

MILITANCIA DE CLASE Y CONFLICTIVIDAD LABORAL. ASTURIAS Y LA FEDERACIÓN NACIONAL DE FERROVIARIOS (1909-1920)

Jairo Fernández Fernández
Museo del Ferrocarril de Asturias

1. Asturias en la Federación Nacional de Ferrocarriles de España

La indudable adscripción industrial de la región convirtió a Asturias durante una década que comenzó en torno a 1909 en un campo de pruebas idóneo para la consolidación de las culturas políticas y sindicales de clase en un contexto social definido por el acceso de las masas a la esfera pública. De hecho, constituyó un foco de innovación sumamente efectivo en lo que a formas organizativas y estrategias se refiere. Este protagonismo se debió a la gestación de un liderazgo en parte proveniente del sustrato obrero, en parte íntimamente conectado con la figura ya conocida del propagandista; pero en todo caso un liderazgo capaz de comprender la necesidad de conciliar los postulados doctrinales de las organizaciones preexistentes con las exigencias de un entorno obrero fabril, minero y ferroviario muy variados y esencialmente modernos y capaz de desarrollar nuevas modalidades de acción colectiva que facilitarían esta trabazón. Un liderazgo, a su vez, proveniente de tradiciones diferentes, que a lo largo de ese camino de adaptación habría de aprender a superar las divergencias ideológicas y tácticas para responder a los requerimientos del momento y que fuera cual fuera su origen sabría aprovechar las oportunidades políticas que se presentaran.

Dentro de este proceso y de acuerdo con su lógica interna, se enmarcarían las actuaciones de quienes habrían de ser los principales animadores de la Federación Nacional de Ferrocarriles en Asturias, especialmente las del principal impulsor del movimiento en la región, el socialista ovetense Teodomiro Menéndez, y sus hombres de confianza, pero también las del anarquista de Gijón Pedro Sierra quien asumiría inicialmente la representación de los “autónomos” asturianos escindidos de la organización nacional tras las disensiones que se produjeron al calor de la convocatoria de huelga de 1912. De suma importancia resultaría sobre todo la intervención del primero de ellos, cuya labor dentro de este organismo sindical federativo de los trabajadores del carril en España resultaría trascendental para solventar la crisis de afiliación en que se hallaba sumida la entidad a comienzos de 1915, afianzando su implantación entre los trabajadores del sector. Como se verá, este dirigente asturiano comprendió antes que el resto de sus compañeros la posición de fuerza que otorgaba a los ferroviarios el carácter estratégico del ferrocarril como infraestructura del transporte imprescindible para la economía nacional.

A partir de ese momento y cuando las circunstancias se tornaron propicias, Teodomiro desarrolló a escala nacional una estrategia ofensiva de movilizaciones muy agresiva que demostraría su capacidad para conquistar las reivindicaciones concretas que ansiaban las bases y conseguir así el retorno de buena parte de la militancia perdida. Con este fin y apoyándose en su control informal de los Sindicatos Ferroviarios radicados en Asturias así como de las secciones del Sindicato de Norte existentes en la región,

promovió dentro de la Federación un marco estatutario integrador, que no sólo permitió superar, al menos temporalmente, las diferentes perspectivas societarias y doctrinales sino también ajustar las viejas y conservadoras fórmulas del sindicalismo socialista a los requisitos específicos que habría de adquirir la acción colectiva en este sector de actividad. Por el camino, no dudaría ni en enfrentarse solapada o públicamente a la dirección nacional de la Federación que intentó detenerlo por todos los medios a su alcance, ni en utilizar al Sindicato del Ferrocarril de Langreo como sujeto experimental, ni tampoco en buscar la solidaridad o el apoyo del resto de la clase obrera asturiana y sobre todo del poderoso Sindicato Minero creado por Manuel Llaneza en noviembre de 1910, alcanzando una asombrosa flexibilidad táctica. Los resultados se tornaron bien palpables en la primera mitad de 1916 con las resonantes victorias obtenidas frente al Ferrocarril de Langreo, el Vasco-Asturiano, Económicos de Asturias, y también la Compañía de Medina a Salamanca, la de Medina a Zamora y la de Orense a Vigo. Pero no sería hasta la huelga contra la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en julio de ese mismo año, cuando su posición y sus perspectivas se consolidaron hasta el punto de convertirse en un referente nacional inexcusable, al menos hasta el estallido de la crisis general de 1917.

Igualmente relevante fue la influencia que esta actividad de Teodomiro tuvo entre los trabajadores ferroviarios a la hora de forjar el modelo de activismo y militancia que caracterizaría la trayectoria de las organizaciones sindicales y políticas asturianas desde entonces y hasta el final de la Guerra Civil. Sus actuaciones no sólo se enmarcaron en el contexto innovador ya apuntado al principio, sino que también jalonaron y contribuyeron a dar forma a una dinámica evolutiva propia y ello al menos desde tres puntos de vista distintos: por ofrecer campo privilegiado para una incipiente colaboración entre socialistas y anarquistas, por el diseño de una táctica reivindicativa agresiva que recababa en cada protesta la solidaridad de los trabajadores de los restantes sectores de actividad incorporándolos de forma gradual a la lucha y por generar a partir de estas dos premisas una vertebración regional integrada y dotada de una morfología concreta de acción colectiva que, ya consolidada desde la huelga de Norte de 1916, se reproduciría a partir de ese momento únicamente en Asturias. Es más, este patrón inicial se repetiría de forma continuada, tornándose fácilmente observable en todas las grandes crisis nacionales y sobre todo en la de 1917, en la provocada por la Revolución de Octubre de 1934 y en la que siguió al estallido de la Guerra Civil y se traduciría en una capacidad de movilización total en torno a programas comunes, cuyo núcleo no es otro que las aspiraciones de aquellos sectores populares sobre los que el movimiento obrero asienta su influencia.

2. Los comienzos de la Federación Nacional de Ferroviarios. Del entusiasmo a la crisis (1912-1915)

Sin una comprensión previa de los difíciles comienzos de la Federación Nacional de Ferroviarios no sería posible entender cómo surgió la necesidad de una reorientación de las prácticas sindicales que la inspiraron, ni tampoco se podrían conocer los primeros indicios del protagonismo que habrían de adquirir los asturianos liderados por Teodomiro Menéndez en este proceso.

De hecho, los problemas surgieron muy pronto, al colisionar los objetivos y perspectivas de los ferroviarios con los de sus dirigentes. Sin duda, esto se debía en parte a la propia estrategia de implantación auspiciada por la ejecutiva de la UGT en este sector de actividad. Este organismo sindical, enfrentado a la dura represión aplicada por las compañías a sus trabajadores ante cualquier tentativa societaria, no sólo promovió un tipo de afiliación anónima en la que los ferroviarios aparecían en los listados únicamente con un registro numérico, sino que también puso a la cabeza del movimiento a todo un conjunto de cuadros provenientes del aparato de dicha entidad y por lo tanto completamente ajenos a este ámbito laboral. De este modo se evitaba cualquier represalia directa de los patronos, pero también se generaba una distancia y una incomprensión mutua indudable entre las bases y quienes habrían de guiarlos por el nuevo camino. El más alto responsable del proceso, Vicente Barrio, era un fontanero dotado de un bagaje artesanal de carácter netamente preindustrial, que había desarrollado una larga carrera burocrática dentro de las organizaciones socialistas, pero que desconocía casi por completo las dinámicas de sectores más modernos como era el de los ferrocarriles.

Con todo, esta estrategia en sí misma no explica por completo el desacuerdo. Es preciso recordar aquí que a pesar de los indudables vínculos que unen a la clase trabajadora con el origen y desarrollo de las organizaciones sindicales y políticas que articulan y vertebran el movimiento obrero, ambos constituyen fenómenos bien distintos. La primera es un colectivo humano amplio y definido por su posición en una escala social general; el segundo está compuesto por una serie de grupos de interés cada uno de ellos con una cultura organizacional propia, o sea, con una ideología, unas prácticas y una estrategia particular.

Como es de suponer, las relaciones entre estas realidades sociales son variables, dependiendo en gran medida de factores ajenos de la más diversa índole, pero también y de forma muy inmediata de la concurrencia entre las perspectivas inherentes al conjunto de los trabajadores o a un subconjunto de los mismos, y de aquellas otras propias de las organizaciones militantes. Un entendimiento entre las dos visiones no se producía ni se podía producir de forma natural, sino que necesitaba de un trabajo de acoplamiento y fue precisamente este trabajo el que fracasó estrepitosamente durante los primeros años de la Federación Nacional de Ferroviarios de España.

Por un lado, estaban los trabajadores de las compañías ferroviarias, quienes participaban de una cultura obrera más amplia preocupada esencialmente por la subsistencia cotidiana y si acaso por una mejora de las condiciones de trabajo y de vida que arrostraban¹, es decir, más proclives al cálculo racional como motor de sus actuaciones. Para ellos la constitución de la Federación no fue más que una oportunidad única de ver cumplidas sus demandas a través de una acción unitaria, sinónimo de fuerza de gran carga simbólica entre las clases populares cuya tradición de pasividad general salpicada por motines y revueltas de gran intensidad pero corta duración compartían. Sobre esta base modularon su aproximación a este organismo sindical haciendo gala del mismo

¹ Se comparte aquí la definición de cultura obrera realizada por R.E. Pahl: *“La cultura de clase obrera no es una respuesta histórica a las condiciones existenciales, es más bien un conjunto intensamente conservador y tradicional de prácticas familiares a la hora de afrontar las difíciles condiciones materiales”* en Pahl, R.E, *Divisiones del trabajo*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1991.

entusiasmo ilimitado que antes ponían en las algaradas, pero ahora transmutado en una fe ciega en el poder de la huelga, instrumento de protesta acogido de forma mítica como medio casi mágico para la obtención de los resultados apetecidos. Como además carecían en su inmensa mayoría de experiencia societaria alguna, desconocían hasta los principios más elementales de las entidades sindicales existentes en el país.

