. 58.

⁴⁶ Barrio (1995), p. 44; (2003), pp. 113-114.

⁴⁷ Inicialmente, también el arzobispo les dio «apoyo moral», aunque no tardó en reconocer que no les ayudaría si seguían en huelga; Castillo (1981), pp. 26-27.

⁴⁸ Castillo (1981), pp. 27, 28 y 34; algunas notas políticas sobre Vallés en Gabriel (1996), pp. 170 y ss.

⁴⁹ Morales (2000), p. 44.

una actitud denominada por Morales Muñoz como de «apertura ideológica», demostrada, entre otras cosas, por su suscripción a periódicos socialistas, anarquistas y republicanos, tres tendencias que convivirían desde el año siguiente en el flamante Ateneo Popular, con cuya escuela laica contribuyó económicamente la citada Sección⁵⁰, etc.

Anticlericalismo en el espacio ferroviario

Ya se indicó al comenzar este trabajo cómo el republicanismo se autoproclamó portavoz de los valores modernos, oponiéndolos al tradicionalismo de una Monarquía apoyada en la Iglesia católica, según un esquema dicotómico que esgrimía la luz de la razón, el progreso y la ciencia frente al oscurantismo monárquico-clerical; en suma, la República frente a la Monarquía⁵¹. Algunos de los testimonios reproducidos hasta aquí sirven para ejemplificar estas concepciones. Por otra parte, recuérdese que en 1864 Pío IX había declarado incompatibles el catolicismo y el liberalismo, al reprobar la política liberal y la participación de los católicos en ella con la encíclica *Quanta Cura* y el *Syllabus*, que concluía con la célebre proposición 80, dirigida contra los que pretendieran la reconciliación o transigencia del Papa con la civilización moderna⁵²; la *Rerum Novarum* de León XIII no supuso grandes cambios en ese sentido, ya que este Papa confirmó los anatemas del *Syllabus*⁵³. En ese sentido, fueron frecuentes las condenas de la democracia desde los púlpitos, en sermones en los que también menudeó la idea de que «los adelantos modernos» eran «obra del demonio»⁵⁴, de manera que las simbólicas asociaciones que los republicanos hicieron entre el ferrocarril y los valores de progreso y modernidad, tuvieron su correlato en la inquina que el grueso de los eclesiásticos parecía sentir por aquella máquina. En *Las Dominicales* se hizo referencia a la importancia del ferrocarril como elemento cercenador del *aislamiento ideológico* de muchas poblaciones, que gracias a él podían recibir ideas impresas distintas a las oídas en la Iglesia:

«(...) ¿para qué están esos rápidos medios de comunicación, esa locomotora, adelanto del que os servís a pesar de estar anatematizado por Pío IX y que nos pone en contacto con poblaciones que cuentan con imprentas, con esas potentísimas palancas que conmueven profundamente y que acabarán por derrumbar el edificio del fanatismo que levantasteis merced a la ignorancia de los pueblos? (...)»⁵⁵.

El frecuente roce, ligado a esa recíproca tirria, entre aquellos empleados que profesaban ideas democrático-republicanas y el estamento eclesiástico, explica la relativa abundancia de variadas manifestaciones de anticlericalismo en trenes, estaciones y

⁵⁰ Morales (2000), pp. 44-45.

⁵¹ Suárez (2000), pp. 187-188.

⁵² Capellán (2000), pp. 207 y 219.

⁵³ Revuelta (1984), p. 690.

⁵⁴ *El Motín*, Madrid, 9-XII-1888.

⁵⁵ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 12-X-1884.

demás dependencias⁵⁶. En ocasiones se trataba de leves desaires protagonizados por algún empleado:

«Llega el cura Joaquín a la estación del ferrocarril de Oviedo, en compañía de una *barbiana* de moño alto, saya corta y zapatos de rejilla, a quien él llama modestamente su sobrina.

Toman en la cantina una botella de lo fino, sin duda por aquello de que esta vida hay que pasarla a tragos, y después recorren todos los coches, buscando tal vez uno desalquilado donde entregarse dulcemente a tiernas expansiones de familia durante el trayecto.

