

## LA AFORTUNADA “CONSPIRACIÓN” COMUNISTA: EL NACIMIENTO DE LAS COMISIONES OBRERAS FERROVIARIAS DE MADRID

Miguel Muñoz Rubio \*

Fundación de los Ferrocarriles Españoles  
Universidad Autónoma de Madrid

Durante la primera mitad de los sesenta surgió en el ferrocarril madrileño una nueva organización obrera propiciada por el Partido Comunista de España (PCE) que acabaría desempeñado un papel fundamental en la lucha antifranquista y en el sindicalismo democrático de esta industria. La conservación de una importante documentación por parte de este partido y de la propia organización obrera permite reconstruir su nacimiento y consolidación durante esta etapa. Este es, precisamente, el objeto esta comunicación.

A lo largo de la década de los cincuenta se fue haciendo evidente que el franquismo se articuló sobre una contradicción insalvable a medio plazo como era la negación de los trabajadores como sujeto económico-social. El cambio de gobierno en 1957 fue una constatación tanto real como simbólica del rotundo fracaso que significó el disparate autárquico del franquismo, que, en una huída hacia adelante, se vio obligado a acudir parcialmente al mercado como principal asignador de los recursos. Ello comportó una modificación del marco de relaciones laborales existente que, a pesar de su limitada entidad, hizo posible una negociación más real entre los trabajadores y las empresas. Esta se empezó a llevar a cabo mediante comisiones negociadoras creadas *ad hoc* por parte de los primeros que, dejando al margen al sindicato oficial, discutían con las segundas, básicamente, las remuneraciones que debían percibir por la mejora de la productividad derivadas de la introducción de los nuevos sistemas «fordistas» de organización<sup>1</sup>. La principal consecuencia fue un considerable incremento de la conflictividad que proporcionó un nuevo recurso táctico a las organizaciones obreras para enfrentarse a la dictadura.

En este contexto, Renfe puso en marcha planes que, bajo el objetivo de modernizar sus talleres, buscaban el cierre de los obsoletos y, sobre todo, la sustitución de los desfasados sistemas decimonónicos de organización industrial por sistemas «fordistas»<sup>2</sup>.

---

\* Quiero agradecer la colaboración, sin la cual no hubiese sido posible este trabajo, de Pedro Cea, Manuel Fernández Aller, Alejandro Montero, Antonio Muñoz Frías, José Luis Nieto, Eduardo Rosuero y Tomás Sebastián.

A Manuel Fernández Cachán le debo una detenida lectura y un tiempo de conversación que me ha proporcionado un conocimiento mucho mejor de todo este proceso y que, obviamente, he tratado de incorporar al texto; espero que con fortuna.

<sup>1</sup> Este cambio pretendía, en última instancia, la modernización de la industria, lo cual exigía, entre otras cuestiones, la sustitución de los sistemas de organización de la producción entonces existentes por los nuevos sistemas «fordistas», que, a su vez, retroalimentaban el proceso anterior.

<sup>2</sup> Éstos hay que incluirlos en el contexto de toda una serie de planes con los que pretendía, a finales de los cincuenta, modernizar los sistemas y la organización de la producción; en Muñoz (1995).

Esto generó en Madrid una escalada de conflictos que se inició en el otoño de 1957 cuando los operarios del Taller de Material Fijo de Villaverde, donde trabajaba el militante comunista Vicente Muñoz Frías, se negaron a trabajar a destajo<sup>3</sup>, y continuaron cinco años después cuando los obreros de los Talleres Generales de Atocha, donde trabajaba el militante Eduardo Rosuero, se declararon en huelga contra la entrada en vigor del reglamento de régimen interno de 1962 ya que entendieron que provocaba un deterioro de sus rentas<sup>4</sup>.

Aunque la información disponible, custodiada en el archivo histórico del PCE (en adelante AHPCE), nos obliga a ser precavidos, todo apunta a que este partido pudo haber desempeñado en estos conflictos un papel relevante porque, después del período de reorganización vivido durante los años cuarenta<sup>5</sup>, había consolidado una primera organización en los talleres ferroviarios madrileños. En un informe de 1948 decía contar ya con militantes activos en el denominado Sector Sur de Madrid, en concreto en “MZA” y en los talleres de Cerro de la Plata, y estar reorganizando con buen éxito grupos de UGT en los sectores del metal, panadería, Metro, tranvías y ferrocarril, disponiendo en este de un grupo bien dispuesto y organizado en la estación del Mediodía<sup>6</sup>.