En frente se situaría una élite dirigente fuertemente incardinada en la cosmovisión del socialismo español que permitió que sus esquemas ideológicos y sus prioridades políticas permearan sus análisis y condicionaran sus prácticas sindicales. Dentro del contexto que nos ocupa este vínculo suponía una desconfianza ampliamente demostrada hacia la capacidad reivindicativa de las sociedades obreras que se traduciría en el desarrollo de una estrategia sumamente restrictiva frente a cualquier tipo de movilización. El objetivo central era fortalecer a la organización sin correr riesgos, aumentando el número de afiliados, creando una fuerte caja de resistencia e imponiendo una rígida reglamentación que definía las condiciones necesarias para poder convocar una huelga. A este respecto no se tendrían en cuenta ni los rasgos particulares que presentaba esta industria del transporte ni se consideraban las posibles coyunturas del momento. El excesivo doctrinarismo ahogaba toda posibilidad de desarrollar una acción colectiva eficaz y por lo tanto de satisfacer los deseos de los ferroviarios asociados.

Sólo era una cuestión de tiempo que se produjera el desencuentro entre estos dos colectivos y se manifestó por primera vez en el congreso constituyente de este organismo federativo celebrado en Madrid entre el 24 y el 29 de junio de 1912. Si bien el momento no podía ser más dulce, dada la masiva afluencia de nuevos afiliados –hasta 60.000 se hallaban representados en este comicio–, las ansias reivindicativas de que estos hacían gala se vieron refrenadas por la táctica dilatoria que emplearían los delegados de adscripción socialista. Ya en la última sesión las intenciones de cada una de las partes implicadas se manifestaron con claridad. El principal punto de fricción surgió a la hora de aprobar la larga y prolija lista de 27 peticiones que las bases y sus portavoces en el congreso querían entregar de forma inmediata a las compañías, estableciendo un plazo concreto para que éstas respondieran. Era evidente que si lo hacían negativamente o no lo hacían estallaría de inmediato un conflicto a modo de huelga general contra el conjunto de la patronal ferroviaria. El primero en intervenir para frenar esta evolución, fue Facundo Perezagua, miembro fundador del PSOE, quien propuso abiertamente la necesidad de retrasar un año al menos la presentación de las reclamaciones con el objeto de consolidar la nueva organización. Esgrimía así argumentos reglamentarios, pero hacía gala de una incomprensión flagrante de la perspectiva que defendían sus oponentes y su proposición fue rechazada. Mucho más éxito tuvo Teodomiro Menéndez, quien había sido el principal organizador de la Federación en Asturias. El dirigente asturiano se hizo rápidamente cargo de la situación enfrentándose sin reparos a Perezagua y logrando que se aceptase una solución igualmente moderada pero no tan obvia para unas bases carentes de formación sindical. Las reivindicaciones se presentarían, pero admitiéndose la posibilidad de discutir las con las compañías o de enmendarlas, y sin exigir un plazo determinado para su concesión. Así se ganaba tiempo y se transformaba el documento en una mera declaración de intenciones, en una base para ulteriores negociaciones y a la vez se ofrecía algo concreto a quienes más inquietos se mostraban. De hecho, Teodomiro había entendido muy bien la naturaleza del problema y los peligros que encerraba y su iniciativa, que se

desmarcaba formalmente de las posiciones oficiales de la UGT, fue votada y aceptada logrando un amplio consenso.

Que esta actuación había sido realmente oportuna se vio muy pronto cuando la presión de las bases forzó a Vicente Barrio y a Ramón Cordoncillo, secretario este último de la Federación, a enviar las peticiones el 20 de julio antes incluso de que se hubiera acabado de constituir el Comité Nacional. Pero el tono de la misiva excesivamente respetuosa y conciliadora, la evidente actitud moderada de la ejecutiva y su falta de habilidad para tratar con los ferroviarios provocó un movimiento horizontal entre los asociados protagonizado por la Sección Catalana de la Federación que agrupaba a los trabajadores de la Red Catalana de MZA. La dirección de este organismo incitada por la falta de respuesta de las compañías comunicó su descontento al resto de las secciones mediante una carta-circular el 29 de julio y finalmente el 6 de septiembre hizo público un ultimátum a MZA y a Norte dándoles tres días para que concedieran las peticiones presentadas. No cabe duda de que intentaban revertir el acuerdo previo, reconduciendo nuevamente a los asociados por la vía del conflicto que tanto deseaban. El efecto de la intervención de Teodomiro en el Congreso quedaba así diluido y la posición de la directiva nacional comprometida.

Todos los intentos de contener el estallido que se avecinaba resultaron completamente infructuosos. El día 26 se declaraba la huelga de los ferroviarios de la Red Catalana a la que se sumaron inmediatamente los obreros de los talleres de Norte situados en Barcelona. Los rumores de una posible sustitución del personal implicado en la protesta forzaron entonces la votación de una huelga general de la Federación en solidaridad con los trabajadores afectados. Puesto que el Comité Nacional manifestó su más rotunda oposición a esta medida, el plebiscito adquirió todas las características de un referéndum sobre las dos estrategias encontradas que pugnaban por imponerse y la ejecutiva de la Federación lo perdió de forma abrumadora. El apoyo a la movilización obtuvo 65.419 votos a favor y tan sólo 1.418 en contra, incluso en el feudo socialista de la Casa del Pueblo de Madrid, donde más influencia ejercía esta élite sindical, las votaciones realizadas el día 28 arrojaron un resultado de 2.768 votos a favor de la huelga y sólo 84 en contra. El apasionamiento con el que el resultado fue recibido por las bases fue inmenso tal y como se recoge en el telegrama enviado por la sección local de Gijón al propio Comité Nacional: *“Ferroviarios sección gijonesa asamblea 29 actual resultado votación 314 por 36 en contra. Entusiasmo delirante; correo detalles. Presidente Lorenzo”*².

Finalmente la intervención del Gobierno presidido por Canalejas cortó de raíz esta vorágine mediante el ofrecimiento de una iniciativa legislativa que habría de satisfacer las reivindicaciones de los ferroviarios. Inmediatamente los miembros de la Sección Catalana volvieron al trabajo y la huelga general solidaria se desconvocó y comenzó toda una campaña para celebrar un triunfo que parecía el más resonante de todos los alcanzados por la clase obrera española hasta el momento, victoria que desde luego si al final se confirmaba, no se debía a la estrategia auspiciada por el Comité Nacional.

Cuando el 12 de octubre el Ministro de Fomento Miguel Villanueva y Gómez presentó el proyecto de ley al Parlamento, la sorpresa fue mayúscula. Sus disposiciones encerraban un intento de control directo de las relaciones laborales en el sector que

² *El Principado*, 1-10-1912, p.1.

pretendía impedir por un lado los abusos de las compañías, pero que también hacía prácticamente inviable cualquier intento de realizar una huelga. El Gobierno reconocía además explícitamente los motivos que tenía para hacerlo: el carácter de servicio público esencial para el normal discurrir de la economía que tenía el ferrocarril. Mostraba así hasta qué punto un paro de gran magnitud en un sector tan estratégico podía hacer un gran daño y por lo tanto otorgaba una gran fuerza de presión a quien lo ejerciera. Dentro de la Federación sólo se vio el engaño, el doble juego de Canalejas que los había encandilado con una propuesta muy ambigua y que carecía de respaldo documental alguno y sobre todo la prohibición de cualquier paro voluntario que encerraba la disposición. La única excepción fue Teodomiro Menéndez que demostró su comprensión del comportamiento del Presidente del Consejo de Ministros en el gran mitin celebrado el 3 de noviembre en el teatro de los Campos Elíseos de Gijón contra la aprobación de la ley, cuando afirmó que: “[...] con ese esperpento de proyecto que presentó Villanueva á las Cortes, se ha venido á demostrar de una manera elocuente, que había dentro del movimiento social algo peligroso que se ha descubierto ahora y que en su día saldrá a relucir”³.

Este no era sin embargo el momento del asturiano. Por lo pronto la iniciativa de Canalejas fracasó al concitar también el rechazo de las compañías ferroviarias que veían en ella una intromisión intolerable en los derechos de libre gestión del personal consignados en los pliegos de condiciones, auténtica base reguladora del régimen de concesión de las líneas por el Estado. Su asesinato el 12 de noviembre de ese mismo año no hizo sino enterrar definitivamente el proyecto. Puesto que el Comité Nacional de la Federación pudo esgrimir su propia campaña contra esta disposición como uno de los condicionantes de su fracaso y porque era fácil argumentar el carácter prematuro de la huelga de 1912, de momento se pudo evitar una crisis de confianza de grandes dimensiones. Lo que no se pudo impedir fue la aparición de las primeras consecuencias orgánicas de la disensión interna que fracturaba esta entidad sindical con la escisión de una parte de las bases que habrían de recalcar en las Secciones autónomas. Si bien como señala Antonio Plaza nunca fueron más de ocho ni superaron los 3.500 afiliados⁴, constituyeron al menos en Asturias un campo de acción idóneo para la actuación de culturas políticas rivales de la socialista, más concretamente del anarquismo que en este momento aún no ha comenzado su particular tradición de convergencia con el socialismo en la región.