Ocupados en tan agradable faena, pasan los minutos de reglamento, y el *pater* corre entonces desolado en busca del factor, quien no encuentra medio, sin faltar a su deber, de facturarle el equipaje.

En esto pita la locomotora, y mi presbítero se cuela en un coche con la sobrina, dejando el equipaje en tierra y echando por aquella boca *villaverdes* y beatas, es decir, sapos y culebras.

A los tres días publica el tío (de su sobrina) un evangélico comunicado en un periódico de Oviedo, poniendo al factor de grosero (...)»⁵⁷.

Otras veces se llegó incluso a situaciones límite, como la vivida por José María Suárez, un trabajador del Ferrocarril de Langreo que fue corresponsal del semanario republicano y anticlerical *El Motín*, encargándose de su venta:

«¿No le dije a V. en el núm. 13 de *El Motín*, correspondiente al 30 de marzo último, que no discutiese con los *presbiteroides* no fueran a causarle algún desperfecto en su persona?

Con V. hablo, amigo de Langreo, sintiendo mucho haber sido profeta en esta ocasión, pues según me aseguran, parece ser que el celeberrimo *clericeronte* Gordo se acercó a V. el miércoles de Ceniza y lo insultó nuevamente; y que al saber lo que *El Motín* decía, se fue a buscar a usted a la brigada del ferrocarril en que trabaja, a la sazón en que se hallaba en la caseta del guarda-aguja, y allí le dio de bofetadas antes de que V. hubiera tenido tiempo de defenderse; que, por fin, echó V. mano a una pala de acero, y gracias a que se desvió a tiempo, no lo dejó tendido tan presbítero como era; que él entonces sacó un evangélico revólver, y que la cuestión quedó en tal estado.

Insisto en mi consejo, amigo mío; no discuta usted con los curas, y huya de ellos cuanto pueda, que ahora están muy ensordecidos (...)»⁵⁸.

El empleado no tardó en dejar la corresponsalía, aunque su cese no trajo consigo el final de las tensiones y existieron presiones –aunque infructuosas– para que se le despidiera:

«Nos dice el nuevo corresponsal de Langreo que los *cleripopótamos*, o personas por ellos comisionadas, se han presentado en el establecimiento donde trabaja nuestro

⁵⁶ Sobre las conexiones entre republicanismo y anticlericalismo véase, por ejemplo, Cueva (1997), Suárez (1998) o, más reciente, Castro (2005).

⁵⁷ *El Motín*, Madrid, 16-XII-1886.

⁵⁸ *El Motín*, Madrid, 1-V-1884.

querido amigo y antiguo corresponsal D. José María Suárez, exigiendo del gerente de la empresa que lo expulsara porque seguía vendiendo *El Motín*, a lo cual contestó con tal entereza y dignidad el gerente, que los clericales salieron corridos como una mona»⁵⁹.

Amenazas y coacciones de distinto grado no fueron excepcionales:

«Nos participa un cariñoso amigo que noches pasadas, al cruzar en el tren por la estación de Valdetorres (línea de Badajoz) pudo observar un grupo como de treinta personas que, en actitud hostil, se disponía a injuriar y quizá a maltratar al dignísimo jefe de la misma, por enorme delito de hallarse suscrito a periódicos anticlericales. El grupo, indudablemente movido por las insensatas predicaciones del cura de Valdetorres, no pasó a mayores por fortuna (...)»⁶⁰.

Otros episodios tuvieron por escenario las estaciones, sin que los empleados de ferrocarril intervinieran directamente en ellos:

«Se nos dice de Palencia que un fraile dominico, después de tenaces advertencias a un infeliz ciego que vende *Las Dominicales*, para que deje de hacerlo, encontrándole días pasados en la estación, tendió el paraguas sobre sus costillas dándole un fuerte golpe»⁶¹.

No faltaron algunos con una mujer como protagonista:

«Estación de Laviana (Oviedo).

Parada y tunda a un presbítero que insultó a una débil mujer que tenía un niño en brazos.

