

LAS COMPAÑÍAS FERROVIARIAS ANTE EL CONFLICTO. EL RECHAZO DE LA ORGANIZACIÓN SINDICAL REIVINDICATIVA (1909-1917)

Jairo Fernández Fernández
Museo del Ferrocarril de Asturias

1. La postura patronal ante el asociacionismo obrero de clase: la negación del sindicato

Las compañías ferroviarias mantuvieron desde su fundación, prácticamente sin excepción alguna, una actitud muy refractaria hacia las prácticas asociativas de sus trabajadores cuando éstas se organizaban desde una perspectiva reivindicativa y de clase. Las presiones individuales, los despidos, las postergaciones en los ascensos o los traslados de destino¹ constituyeron con rapidez todo un sistema represivo que imposibilitó la formación de un sindicalismo ferroviario general y mínimamente operativo hasta el período que nos ocupa.

Entre las causas de semejante actitud las hay puramente técnicas por tratarse la industria de una función pública gestionada de forma privada. Esta particular condición obligaba a las compañías a responder, de forma permanente, ante el Estado de la continuidad del servicio, sean cuales fueran las circunstancias; y las privaba así del derecho al equivalente patronal de la huelga, el lock-out, reconocido como tal en la Ley de Huelgas del 28 de abril de 1909². Si la empresa cesaba en sus trabajos en el contexto de un conflicto laboral, las líneas, los equipos y el material revertirían inmediatamente a los poderes públicos, tal y como apuntaba certeramente Canalejas: “...á la Empresa patronal no le es lícito el lock-out, no le es lícito el despido de los obreros y la suspensión de los trabajos. Una Empresa de ferrocarril no puede excusar los trabajos de explotación, porque tiene la amenaza de que el Estado pueda incautarse de su línea”³. Con este marco legal, las compañías sólo podían prevenir o enfrentarse a cualquier conflicto en ciernes mediante la persecución o el control de las iniciativas asociativas de los obreros ferroviarios.

Existían, por supuesto, otras motivaciones más importantes para respaldar esta política empresarial. De hecho, cada vez resultaba más evidente la trascendencia que las deficiencias estructurales de la industria española tenían en las relaciones laborales y esto incluía a las compañías ferroviarias. Si el tejido productivo del país se caracterizaba por las medianas empresas, pero sobre todo por la abundancia de pequeños talleres, poco competitivos todos ellos, poco rentables por lo tanto, e

¹ Esta situación la reflejó muy bien uno de los pioneros del sindicalismo ferroviario español, Luis Zurdo Olivares, en sus memorias *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*, Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1911.

² Ver Art.1 de dicha Ley: *Tanto los patronos como los obreros pueden coaligarse, declararse en huelga y acordar el paro para los efectos de sus respectivos intereses, sin perjuicio de los derechos que dimanen de los contratos que hayan celebrado.*

³ *Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles. Septiembre-Octubre de 1912. Antecedentes y desarrollo del conflicto. Medidas adoptadas para su solución.-Apéndices*, Madrid, 1913, Instituto de Reformas Sociales .P.297.

incapaces de asegurar los salarios que los trabajadores necesitaban para llevar una existencia digna, también el ferrocarril se veía afectado por la descapitalización y el subdesarrollo del mercado de los transportes de mercancías; así como por el deficiente trazado de muchas líneas que cruzaban espacios vacíos donde apenas prosperaba una agricultura casi de subsistencia, lo que daba al traste tanto con la implantación de este medio de transporte como con la posterior explotación.

En tales circunstancias, a menudo las reclamaciones laborales no podían ser atendidas sin sobrepasar las posibilidades económicas de las empresas. Tal es el caso del conflicto que sacudió a la compañía de Madrid a Cáceres y Portugal en 1901. Cuando los trabajadores agrupados en la Sociedad el Despertar plantearon sus reivindicaciones lo hicieron ante una entidad que en 1893, *no pudiendo cubrir el servicio de intereses y amortización de sus [...] obligaciones, por ser insuficientes los productos netos de las líneas se vio en la necesidad de presentarse judicialmente en suspensión de pagos*⁴. En la intervención del ministro de Fomento Joaquín Sánchez de Toca, como mediador en el conflicto, éste no pudo más que asumir el dramatismo de la situación y reconocer la imposibilidad de ofrecer un trato justo a los trabajadores: *“En efecto, la situación económica de aquella Compañía representaba un desastre. No tenía ingresos para cubrir sus más imprescindibles obligaciones. Por ello operarios y empleados, tenían sueldos insuficientes para sustentarse, á la vez que resultaban sujetos á rendir horas de trabajo que excedían el límite de las resistencias físicas del hombre: y omito indicar cómo andaban, en consecuencia de estas mismas penurias, los Montepíos y los demás capítulos. Por consiguiente, las razones que alegaban los obreros no podían ser más atendibles, ni ellos más dignos de compasión; pero la contestación de la empresa era categórica; no tenía recursos y daba lo que podía”*⁵.

Sin embargo, la razón principal de la negativa empresarial a aceptar las reivindicaciones obreras radicaba en una combinación de normas básicas del modelo económico capitalista, esto es, la obtención del máximo beneficio manteniendo lo más bajos posibles los costes de personal; y ello en el marco de una cultura política propia de una sociedad oligárquica, en la que las élites mantienen actitudes autoritarias e intransigentes en las relaciones de poder que se dan en cualquier ámbito de la vida social. Un ejemplo prototípico lo constituyó la actitud de La Compañía del Ferrocarril de Langreo que, aun sin problemas económicos y repartiendo dividendos confesados del 5% por acción, reaccionó con inusitada intolerancia ante los primeros intentos de asociación de sus trabajadores.

Estos intentos fueron muy tempranos dentro del resurgir general que se empezó a producir tras la crisis asociativa de 1903. De hecho, su sociedad, La Terrestre, se creó precisamente a consecuencia de la pujanza del movimiento sindical, que se había hecho sentir muy pronto, en 1908, en Asturias en general y en Gijón en particular; y no tanto como parte del esfuerzo organizativo impulsado por la UGT a través de la Unión Ferroviaria. Las vinculaciones ideológicas de la iniciativa, sin embargo, estaban claras;

⁴ Apéndice Segundo. Mejoras concedidas por las empresas ferroviarias á sus obreros agentes y empleados, IV Compañía de explotación de los Ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España. Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles... p. 168.

⁵ Joaquín Sánchez de Toca, *El proceso social y jurídico de nuestro derecho de huelgas*. Sesión de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas del martes 11 de Febrero de 1913, en *El problema ferroviario*. Recopilación de documentos de actualidad y comentarios por El Financiero Hispano-Americano, Madrid, 1916. P. 16.

domiciliada en el centro de la calle Anselmo Cifuentes, su horizonte sindical no podía ser otro que la UGT, y su referente político el PSOE.

Ante la nueva realidad organizativa, la Compañía no tardó en reaccionar y lo hizo intentando cortar el problema de raíz; para ello despidió el 14 de febrero de 1910⁶ al presidente y al secretario del sindicato, provocando un conflicto local que habría de ser, al cabo de un mes, el origen de la gran huelga de Gijón de 1910. Inicialmente, la reacción de los obreros fue muy moderada y ni siquiera dieron a conocer la noticia en la prensa hasta que se confirmó el fracaso de la mediación del alcalde Argüelles Busto, quien, a petición del Comité de apoyo a los despedidos, había intercedido, sin éxito, para su readmisión ante el director –gerente de la Compañía Sr. Corvilain. Éste, en su visita al Ayuntamiento, informó a la máxima autoridad local *que el no estaba asociado con los patronos y tampoco podía tolerar que se asociasen sus obreros*⁷. En este contexto, la libertad de asociación fue presentada por los trabajadores del Langreo como el punto central de sus reivindicaciones, tal como se expresaba en un comunicado publicado en prensa el 25 de febrero.

Ese mismo día se produjeron ya los primeros contactos del Comité con los representantes de las sociedades de resistencia domiciliadas en la calle Casimiro Velasco para poner en marcha los necesarios mecanismos de solidaridad, trasladándose la cuestión en los días sucesivos a las juntas generales de estas organizaciones obreras para su debate y discusión. Pero también Corvilain había dado, simultáneamente, un paso más en su ofensiva, presionando a aquellos trabajadores que por su desvinculación de los oficios puramente ferroviarios y su localización física al margen del resto de los empleados pudieran estar menos identificados con ellos y con los despedidos, a la vez que ofrecía promesas ad hoc sobre la base de necesidades sentidas, como la creación de un Montepío, y cuyo cumplimiento real aparecía como más que dudoso⁸.

El fruto de las gestiones del Comité de apoyo dentro del ambiente societario general de Gijón se concretó rápidamente no sólo en un respaldo moral, sino también en un apoyo táctico en el que adquirieron un peso determinante la sociedad de cargadores del puerto, La Cantábrica, y la de carreteros, La Dársena, dada la debilidad de los ferroviarios del Langreo, que carecían de capacidad para llevar adelante la movilización por sí solos. En una multitudinaria reunión de ejecutivas celebrada el 28 de febrero en el Centro Obrero de la calle Anselmo Cifuentes⁹ se presentaron varias propuestas que recogían medidas de gran trascendencia a la hora de definir la evolución del conflicto: *“Primera. Proceder judicialmente contra el gerente de la empresa de Langreo, estimando que la radical medida por el adoptada con dos de sus operarios, constituye un atropello á la ley [sic] de Asociaciones.*

⁶ Vicente Santamaría de Paredes, Francisco Mora y Pedro Pablo de Alarcón, *Informe acerca del conflicto obrero patronal de Gijón*, Madrid, Instituto de Reformas Sociales, 1910. P. 7.