Dominada por esta dinámica la Federación Nacional continuaría creciendo todavía de forma continuada hasta 1913, fecha en la que alcanzaría los 83.000 asociados. Pero ese mismo año en junio estallaría otro conflicto de grandes dimensiones que junto a la inacción cotidiana impuesta por sus cuadros dirigentes desataría una oleada de desencanto entre las bases. Esta vez los implicados serían los mineros de Riotinto, que constituyeron su sindicato en 1912 al calor del proceso de implantación del organismo federativo de los ferroviarios, pasando a formar parte del mismo. Al igual que los trabajadores del carril el objetivo que los animaba era la obtención de mejoras reales y las condiciones que imponía el rígido esquema esgrimido en aquellos momentos por la UGT no parecía el más apropiado para conseguirlo. De hecho, ya durante los primeros

³ *El Noroeste*, 4-11-1912, p.1.

⁴ Plaza, Antonio, *Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España*, IV Congreso de Historia Ferroviaria.

momentos de esta etapa societaria se dio una cierta oposición a este vínculo por parte de los líderes mineros de la comarca y en especial por Félix Lunar, que pretendía crear un sindicato propio de dirección local y que defendiera ante todo sus intereses profesionales. Cuando en la primavera se desató un movimiento reivindicativo de gran magnitud, la reacción del Comité Nacional volvió a ser desmovilizadora y envió al asturiano Eladio Fernández Egocheaga con la misión de detener el conflicto que se avecinaba y de atemperar la mala recepción que esta actitud tuvo entre los mineros. Sin embargo, este emisario acabó por unirse a ellos y será él quien el 29 de junio leyó en la Plaza de Toros de Nerva una lista con quince peticiones ante una congregación de 15.000 trabajadores. La huelga comenzó el 16 de octubre y se saldó con unos logros nada desdeñables, pues forzó al director general de la Compañía Mr Browning a firmar un acuerdo realmente favorable para este colectivo laboral ⁵.

Las consecuencias para la Federación Ferroviaria fueron, sin embargo, funestas, no sólo porque los mineros de Riotinto abandonaron este organismo con Eladio Fernández Egocheaga a la cabeza para pasarse a la Federación Minera, sino porque se puso de manifiesto la inanidad de la posición mantenida por el Comité Nacional. A partir de ese momento los Ferroviarios desesperando de obtener resultado concreto alguno de su afiliación dejarían también la organización en masa y si en 1914 aún se mantenían cerca de 50.000 en sus filas ⁶, a la altura noviembre de 1915 la cifra se había reducido a 19.075 ⁷. Se imponía, por lo tanto un cambio sustancial en la orientación para detener el proceso de desagregación que amenazaba la misma existencia de esta entidad sindical.

3. La irrupción de Teodomiro Menéndez. Asturias y la nueva estrategia de la Federación Nacional de Ferroviarios (1915-1917)

Ante el proceso de disgregación que amenazaba, la única respuesta posible implicaba una mediación efectiva entre los trabajadores y la élite dirigente de una cultura militante política y sindical que aspiraba a encuadrarlos. Es más, sin una intervención consciente e informada capaz de transformar ambas realidades sociales a través de un proceso de adaptación mutua no existía salida alguna para la crisis de la Federación Nacional. No sólo era preciso que el aparato de la organización se sometiera a la exigencia de resultados concretos que había informado el incipiente acercamiento de los ferroviarios, sino que también había que educar a éstos en los procedimientos y prácticas normalizadas propios de una institución establecida, así como en los tempos que toda acción colectiva requiere. Si se conseguía lo primero la lealtad generada por las expectativas cumplidas, o al menos los esfuerzos reconocidos, facilitarían sin duda la confianza necesaria para alcanzar lo segundo.

Parece obvio que una solución de este tipo no podía provenir de los mismos sectores de las estructuras de poder del socialismo español que formaban parte del problema, pero sí tenía que partir de su misma organización, de aquellos cuadros que se desenvolvían en alguno de los entornos industriales más dinámicos del país y que tenían un contacto más

⁵ Pérez López, Juan Manuel, *5.000 años de minería en Huelva*, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Huelva, 2002.

⁶ Martín Ramos, José Luis, *UGT. Entre la revolución y el reformismo, 1914-1931*, Madrid, Siglo XXI, 2008.

⁷ *El Noroeste*, 17-11-1915, p.4.

directo con los trabajadores de los sectores productivos más modernos, pues eran ellos quienes se veían obligados a buscar soluciones de compromiso entre las prácticas doctrinales y las exigencias de los trabajadores.

En este caso Asturias sería el lugar perfecto, pues ya contaba con una experiencia previa aunque muy reciente de tal clase de acomodo: la actuación de Manuel Llaneza entre los mineros del carbón. Este dirigente sindical socialista de Mieres había creado en noviembre de 1910 y por propia iniciativa el Sindicato Minero de Asturias, a la sazón el primer sindicato de industria o de rama del país que agrupaba en su seno a todos los oficios de un mismo sector productivo y a trabajadores de todas las compañías pertenecientes al mismo y asentadas en la provincia.

La nueva organización no sólo trascendía los límites tradicionales de la vertebración sindical socialista existente hasta el momento, sino que desarrolló una práctica esencialmente novedosa pensada para satisfacer las demandas concretas de los trabajadores. En su base estaba la capacidad que tenía la nueva organización para detener por completo la producción de hulla lo que le otorgaba una gran fuerza de presión que se vio multiplicada durante la Primera Guerra Mundial cuando el cese de las importaciones de carbón británico convirtió a las minas asturianas prácticamente en el único recurso energético para la economía española⁸. De hecho, utilizó esta posición estratégica para enfrentarse a las compañías del sector ya en 1911, mucho antes de que la nueva entidad se hubiera consolidado y sin que se cumpliera ninguno de los principios reglamentarios que inspiraban las pautas de acción colectiva tradicionales de la UGT. Ese año con una afiliación mínima –los datos hablan de unos 1.800 asociados– y sin una caja de resistencia sustancial planteó ya en mayo una huelga contra Fábrica de Mieres por el despido de 27 obreros que habían acudido a la fiesta del Trabajo celebrada por los socialistas, viéndose obligada la empresa a readmitirlos. Es imposible exagerar la trascendencia simbólica de esta victoria pues dicha compañía fue la responsable de la destrucción de la iniciativa societaria previa cuando tras la *huelgona* de 1906 seleccionó a todo el personal involucrado en la misma. Todavía en agosto, Llaneza cosechó otro triunfo resonante esta vez contra Hulleras del Turón, que había despedido a uno de los organizadores del SMA en sus explotaciones. Tan sólo al año siguiente sufriría la nueva organización un fracaso importante al no conseguir una penetración efectiva en la sociedad Hullera Española, auténtico feudo personal del marqués de Comillas; pero esta derrota fue ampliamente compensada al arrancar del resto de la patronal minera, que ya reconocía su papel como interlocutor válido, en un proceso de negociación colectiva un incremento del 10% en los salarios de todas las categorías. Semejantes éxitos demostraron a los trabajadores la capacidad del sindicato para defender sus intereses por lo que ingresaron de forma masiva en sus secciones locales hasta un monto total de 10.000.

Sin embargo Llaneza no era ningún aventurero y una vez consolidada la capacidad de interlocución del SMA recuperó buena parte de la trayectoria previa del sindicalismo socialista. Su posición de fuerza amparada por una coyuntura económica muy favorable para la industria extractiva asturiana le permitiría seguir consiguiendo mejoras mediante la negociación mientras reforzaba la organización y acumulaba fondos en la caja de

⁸ Para conocer la trayectoria histórica del Sindicato Minero de Asturias ver Moradiellos, Enrique, *El Sindicato de los Obreros Mineros de Asturias. 1910-1930*, Universidad de Oviedo, Servicio de Publicaciones, 1986.

resistencia. Como al mismo tiempo desarrollaba toda una serie de prácticas de asistencia social tanto la adhesión de los mineros como su disciplinamiento y su formación societaria estaba garantizada al menos de momento. Los efectos de ese respaldo se manifestaron incluso en una acumulación cada vez mayor de poder político dentro del entramado socialista asturiano. La identificación de los obreros con quien podía asegurarles mejores condiciones de vida y de trabajo compensaba el bajo nivel de afiliación al PSOE en Asturias.