Lo de débil es figura retórica, porque precisamente se trataba de una moza de empuje que, soltando la criatura en el suelo, se tiró al cogote del *pater*, y lo puso verde a arañazos.

Si no se le quitan de las manos, hubiera dado fin con un servidor de la Iglesia, con lo cual no se hubiera perdido nada»⁶².

Además de simples anécdotas que la prensa anticlerical recogía con mordacidad:

«(...) Conducía el tal clérigo una paloma mensajera, destinada, tras exhortaciones y pláticas, a purgar en un convento de León faltas de una juventud borrascosa y de una educación depravada.

Al llegar a la estación dirigióse el *pater* a la taquilla para tomar los billetes, dejando abandonada por unos minutos a aquella virgen sensible y dócil arrancada a una sociedad y corrompida, y ganada para la grey santa, cuando cátrate que tropezó la inocente con la priora de uno de esos centros donde se rinde culto al placer carnal.

⁵⁹ *El Motín*, Madrid, 6-XI-1884

⁶⁰ *El Motín*, Madrid, 20-VI-1886.

⁶¹ *Las Dominicales del Libre Pensamiento*, Madrid, 31-XII-1887.

⁶² *El Motín*, Madrid, 10-IX-1890.

Lo que pasó no lo sabemos; pero lo cierto es que, cuando el cura volvía con sus billetitos, el ave parlera había tomado asiento junto a la Margarita y ya no hubo fuerza humana que las separase.

La escena pueden suponerse a nuestros lectores, y pueden suponerse también la situación del burlado reverendo, objeto de las burlas y chanzonetas de los espectadores»⁶³.

O tendenciosas e irónicas elucubraciones:

«Después de andar jugando al escondite por las afueras de la estación de Oviedo, la noche del 25 de Octubre montaron solitos en un departamento de segunda un *cucaracha* y una mujer en traje de aldeana, con pañuelo color naranja a la cabeza.

Lo que en el trayecto hasta San Claudio ocurriera, no lo sé, aunque lo sospecho; sospechas que se robustecen al saber que alguien quiso separarlos sin poder conseguirlo. (...)»⁶⁴.

En fin, la significativa abundancia de librepensadores republicanos entre los ferroviarios, naturalmente, no fue óbice para que el catolicismo tuviera cierto arraigo en un sector de los mismos, lo que estaría en la base de la ulterior cristalización de un sindicalismo ferroviario de matiz católico. En efecto, algunos documentos parecen confirmar esa presencia, como la denuncia que sigue, relativa a la villa de Gijón:

«¿Está bien que el ingeniero de tracción del ferro-carril se mezcle en si los empleados cumplen o no con sus deberes religiosos, con tal de que no falten a su obligación, ni trasladarlos a otro punto por tal motivo?

-No; mas como es moda hoy el extralimitarse cada cual en el cumplimiento de su deber por echárselas de buen católico, no procede quejarse a nadie, sino guardar en el rinconcito más cuco de la memoria el favor para devolverlo en su día»⁶⁵.

En todo caso, la entidad de esa presencia no debió ser tan relevante, ya que de otro modo no se explica el insistente celo propagandístico de la Iglesia en los espacios ferroviarios, materializado, por ejemplo, en la difusión de ciertos opúsculos del catolicismo que aspirarían, según todos los indicios, a contrarrestar el influjo que el ideario democrático-republicano tenía sobre muchos empleados; se hizo, además, entre cargos de cierta relevancia, los cuales, como se aprecia en el texto que se acaba de reproducir, tenían una autoridad sobre sus subalternos que pudo sobrepasar lo meramente profesional para inmiscuirse en el delicado terreno de la conciencia:

«Nos consta que a varios jefes de estaciones de ferrocarriles se les ha remitido por no sé quién un piadoso librito titulado *El ángel de la misa* (...).

Después de eso, si hay (que no habrá) algún jefe de estación que se inspire en tal librito, ¿cómo extrañar los descarrilamientos y los choques que vienen ocurriendo?»⁶⁶.

⁶³ *El Motín*, Madrid, 10-XI-1887 (lo toma de *La Verdad*, de Oviedo).