⁷ *El Noroeste*, 23-2-1910, p. 4.

⁸ La reivindicación del Montepío sigue estando vigente en 1915 y a comienzos de 1916 todavía no es una realidad.

⁹ Estuvieron presentes las siguientes: La Prevenida, La Sindical, La Conciencia, Unión Obrera, La Cerámica, La Estrella del Arte, La Primera, La Mecánica, La Organizadora, Luz y Fuerza, La Espátula, La Legal, El Reflejo, La Chispa, El Trabajo, El Despertar, La Velocidad, El Progreso, La Constructiva, La Precisa, La Minerva, La Aurora, El Fieltro, La Cantábrica, La Prosperidad y el Primero de Mayo. Otras Sociedades excusaron su asistencia porque celebraban una Junta General a la misma hora. *El Noroeste* 1-3-1910, p. 4.

Segunda. Organizar para el domingo próximo una manifestación de protesta, con objeto a reclamar de la Superioridad que obligue al expresado gerente á que guarde á dicha ley el debido respeto.

Tercera. Gestionar de la Cámara de Comercio y de la sociedad de navieros su intervención en el asunto y procurar el boycott á la empresa del ferrocarril de Langreo, en el caso de que dichas organizaciones no ofrezcan su apoyo a los obreros”¹⁰.

La opción legalista se cayó rápidamente en el debate de ese día, y no sólo por la presencia de sociedades de orientación anarquista, sino también por la extendida consciencia de su inutilidad, puesto que la Ley de Asociaciones de 1887, que establecía la legitimidad de este tipo de asociaciones obreras, carecía de bases, reglamentos o desarrollo en el que se estableciera sanción alguna a quien no respetase este derecho. La prioridad recayó, por lo tanto, en una estrategia de presión que buscaba enfrentar, o cuanto menos desacreditar, a Corvilain ante aquellos sectores de la patronal local más dependientes del Ferrocarril de Langreo. Así, se propuso una actuación desarrollada en tres tiempos: en primer lugar, se proponía un boicot a la Compañía, sin duda larga y detalladamente debatido en aquellos días con los carreteros y cargadores que habían de transferir las mercancías trasportadas al muelle y cargarlas en los barcos respectivamente y cuya concurrencia era esencial a tal efecto; en segundo lugar, se encargaría la mediación a aquellos representantes de la élite local más cercanos por sus negocios al Langreo y, por lo tanto, los más afectados si el boicot llegaba a declararse, la Cámara de Comercio de Gijón y la Sociedad de navieros; en tercer lugar, si estas entidades patronales se negaban a apoyarles, se daría comienzo a la acción y pagarían también ellas las consecuencias de una medida que afectaría gravemente al tráfico de mercancías y al servicio del puerto.

Los términos en que se replanteaba el conflicto por parte de las sociedades obreras eran muy duros, pero concitaron un gran apoyo popular, engrasado no sólo por las redes de solidaridad local preexistentes, sino también por el conocimiento previo de la trayectoria del Ferrocarril de Langreo. Esta percepción la recogió muy bien Eduardo Varela, uno de los padres fundadores del socialismo regional a finales del siglo XIX, en una de sus colaboraciones en *El Noroeste* en la que denunciaba con contundencia la falta de legitimidad presente en el despido de los dos trabajadores y la mezquindad comercial de la Compañía, así como la actitud miserable de la misma en lo que se refería a las obligaciones hacia sus empleados, lo que justificaría más que sobradamente la asociación de los mismos con fines reivindicativos¹¹.

¹⁰ *El Noroeste* 1-3-1910, p. 4.

¹¹ “Nosotros entendemos que nadie con menos fuerza moral puede realizar un acto semejante, como el llevado á cabo por la dirección á que nos venimos refiriendo. Para nadie es un secreto que esa Compañía ferrocarrilera es una de las más antiguas de España; que sus ganancias, dado lo corto del trazado, han sido siempre más que regulares, y que el servicio público es de lo peor que se conoce en su clase, por la resistencia que siempre demostró, á introducir las reformas necesarias [...] es la Compañía que en Asturias menos ha hecho en beneficio de sus obreros. Los salarios que estos perciben, son, por lo general, muy cortos –los peones ganan 2,25 y 2,35-; la jornada de trabajo, fuera de Gijón es larga; en nada se ha procurado desenvolver entre sus obreros el mutualismo, creando un Montepío que sirviera á estos de garantía en sus enfermedades y en su invalidez, pues sólo tienen asistencia médica; de cooperación, ni una sola palabra¹¹; casas baratas donde sus operarios pudiesen habitar mediante pago de una renta módica, menos aún; nada, absolutamente nada, que no signifique explotación é indiferencia”. *El Noroeste*, 2-3-1910, p. 1.

La dirección de la Cámara de Comercio, interpelada directamente por la comisión obrera mediante carta fechada el 2 de marzo, dado el clima de confrontación que se estaba formando y ante la amenaza que se cernía sobre la vida económica local, accedió a entrevistarse con los delegados obreros. El día 4 a las seis y media de la tarde se produjo el encuentro, en el que intervinieron tanto el presidente de esta entidad, Alfredo Santos, como su secretario, Benito Dalbrouck, y del que resultó la inevitable neutralidad de la institución que, sin embargo, se comprometió a hacer gestiones ante Corvilain. Aceptada esta medida por la representación obrera, al día siguiente se reunieron Alfonso Santos y el Director-gerente del Langreo sin que éste último transigiera en la readmisión de los obreros despedidos.

Una vez que se agotaron los cauces previos, se pusieron en marcha los engranajes de la movilización. El jueves día 10 la junta general de La Cantábrica y el viernes 11 la de La Dársena tomaron la decisión de declarar el boicot a todos los productos que entraran o salieran por el Ferrocarril de Langreo, para el lunes siguiente día 13¹². La suspensión de los trabajos empezaría con el comienzo de la jornada a las ocho de la mañana, salvo en lo que se refería a la carga del carbón ya dispuesto sobre los muelles; terminada esta faena, ninguna mercancía que hubiera sido transportada por dicho ferrocarril, o fuera a serlo, podría ser embarcada ni desembarcada, ni tampoco podría salir del puerto o entrar en él. El efecto pretendido era el de una huelga ferroviaria sin que ésta se llegara a producir.

Gradualmente se va corrigiendo y extendiendo el alcance de la medida. En otra reunión de directivas celebrada el día 16 para rendir cuentas al conjunto de sociedades involucradas de las últimas acciones de La Cantábrica y de La Dársena en relación al boicot, se tomó la decisión de hacer llegar el conflicto más allá del ámbito local y aún regional. Para ello se nombró una comisión que debía investigar qué barcos cargaban carbón importado por el Ferrocarril de Langreo, para procurar que en los puertos de destino los braceros se negasen a descargarlo. Se reaccionaba, de este modo, a la iniciativa de algunos capitanes de utilizar a la marinería de los barcos como mano de obra en las tareas de carga y estibado, a la vez que se hacía demostración de fuerza y determinación con un endurecimiento evidente de la actitud obrera. Para la aplicación de la nueva iniciativa se recurrió a redes de contactos horizontales preexistentes y se apeló a una solidaridad, ya normativa, en el seno de las culturas militantes cuyas redes trascendían con mucho los ámbitos geográficos concretos.

El 21 de marzo ya se habían puesto sobradamente en evidencia los estragos causados por el boicot en la economía local, haciéndose patente incluso a los propios trabajadores de La Cantábrica que la medida estaba perjudicando más al resto de la patronal que al ferrocarril de Langreo, cuyo director-gerente se mantenía impertérrito en su decisión inicial. A pesar de ello, las medidas se extremaron aún más y ese mismo día se decidió suspender las faenas en el vapor Felisa de la Compañía Rodríguez y Cerra, porque otro de sus barcos estaba cargando carbón en una de las grúas que tenía el Langreo en el Musel.

La situación se había hecho insostenible para los patronos, que convocaron inmediatamente una reunión en la que, por casualidad, hizo acto de presencia una delegación de La Cantábrica. Los industriales reunidos aprovecharon la situación y, tras

¹² *El Noroeste*, 11-3-1910, p.1; *El Noroeste*, *El Noroeste* 12-3-1910, p.4.

reconocer la justicia de las reclamaciones obreras, propusieron a los cargadores una solución de emergencia, que al parecer recibió una buena acogida, y que pasaba por asumir la recolocación de los dos trabajadores despedidos. Uno de ellos, carpintero de oficio, ingresaría en los talleres de vagones de Domingo Orueta, presidente de la asociación patronal, y el otro en la Sociedad Española de Construcciones Metálicas. La propuesta, sin embargo, no obtuvo el respaldo de los ferroviarios asociados en La Terrestre que, reunidos aquella misma noche, se negaron a aceptar cualquier resolución que no pasara por el exacto cumplimiento de las peticiones originales aceptadas por el conjunto de las sociedades de resistencia locales¹³. Además, una vez acabada esta reunión, la comisión gestora, aunque no quiso manifestarse respecto a la proposición de los patronos, pronunció una dura reconvencción a los trabajadores de La Cantábrica por su forma de proceder con la patronal¹⁴. Estaba clara la determinación de los ferroviarios a no aceptar nada que no fuera el pleno reconocimiento del derecho de asociación y la de la comisión gestora a conseguir una solución consensuada y con las máximas garantías que pudieran obtenerse, a través de la presencia de la más alta autoridad local y con la aquiescencia del conjunto de los industriales. Pero también lo estaba que la unidad de criterio se iba rompiendo y que el movimiento de protesta comenzaba a dar signos de debilidad.