No cabe duda de que este ejemplo fue determinante para comprender el protagonismo que tendría esta región en la redefinición estratégica del organismo federativo que agrupaba a los ferroviarios españoles. El contacto con esta experiencia ayuda a explicar sin duda la inteligente intervención de Teodomiro Menéndez en el congreso fundacional de 1912, así como su rápida comprensión de las ventajas que entrañaba el carácter estratégico del ferrocarril en el seno de la economía nacional, o su pronta asunción de la necesidad de adaptar la organización a las exigencias de los trabajadores. No conviene sin embargo menospreciar el papel jugado por este socialista ovetense que, en algunos sentidos, encierra un mérito mayor que el del propio Llaneza. Al contrario que el líder minero Teodomiro era tan completamente ajeno al ámbito laboral concreto en que desarrolló la actividad que estudiamos como el propio Vicente Barrio; es más, se tenía que enfrentar a un marco nacional que encerraba una problemática más compleja que la estrictamente comarcal, en el que existía una práctica sindical previa del mismo signo político, pero con una perspectiva cada vez más divergente de la suya y que también se hallaba penetrado por otras culturas militantes como la anarquista. Tampoco hay que olvidar que tendría que desarrollar su trabajo sin detentar más cargo formal dentro de la Federación que la representación de la sección de Oviedo del Sindicato de Norte y ocasionalmente de la de Gijón. Ciertamente no podía ofrecer un modelo de liderazgo más diferente del que representaba Manuel Llaneza.

En muchos sentidos su perfil es el de un propagandista puro. Fue él quien dirigió la campaña de implantación de la Federación en Asturias y también el fundador de todos y cada una de los sindicatos ferroviarios de la región en los primeros tiempos felices. Tanto el Sindicato del Ferrocarril de Langreo, como el de los Ferrocarriles Económicos de Asturias o el del Vasco-Asturiano llevan su huella y su impronta y cuentan entre sus cuadros a alguno de sus hombres de confianza como Bonifacio Martín, amigo suyo desde los tiempos en que fundaron juntos la Juventud Socialista de Oviedo en 1904⁹. Asimismo, organizó las secciones locales del Sindicato de Norte y se convirtió en su mentor durante todo el período que nos ocupa y aún más allá. Su ascendiente sobre este entramado es por lo tanto indiscutible.

Para entender cómo pudo desarrollar esta actividad y alcanzar esta posición, así como el papel fundamental que desempeñaría desde 1915 en el seno de la Federación resultan igual de importantes tanto la formación de Teodomiro como sus habilidades personales. Nacido en 1879 en el seno de una familia acomodada estudió en uno de los mejores colegios de Oviedo, cursó bachillerato en el instituto y terminó de forma brillante los estudios mercantiles a los dieciocho años¹⁰. De esta etapa provienen tanto su primer

⁹ Según Tuñón de Lara Teodomiro era el “*alma de las Juventudes Socialistas*”. En Tuñón de Lara Manuel, *Institución Libre de Enseñanza e “Institucionismo” en el primer tercio del siglo XX*. Centro Virtual Cervantes.

¹⁰ Ver entrevista en *Asturias Semanal*, nº 79, 21-11-1970, p.15.

conocimiento del mundo de los negocios como de las pautas de comportamiento, y las representaciones mentales de las élites sociales del país junto a las que se educa y de las que, en cierta medida, forma parte. Sus primeros empleos en la oficina de Obras públicas de León y en la administración del Hotel Embassadeur de Madrid no hacen sino reforzar su experiencia previa, pero tras su retorno a Asturias y su ingreso en la Fábrica de Armas situada en la capital se ponen de manifiesto sus precoces dotes organizativas al promover la asociación de los obreros ya desde las filas del socialismo local. Su capacidad en este terreno le llevó a la dirección de la Federación Local de Sindicatos de Oviedo, puesto que le costó su trabajo por intervención directa del Ministro de la Guerra.

Semejante combinación de preparación formal y normalizada, conocimiento de la burguesía regional y nacional y alta capacidad como organizador se vería reforzada por la que quizá fuera su mayor habilidad natural, sus extraordinarias facultades oratorias, que obviamente podía ejercer en cualquier entorno social como reconocería décadas después su antiguo correligionario y más tarde enemigo Oscar Pérez Solís en una semblanza muy gráfica publicada al calor de los acontecimientos revolucionarios de octubre de 1934: *“Teodomiro Menéndez, tribuno de la plebe porque tiene fácil y elocuente palabra, apenas acababa de enardecer a una muchedumbre obrera sabía emplear delicadas maneras y corteses palabras de “gentleman” en una reunión de burgueses o de intelectuales”*¹¹. Facultades estas que además eran incomparables en el entorno del socialismo regional y que se sumaban a su carácter empático para granjearle una gran adhesión entre los trabajadores tal y como afirmaba su compañero Andrés Saborit: *“...el mejor orador que tuvo nuestro partido en Asturias, el que dispuso de más adhesiones personales, explicable por la facilidad de su verbo (y) su extraordinaria simpatía...”*¹². Todos estos factores convirtieron a Teodomiro en la mejor opción posible para dirigir el proceso de constitución de la Federación Nacional de Ferroviarios en Asturias, pero sobre todo para liderar el cambio que habría de permitir superar la crisis en la que este organismo sindical se hallaba sumido.

Parece que sus movimientos se dirigieron ya muy tempranamente a preparar una estrategia de fuertes movilizaciones capaces de satisfacer las demandas concretas de los ferroviarios. Para conseguirlo no podía plantear una confrontación directa con el Comité Nacional de la Federación, y ello al menos por tres motivos: en primer lugar carecía de fuerza para ello, a causa del respaldo que dicho organismo mantenía por parte del aparato político y sindical socialista; en segundo lugar porque un choque de esa naturaleza podía ser visto como una mera lucha interna lo que contribuiría aún más a agravar la crisis existente; finalmente porque, si lo hacía, seguramente comprometería su futuro político dentro de esta cultura militante con la que se identificaba. Por ello acometió sus actividades al principio como un intento de conseguir la reincorporación de las secciones autónomas escindidas, que al menos en esta momento aparecen ya mayoritariamente controladas por anarquistas.

Teodomiro conocía las múltiples resonancias positivas que una imagen unitaria tenía entre las bases y en las clases populares en general y sabía que no estaban exentas de sentido ya que sin duda la organización ferroviaria saldría fortalecida del proceso y

¹¹ *El Castellano*. Diario Católico de Información, 22-10-1934, p.1.

¹² Saborit, Andrés, *Asturias y sus hombres*, Ediciones UGT-CIOSL, Toulouse, 1964.

tendría más opciones frente a las compañías. También se daba cuenta de que precisamente por eso sería más difícil para la ejecutiva de la Federación articular una respuesta negativa a sus esfuerzos. Esta perspectiva servía además perfectamente a sus propósitos finales, pues la reunificación no se podía alcanzar sin atender a las reivindicaciones de los autónomos y éstas eran en gran medida solidarias con sus propios planteamientos. Es más, buena parte de los cambios que era preciso introducir y que Teodomiro respaldaba se hallaban ya de hecho en su programa inspirado por un rechazo general a la gestión de Vicente Barrio en la Federación. Tanto la necesidad de sustituir un liderazgo extraño a este sector de actividad por una dirección de ferroviarios como la exigencia de dotar de más poder de control a las bases sobre la dirección del organismo federativo y la flexibilización de las condiciones reglamentarias exigibles para hacer una huelga eran medidas que contribuirían a reconectar a la Federación con los trabajadores y por lo tanto terrenos comunes, compartidos y perfectamente asumibles. Si conseguía hacerlas pasar como reformas estatutarias necesarias para superar la división existente, era muy posible que tuviera éxito en su empeño.

Siendo como era una persona que controlaba una extensa red de relaciones sociales, es casi seguro que en algún momento de la primera mitad del año Teodomiro mantuvo contactos informales con los representantes asturianos de los autónomos pertenecientes a la CNT, a los que ya conocía personalmente. No es descabellado suponer que la crítica situación del momento surgió en la conversación sobre todo porque sabía de la capacidad de interlocución de que hacía gala este colectivo anarquista.

Herederos del antidogmatismo de Ricardo Mella, los libertarios de la región habían evolucionado hacia una posición sindicalista de corte muy pragmático. Es más tras el fracaso de la dura huelga que habían conducido contra la compañía siderúrgica Duro-Felguera en 1912 y que se perdió por la inacción de los mineros pertenecientes a esta empresa y adscritos al SMA, los dirigentes anarquistas asturianos habían comprendido la necesidad de acercarse a la UGT en la región si querían poder alcanzar en algún momento las reivindicaciones de los trabajadores que los seguían¹³. Como además en este caso la perspectiva de Teodomiro se aproximaba bastante a los parámetros de acción colectiva tradicionales del anarquismo, una respuesta positiva estaba garantizada y con ella, el acceso al conjunto de las sociedades autónomas.

Sea como fuere la única vía posible de acercamiento era esa y el contacto se tuvo que dar pues su siguiente paso, fue presentar la batalla por la reunificación en el II Congreso del Sindicato de Norte y ésta no se podía proponer sin que se hubiera dado algún tipo de negociación previa con la otra parte. No fue casual que escogiera este contexto para actuar. Esta entidad era como ya vimos la única de toda la Federación en la que tenía un cargo formal que le permitía participar activamente en la toma de decisiones, pero también constituía el último baluarte de esta organización con 11.000 afiliados, esto es más de la mitad de los que quedaban en su seno. Si a esto sumamos la escasa presencia en dicho organismo de cuadros cercanos al Comité Nacional parece que ni el momento ni el ámbito elegidos podían ser más oportunos. Una victoria en el comicio de Norte suponía una victoria de conjunto sobre la dirección de Vicente Barrio.