Aunque se dieron algunas reflexiones sobre la posibilidad de infiltrarse en la Organización Sindical Española (OSE) o reorganizar en el interior las organizaciones sindicales históricas, estas no dejaron de ser unas conjeturas sin desarrollo alguno<sup>7</sup> como vino a confirmar «Telésforo Torres», a quien se encargó en 1948 la organización de células en la zona industrial madrileña, cuando concluyó contundentemente que “no había ni que pensar en organizar la UGT u otras organizaciones de masas. Hay que dedicarse por entero a terminar con la dispersión de los comunistas. No hay que pensar por el momento ni en huelgas ni en manifestaciones, ni en lanzar a los obreros a pintar letreros, tirar octavillas (...). Para mí la tarea más importante e inmediata era y sigue siendo la de estudiar concienzudamente la forma de organizar el partido en Madrid, cómo y quién organizarle”<sup>8</sup>.

Parece que este año marcó una cierta inflexión y que el PCE pudo comenzar a recuperar parte de su militancia en algunas fábricas de Madrid e incluso llegar hasta el extremo de plantearse la posibilidad de extenderse también fuera de ellas<sup>9</sup>, pero nuevas detenciones<sup>10</sup> paralizaron ambos procesos. De hecho, el informe, firmado por «Honorio Crespo Saez» en 1951, ponía a Renfe, precisamente, como ejemplo de los problemas y

<sup>3</sup> “Respuesta a un Anónimo”, Archivo Privado de Pedro Cea, Carpeta “Acción Sindical”

<sup>4</sup> Entrevista a Eduardo Rosuero.

<sup>5</sup> Para ello, Heine (1983) y (1990).

<sup>6</sup> “Situación del partido hasta julio de 1948”, AHPCE, Dirigentes, Caja 34, carp. 22, julio de 1948.

<sup>7</sup> Según Mateos (1987) fueron Uribe y Togliatti los primeros que concibieron dicha posibilidad.

<sup>8</sup> “Informe de Torres” de 1950, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 821.

<sup>9</sup> En concreto, se decía que “está clara la necesidad de afianzar y más en este primer período la organización del partido en los centros más decisivos de la clase obrera como las fábricas, en los talleres, en las obras, pero sin olvidar que también en las barriadas obreras, en los centros docentes, y en tantos otros lugares”; en “Informe dado por Luciano”, diciembre de 1951, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 840.

<sup>10</sup> Fernández Rodríguez (2002).

de la desmoralización que trajo consigo esta nueva oleada represiva<sup>11</sup>. Sin embargo, un año después parece poder confirmarse que había iniciado de nuevo su reorganización como se desprende de un nuevo informe<sup>12</sup>, firmado por otro de los cuadros comunistas que la dirección enviaba regularmente a España con el objeto de tener un conocimiento directo de la realidad interior, según el cual la organización comunista se articulaba en la capital a través de cinco comités. El primero de ellos, denominado Comité Roge, estaba formado por veinte militantes que trabajaban o tenían relación con el sector del transporte –Metro, Renfe y taxi- y que se distribuían en siete células, dos de las cuales pertenecían a Renfe y estaban formadas, respectivamente, por tres militantes cada una.

El documento no era parco en detalles acerca de cómo se organizaron estas células y de las características políticas y personales de sus militantes. Por ello sabemos que su recomposición se logró a través de costosos esfuerzos personales que permitieron a uno de sus militantes, que había ingresado en el partido desde la Juventudes Socialistas Unificadas (JSU) durante la Guerra Civil, contactar con otros hasta formar este reducido grupo, aunque cifraba en 70 los miembros desorganizados en los talleres.

Según estas fuentes documentales, que deben ser manejadas, en todo caso, con precaución, el grado de madurez alcanzado debió de ser suficiente<sup>13</sup> para que en el

---

<sup>11</sup> “Informe de Honorio Crespo Sáez sobre la situación del partido en Madrid”, diciembre de 1951, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 833.

Se reconocía, además, que la utilización de antiguos métodos de trabajo comportaban excesos de confianza que exponían fácilmente a sus militantes a la policía. «Eugenio», uno de los militantes de las células, atribuyó dicho optimismo a que, como resultaba generalizado entre los trabajadores de los talleres ferroviarios el rechazo del régimen, concretado durante las horas de la comida o del trabajo, descuidaban las normas de seguridad y, sobre todo, perdían capacidad para transformar dicho descontento en formas estables de organización y lucha. «Luciano», por su lado, les insistió en la necesidad de respetar las normas de clandestinidad para garantizar su seguridad y las de la organización.