A partir de ese momento ya nada se pudo hacer para evitar el estallido del conflicto. El día 22 la asociación patronal llevó a cabo dos reuniones, una por la mañana y otra por la tarde, y en ellas pesaron, tanto el desaire que había recibido la solución por ellos presentada, como las crecientes diferencias que ya se perfilaban entre los trabajadores. La decisión que se filtró a la opinión pública era tajante y definitiva: si para el lunes 28 no se había terminado el boicot irían a por el cierre patronal¹⁵. Es de suponer que aquellos fueron momentos difíciles en esta entidad; había muchos en su seno que como Orueta, republicano federal y, por lo tanto, supuestamente preocupado por los intereses obreros, tenían una motivación especial para que no se fraguase un conflicto general a nivel local. Pero, sin duda, los planteamientos más radicales, sobre todo los de armadores y consignatarios muy perjudicados, habían ganado peso y la situación parecía propicia para un contragolpe que podía tener efectos devastadores entre las sociedades obreras más combativas.

Todavía el día 23 se llevan a cabo algunas gestiones que no hacen sino confirmar el diagnóstico previo. Por la mañana y, a petición del Alcalde en funciones, los representantes de La Cantábrica se reúnen con éste en el Ayuntamiento. Allí, recogiendo la reacción de los patronos, reconocían nuevamente el perjuicio que estaba suponiendo el boicot para la economía local, dando a entender que su mayor deseo sería evitar el lock-out patronal y sus consecuencias, pero que no se podía consentir el

¹³ “...tomándose el acuerdo de que en el caso de que se tratara de llegar á un arreglo, se mantenga la Comisión gestora dentro del criterio marcado por las Directivas es decir que se niegue a toda fórmula de avenencia, siempre que en ella no estén comprendidas estas dos condiciones esenciales: reposición de los obreros despedidos y la declaración terminante por parte del señor gerente, de respetar en lo sucesivo el principio de asociación”. *El Noroeste*, 22-3-1910, p.4.

¹⁴ “...resolvieron hacer presente á La “Cantábrica”, que en el caso de que una comisión de su seno vuelva a entrevistarse con los patronos, se les comunique á estos que deben de tratar el asunto con la comisión gestora en pleno, procurando que intervengan también el gerente de la empresa de Langreo, el Alcalde y una representación de la junta patronal”. *El Noroeste*, 22-3-1910, p.4.

¹⁵ *El Noroeste*, 23-3-1910, p.4.

atropello al derecho de asociación. En todo caso, sí seguían dispuestos a aceptar la fórmula de recolocación presentada el día anterior, más una garantía de Corvilain, quien debería comprometerse a respetar el ya mencionado derecho, actitud ésta, en todo caso, reasumida como concesión ante las reconvenções sufridas.

Aquella misma tarde, la reunión colegiada pretendida por la comisión gestora del conflicto fracasó estrepitosamente, ya que si bien acudieron el Alcalde en funciones, los directivos de la Cámara de Comercio y Domingo Orueta, ni Corvilain, ni los representantes de los armadores y consignatarios aparecieron. Cuando esa misma noche este organismo hizo balance, la única solución que encontró fue huir hacia adelante, recibiendo el cierre patronal como una ayuda para completar el boicot al Ferrocarril de Langreo.

Desde este momento la carrera hacia el desastre fue desenfrenada. Junto a los rumores cada vez mayores de represalias por parte de la patronal y sobre todo de los armadores y navieros, la unidad de los trabajadores en el apoyo a los ferroviarios despedidos se disolvió por completo; y no sólo por la hostilidad abierta hacia el boicot de La Cantábrica, sino por el abandono del mismo de los carreteros de La Dársena, quienes se mostraron muy críticos con la estrategia en una reunión celebrada en el Casino Federal el día 26¹⁶. Junto al miedo a la patronal que se dejaba ver en el *mea culpa* entonado por los carreteros, emergía también un resentimiento comprensible hacia los trabajadores del Ferrocarril de Langreo, quienes ni siquiera se habían puesto en huelga mientras los demás luchaban por ellos.

Cuando ambas organizaciones se decidieron a volver a sus tareas habituales en el puerto el 29 de marzo, se encuentran sin trabajo. Los patronos ya habían tomado medidas el día anterior para la sustitución del personal asociado a La Cantábrica por trabajadores no afiliados en un afán evidente de destruirla: “...nos aseguran personas de todo crédito, que los patronos estuvieron reunidos con los capataces del muelle, para tratar de la organización de brigadas obreras que trabajan independientemente de “La Cantábrica”[...] se pretende admitir en aquellas, a los jornaleros que se comprometan a trabajar sin sujetarse al espíritu de organización de ninguna entidad obrera”¹⁷.

A partir de ese momento el conflicto en defensa del derecho de asociación de los obreros ferroviarios se transformó en una confrontación total por ese mismo derecho entre los industriales y los obreros de Gijón, que culminó con el atentado frustrado contra Orueta y el asesinato del secretario de la asociación patronal Celestino Lantero en un clima social de odio incontrolable. Ante semejantes acontecimientos, resulta fácil comprender la estrategia de prevención utilizada en el lanzamiento de la Unión Ferroviaria primero y de la Federación Nacional de Ferroviarios después. Desde la ejecutiva de la UGT y con el fin de evitar una actuación por parte de las compañías, como la que acabamos de ver, se decidió ejecutar un procedimiento profiláctico en dos movimientos: por un lado, se guardaría un registro secreto de afiliados en el que el único dato identificativo que aparecería sería el número correspondiente a cada socio; y, por el otro, se colocaría tanto al frente del Comité Nacional como de las diferentes

¹⁶ “Pensándolo bien [...] hemos pecado de ligero en este asunto del boycott. De los armadores no tenemos quejas, de los consignatarios tampoco; nuestras relaciones con los patronos son buenas, por ahora, y sin embargo incurrimos en el defecto de perjudicarles, perjudicándonos a nosotros mismos, no á sabiendas, sino porque no hemos previsto las consecuencias del boicot”. *El Noroeste*, 27-3-1910, p.4.

¹⁷ *El Noroeste*, 29-3-1910, p.1.

secciones a individuos de prestigio normalmente pertenecientes a la UGT, afectos al Partido Socialista, o cuanto menos de confianza. La medida se consideraba provisional, puesto que se esperaba conseguir la aceptación de la legitimidad de esta nueva organización por parte de la patronal. En consonancia con tales consideraciones, se procedió a la constitución formal de la Unión Ferroviaria a partir de la Sociedad de Profesiones y Oficios Varios de la Casa del Pueblo de Madrid, que presentó el 2 de julio de 1909 los reglamentos preceptivos en el Gobierno Civil y en el Registro Oficial de Asociaciones de la provincia¹⁸.

En Asturias, como no podía ser de otra manera, se siguió la pauta general y, sobre todo desde finales de 1910 se fue desarrollando la actividad organizativa a partir de la iniciativa de los prohombres del socialismo asturiano. Teodomiro Menéndez o Bonifacio Martín, junto a otros menos conocidos, asumieron el papel de dinamizadores y organizadores de la nueva entidad a nivel regional y, en el caso del primero, como hemos visto, también nacional. Incorporaron además las medidas precautorias de forma estable en las bases de funcionamiento de los nuevos sindicatos, cuya existencia se va legalizando en los primeros años de la década. Así tanto en el reglamento del Sindicato Ferroviario de la Compañía Vasco-Asturiana como en el del Sindicato Ferroviario de la Compañía de Ferrocarriles Económicos de Asturias, ambos aprobados en el Gobierno Civil el 3 de febrero de 1913, se incorporó, en su título segundo, un artículo transitorio destinado a evitar las represalias de las compañías: *“Si por las especiales condiciones en que se desenvuelve este sindicato, se considerase necesario y conveniente, que los cargos del Comité, como de las secciones, recayesen en individuos ajenos á ferrocarriles, podrá hacerse del modo que a continuación se indica:*

1º. Para los cargos de Comités de Sindicato, y secciones, serán nombrados de Sociedades que pertenezcan á la Unión General de Trabajadores de España¹ donde éstas existan y donde no, de Sociedades de resistencia.

2º. En los pueblos donde no existan organizaciones de resistencia, podrán elegirse individuos, que merezcan la confianza de los ferroviarios”¹⁹.