¹³ Ver Barrio, Ángeles, *El anarquismo asturiano. Entre el sindicalismo y la política, 1890-1920*. En *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, nº 45, 2002.

Dado todo lo que estaba en juego, la maniobra se preparó con sigilo, sin informar al resto del entramado socialista hasta el último momento para evitar cualquier tipo de reacción contraria. Tan sólo el mismo día en que se celebró la sesión preparatoria se envió al órgano oficial del PSOE una memoria en la que junto al programa reivindicativo que habría de informar las relaciones de este sindicato con la Compañía se declaraba la decidida voluntad unitaria que caracterizaba a la nueva dirección estratégica. De hecho, la reincorporación de los autónomos ya no al Sindicato de Norte, sino a la propia Federación aparecía como un objetivo prioritario y, aunque no se detallaba el modo concreto en que esto se conseguiría, tanto por no herir susceptibilidades como porque no se podía decidir sino en un congreso de ese organismo federativo, sí se daba una pista del tipo de concesiones que se harían al recoger el folleto la dimisión irrevocable de Martín Sanz y Ramos Capillas, presidente y secretario respectivamente del Comité de Norte. La explicación de esta renuncia no podía ser más explícita, ambos dejaban el cargo para satisfacer la demanda de los autónomos de que las organizaciones ferroviarias no estuvieran dirigidas por elementos ajenos a este ámbito laboral.

La reacción de El Socialista fue sumamente significativa, ya que aunque aceptaba el hecho consumado y asumía la virtualidad de un reagrupamiento de fuerzas rechazaba el argumento que lo inspiraba: *“Si para conseguirlo en condiciones convenientes para el interés de los ferroviarios es preciso hacer el perjuicio trabajador, impuesto por las conveniencias burguesas, bien hecho está.*

*Pero útil será hacer notar, al conceder al perjuicio lo que se le concede, que ajenos a los intereses generales de los explotados no hay más que los explotadores que se creen con derecho a serlo y los traidores a los trabajadores que luchan por su mejoramiento”*¹⁴. No se trataba ya de que el aparato de esta cultura militante no viera el fondo del problema, que no lo veía, sino de que respondía con una descalificación a una exigencia de los autónomos que no hacía sino reflejar el deseo de la inmensa mayoría de los ferroviarios de tener una dirección más cercana a sus preocupaciones. Semejante reacción era comprensible porque desde esa instancia se había realizado un esfuerzo enorme para construir la Federación y ahora veían cómo se les negaba un reconocimiento al que creían tener derecho, pero auguraba futuras dificultades para el proceso de renovación de este organismo sindical.

Una vez empezado el congreso que se celebró en Valladolid entre el 27 de junio y el 3 de julio de 1915, se hicieron evidentes los deseos de cambio de las bases desde el principio, siendo requerido Teodomiro Menéndez ya el primer día para encabezarlo, a lo que se negó. En su lugar sugirió que se escogiera a un ferroviario en un guiño evidente tanto a las secciones autónomas como al conjunto de los trabajadores del sector: *“Propuesto para presidir el Congreso el delegado de Asturias Teodomiro Menéndez, rechaza la designación, indicando la conveniencia de que sea nombrado un ferroviario”*¹⁵. Gracias a este gesto demostraba su deseo de satisfacerlos y aumentaba la confianza de los escindidos, al mismo tiempo que hacía gala de una falta de ambición que le reportaría nuevos apoyos y hacía inviable un ataque de tipo personal contra su estrategia. Daba así además ejemplo del camino a seguir, se convertía en adalid del

¹⁴ *El Socialista*, 28-6-1915, p.2.

¹⁵ *El Noroeste*, 28-6-1915, p.4.

mismo y mostraba públicamente su ascendiente sobre un colectivo que no dudaba en manifestarle una adhesión creciente.

Desde ese mismo momento su actuación fue ya inequívoca. Así jugó un papel clave en la Comisión de Modificaciones al Reglamento, que se encargaría en primer lugar de proponer algunas de las reformas del Estatuto de la Federación destinadas a facilitar el camino que se había emprendido. Por lo pronto y dentro del espíritu de discreción y prudencia con que se estaba desarrollando todo, la única decisión que se tomó a este respecto fue la de presentar en el próximo congreso de este organismo sindical una propuesta de reducción de las cuotas trimestrales que se satisficieran a la UGT. Sería el propio Teodomiro quien la hizo pública en la octava sesión celebrada el 30 de junio a partir de las 10 de la noche: *“Anunció el compañero Teodomiro Menéndez que presentaría una proposición de carácter urgente para que se lleve al Congreso de la Federación una resolución del sindicato pidiendo se reduzca la cotización a la Unión General de Trabajadores”*¹⁶. Cuando este asunto quedó resuelto, se afrontó desde la misma instancia la aplicación al propio Sindicato de Norte de una medida similar que evitaba un incremento de la cuota destinada a la dirección y que provocó la protesta de la ejecutiva saliente por considerarla incompatible con las funciones que debía realizar la dirección. Una vez más intervino Teodomiro, ahora con una mezcla de comprensión y firmeza para insistir en su necesidad: *“Teodomiro Menéndez de la Comisión de reforma reglamentaria, señaló lo ingrato de la situación para ellos, estando de pensamiento de acuerdo con la elevación de la cuota, y siendo partidario de la cotización mínima de una peseta para los asociados de las Secciones, se ven obligados a combatir el aumento, ajustándose al estado real de convencimiento de los ferroviarios que componen la organización”*¹⁷. Se tomaban de este modo en consideración las difíciles circunstancias por las que pasaban las bases que sumergidas en la crisis de subsistencias que acompañó al estallido de la primera Guerra Mundial encontraban las cuotas vigentes excesivamente lesivas; y se concitaban una vez más nuevos apoyos para el proceso de reorientación estratégica.

Sin embargo, el contexto que propiciaba todos estos cambios era el consabido de la unificación con las sociedades autónomas y era imposible que el vínculo entre las reformas estatutarias y la creación de un frente unido no saliera a la luz, sobre todo a causa del carácter polémico de las implicaciones que tenía para el devenir del conjunto de la Federación. Esta situación se produjo ya al día siguiente a lo largo del desarrollo de los debates que había propiciado la propia Comisión de Reglamentos y generó el momento más delicado de todo el Congreso. Se discutiría a partir de ahora y por primera vez de forma abierta la necesidad de modificar el marco normativo de la Federación como condición inevitable para garantizar el reingreso en la misma de los escindidos. Adaptándose a las circunstancias, Teodomiro habló sólo cuando fue imprescindible, pero mantuvo siempre la última palabra y realizó una serie de intervenciones de valor casi programático para esta primera fase del proceso de transición que acababa de iniciar. Cuando se manifestaron algunas opiniones favorables a un abandono temporal de la UGT por parte de la Federación que supuestamente habría de facilitar el proceso de reincorporación de los escindidos, el dirigente socialista

¹⁶ *El Socialista*, 4-7-1915, p.1.

¹⁷ *El Socialista*, 4-7-1915, p.1.

asturiano supo ver los peligros inherentes y se opuso sin dudarlos. Pero no sólo porque sabía que aquello podía generar disensiones insalvables con la élite dirigente de la cultura militante a la que pertenecía, sino también porque creía, al contrario que los anarquistas de las sociedades autónomas, en la necesidad de una doble acción política y sindical íntimamente trabadas que desde ella se defendía.

Era plenamente consciente, además de que no era necesario llegar a este punto, pues la correlación de fuerzas con los autónomos favorecía a los socialistas, por lo que se podía conseguir su plena integración tan sólo dejando que primaran los criterios más efectivos a la hora de decidir los patrones que habrían de guiar la actuación del organismo federativo. Para respaldar esta perspectiva, puso el ejemplo del modelo de integración que representaba la CGT francesa: *“Hizo referencia a la Confederación General del Trabajo. Los elementos que la integran están movidos por dos pensamientos, cuyas formas de lucha difieren, pero cuyas aspiraciones finales son idénticas: la transformación del actual régimen burgués, como medio indispensable para conseguir la emancipación del proletariado. La diferencia de pensamiento no es nunca motivo para justificar una división de las fuerzas generales organizadas del proletariado francés. Dentro de la Confederación General luchan los dos pensamientos e imprimen a la organización la marcha que se considera de mayor utilidad”*¹⁸. De esta manera Teodomiro Menéndez, no sólo mantenía su criterio unitario y halagaba de manera indirecta a los anarquistas equiparándolos en sus objetivos y en sus prácticas al socialismo, sino que establecía los límites de las concesiones que se podían hacer. Faltaba por dilucidar cuál era el objeto de esa *utilidad*, pero vista la línea de tendencia que se había iniciado, no podía referirse ya sino a un modelo orgánico y reivindicativo capaz de garantizar la obtención de resultados concretos y de atraer nuevamente a los ferroviarios fin último de la actuación de Teodomiro y de su búsqueda de una concurrencia con una cultura militante tradicionalmente rival.

La perspectiva del líder asturiano se impuso, y se decidió que el próximo congreso de la Federación Nacional de Ferroviarios debía de desarrollar la fórmula reunificadora, participando en tal proceso los miembros de las sociedades autónomas. Puesto que además había conseguido extender su autoridad a la totalidad del Sindicato de Norte, su triunfo no podía ser más completo.