⁶⁴ *El Motín*, Madrid, 11-XI-1886.

⁶⁵ *El Motín*, Madrid, 1-VII-1886.

Por último, de modo similar a los ejemplos aludidos en la primera parte de este trabajo, debe mencionarse el protagonismo que adquirió la locomotora en algunas caricaturas de la prensa republicana anticlerical, como la que representaba una locomotora que, dirigiéndose a la Iglesia romana de San Pedro, que se divisa en un segundo plano, arrastraba una serie de vagones cuya carga principal era un hacinado rebaño de ovejas, la mayoría de ellas ataviadas con una boina carlista, y acompañadas por algún eclesiástico que, cada uno con su báculo, cuidan grandes sacos de dinero; entretanto, una bandada de cuervos, algunos tocados con bonete, acompaña el convoy, al cual parecen intentar encaramarse algunos asnos (Fig. 3)⁶⁷.

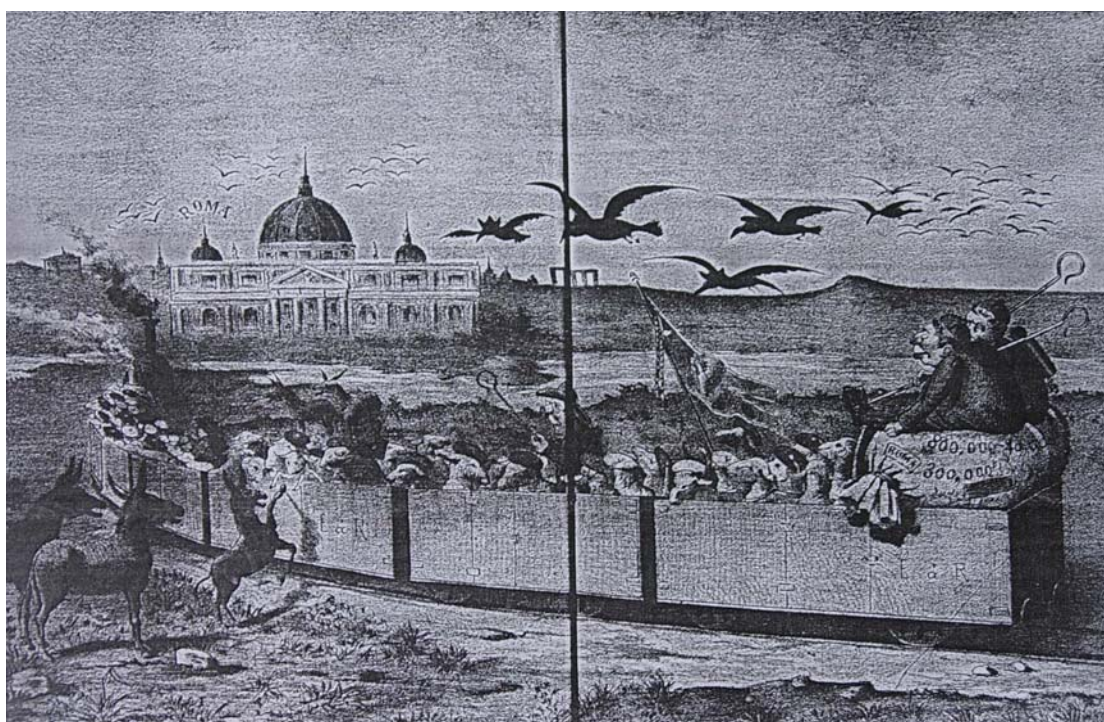


Figura 3.- «Desprecio a los bienes terrenales», según *El Motín*.

⁶⁶ *El Motín*, Madrid, 22- X- 1890.

⁶⁷ *El Motín*, Madrid, 26-I-1890.