Si bien este conjunto de mecanismos cumplió la función para la que habían sido diseñados, no ocurrió lo mismo con los esfuerzos desplegados para garantizar el reconocimiento de la personalidad jurídica de la Federación, ni su aceptación como sujeto de negociación colectiva por parte de la patronal del sector. Todo ello se puso de manifiesto nuevamente a lo largo del arduo proceso que condujo a la huelga de los ferroviarios de Norte en julio de 1916. La negativa de la Compañía a abrir negociaciones directas con los representantes de los trabajadores, tal y como éstos reclamaban, que obligó al ministro de Fomento Rafael Gasset a mantener negociaciones en paralelo con ambas partes, y la reinterpretación unilateral posterior por parte de la Compañía de un acuerdo alcanzado en firme, pero no ratificado por escrito, encendieron las luces de alarma. Esa actitud fue interpretada claramente como un rechazo y un desprecio hacia la Federación en tanto que interlocutor válido de los trabajadores y, por lo tanto, como una amenaza a su misma existencia en un momento en el que ésta declaraba contar en sus filas con un 75% de los cerca de 20.000 operarios con que contaba dicha Compañía²⁰. Ya el 9 de julio, tres días antes de la declaración del paro de

¹⁸ *Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles*. Opera cita. P. 7.

¹⁹ Archivo Histórico Provincial de Asturias. Caja 20107/07 y 20107/06.

²⁰ Ver artículo de Teodomiro Menéndez en *El Noroeste*, 11-7-1916, p.1.

los ferroviarios Teodomiro Menéndez, uno de sus principales organizadores a nivel nacional declaraba: *“Sin embargo, los ferroviarios de Norte no han andado remisos para adoptar la postura enérgica que las circunstancias demandan. Saben que va en ello, no ya las peticiones de mejora que ahora hacían, si no toda la vida de su organización, que es su libertad, su emancipación, todo su porvenir económico y moral”*²¹. El asunto trascendió rápidamente las meras manifestaciones públicas, y a las peticiones ya formuladas se incorporó la aceptación del sindicato por parte de la Compañía o al menos la puesta por escrito de los acuerdos con él contraídos.

El día 15 la dirección de la UGT decidió aceptar la propuesta del Gobierno de Romanones de encomendar la resolución del conflicto a la decisión arbitral del Instituto de Reformas Sociales. Tal reivindicación había ocupado ya un lugar preferente entre el conjunto de reclamaciones como lo demuestra la insistencia, una vez iniciadas las sesiones de esta institución, del Vocal representante de los trabajadores en que se le diera prioridad²². Discutido y debatido el tema, las conclusiones alcanzadas por el Instituto ocupaban todo un epígrafe del informe final y fueron determinantes a la hora de reconocer la existencia del problema: *“Del examen de todos los antecedentes aportados, de las manifestaciones expresas del Ministerio de Fomento y de las hechas por los representantes obreros y de otras declaraciones autorizadas, resulta que la más fundamental discrepancia entre la organización societaria y la Compañía refiriérese [sic] al reconocimiento de la personalidad de las Asociaciones constituidas por sus agentes”*²³. Además responsabiliza al Gobierno, dado el carácter público del ferrocarril, del no reconocimiento de las asociaciones obreras por parte de las compañías: *“...estima también como esencial que las Empresas reconozcan la personalidad de las Asociaciones que legítimamente se constituyan por sus obreros; la negativa á tal reconocimiento no puede menos de contribuir á crear estados de irritación, necesariamente peligrosos. Y creyéndolo así la ponencia, entiende que, cuando se trata de empresas concesionarias ó que tengan a su cargo servicios públicos, es deber del Gobierno procurar por los medios á su alcance que aquéllas reconozcan la personalidad de las diversas Asociaciones de sus obreros legalmente constituidas”*²⁴.

El Instituto de Reformas Sociales delimitó claramente las obligaciones que habían de cumplir las compañías para con las asociaciones obreras, dejando claro que éstas debían funcionar como interlocutores directos de las empresas a la hora de negociar las condiciones laborales; pero que, en ningún caso, podrían imponer la contratación de plantillas, ambición muy del gusto de un asociacionismo que aún no había superado algunos resabios gremiales: *“Tal reconocimiento no impone otra obligación que la de admitir la existencia legal de la personalidad, no la de entrar con ella en otras relaciones jurídicas que las que voluntariamente se establezcan; más claro: no obliga a contratar, y si tan sólo á tratar”*²⁵.

²¹ *El Noroeste*, 10-7-1916, p.1.

²² Joaquín Sánchez de Toca, *Información supletoria aneja al informe del Instituto de Reformas Sociales, elevada al Gobierno por el excelentísimo Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca*. En *El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho de huelgas*. Opera cita, p.101.

²³ Informe del Instituto de Reformas Sociales, en *El problema ferroviario*. Opera cita.

²⁴ Informe del Instituto de Reformas Sociales, Opera cita, pp. 139-140.

²⁵ Informe del Instituto de Reformas Sociales, Opera cita, p.140.

No fue tarea fácil conseguir que las compañías aceptasen semejante decisión. Según Adolfo Posada, krauso-institucionista del grupo de Oviedo y miembro a su vez del Instituto, fue necesario no sólo el apoyo de la mayoría de la Institución, sino también la intervención en largas y difíciles reuniones del presidente de esta entidad pública, el republicano Gumersindo de Azcárate quien, haciendo uso de su prestigio personal, consiguió que las compañías transigieran²⁶.

El dictamen del IRS no cayó en el vacío y el Gobierno, asumiendo el criterio de este organismo, promulgó el 10 de agosto siguiente un Real Decreto que dictaba como necesario e imprescindible el reconocimiento de la personalidad de los sindicatos obreros por parte de las compañías o empresas industriales que tuvieran a su cargo servicios públicos y entre las que se incluían, por supuesto, las ferroviarias. Toda la disposición parecía inicialmente muy favorable para los trabajadores ferroviarios asociados. Así, en la exposición previa se reconocía, esta vez oficialmente, la resistencia patronal a aceptar a las sociedades obreras como sujetos protagonistas de una negociación colectiva y en las relaciones laborales en general: *“Ha sido común y frecuente en los patronos resistir, ostensiblemente ó soslayadamente esta pretensión. Esta resistencia nace, sin duda, de un notorio error de apreciación sobre las consecuencias de la agrupación de los obreros en Sociedades ó Sindicatos, y de un instintivo aunque refrenado deseo de que aquellos no se constituyan”*²⁷. Se defendían también los beneficios que las asociaciones reportaban a la hora de resolver los conflictos, en la medida en la que permitían unificar las reivindicaciones obreras, haciéndolas más uniformes y tratables y dejándolas a cargo de los individuos más capaces e inteligentes, que además contaban con un claro ascendiente sobre los demás obreros. Sin duda, sobre esta perspectiva pesaba la experiencia de la huelga de 1912 con su caos de peticiones, a menudo contradictorias, y la posición extremadamente moderada y aun contraria al conflicto que había manifestado el Comité Nacional de la Federación por aquel entonces. Pero, principalmente, se insistía en el perjuicio que suponía el rechazo preexistente para el funcionamiento de los servicios públicos, no tanto por el descontrol con el que se producirían entonces las movilizaciones obreras, como por la reacción a menudo radical que el enquistamiento de la patronal solía producir entre los trabajadores en un contexto definido por el reconocimiento jurídico de este derecho: *“La negativa de este reconocimiento es incentivo peligroso para las luchas, porque la personalidad jurídica de la Asociación nace con independencia de la voluntad de las Compañías; es un hecho legal superior á éstas, apoyado en la*

²⁶ *“Interveníamos – recuerdo inolvidable-, en cierta ocasión, como árbitros de una de las más graves huelgas que en España se han producido: al decidir sobre determinada reclamación obrera, que los árbitros apoyábamos, la representación patronal accedió a lo propuesto, después de larga discusión, declarando que lo hacían así como merecido homenaje al ilustre patricio, al venerable anciano que nos presidía y nos daba de tan admirable modo aquel ejemplo de resistencia cívica. ¡Eran las cuatro de la madrugada! ¡Y las labores agrías a veces de la famosa huelga ferroviaria de 1916, cuando la autoridad de Azcárate hizo que unánimemente se aceptara el reconocimiento de la personalidad de las Asociaciones obreras en las empresas concesionarias de servicios públicos!”*. Adolfo Posada, *Recordando al Instituto de Reformas Sociales*, Revista Internacional del Trabajo, Informaciones Sociales, II, 1930.

²⁷ *El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho a huelgas*. Recopilación de documentos de actualidad y comentarios por El Financiero Hispano-Americano, Madrid, 1916. P. 145.

*Constitución y regulado por la ley de 30 de junio de 1887*²⁸. Insistía también en lo absurdo de negar una realidad suprallegal incontrovertible, como era la existencia de una identidad común que informaba la movilización colectiva propia del moderno sindicalismo de clase reivindicativo y que acabaría imponiendo la realidad de su presencia en cualquier circunstancia menos desfavorable: *“Pero la existencia de la personalidad colectiva formada por obreros es, además de derecho legal, un hecho real, fatal, superior á la ley misma, que puede desconocer o negar las realidades, pero no suprimirlas. Y las Compañías ó Empresas concesionarias de servicios públicos, se encuentran siempre e inevitablemente cuando llega el conflicto frente á ese hecho real de la personalidad colectiva obrera, viéndose entonces obligadas, no sólo á reconocer y tratar a - según la experiencia reiteradamente muestra-, sino á admitir representantes inorgánicamente designados, fuera de toda regulación estatutaria, y por consecuencia, sin ofrecer garantía alguna...”*²⁹.