Inerme ante el golpe recibido y sin medio alguno para recuperar la iniciativa el Comité Nacional reaccionó como pudo desde las páginas de su órgano oficial La Unión Ferroviaria haciéndose eco de sus palabras de forma harto significativa El Socialista. A pesar de todo el aparato se mantenía unido. Sin flancos ni puntos débiles por los que atacar, comenzaron por reproducir las críticas iniciales en torno a la consideración de los dirigentes no ferroviarios como elementos ajenos insistiendo en la deuda contraída con ellos. Aunque por la redacción todo parece indicar que el texto fue escrito por alguien perteneciente a este ámbito laboral, la ejecutiva lo respaldaba, y lo hacía, sin duda, porque ellos mismos pertenecían a esta clase de liderazgo y así se protegían: *“...no olvidamos que compañeros de otros oficios, hermanos en el ideal emancipador, y todos ellos o su gran mayoría pertenecientes a la Unión General de Trabajadores, fueron los que garantizaron la primera labor para organizarnos; los que después continuaron trabajando para afianzar la organización naciente; los que no la*

¹⁸ *El Socialista*, 6-7-1915, p.3.

abandonaron hasta que hubo compañeros ferroviarios en situación de hacerse cargo de ella; los que con todo interés procuraron capacitarnos, para que fuéramos nosotros los encargados de dirigir nuestra propia organización. Nada de esto, que obliga a gratitud olvidamos..."¹⁹. Obviamente la respuesta era ahora más sutil, pero insistía en las perspectivas que habían informado la actuación del Comité Nacional desde el principio y ocultaba la existencia de una crisis orgánica enorme. De nada servía pasarle el relevo a ferroviarios afines y formarlos en los principios doctrinales del socialismo sindical si la perspectiva de conjunto es rechazada en la práctica por la mayor parte de los trabajadores.

Mayor interés aun esconde la segunda parte de esta declaración, que encerraba una defensa a ultranza de la pertenencia de la Federación a la UGT y una crítica muy dura a quienes habían promovido su separación de este organismo sindical de los cuales se afirma que: "...*expresan un sentimiento inferior al de nuestra clase y un pensamiento que no alcanza ni con mucho al amplio de nuestra colectividad, los que miden el beneficio que concedemos con el que recibimos, y porque creen que es mayor lo que se otorga que lo que se recibe, se inclinan a la separación o piden la separación. El menor beneficio sería mezquino argumento para pedir la separación*"²⁰. Sin duda el dirigente asturiano había sabido prever muy bien esta reacción cuando se opuso tan tajantemente y de forma tan prolija a esta propuesta.

Prácticamente de forma inmediata, los autónomos asturianos dirigidos por Pedro Sierra inician una campaña de propaganda destinada a posicionarse de cara a la reunificación que se avecina y que actúa también a modo de respuesta y respaldo públicos a la posición de Teodomiro. Así, en sus intervenciones el líder anarquista manifiesta además de la ya tradicional crítica a la directiva de la Federación y de una vindicación de los postulados propios conectándolos con las decisiones tomadas en el Congreso de Norte su voluntad de formar parte del proceso unitario: "*La prueba de que los elementos autónomos tienen razón en sus críticas –agrega el compañero Sierra- la da lo ocurrido en el Congreso celebrado hace poco en Valladolid por el Sindicato Ferroviario del Norte, ya que en ese acto se tomaron resoluciones de plena oposición á la conducta que sigue la Federación Nacional.*

Se congratula de este hecho, y dice que así será posible la unión de todos los ferroviarios españoles conformes con el principio de la lucha de clases..."²¹. A este respecto, y como reflejo del carácter consciente de la concurrencia que se daba entre los anarquistas y Teodomiro y de los pasos que se daban, no resulta irrelevante que este último sea el representante del diario Reformista de Gijón en el que apareció publicada la arenga de Sierra.

También en este periódico, de hecho en el mismo número, se recogería el tipo de acción reivindicativa que cabía esperar y que se conecta perfectamente con el comprensión que ya había demostrado Teodomiro de la fuerza que la posición estratégica de los ferrocarriles daba a la organización ferroviaria para arrancar concesiones a las compañías del sector. Habla nuevamente Sierra: "*Señala la ineficacia de las cajas de resistencia para las huelgas de los ferroviarios, ya que pueden conseguir, con un poco de entereza, triunfar en sus demandas en seis ú ocho días, y sin*

¹⁹ *El Socialista*, 16-7-1915, p.2.

²⁰ *El Socialista*, 16-7-1915, p.2.

²¹ *El Noroeste*, 20-7-1915, p.2.

entereza para nada valdrían unas cuantas pesetas, porque el trabajo se haría con esquiroles custodiados por la fuerza pública”²².

Por si quedaba alguna duda de la sólida trabazón existente, el líder anarquista de los autónomos asturianos apoyaría al día siguiente y sin reservas el que habría de ser el siguiente movimiento de Teodomiro, el planteamiento de una acción reivindicativa de nueva planta dentro de los esquemas de la Federación contra la Compañía del Ferrocarril de Langreo y lo haría usando los mismos argumentos con los que el dirigente socialista había defendido la pertenencia de la organización federativa de los ferroviarios a la UGT en el último congreso: *“Termina Sierra su discurso, que duró cerca de una hora excitando á los ferroviarios autónomos ovetenses á que ayuden con todas sus fuerzas a la lucha de sus compañeros dependientes de la Empresa de Langreo van á emprender contra sus explotadores, pues en casos de esta índole, frente al enemigo, no debe haber divisiones de ninguna clase entre los asalariados”²³.* Se establecía así, además la primera plataforma común para una colaboración entre culturas militantes que habría de dar magníficos frutos en Asturias en el futuro. Sólo quedaba ya su consolidación formal que como veremos se alcanzó a finales de año.

De momento conviene centrarse en el conflicto planteado desde las filas del Sindicato del Ferrocarril de Langreo por su naturaleza de experiencia piloto. En este caso, se concitaron los intereses de Teodomiro con la oportunidad que ofrecía la fortaleza orgánica de esta sociedad y la carga simbólica que tendría su triunfo. Para el líder socialista asturiano esta lucha era importante porque necesitaba reforzar su posición tanto de cara al Comité Nacional y al conjunto del aparato político y sindical socialista, justificando sus actuaciones con éxitos concretos, como frente a las bases ferroviarias a las que deseaba demostrar la capacidad real de la nueva orientación para ofrecerles resultados prácticos. Si podía conseguir además que este triunfo fuera resonante tanto dentro de la región como fuera de ella, el resultado sería inapelable. Con estos cálculos en mente no había otra elección posible para llevar adelante sus planes que este sindicato. Como se comenta con detalle en otra de las comunicaciones, los ferroviarios del Langreo habían sido los primeros trabajadores de este ámbito laboral en movilizarse en Asturias ya en 1910 a causa de la intransigencia patronal hacia la organización obrera. A su alrededor, además, se había gestado todo un movimiento solidario de trascendencia nacional que no fue capaz de hacer ceder a la empresa. Finalmente el conflicto había desembocado en una huelga general en la ciudad de Gijón que culminó en una derrota sonada para el movimiento obrero asturiano, pero que también fue ampliamente conocida y comentada por toda la geografía española.

Ahora el SFL contaba en sus filas con la inmensa mayoría de la plantilla que llevaba más de un año dentro de la organización con lo que cumplía las condiciones necesarias para plantear una acción ajustada a los estatutos de la UGT y se hallaba también sumida en un proceso reivindicativo que no avanzaba por la negativa del director-gerente de la empresa, el carlista Ignacio Fernández de la Somera, a reconocer al sindicato como un interlocutor válido. Con toda seguridad les convenía pasar a formar parte del experimento de Teodomiro.

²² *El Noroeste*, 20-7-1915, p.4.

²³ *El Noroeste*, 27-7-1915, p.4.

De hecho, la preparación del nuevo choque contra la Compañía había comenzado ya el día 26 de junio de forma simultánea a la celebración del Congreso analizado previamente, con la renuncia a todo intento de acercamiento a la empresa y la subsiguiente solicitud al Comité Nacional para que declarase el carácter reglamentario de la huelga que se avecinaba. Esta condición se consiguió ya el día 28, y antes de que los debates dejaran clara la posición de Teodomiro; se convertía de este modo en la primera convocatoria reglamentaria de la breve historia de la Federación. Sin embargo no sería hasta después del fin de los comicios cuando el sentido que habría de adquirir el conflicto se puso de manifiesto. A su vuelta a Asturias el líder socialista de Oviedo dio comienzo a la campaña de propaganda que debía preceder a la declaración del conflicto con un acto celebrado el 15 de julio en los locales de la Tertulia Republicana de Gijón. Durante su intervención puso de manifiesto no sólo todo lo que estaba en juego sino también su absoluta convicción en la victoria: *“La lucha que se avecina, dice, tiene más importancia y trascendencia que lo que vosotros os imagináis. Es la primera que la Federación ferroviaria declara reglamentaria, y ella será el ensayo que marque la orientación para otras luchas que se avecinan en los demás organismos ferroviarios.*

En vuestra demanda de ahora, más que modesta, tenéis un 99 y tres cuartos...y un poquito más de probabilidad para el triunfo”²⁴.