Bibliografía

- ÁLVAREZ LÁZARO, P. F. (1985): *Masonería y Librepensamiento en la España de la Restauración*, Madrid, Departamento de Publicaciones Universidad Pontificia Comillas.
- ARCAS CUBERO, F. (2001): «El republicanismo en Andalucía: un estado de la cuestión», en J. L. Casas Sánchez y F. Durán Alcalá (Coords.), *El Republicanismo en la Historia de Andalucía. Ier Congreso sobre el Republicanismo*, Priego de Córdoba, Patronato Niceto Alcalá-Zamora y Torres, pp. 35-53.
- BARRIO, A. (1995): «Anarquistas, republicanos y socialistas en Asturias (1890-1917)», en B. Hofmann *et alii* (eds.), *El anarquismo español y sus tradiciones culturales*, Frankfurt am main, Vervuert.
- BARRIO ALONSO, A. (2003): «Culturas obreras. 1880-1920», en J. Uría (ed.), *La cultura popular en la España contemporánea. Doce estudios*, Madrid, Biblioteca Nueva, pp. 109-129.
- CANO, J. L. (2003): *Odón de Buen, el republicano de los mares*, Zaragoza, Xordica Editorial.
- CAPELLÁN DE MIGUEL, G. (2000): «El problema religioso en la España contemporánea. Krausismo y catolicismo liberal», en *Ayer*, 39, 2000, pp. 207-241.
- CARR, R. (2005): *España 1808-1975*, Barcelona, RBA.
- CASTILLO, S. (1981): «Orígenes del sindicalismo ferroviario», en *Historia* 16, 65, pp. 25-36.
- CASTRO, D. (2005): «Palabras de fuego. El anticlericalismo republicano», en *Journal of Spanish Cultural Studies*, vol. 6, nº 2, pp. 205-225.
- CHECA GODOY, A. (1991): *Historia de la prensa andaluza*, Sevilla, Fundación Blas Infante.
- CUEVA MERINO, J. de la (1997): «La democracia frailófoba. Democracia liberal y anticlericalismo durante la Restauración», en M. Suárez Cortina (ed.), *La restauración, entre el liberalismo y la democracia*, Madrid, Alianza, pp. 229-271.
- DUARTE, A. y GABRIEL, P. (2000): «¿Una sola cultura política republicana ochocentista en España?», en *Ayer*, 39, pp. 11-34.
- FERNÁNDEZ, B y GIRÓN, J. (1976): «Aproximación al sindicalismo agrario en Asturias: 1906-1923», en J. L. García Delgado (Ed.), *La cuestión agraria en la España contemporánea*. Madrid, Edicusa.
- FERNÁNDEZ VEGA, M. C. (2004): «El diario *El Comercio* (1878-1914)», en J. Uría (Coord.), *Historia de la prensa en Asturias. I. Nace el cuarto poder: La prensa en Asturias hasta la Primera Guerra Mundial*, Oviedo, Asociación de la prensa de Oviedo, pp. 163-197.
- GABRIEL, P. (1996): «El republicanismo militante en Cataluña en la primera etapa de la Restauración, 1875-1893», en J. A. Piqueras y M. Chust (Comps), *Republicanos y repúblicas en España*, Madrid, Siglo XXI, pp. 163-183.
- GARRIDO, F. (1970): *Historia de las clases trabajadoras. III. El proletario*, Madrid, Zero.
- GIBSON, I. (2006): *Ligero de equipaje. La vida de Antonio Machado*, Madrid, Aguilar.
- GIRÓN, J. (2001): «Estudio preliminar», en *Melquíades Álvarez. Antología de discursos*, Oviedo, Junta General del Principado de Asturias, pp. IX-CLXXIII.