Toda la virtualidad del Decreto, se hallaba, sin embargo, comprometida desde el principio. En espera del reglamento para su ejecución, que no aparecería hasta agosto del año siguiente, era ya evidente que no se preveía condena alguna a aquellos patronos que violasen las disposiciones recogidas en la medida, como quedó claro en el artículo tercero del mismo:

“Art. 3º Si las Compañías ó Empresas á que se refiere este decreto no contestaren á las peticiones formuladas por Asociaciones ó Sindicatos legalmente constituidos y con sus representantes autorizados, ó por una representación de un grupo de obreros legalmente habilitada, éstos pondrán en conocimiento del Gobierno, por medio de comunicación motivada, dichas peticiones, así como la fecha en que se hubieran dirigido á la Compañía ó Empresa.

*El Gobierno se reserva la facultad de acoger las demandas formuladas para realizar cerca de las Empresas las oportunas gestiones y obtener de ellas la contestación á que hubiere lugar, evitando en lo posible conflictos sociales”*³⁰.

Se volvía así al punto de partida en que habían comenzado las gestiones de Gasset, al comienzo del conflicto que condujo a la huelga de 1916, convirtiéndose la disposición en papel mojado. Sin mecanismos coercitivos que permitieran al Estado imponer el cumplimiento de lo acordado, lo único que conseguía el decreto era demostrar la absoluta impotencia del ente público para imponerse a los deseos de los industriales.

Que la situación no habría de mejorar lo demuestra nuevamente la represión que sufrió el Sindicato del Ferrocarril de Langreo, heredero de La Terrestre e integrante de la Federación Nacional de Ferroviarios de España, tras las jornadas de agosto de 1917. Al igual que la inmensa mayoría de los trabajadores de la región, estos ferroviarios se lanzaron a la huelga el día 13, dando con ello lugar a uno de los episodios de represión patronal más prolongados y sonados de la década en el contexto asturiano; y esto tanto por la connivencia de elementos de la judicatura en el proceso, como por la evidente persistencia de la Compañía en su intención de destruir a la organización obrera que subyacía al mismo.

²⁸ *El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho a huelgas.* Opera cita, p. 147.

²⁹ *El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho a huelgas.* Opera cita, p. 147.

³⁰ *El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho a huelgas.* Opera cita, p. 151.

La reacción de la empresa, articulada por el entonces director-gerente Ignacio Fernández de la Somera en coordinación con el jesuita Ángel Elorriaga, inspirador de un sindicato católico con el que se pretendía contrarrestar la influencia de la organización de clase, comenzó al mismo tiempo que estallaba el conflicto. Al no haberse respetado el plazo previo de ocho días establecido por la Ley de Coligaciones y Huelgas para dar aviso del comienzo del paro, la Compañía presentó una denuncia que además de la suspensión de la mencionada organización, tuvo consecuencias inmediatas para sus militantes más activos: *“Como los ferroviarios de Langreo abandonaron el trabajo sin previo aviso, el Juzgado de instrucción del distrito de Occidente procedió á incoar el oportuno sumario contra varios empleados de la Empresa acusados por excitar á la sedición y abandonar el trabajo antes del plazo legal que exige la ley de Huelgas.*

Los procesados son siete: contra cuatro de ellos que no fueron habidos, se decretó la prisión sin fianza, y los otros tres fueron puestos en libertad provisional, mediante fianza de dos mil pesetas que presentaron”³¹.

Entre los cuatro huidos para evitar la cárcel estaban el presidente del Sindicato del Ferrocarril de Langreo, Pedro Meana, y el secretario del mismo, Ángel Martínez, organizadores ambos muy activos, en especial el segundo de ellos, que ya había formado parte de la Comisión gestora del conflicto de 1910. En un primer momento esta actuación se perdió en la marea represiva de la huelga general de 1917, especialmente dura en Asturias, y se olvidó en medio de la atención que concitaba la larga duración del conflicto en la minería y en los ferrocarriles de la región.

Por lo que respecta a los ferroviarios, los primeros indicios de normalización no se produjeron hasta el día 13 de septiembre cuando los maquinistas de Norte destinados en Oviedo se presentaron al trabajo, seguidos de inmediato por el resto del personal; pero la regularización del servicio tardaría mucho más tiempo, por ejemplo, el de pasajeros en el Ferrocarril de Langreo no se restableció hasta el 18 de octubre siguiente. A la altura del 26 de ese mismo mes, cuando la mayoría de las sociedades obreras que habían participado en el conflicto volvían a sus rutinas y prácticas habituales, ya empezó a hacerse patente la particularidad que habría de caracterizar la persecución del Sindicato Ferroviario de Langreo, tal y como destacó un anónimo trabajador de la Compañía: *“Por una excepción, que no nos molesta, pero que demuestra la saña con la que se persigue nuestra organización, nos vemos privados de seguir trabajando por el desarrollo de nuestro Sindicato, ya que este se encuentra suspendido de orden judicial”³².* Junto a esta denuncia y para contrarrestar la suspensión del Sindicato por orden judicial, se proponía la reorganización de los trabajadores utilizando la estructura de la UGT en Gijón³³. Cinco días después, otro trabajador intervenía en apoyo del primero, apelando a dos valores esenciales de la moralidad imperante en las culturas obreras militantes, la dignidad y la virilidad, constituyente y esencial a la hora de orientar el comportamiento la primera y de caracterizarlo, la segunda³⁴.

³¹ *El Noroeste*, 31-8-1917.

³² *El Noroeste*, 26-10-1917, p.3.

³³ *El Noroeste*, 26-10-1917, p.3.

³⁴ *“¡Animo, pues queridos compañeros ferroviarios con dignidad y vergüenza, del ferrocarril de Langreo, acudid nuevamente á la organización que tan buenos frutos os dio, para demostrar a vuestros*

El 11 de noviembre todavía no había cambiado nada en la situación legal del sindicato. La suspensión se prolongaba, al igual que los intentos de detener a Pedro Meana y Ángel Martínez sobre los que el Langreo presionaba no sólo directamente, sino también a través de sus familias; y esto, a pesar de que se comentaba que habían abandonado el país para trabajar en el extranjero en tanto la situación no retornara a su cauce normal. Un ejemplo de esa presión es: *“El compañero Meana tenía devengados doce días del mes de agosto pasado y como está ausente de esta y perseguido con ensañamiento cruel por los señores del orden, envió una carta á su esposa para que ésta, por mediación de una persona de su familia, con la firma de ella y autorizando á dicha persona, dejando al mismo tiempo recibo para justificante de la Empresa, se entrevistara con el mencionado gerente, á fin de que le fuera entregado el importe de dichos días, que son propiedad de su marido y por consiguiente de ella.*

La contestación que dicho gerente dio á la mencionada persona, fue la de que no podía entregar el importe de dichos jornales á ninguna otra persona que no sea el interesado.

Ya sabéis todos vosotros que en varias ocasiones tenemos cobrado unos por otros, y en la presente también se pagó por mediación de su familia á otros que estaban perseguidos”³⁵.

A partir de ese momento comienza a verse con claridad la trama que subyace a la extraña situación de esta asociación obrera y el contexto en el que se produce. Se pone gradualmente en evidencia la connivencia del juez encargado del caso, Sr. Cayón, con el Director- gerente, del que al parecer era amigo personal³⁶, y sobre todo lo eficaz que su ayuda le resultaba ahora para combatir a la organización obrera, puesto que los intentos previos de desplazarla con una iniciativa católica, auspiciada por otro íntimo de Fernández de la Somera, habían fracasado notoriamente hasta el momento³⁷. En tales circunstancias, la Compañía se sintió libre, y aprovechó para actuar a su antojo con los trabajadores, procediendo a romper los convenios y acuerdos que tenía alcanzados con el Sindicato. Se produjeron traslados arbitrarios, reducciones de categorías, incrementos de jornada y rebajas en los jornales, medidas todas ellas que pretendían no sólo una mejora de las condiciones de la empresa que, en la práctica no necesitaba, sino la imposición de un principio de disciplina laboral fundamentado en la noción de

enemigos que sois hombres y que jamás perdonareis las injusticias que con toda la clase trabajadora han cometido”. El Noroeste, 31-10-1917, p. 3.

³⁵ *El Noroeste*, 14-11-1917, p.4.

³⁶ Esta información aparece en *El Noroeste*, 24-12-1917, p.4.

³⁷ *“De todos es bien sabido que en esta villa hay un señor jesuita, el R P Elorriaga, que cifra sus más caros anhelos á mayor gloria de Dios, en la creación de borregazos obreros, con el nombre de “Acción Social Católica”. Pero como los obreros que detestan el favor y á cambio aman la justicia, no creen en las bienandanzas que este señor les ofrece, porque los hechos las dan por muy problemáticas, procura, para obviar esto, valerse de sus amistades, á fin de llevar a cabo su obra, entre las que se encuentra como más segura para sus planes, el integrista Sr Fernández de la Somera, gerente del Ferrocarril de Langreo, que le prestó y le presta, cuantos medios sean necesarios para el logro de las aspiraciones de aquél y la consumación de las de este.*

No obstante todo esto, y á pesar de las múltiples injurias y calumnias que los subvencionados y protegidos por los señores aludidos lanzaron contra el Sindicato de Langreo, y especialmente contra los que tenían cargos de mayor significación, lejos de conseguir sus nobles propósitos, aumentaba en fuerza numérica este organismo, llegando a tener en su seno el 98 por 100 de los empleados de la línea”. El Noroeste, 19-11-1917, p.4.

autoridad y por el que se establecía una clara distinción entre quien poseía y ostentaba el mando y quien tan sólo debía obedecer.