Pero no se quedó ahí la actuación de Teodomiro, sino que hizo todo lo posible para garantizar el éxito prometido. De hecho, como no podía estar seguro del Comité Nacional, ya había movilizado la solidaridad del Sindicato de Norte que el día 11 envió una circular a sus secciones. En este documento se les informaba del conflicto que se avecinaba, de las obligaciones que les correspondían y que de hecho se les exigían, de la importancia de su apoyo y sobre todo se resaltaba la importancia que tenía su transformación en victoria para llegar a conseguir sus propias reivindicaciones: *“El triunfo de los compañeros de Langreo depende de nuestro Sindicato, y con el triunfo de aquellos camaradas el Sindicato Norte obtendría una señalada significación que le pondría en camino para conseguir en breve las reclamaciones acordadas en el último congreso”²⁵.* Asimismo, Teodomiro consiguió el respaldo de Manuel Llanea y con él del SMA que vertió veladas amenazas respecto a una posible extensión de la huelga a la minería del carbón si se militarizaba el servicio. Era este el primer paso para establecer la estrategia de paros solidarios escalonados a menudo con el SMA como pivote central que habrían de ser capaces de hacer fuerte al más débil y que caracterizarían el comportamiento de los asturianos en los procesos de acción colectiva hasta la guerra civil.

Ante este panorama la dirección del Langreo se vio obligada en un principio a reunirse con los representantes del Sindicato por primera vez y después a ceder en casi todas las peticiones sin que ni siquiera se hubiera llegado a declarar la huelga. No fue sin embargo una victoria fácil. Es más, la claudicación de Fernández de la Somera solo se produjo cuando tras el fracaso de varios intentos de mediación se envió desde el Gobierno al ingeniero inspector de la 1ª División de Ferrocarriles Gabriel Rebollo para que interviniera y éste le hizo saber que tenía que hacer concesiones pues no iba a

²⁴ *El Noroeste*, 16-7-1915, p.4.

²⁵ *El Noroeste*, 17-7-1915, p.2.

recibir ningún apoyo efectivo del Estado: “...me manifestó al llegar que su misión era de transacción procurando que los obreros redujeran sus pretensiones y que la Empresa accediera á algunas y que si la empresa se mostraba intransigente lo comunicaría al Ministro y desde luego él no se ocupaba más que en organizar un tren de ida a Sama y otro de regreso para viajeros y correo, no haciéndose de ningún modo trenes de mercancías”²⁶. No se iba a correr el riesgo de un paro en la minería ni tampoco de una posible extensión del conflicto a otras compañías ferroviarias por la tozudez del director de un ferrocarril secundario y lo suficientemente rentable como para satisfacer las demandas de sus empleados sin que sus resultados se vieran afectados. Con este triunfo, que implicaba además un reconocimiento fáctico del Sindicato por la Compañía, se vindicaba el acierto de la nueva estrategia, se vengaba la derrota de 1910 y se daba la puntilla a la cabeza pensante de la ejecutiva de la Federación.

A pesar de la coherencia del camino recorrido hasta el momento y de la eficacia demostrada, no fue sin oposición como se consiguió imponer los nuevos criterios en el Congreso de la Federación que inicio sus sesiones el 15 de noviembre de ese mismo año. Aunque los comicios empezaron con la dimisión de Vicente Barrio sobre la mesa, su sustituto Daniel Anguiano no era más proclive a la nueva orientación que el viejo dirigente socialista. Era eso sí ferroviario, lo que indicaba que no se iba a discutir la sustitución de liderazgos, pero estaba firmemente incardinado en las mismas estructuras de poder que su predecesor puesto que ocupaba nada menos que el cargo de Redactor Jefe de El Socialista.

Los problemas comenzaron antes de que dieran comienzo las sesiones cuando la Comisión de Actas se negó a aprobar las de los autónomos por no considerarlos pertenecientes a la Federación Nacional de Ferroviarios. El debate que siguió a continuación fue muy duro, con múltiples intervenciones encontradas, pero sin que ninguno de los pesos pesados del aparato se opusiera a su admisión. Entre los que más destacó se hallaba una vez más Teodomiro. El dirigente asturiano preocupado por el sentido de este rechazo, intento razonar las bondades del arreglo y recordó los puntos comunes que ya se habían puesto de manifiesto en el II Congreso de Norte: “Teodomiro Menéndez, partidario de la admisión, sometió a la consideración del Congreso la necesidad de crear una sola y fuerte organización ferroviaria, si los obreros ferroviarios han de realizar obra provechosa para su mejoramiento y emancipación y el de toda la clase obrera. Expuso que ya en el Congreso del Sindicato Norte, y en relación con la modalidad de la organización ferroviaria, se manifestaron tendencias que estaban en armonía con lo que fueron y continúan siendo aspiraciones de Secciones autónomas.

Habiendo por parte de unos y otros firmes propósitos de hacerse mutuas concesiones en aquello que pueda hacerse, seguramente se llegaría a aquella unificación de fuerzas, tan necesarias al objeto perseguido por la Federación ferroviaria”²⁷.

Finalmente se pudo forzar un acuerdo por el que los autónomos eran aceptados en los comicios, pero como miembros ya de la Federación con las obligaciones que tal pertenencia traía aparejadas y con voz y voto sólo para intervenir en los asuntos

²⁶ Carta de Ignacio Fernández de la Somera a Ignacio Pidal, 10-11-1915. Fondo Paraja. Museo del Ferrocarril de Asturias.

²⁷ *El Socialista*, 16-11-1915, p.3.

relacionados con la reforma de los estatutos. Como de todos modos éste era el punto crucial de los debates lo cierto es que las limitaciones impuestas eran irrelevantes. Esta propuesta se sancionó por 15.856 votos a favor contra 2.616.

Solventado este obstáculo, las dificultades reaparecieron cuando se presentaron las conclusiones de la Comisión de Reforma Reglamentaria compuesta en exclusiva por partidarios de la reunificación, entre los que se contaban, por supuesto Teodomiro Menéndez y Pedro Sierra. Como la ocasión no podía ser más propicia se había elaborado un auténtico programa de máximos pues estaban seguros de que tendrían que negociarlo. En esta ocasión la reacción provino directamente de Daniel Anguiano que se vio sorprendido por la magnitud de los cambios propuestos ya que excedían el mandato del Congreso, cosa que denunció de inmediato. Dada la relevancia del ponente, fue el líder socialista asturiano quien respondió insistiendo en la necesidad de que se discutieran todos y cada uno de los puntos y también recordando el amplio consenso existente en torno a las reformas no incluidas inicialmente en el orden del día por las propias circunstancias en que se habían desarrollado los trabajos, lo que a su juicio exigía una solución normativa ad hoc²⁸. La réplica se la dio Barrio quien calificó el procedimiento de la Comisión como antidemocrático. Al fin esta resistencia fue vencida y se pudo debatir las modificaciones obteniéndose la aprobación de las más importantes. La primera fue la relativa a la financiación de la organización federativa por la que se suprimiría la cuota fija y se establecería un sistema de amortización de los gastos reales por medio de prorratas, realizadas con una periodicidad trimestral. Se reduciría además la parte correspondiente al Comité de la Federación, pero se mantendría, eso sí un fondo limitado de reserva de 70.000 pesetas para atender a las huelgas, realizar actos de solidaridad, etc, cuyo monto podría incrementarse en caso de que fuera necesario. Las implicaciones para la ejecutiva eran obvias al privarla de los recursos económicos que le podían permitir llevar a cabo una acción independiente.

La segunda fue la que implicaba una reforma del Comité nacional de la Federación y era aún más lesiva para éste, pues suponía un incremento del control de los sindicatos sobre la dirección y, dado el poder de la asamblea en su vida orgánica, el de la base de afiliados, sobre las directrices y decisiones concretas que se decidieran en esta cúpula directiva. Junto a la Comisión ejecutiva se sumarían al máximo órgano de la Federación un delegado por cada entidad con más de mil asociados, pudiendo unirse las organizaciones menores hasta alcanzar ese número y poder así obtener la representación correspondiente.

Mucho más difícil fue conseguir la flexibilización formal de los criterios que determinaban el carácter reglamentario de la huelga. De hecho no se pudo imponer una disminución significativa ni del porcentaje de afiliados por Compañía, que tenía que ser del 75%, ni del período de tiempo que debían de cumplir en el sindicato y que era de un

²⁸ “Teodomiro Menéndez, de la Comisión indicó que muchas de las modificaciones que se proponen están expresamente consignadas en el orden del día; otras, lo están implícitamente, y algunas otras se deben a necesidades del desenvolvimiento de la organización, recogiendo lo que son aspiraciones de las Secciones autónomas y deseos generales de llegar a una unificación de fuerzas ferroviarias.

Como no tenía la Comisión la seguridad de que todas las modificaciones presentadas estuvieran implícitamente contenidas en las proposiciones sometidas al Congreso, propuso se procurase una fórmula que dejase a salvo la situación anormal en que la Comisión ha tenido que realizar sus trabajos”. *El Socialista*, 22-11-1915, p.3

año. Sin embargo sí se consiguieron establecer tantas excepciones que en la práctica las posibilidades de promover una acción reivindicativa se habían multiplicado.