- GUERRA, V. (2003): «La masonería al socaire del ferrocarril en Asturias. El masón José Victory y el ferrocarril de Langreo», comunicación presentada al III Congreso de Historia Ferroviaria *Siglo y medio de ferrocarril en Asturias* (Gijón, 2003), disponible en <http://www.docutren.com/> [con acceso el 5 de abril de 2006].
- GUTIERREZ LLORET, R. A. (1990): «Republicanism y masonería en el Alicante de la Restauración», en J. A. Ferrer Benimeli (Coord.), *Masonería, revolución y reacción. IV Symposium Internacional de Historia de la Masonería Española*, vol. 2, Alicante, Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert», pp. 619-631.
- LÓPEZ CASIMIRO, F. (1992): *Masonería y republicanismo en la baja Extremadura*, Badajoz, Diputación Provincial.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, F. (1987): *El republicanismo almeriense durante la Restauración (1875-1902)*, Granada, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada (Microforma).
- MILLARES CANTERO, A. (1999): «Los federales y Lerroux, 1906-1914», en *Vegueta*, 4, pp. 187-210.
- MOLANO GRAGERA, J. C. (1991): *Masones y republicanos en Montijo (1808-1936). Su proyección en la vida cultural y política de la villa*, Montijo, Imp. Moreno.
- MORALES MUÑOZ, M. (2000): «El asociacionismo ferroviario en la provincia de Málaga (1870-1937)», en *Jábega*, 84, pp. 40-52.
- MORALES MUÑOZ, M. (2002): «El republicanismo ochocentista: escuela de ciudadanía», en *Ayer*, 45, 2002, pp. 305-319.
- PÉREZ GARZÓN, J. S. (2000): «El republicanismo, alternativa social y democrática en el Estado liberal», en J. Uría (Coord.), *Institucionismo y reforma social en España: el Grupo de Oviedo*, Madrid, Talasa.
- PÉREZ ROLDÁN, C. (1999): «La prensa republicana madrileña durante el siglo XIX. *La Igualdad* y *El Combate* como ejemplos de periódicos republicanos», en *Historia y Comunicación Social*, 4, pp. 317-339.
- POMÉS, J. (2000): «Sindicalismo rural republicano en la España de la Restauración», en *Ayer*, 39, 2000, pp. 103-133.
- RADCLIFF, P. B. (2004): *De la movilización a la Guerra Civil. Historia política y social de Gijón (1900-1937)*, Barcelona, Debate.
- REVUELTA GONZÁLEZ, M. (1984): *La Compañía de Jesús en la España Contemporánea. Tomo I. Supresión y reinstalación (1868-1883)*, Madrid, Universidad Pontificia de Comillas.
- RODRÍGUEZ INFIESTA, V. (2005): *Gijón y El Noroeste 1897-1910. Periodismo de empresa y publicidad periodística en los inicios del siglo XX*, Gijón, Ateneo Obrero de Gijón.
- RODRÍGUEZ SOLÍS, E. (1893): *Historia del Partido Republicano Español. De sus protagonistas, de sus tribunos, de sus héroes y de sus mártires*, Vol. 2, Madrid, Imp. Fernando Cao y Domingo de Val.
- RUIZ MANJÓN, O. (2002): «La cultura política del republicanismo español», en G. Gómez-Ferrer Morant (Coord.), *La época de la Restauración (1875-1902). Vol. II. Civilización y cultura. Tomo XXXVI Historia de España Menéndez Pidal*, Madrid, Espasa Calpe, pp. 177-196.
- SIMÓN PALMER, M^a del C. (1991): *Escritoras españolas del siglo XIX: Manual bibliográfico*, Madrid, Castalia.

- SUÁREZ ANTUÑA, F. (2003): «La compañía de los ferrocarriles de San Martín-Lieres. Gijón- El Musel», comunicación presentada al III Congreso de Historia Ferroviaria *Siglo y medio de ferrocarril en Asturias* (Gijón, 2003), disponible en <http://www.docutren.com/> [con acceso el 5 de abril de 2006].
- SUÁREZ CORTINA, M. (1998): «Anticlericalismo, religión y política en la España de la Restauración», en E. La Parra y M. Suárez Cortina (eds.), *El anticlericalismo español contemporáneo*, Madrid, Biblioteca Nueva, pp. 127-210.
- SUÁREZ CORTINA, M. (2000): *El gorro frigio. Liberalismo, Democracia y Republicanismo en la Restauración*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- URÍA, J. (2004): «El radicalismo democrático de *El Noroeste*», en J. Uría (Coord.), *Historia de la prensa en Asturias. I. Nace el cuarto poder: La prensa en Asturias hasta la Primera Guerra Mundial*, Oviedo, Asociación de la Prensa de Oviedo, pp. 199-239.