El conflicto se agudiza el lunes 3 de diciembre cuando Pedro Meana y Ángel Martínez se presentaron a las autoridades y fueron encarcelados de inmediato. Todo parece indicar que su entrega estuvo consensuada con el resto de la organización sindical de la UGT en Gijón, combinándose con la puesta en marcha de una campaña de apoyo a los dos detenidos. Se organizaron desde el día 7 con este objetivo mediante llamamiento de Wenceslao Carrillo, dirigente socialista del Sindicato Metalúrgico, visitas públicas para verlos en la cárcel de tal modo que se hiciera visible la solidaridad de la sociedad asturiana que se convertiría, así, en un instrumento de presión sobre las autoridades políticas. Si todo lo demás fallaba, se sabía por experiencia que en última instancia el apoyo popular podía obligar a los poderes públicos a liberarlos. El éxito de la convocatoria entre la población local e incluso regional fue notable. Simultáneamente se procedió a dar una mayor estabilidad orgánica a la sección del Sindicato de Oficios Varios compuesta por los ferroviarios del Langreo, dotándola de una directiva provisional propia que asumiera abiertamente la reorganización del Sindicato, y demostrara con ello la determinación a continuar con la labor de reconstrucción emprendida hasta conseguir superar los elevados niveles de afiliación previos y su retorno a la legalidad en condiciones óptimas para recobrar los derechos perdidos e incluso plantear reivindicaciones nuevas: *“Tanto los compañeros que componen la Junta directiva, como la asamblea general determinaron trabajar con todo entusiasmo y decisión hasta conseguir que figuren en las filas de esta Sección todos los ferroviarios de Langreo, para que cuando se decrete la autorización de funcionamiento del Sindicato, suspendido de orden judicial, puedan estar en condiciones de conseguir las mejoras que les fueron arrebatadas y otras que el Comité de dicho Sindicato tenía en proyecto”*³⁸. Este mensaje, que constituye un claro reto a la Compañía, aparece rubricado por Wenceslao Carrillo, quien asumió la secretaría de la sección y con ello la responsabilidad de alcanzar los objetivos planteados. Los ferroviarios del Langreo no estarían solos, después de todo, en la lucha por la supervivencia de su organización.

La realidad impondría, sin embargo, sus prioridades y la principal era la liberación de Pedro Meana y Ángel Martínez cuya detención pronto se descubrió llena de irregularidades. La principal, sin duda, fue el incumplimiento de la notificación de su procesamiento en las setenta y dos horas posteriores a su entrada en prisión, según disposición del artículo 4º de la Constitución y que en fecha tan tardía como el 11 de diciembre aún seguía sin cumplirse: *“Toda detención se dejará sin efecto, ó elevará a prisión, dentro de las setenta y dos horas de haber sido entregado el detenido al juez competente. La providencia que se dictare se notificará al interesado dentro del mismo plazo”*³⁹. El juez instructor prolongaba así un encarcelamiento difícilmente sostenible ni por la Ley, ni en la coyuntura del momento, marcada por el fin de la represión laboral de la huelga de 1917.

Dada esta situación claramente irregular, se produjo la intercesión de Pablo Iglesias ante el Gobierno, tanto en lo que se refería al cierre del Sindicato, como en lo relativo a liberación de los encarcelados. La efectividad tanto de la campaña como de la gestión,

³⁸ *El Noroeste*, 7-12-1917, p. 4.

³⁹ *El Noroeste*, 11-12-1917, p. 4.

se puso de manifiesto el 17 de diciembre, si bien no en la forma deseada por los detenidos y por sus defensores. Ese día el juez dio comienzo a la instrucción del caso⁴⁰. El siguiente movimiento se produjo, ya el día 22, otra vez en el ámbito local, desde el Comité del Centro de la calle Anselmo Cifuentes, que manifestó abiertamente su denuncia por el trato de excepción que se estaba dando al Sindicato de Langreo: *“Con toda serenidad de ánimos se examinó de nuevo este asunto, y por muchas objeciones que hicieron los delegados no se acierta á comprender como las sociedades de ferroviarios, gasistas y electricistas, obreros del Municipio, ferroviarios del Vasco y Económicos y en general, todos los organismos obreros que hicieron exactamente lo mismo que el Sindicato de Langreo, estando como éste sujetos á la misma ley de coaligaciones [sic] y huelgas, continúen funcionando sin ninguna traba, mientras al citado sindicato se le persigue y no se consiente funcionar”*⁴¹. Y es que lo que más extrañaba era el cinismo de un enjuiciamiento del que podían haber sido objeto muchos otros trabajadores asturianos empleados en servicios públicos, bien sea dependientes del Estado, explotados por una compañía privada en régimen de concesión o simplemente por ser considerados esenciales para el normal discurrir de la vida cotidiana. Todos ellos fueron a la huelga sin respetar el plazo legal de aviso impuesto por dicha ley y no por ello concitaron semejante reacción legal ni de la patronal. La explicación estaba bien clara a ojos de los máximos dirigentes de la UGT en Gijón, al igual que lo había estado ya para los propios trabajadores afectados, y sólo podía ser el pertinaz deseo del Langreo y de los promotores del sindicato católico de destruir al sindicato de clase: *“A nosotros nos consta saber que el gerente del ferrocarril de Langreo, señor de la Somera, el padre Elorriaga y todos los demás que componen y dirigen el Sindicato católico, han hecho cuestión de honor matar al Sindicato que acepta en todas sus partes la lucha de clases y que para ello acuden á cuantos procedimientos, buenos o malos encuentren, aunque para conseguirlo bastardeen sus fines”*⁴².

Finalmente se exigía que, cuanto menos, se permitiera salir de la cárcel bajo fianza a Pedro Meana y Ángel Martínez, tal y como se había hecho con los que habían sido procesados antes por delitos similares⁴³. Días más tarde, el 27 de diciembre, la atención y la presión se concentraron completamente sobre el juez señor Cayón, actuándose en dos direcciones concretas. En primer lugar, sobre el propio juez, cuya recusación se pedía a causa de su falta de imparcialidad y por su forma de llevar el caso⁴⁴. Y seguidamente sobre el Gobierno al pedirle nuevamente a Pablo Iglesias que interviniese para informar detalladamente al ministro correspondiente de las condiciones del proceso y de la connivencia que existía en el seno la Administración de Justicia de Gijón con

⁴⁰ *El Noroeste*, 18-12-1917, p.1.

⁴¹ *El Noroeste*, 24-12-1917

⁴² *El Noroeste*, 24-12-1917

⁴³ *El Noroeste*, 24-12-1917, p.4.

⁴⁴ *“Como el sumario lo incoa el juez señor Cayón, significado por su amistad con los jesuitas y con el denunciante del Sindicato, Sr. de la Somera, en quien las organizaciones obreras ven un implacable enemigo, la suspicacia de los trabajadores no se aviene con la actuación del mencionado señor juez, creyéndolo recusable, y ese es el motivo por el que se desea la intervención del señor presidente de la Audiencia en las diligencias sumariales, á fin de desvanecer cualquier duda sobre la más acertada interpretación de la justicia”*. *El Noroeste*, 27-12-1917, p.4.

Fernández de la Somera y el padre Elorriaga⁴⁵. En esta ocasión, parece que se acertó plenamente tanto con el método como con el objetivo elegido y ya el día 29 Pedro Meana y Ángel Martínez salían de la cárcel bajo la exorbitante fianza para la época de 5000 pesetas; y lo hacían además para no volver a entrar, pues como era de suponer, el proceso se cerró sin mayores consecuencias para ninguno de los dos.

A comienzos del año 1918 se reorganizó legalmente el Sindicato del Ferrocarril de Langreo que, con el apoyo del SOMA, entraría en plena confrontación con la empresa ese mismo año, retornando con más encono al ciclo previo de relaciones laborales.

2. Una medida de excepción: la selección de personal

Cuando los medios de prevención básica fracasaban, a las compañías siempre les quedaba el recurso al despido del personal más significado tanto en la organización reivindicativa de los trabajadores como en el desarrollo de los conflictos. Pero esta estrategia, que ya mencionamos y que encuentra pleno amparo legal en la mismísima Ley de Huelgas⁴⁶, alcanzó una entidad diferente y particular en los momentos más críticos para las relaciones laborales en el sector.

De hecho, cuando la empresa consideraba necesario dar un escarmiento y castigar al conjunto de los trabajadores, recurría a una derivación del despido: el procedimiento de la selección del personal. Consistía ésta en una fórmula de despido colectivo con reingreso condicional según criterio de la propia empresa, que podía incorporar, en función de la intensidad del daño que se quisiera infligir, perjuicios tales como la pérdida de la antigüedad de los reincorporados, la redistribución de categorías, etc. Era, por lo tanto un castigo colectivo flexible, que permitía echar a los más comprometidos a la vez que se escarmentaba a sus seguidores y se *educaba* a la plantilla en los principios de autoridad social de las élites españolas.