Asimismo, el informe se hacía eco de la oposición que provocó este intento de reorganización entre los militantes veteranos, algunos de los cuales ya tuvieron puestos más o menos relevantes de responsabilidad, al sentirse expuestos a la represión policial. Efectivamente, este era uno de los principales escollos que tenía que salvar la organización del partido comunista, ya que la constante sangría represora que había sufrido durante los años cuarenta había provocado un gran desconfianza entre sus militantes, que, por otro lado, estaban perfectamente controlados por la policía y particularmente por el Grupo de Investigación de Ferrocarriles, sistema de vigilancia propia de Renfe y denominada despectivamente por los trabajadores como «Brigadilla», que les inhabilitaba prácticamente para la militancia. Sólo al recibir garantías de «Luciano» de que la militancia que estaba intentando reconstruir se fundamentaba en un escrupuloso sistema de seguridad, concretado en la máxima de que “si tú tienes confianza en el partido, en su Buró Político, bueno pues esa es la confianza que yo te puedo dar, la del partido y la del Buró Político”, se puso en marcha el trabajo militante que dio como fruto más inmediato la constitución de la célula del taller de carpintería.

<sup>12</sup> “Ampliación del Informe de Luciano”, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquets 949-958; en “Informe Gonzalo” de marzo de 1951, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 846-448; y en particular en “Informe de Luciano sobre Madrid” de 8 de junio de 1952, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquets 949-958.

<sup>13</sup> Se confirma la organización del PCE de Madrid dada por «Luciano»: el sector de transportes y comunicaciones estaba formado por una dirección –«Rogelio», «Vicente Parra» y «Antonio Parra»- y células en Renfe, Metro, taxi, Telefónica, Cofer y radio electricista. «Rogelio» reconoce una célula existente en Renfe, que ha sido creada en marzo de ese año y formada por «Eugenio», «Porras» y «Merinero»; en

proyecto de reorganización<sup>14</sup> presentado al Buró Político en ese mismo año se propusiese la creación de un comité de ferroviarios que debía comprender a los militantes de los Talleres Generales, de las estaciones de Mediodía, Norte, Delicias y Niño Jesús, así como de Grasset norte y sur. Su dirección recaía sobre tres militantes<sup>15</sup>, a quienes se les encomendaba como tarea adicional el desarrollo orgánico del partido tanto en dichos lugares como en aquellos otros en los que todavía no tuviera presencia. Las fuentes orales vienen a indicar, por otro lado, que pudiera haber sido el militante Vicente Muñoz Frías, que, precisamente, llegó a Madrid en 1952, quien dirigiese o diese continuidad a la reorganización del PCE en Renfe, siendo capaz de consolidar, a finales de esta década, un grupo que, bajo su dirección, estaba formado por una decena de militantes que en su mayoría trabajaban en los distintos talleres de la capital<sup>16</sup>: Alejandro Montero, Roque, Agustín, Almenara, Salvador, Saturnino Cabrera, Vaquero, Carlos el Carpintero, Leandro, Eugenio y Pepe.

Las fuentes orales señalan, también, que José Luis Nieto, responsable de la JSU en España, se incorporó con Julián Grimau a la dirección de Madrid en 1960, tras salir de la cárcel de Burgos, con el objetivo de recuperar la organización del partido de los efectos que provocaron las detenciones de 1958, asumiendo, entre otras, la dirección de la organización comunista en Renfe. Entonces Eduardo Rosuero, encuadrado bajo la dirección de Nieto, sustituyó a Vicente Muñoz Frías, que regresaría años después para cumplir un papel clave en el desarrollo del partido y de las comisiones obreras en Madrid<sup>17</sup>.

Según estas fuentes, el PCE había sido capaz de consolidar, durante la década de los cincuenta, en las dependencias ferroviarias madrileñas, en especial, en sus talleres, una organización estable que había comenzado a desarrollar una nueva actividad sindical. Para ellos, los conflictos que empezaron a surgir, aun siendo esporádicos y débiles<sup>18</sup>, constituyeron la oportunidad buscada para avanzar tácticamente.

Pero esta conflictividad también hizo patente la existencia de otras organizaciones, como fue, sobre todo, el caso de la Unión Sindical Obrera (USO)<sup>19</sup>, que había sido constituida en Renfe en 1960 por un grupo muy reducido de militantes, liderados por Gregorio Cristóbal<sup>20</sup>. Todos ellos tenían en común su pertenencia a una generación

---

“Informe de Rogelio” de 11 de julio de 1952, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquets 908, 909 y 910

<sup>14</sup> “Proyecto de resolución sobre cómo desarrollar la organización del trabajo del partido Madrid que presentar a la preparación del Buró Político”, 1952, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 962.