Lo que no hubo manera de pasar fue la voluntariedad, propuesta por Teodomiro, en lo que se refería a la pertenencia a la UGT de las secciones de la Federación. Animado por el éxito general que se volvía a confirmar y la práctica indefensión de los defensores de la antigua estrategia daba así un paso más en sus planteamientos con una disposición incluyente que remataba su convergencia con los autónomos y que sin duda estaba destinada a convencer a los más recalcitrantes de entre ellos, los de la Red Catalana por ejemplo. Una disposición que también abría los requisitos para todos aquellos ferroviarios que quisieran sumarse a este organismo sin tener que participar de las estructuras sindicales del socialismo español y que sin embargo no negaba su intervención en el Congreso de Norte, puesto que mantenía la adscripción general de la Federación a las mismas. Como hemos dicho esta última medida fue rechazada, pero esto no alteraba el verdadero resultado del Congreso que había servido para confirmar el cambio de orientación en el seno del organismo federativo de los ferroviarios españoles. De vuelta en Asturias, se pudieron comprobar los efectos de la colaboración desarrollada entre Teodomiro Menéndez y Pedro Sierra dentro del movimiento obrero asturiano. La convergencia que habían protagonizado se trasladó entonces a la esfera pública y se convirtió en un hito formal en los actos celebrados para informar a las bases de los sindicatos ferroviarios sobre los acuerdos alcanzados. En estos, por primera vez se pudo escuchar al líder anarquista asturiano elogiar la labor de sus compañeros socialistas. Se anunciaba y precedía así el acuerdo nacional de julio del año siguiente, entre la UGT y la CNT y se hacía sobre la base del pragmatismo sindical que animaba a ambas corrientes en la región.

Los resultados del cambio no se harían esperar. En la primera mitad de 1916 se vio un repunte de la conflictividad en el sector, sin duda condicionado por el agravamiento de la crisis de subsistencias y la pérdida de poder adquisitivo de los trabajadores, pero que había encontrado un cauce apropiado para desarrollarse gracias a la nueva dirección estratégica. Estos choques además dejaron un saldo muy positivo de victorias tanto en Asturias como en el conjunto del Estado. Los Ferrocarriles Económicos de Asturias, el Ferrocarril Vasco-Asturiano, nuevamente el ferrocarril de Langreo, la Compañía de Medina a Salamanca y la de Medina a Zamora y de Orense a Vigo conocieron de primera mano la fuerza renovada de sus trabajadores. Como corolario, se pudo comprobar que se atemperaban las actitudes antirreglamentarias, antes frecuentes, de las secciones. Una política orientada a la satisfacción de las reivindicaciones concretas de las bases las había comenzado a disciplinar del mismo modo que ya había sucedido en la minería asturiana.

Habría que esperar, no obstante, al caos que rodeó a la convocatoria de la huelga de Norte que se desarrolló a mediados de año y al protagonismo de los asturianos en la misma para que se culminara la conversión de Teodomiro Menéndez en el principal referente de la Federación Nacional de Ferroviarios y para que la nueva estrategia se consolidara. El origen de este conflicto estaba en la presentación de las reivindicaciones aprobadas en el pasado Congreso del sindicato de esta Compañía que no habían sido respondidas. Cuando a comienzos de mayo todo parecía indicar que el estallido era inminente, pues el sindicato había duplicado el número de sus afiliados y estaba por lo tanto dentro de los límites reglamentarios, la comisión negociadora compuesta por

Trifón Gómez y Moises Conde, presidente y secretarios del Sindicato, se reunió con el Ministro de Fomento Rafael Gasset y aceptó una solución a modo de pacto verbal que se reducía básicamente a un incremento salarial inferior al consensuado a través de los mecanismos societarios. La reacción de Teodomiro fue tajante: se habían violado los procedimientos internos no remitiendo el asunto a las secciones, se había vuelto a aceptar un acuerdo no firmado y el aumento, que afectaba a los trabajadores con menos ingresos, ponía a estos en la obligación de pagar el impuesto de utilidades con lo cual en realidad salían perjudicados. Temiendo además como temía una trampa del Gobierno igual a la que les había tendido Canalejas en 1912, tal y como manifestó públicamente, y que todo terminase en un desastre decidió continuar la convocatoria de huelga por su cuenta contando con el apoyo de las secciones de Asturias y de los ferroviarios de León. Para ello desarrolló una red radial de contactos con las muchas secciones descontentas que había por la geografía española, pero como la comunicación se hacía a través de telegramas el Gobierno no tuvo problemas para interceptarlos. Mientras tanto el Comité Nacional de la Federación, dispuesto a devolver los golpes recibidos, se posicionó a favor de la solución y de forma extrañamente solidaria con los esfuerzos de Gasset se dedicó mediante viajes de propaganda a desmovilizar al resto de los que no respaldaban el acuerdo. Ante tanta oposición Teodomiro aislado en su feudo original y sus aledaños acabó por ceder.

No hubo de pasar mucho tiempo hasta que se comprobó que en efecto había engaño pues no existía tal aumento de jornales, sino una gratificación. La confusión entonces fue enorme. La dirección de Anguiano estaba desacreditada y la huelga se tenía que volver a convocar. Ahora ya desde las más altas instancias de la Federación y de la UGT se cortejó al dirigente asturiano y éste colaboró en la puesta en marcha del mecanismo que se había ensayado con éxito en el conflicto del ferrocarril de Langreo, aunque entonces no había sido preciso llevarlo hasta el final. Así, de forma gradual después de comenzar el paro ferroviario el día 14 de julio y ante la intransigencia tanto de la Compañía como del Gobierno, fueron parando el resto de los sectores productivos de la región, culminando en una huelga general en toda la zona central de Asturias que no tuvo parangón en ningún otro sitio. El principal factor de presión, aparte de la suspensión del tráfico ferroviario que se produjo, era evidentemente la detención de los trabajos en la minería como reconocía Gasset, dada la crisis energética del momento, y fue esto sin duda lo que forzó la negociación que también se dirigió desde Asturias. A efectos locales también fue muy importante la plena colaboración de Sierra, que el día 17 convirtió a Gijón en una ciudad muerta en la que absolutamente nadie acudió al trabajo, ni los gasistas, ni los panaderos, ni siquiera los obreros de los servicios municipales. Toda la movilización es idéntica en sus formas y en su fondo a las que se volverán a dar en Asturias en 1917 y también en 1934; de hecho es el ensayo general del modelo asturiano clásico de acción colectiva.

Finalmente el conflicto se detuvo cuando las partes implicadas aceptaron como solución un laudo arbitral del Instituto de Reformas Sociales. La autoridad de Teodomiro quedó ya fuertemente asentada y se mantendría así al menos hasta la huelga general contra el régimen de la Restauración del año siguiente, que terminó en un duro golpe para la organización a causa de la posterior selección del personal huelguista que hicieron las compañías.

Aunque es preciso profundizar más en la presente investigación sabemos que el papel del dirigente socialista asturiano en la Federación siguió siendo importante después - fue uno de los promotores de la expulsión del secretario Cordoncillo por su actitud en dicho conflicto- y que Asturias siguió siendo el sujeto experimental que había sido al principio, ya que el primer intento de revitalizar el movimiento de los ferroviarios se hizo ese mismo año con una huelga en el Ferrocarril de Langreo que intentaba aprovechar el capital simbólico acumulado en las luchas precedentes. También conocemos la influencia del modelo sindical creado por el SMA en la conversión de la Federación en un sindicato de industria al filo del cambio de década y la permanencia de Teodomiro a la cabeza de los ferroviarios asturianos, esta vez ya con un cargo formal hasta 1931. En todo ello seguimos trabajando.

BIBLIOGRAFÍA:

- BARRIO ALONSO, Ángeles, *El anarquismo asturiano. Entre el sindicalismo y la política, 1890-1920*. En *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*, número 45, 2002.
- BARRIO ALONSO, Ángeles, *El sueño de la democracia industrial*, Universidad de Cantabria, Noviembre 1996.
- ELORZA, Antonio, RALLE, Michel, *La formación del PSOE*, Editorial Crítica, Barcelona, 1989.
- MARTÍN RAMOS, José Luis, *UGT. Entre la revolución y el reformismo, 1914-1931*, Madrid, Siglo XXI, 2008.
- MORADIELLOS, Enrique, *El Sindicato de los Obreros Mineros de Asturias. 1910-1930*, Universidad de Oviedo, Servicio de Publicaciones, 1986.
- PAHL, R.E, *Divisiones del trabajo*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1991.
- PLAZA, Antonio, *Los orígenes del sindicalismo ferroviario en España*, IV Congreso de Historia Ferroviaria.
- PÉREZ LÓPEZ, Juan Manuel, *5.000 años de minería en Huelva*, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas de Huelva, 2002.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel, *Institución Libre de Enseñanza e "Institucionismo" en el primer tercio del siglo XX*. Centro Virtual Cervantes.
- SABORIT, Andrés, *Asturias y sus hombres*, Ediciones UGT-CIOSL, Toulouse, 1964.

PRENSA:

- Asturias Semanal*, número 79, 21-11-1970.
- El Castellano*, Diario Católico de Información, 22-10-1934.
- El Noroeste*, Gijón, 1912, 1915.
- El Principado*, Gijón, 1912.
- El Socialista*, Madrid, 1915.