Fue durante el periodo de represión que siguió a la huelga de 1917, cuando el mecanismo de la selección de personal se puso en práctica por primera vez en España de forma masiva. Por lo que se refiere a Asturias, afectó a los tranviarios de Gijón, a los metalúrgicos de Lugones y a otros muchos; pero, principalmente a los ferroviarios de Langreo, Norte, Vasco-asturiano y Económicos. Aunque poco se sabe de lo acontecido en estas dos últimas compañías, lo que sí se conoce es el momento exacto en que se puso en marcha este mecanismo entre las restantes empresas ferroviarias de la región, liderando el camino de la represión el Ferrocarril de Langreo. El 18 de agosto, cinco días después de estallar el conflicto, apareció en forma de cartel un aviso firmado por el director-gerente de la Compañía Ignacio Fernández de la Somera, en el que se anunciaba ya la entrada en vigor de la medida: *“Habiendo dejado de pertenecer a la*

⁴⁵ “...escribirán sobre este asunto al diputado socialista D. Pablo Iglesias, para que el viejo luchador, imponga detalladamente al señor ministro de Gracia y Justicia del aspecto legal de esta cuestión y de su actual estado.

Aparte de esto, el señor Iglesias informará al ministro de la gran influencia que ejercen en ciertas oficinas gijonesas el señor gerente del ferrocarril de Langreo y el jesuita Elorriaga, organizador del amarillismo local”. *El Noroeste*, 27-12-1917, p.1.

⁴⁶ Aunque se reconocía en ella el derecho al paro obrero con fines reivindicativos, se hacía *“sin perjuicio de los derechos que dimanen de los contratos que hayan celebrado”* las partes. Con lo que, al considerarse violación de contrato el cese de los trabajos, todo huelguista podía ser despedido sin consecuencias de ninguna clase para la empresa.

Compañía los empleados del Ferrocarril de Langreo, por abandono de su puesto sin cumplir los requisitos que previene la Ley¹, se advierte a los que deseen ingresar en el servicio de este Ferrocarril, que pueden solicitarlo de esta Dirección por medio de un impreso, que se facilitará en las oficinas de Gijón”⁴⁷. A partir de ese momento todo aquel que deseara ser readmitido debía presentarse, recoger su instancia y esperar respuesta positiva de la dirección.

Más tarde, y con tintes particulares de mucha mayor gravedad, se planteó la misma medida por parte de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte. Fue el día 13 de septiembre, al producirse el retorno de los ferroviarios al trabajo en Asturias, cuando 500 de ellos, un tercio de la plantilla regional según datos de la época, serían rechazados por parte de la Compañía. En ese caso, no se llegó a despedir al conjunto de los trabajadores, sino que se los aceptó o no a medida que se iban presentando en su puesto habitual; sin embargo, el monto total de los no admitidos inicialmente era inmenso, porcentualmente mayor que en la compañía del Ferrocarril de Langreo.

Muy pronto llamó la atención la presencia, entre los seleccionados para la expulsión de Norte, de trabajadores que ni destacaban por sus actividades sindicales, ni por su participación en la última huelga, pero que sí respondían a un perfil muy concreto, fenómeno inmediatamente percibido por los propios afectados: *“Entre los que nos encontramos comprendidos en la selección, hay hombres que llevan 28, 30 y 35 años al servicio de la Compañía, donde han pasado su juventud, casi toda su vida, y ahora se les dice que no sirven para trabajar y se pretende negarles los legítimos derechos de jubilación y retiro que tienen adquiridos. Empleados hay que sólo les faltan diez meses para la jubilación, y eso no están dispuestos a que se les burle”⁴⁸. El beneficio suplementario que reportaba la adopción de este criterio a la Compañía es obvio, pues le permitía evitar el cumplimiento de las obligaciones económicas contraídas con sus trabajadores. No sólo se dejaba fuera a los más combativos y se daba con ello una lección ejemplar a los restantes empleados, cuyos ímpetus reivindicativos quedaban muy mermados, sino que se reducían de forma significativa los costes de personal. Continuando en esta línea, Norte, que negaba públicamente haber despedido a nadie, intentó en octubre legalizar la maniobra buscando la aceptación formal de los obreros seleccionados, a los que presentó a firmar primero un documento en el que se leía “liquidación final”; y ante su negativa a firmarlo, 5 días después se les presentó una nómina en los mismos términos⁴⁹.*

Mientras tanto, la presión por parte de la Compañía no cejaba, aprovechándose para ello de las difíciles condiciones de subsistencia de los seleccionados y de sus familias. Es más, se hizo todo lo posible desde Norte para empeorar aún más la ya difícil

⁴⁷ Archivo del Museo del Ferrocarril de Asturias. Fondo Paraja.

⁴⁸ *El Noroeste*, 12-10-1917, p.4.

⁴⁹ *“El 10 del actual avisó la Compañía á varios de los agentes seleccionados, con objeto de que le firmasen un documento con una nota que decía: “liquidación final”.*

*Como esos agentes que cuentan 50 años de edad y llevan más de 21 en la Empresa, no firmaron lo que se proponía, porque significaba una renuncia a bien ganados derechos que no están dispuestos a ceder, con fecha 15 se les presentó otra nómina, acaso con el mismo fin, en la que también se leía lo de “liquidación final”, lo cual como se considera un subterfugio de la Compañía para restar á los agentes todo derecho a reclamar la jubilación y otros beneficios adquiridos, nadie estuvo conforme en aceptarla, y damos la voz de alerta á cuantos están en ese caso, para que rechacen todo escrito parecido”. *El Noroeste*, 16-10-1917, p.1.*

situación de estos obreros, retrasando los pagos que se les debían⁵⁰. Cuando llegó el momento de readmitir a este grupo tan peculiar de seleccionados, éstos estaban ya lo suficientemente desesperados y dispuestos a volver al trabajo que un sencillo engaño de la Compañía, aprovechando el desconocimiento por parte de la mayoría de las bases de trabajo vigentes, les hizo aceptar a muchos de ellos las draconianas condiciones impuestas:

“Al readmitir a cierta parte del personal, la Compañía hizo que los agentes le firmasen un boletín de nuevo ingreso, que constituye una renuncia al tiempo anterior de servicio.

Ante esta resolución abusiva protestaron algunos que se dieron cuenta de la coartada, y entonces la Compañía circuló otra disposición expresando que los que firmasen el boletín no perderían los derechos adquiridos, sino la antigüedad para el ascenso. Diéronse con esto por satisfechos y no vacilaron en firmar, sin tener en cuenta el artículo 161 de la Instrucción general vigente que dice así:

A los empleados que hayan sido admitidos al servicio de la Compañía después de haber cesado en él por una u otra causa, no se tendrá en cuenta para el retiro el tiempo de servicio anterior al cese y sí únicamente el tiempo desde la readmisión en el empleo de plantilla”⁵¹. Los resultados para la empresa fueron inmejorables, tal y como se denunció en el momento, y los perjuicios para los obreros enormes: “La Compañía, por tanto, ha hecho una operación de bolsa, pues empleados que llevaban al servicio de la misma muchos años, teniendo derecho a jubilación [...] y tendrán que prestar servicio durante otros veinte años para volver a disfrutar el derecho [...] que disfrutó en los últimos cinco años”⁵².

La situación, al margen de particularidades, era dramática: sustituidos por operarios que habían sido despedidos previamente por su incompetencia, o por personal sin experiencia que apenas conocía los reglamentos, cientos de ferroviarios de las compañías asturianas languidecían en el paro. Para muchos la persecución iba incluso más allá de la mera pérdida del trabajo. Cuando Norte subcontrató la carga y descarga de mercancías en las estaciones, para sustituir a los trabajadores seleccionados, se aseguró de que ninguno de ellos pudiera prestar sus servicios en las nuevas cuadrillas que se formaron: *“Se efectúa ahora por contrata en sus estaciones la carga y descarga de mercancías; y el rencor de la empresa llega al extremo de prohibir al contratista que dé ocupación á los obreros seleccionados.*

En la estación de Gijón fueron ayer despedidos tres trabajadores que se encontraban en este caso”⁵³.

En cuanto al servicio, éste se resintió tanto en lo referente a la seguridad del personal y de los pasajeros como por lo que respecta al cumplimiento de sus compromisos comerciales. Las imprudencias se incrementaron, dada la falta de trabajadores experimentados, y con ellas el riesgo de accidentes; así lo comentaba un ferroviario seleccionado del Langreo: *“En la estación de Florida son dos los choques evitados por la pericia de los antiguos empleados, pues el jefe, que es desleal a nuestra causa, dió salida a los trenes sin tener en cuenta que había otros en la línea.*

⁵⁰ *El Noroeste*, 16-10-1917, p.1.

⁵¹ *El Noroeste*, 13-11-1917, p. 3.

⁵² *El Noroeste*, 13-11-1917, p.3.

⁵³ *El Noroeste*, 21-10-1917, p.3.

Otro de los peligros está en el cable del plano de San Pedro, roto por dos partes y cuidadosamente cubiertas con cuerdas las roturas para que los viajeros no adviertan el peligro; pero yo, que además de mirar por mis semejantes tengo mucho apego á la vida, por muy miserable que sea, hago esto público para que el Estado intervenga y procure ponerle remedio”⁵⁴. También se resintieron las obligaciones contractuales contraídas, estrangulándose el tráfico, que a finales de noviembre todavía no había alcanzado los niveles previos a la huelga. Si las compañías ya eran antes manifiestamente incapaces de satisfacer la demanda de transportes del mercado nacional, su insuficiencia constituía ahora un obstáculo evidente para el discurrir normal de la vida económica⁵⁵.

Que la ausencia de los seleccionados estaba en la base del estado crítico del servicio lo confirmaron las continuas quejas de un buen número de Cámaras de Comercio, formuladas especialmente contra la compañía del Norte. La Cámara de Comercio de Oviedo se expresó en este sentido el 28 de septiembre y la de Madrid el 12 de diciembre, exigiendo esta última en su informe sobre la línea de Norte a La Coruña y Gijón la reincorporación de los seleccionados: *“Respecto al personal despedido, dice la moción que debe readmitirse, pues sólo intervinieron en la huelga por un deber de solidaridad”⁵⁶. También reaccionó la Cámara de Comercio de Gijón, uno de cuyos vocales, el Sr. Riera, ya había pedido en septiembre, en medio de una tumultuosa sesión, el reingreso de los despedidos. Aunque su tono es muy prudente y moderado, las conclusiones de esta institución a la hora de valorar los problemas que aquejaban el tráfico y sus posibles soluciones, se ven con claridad en un informe publicado el 24 de diciembre:*

“No nos atrevemos a decir que el personal del ferrocarril del Norte afecto a Gijón sea menos numeroso que lo era con anterioridad á la huelga del mes de Agosto, pero sí podemos asegurar de una manera indudable que su rendimiento útil es muchísimo menor; la organización aún siendo la misma, es llevada de una manera desastrosa; hemos visto varios casos, pero sólo con los siguientes, ocurridos a un solo consignatario, bastan:

A ese consignatario á que nos referimos, por dos veces fue la Compañía a pagarle reembolsos que ya había cobrado; se dejó poner a la descarga mercancías que ya estaban retiradas hacía varios días; al pagarle una de tasa se le preguntaba si la había cobrado anteriormente, y las llegadas de mercancías sin documentación son constantes y todo esto ocurre á pesar de la energía y buena voluntad que hemos ya reconocido al señor jefe de la estación.

Es tan grave el problema del personal ferroviario, que con toda franqueza debemos decir que no nos atrevemos á opinar nada por los inconvenientes que tiene toda solución que se proponga; pero una sola cosa nos atrevemos a decir, y esto es que creemos que la selección después de la última huelga ha sido demasiado extensa, no lo suficientemente meditada en algunos casos, y porque, señores, no podemos admitir que en ninguna colectividad humana pueda existir un 40 por 100 de los individuos que la

⁵⁴ *El Noroeste*, 2-11-1917, p. 4.

⁵⁵ *El Noroeste*, 30-11-1917, p.1.

⁵⁶ *El Noroeste*, 13-12-1917, p.1.

*componen indignos de pertenecer á ella, aún admitiendo para la selección las ideas más exageradas”*⁵⁷.

En estas circunstancias, el movimiento de apoyo material que generó la situación padecida por los seleccionados fue enorme, articulándose una amplia red tanto institucional como popular, animada por un propósito común de ayuda a los despedidos y a sus familias. El propio Ayuntamiento de Gijón aprobó el 15 de octubre una ayuda de dos mil pesetas para los obreros afectados de Gijón. El Noroeste, intentando suplir la desarticulación que padecían las organizaciones obreras inmediatamente después de la huelga, inició una suscripción popular en apoyo a los seleccionados. El dinero se recaudaba directamente por el diario, y para ello se habilitaron diversas vías⁵⁸.

A medida que la iniciativa se consolidaba, se creó toda una red de colaboradores que se hicieron cargo de recaudar los donativos destinados a los seleccionados. Cafés y otros lugares de carácter popular fueron los puntos elegidos para la recogida del dinero. En el concejo de Langreo, la colecta se llevó a cabo en establecimientos vinculados, de un modo u otro, con un ideario republicano de izquierdas. Parece también que incluso se designaron personas que recorrieron los diferentes grupos mineros explicando la situación de los seleccionados y recaudando fondos para su causa. En este sentido, se combinaba la propaganda con el apoyo meramente material, reforzando el carácter de red solidaria de apoyo a los ferroviarios, ya que, por un lado, se planteaba un discurso ideológico y, por otro, se gestionaba la ayuda material.

Las cantidades recogidas y el nombre de los donantes aparecían publicados en el periódico para evitar posibles críticas de malversación y después, según plazos convenidos, eran entregadas al comité de la Federación Obrera responsable de su distribución. La publicación de listados con los nombres de los donantes no sólo tenía un carácter profiláctico, al intentar con ello evitar la picaresca presente siempre en este tipo de iniciativas; sino que también se buscaba dar el alcance más amplio posible a la causa, y sobre todo, hacer ver que en ella no sólo estaban implicados sectores obreros o de clases populares, sino que la lucha de los trabajadores seleccionados para que se les readmitiese en sus puestos era respaldada incluso por miembros de la burguesía local, vinculados, eso sí, al republicanismo. Por otra parte, los contribuyentes de clases populares eran reconocidos en su esfuerzo con la publicación de sus nombres en la prensa. Se facilitó así una amplia movilización social en la que participaron desde prohombres de la política del momento, como Melquíades Álvarez cuya donación de 100 pesetas aparece publicada el 30 de septiembre, junto a la de 250 pesetas de José Bango y las 200 de Benito Conde, hasta una variada gama de miembros de las clases populares que con sus pocas pesetas o incluso céntimos colaboraron, en la medida de sus posibilidades, a cubrir las necesidades de la situación. La suscripción se dio por cerrada el 10 de diciembre cuando se consideró definitivamente normalizada la vida de las sociedades obreras y se hizo recordando los luctuosos acontecimientos que habían caracterizado la represión de los trabajadores en la huelga general y habían inspirado esta iniciativa⁵⁹. La cantidad recaudada en Gijón, 4071'78 pesetas, aunque modesta, duplicaba la ayuda concedida por el Ayuntamiento, y era más grande que la recogida en

⁵⁷ *El Noroeste*, 24-12-1917, p.1.

⁵⁸ *El Noroeste*, todos los números hasta fin de suscripción.

⁵⁹ *El Noroeste*, 10-12-1917, p.4.

ciudades de mayor tamaño. Expresaba, en definitiva, el espíritu cívico de la ciudad e informaba sobre la trabazón de la redes de solidaridad entre las clases populares, capaces ya, en este momento, de articular mecanismos de resistencia interprofesionales que hablan de la existencia de una fuerte cultura obrera y popular capaz de crear redes de solidaridad y apoyo a partir de unos referentes mentales comunes, fuese cual fuese su ocupación.

Las muestras de apoyo a los seleccionados, no se quedaron aquí; a medida que iba pasando el tiempo sin que se resolviera el problema, éste pasó a formar parte de la cotidianidad de la vida de la gente que empezó a aproximarse a la cuestión de forma más lúdica y menos dramática, explorando simultáneamente nuevas formas de denuncia. Cerca de las fechas navideñas, momento que desde siempre combinaba lo lúdico, la celebración, con la solidaridad y los sentimientos de compasión y ayuda mutua, se organizaron diversos actos para recaudar fondos. El domingo 2 de diciembre se celebró un partido de fútbol benéfico entre el Club Unión Deportivo Racing y el Stadium de Áviles; y la Compañía de Tranvías, que también había seleccionado a parte de sus trabajadores, suprimió un viaje en un intento de reducir al máximo el número de asistentes, lo que provocó la respuesta airada de las personas que pretendían asistir. El Comité Pro – seleccionados aprovechó entonces para convertirlo en un acto reivindicativo⁶⁰. El día 7 de ese mismo mes, se organizó en Oviedo una velada artístico-musical en honor de los seleccionados, siguiendo con ello las tradicionales prácticas conmemorativas y de homenaje desarrolladas en el seno de las culturas militantes obreras y de clase. Las rifas, muy comunes en fechas navideñas para todo tipo de causas, también funcionaron a la hora de reunir haberes a favor de los seleccionados e implicar al mayor número de personas posibles en el tema - el Comité Pro-seleccionados agradecía a unas “anónimas damas” la donación de unas botellas de champán cuya rifa había generado importantes beneficios-.

BIBLIOGRAFÍA:

El problema ferroviario. Proceso social y jurídico de nuestro derecho a huelgas. Recopilación de documentos de actualidad y comentarios por El Financiero Hispano-Americano, Madrid, 1916.

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES, *Conflicto de obreros y empleados de las Compañías de Ferrocarriles. Septiembre-Octubre de 1912. Antecedentes y desarrollo del conflicto. Medidas adoptadas para su solución.-Apéndices*, Madrid, 1913.

POSADA, Adolfo, *Recordando al Instituto de Reformas Sociales*, Revista Internacional del Trabajo, Informaciones Sociales, II, 1930.

⁶⁰ “El hecho es inicuo: en el puerto del Musel había un correo, y la citada Empresa, contraviniendo una costumbre establecida y atentando contra los intereses de nuestro gran puerto, por sólo perjudicar á los obreros seleccionados que en aquella hora celebraban su partido, suprimió el servicio extraordinario, dando lugar á muchas y muy justificadas protestas”. *El Noroeste*, 18-12-1917, p. 4.

SANTAMARÍA DE PAREDES, Vicente, MORA, Francisco y DE ALARCÓN, Pedro Pablo, *Informe acerca del conflicto obrero patronal de Gijón*, Madrid, Instituto de Reformas Sociales, 1910.

ZURDO OLIVARES, Luis, *Veinte años de vida ferroviaria y diez y seis después*, Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1911.

PRENSA:

El Noroeste, Gijón, 1910, 1916, 1917.