<sup>15</sup> «Porrás» y «Eugenio» de los primeros y «Triguero» de Grasset norte.

<sup>16</sup> Entrevista a Antonio Muñoz Frías.

<sup>17</sup> Entrevista a Antonio Muñoz Frías y Manuel Fernández Cachán.

<sup>18</sup> Conflictos similares, en todo caso, a los que se produjeron de manera generalizada durante 1962 en el resto del país; en Vega García (2002).

<sup>19</sup> Para el origen de estas organizaciones, Babiano (1995), pp. 282-283; García de Cortazar (1990); y Domínguez (1985), p. 51.

<sup>20</sup> Junto a Joaquín Granda, Alberto Fernández, Saturnino Fraile y Martínez. Este grupo inicial recibió en los dos años siguientes a nuevos militantes, que reunían las mismas características, como fueron José Luis Martínez López (taller de TAF) y Carlos Marino Asensio y Mario Blanco (Talleres Generales de

posbética, haber tenido alguna relación o, incluso, haber sido reclutados por la Juventud Obrera Católica (JOC) cuando se formaban en las escuelas de aprendices de la empresa y su incorporación al Taller de TAF y Material Fijo de Villaverde.

Ambas organizaciones, que desarrollarían proyectos propios, coincidían, sin embargo, en la táctica del «entrismo», aunque con interpretaciones diferentes. Compartían que era un recurso que había que agotar hasta sacar del Sindicato Vertical todo lo que diera de sí, aunque mientras para los primeros este último objetivo debía forzarse convirtiendo a este en un permanente escenario de lucha hasta provocar la ruptura política, para los segundos esto debía llegar como resultado de la evolución natural del movimiento obrero, razón por la cual esperaban mucho de la formación de los trabajadores. Las Comisiones Obreras quedaron más claramente situadas fuera de los límites de legalidad que podía proporcionar el sindicato oficial ya que, dados sus razonamientos, la acción directa era la táctica adecuada para acabar con la dictadura<sup>21</sup>.

No es, por tanto, extraño que utilizaran las elecciones sindicales de 1963 para obtener un número relativamente significativo de actas sindicales, instrumento a través del cual iniciaron un trabajo organizado que debió de dar uno de sus primeros resultados cuando el 18 de septiembre de 1964 los trabajadores del Taller de TAF de Madrid iniciaron un plante que, ante el silencio de la empresa, mantuvieron al día siguiente, recibiendo en esta jornada la visita del presidente provincial del sindicato oficial –Álvarez-, quien les coaccionó para que volviesen al trabajo, circunstancia que sólo lograría el ingeniero jefe del taller, Gómez, que había sido obligado por el director general de Renfe a regresar desde Málaga. Utilizando sus actas, este primer núcleo reducido de militantes consiguió que los trabajadores presentasen a Gómez el 21 de septiembre una carta reclamando diferentes reivindicaciones, entre las que destacaba un salario mínimo de 100 pesetas. El director pidió a los 600 trabajadores de este taller que crearan una comisión para negociar<sup>22</sup>, la cual reclamó un salario mínimo de 6.500 pesetas anuales y extendió el

---

Valladolid); Checa (Madrid); Pedro Cea (Madrid); y García Tajadura (Movimiento de Valladolid) –que, según Fernández Cachán, acabo siendo simpatizante del PCE- ; Entrevista a Pedro Cea.

<sup>21</sup> En el caso de USO, la falta de documentación propia hace difícil valorar el papel que desempeñó dentro del Sindicato Vertical. La disponible sugiere la práctica de un posibilismo que, aunque le generó enfrentamientos con la empresa, no acabó haciéndole variar su táctica.

<sup>22</sup> Según Nieto –que intervino como «Ángel» en la reunión que mantuvieron en 1964 los máximos dirigentes del PCE con los principales dirigentes del movimiento obrero del interior-, se formó por ocho o diez miembros (cuatro militantes de la Hermandad Obrera de Acción Católica (HOAC) y JOC, tres militantes del PCE, dos simpatizantes de este último partido y un trabajador sin afiliación); aunque también añadía, finalmente, que en esta dependencia el PCE contaba con un comité que decidió sumarse a la iniciativa que habían tomado dichos enlaces para lo cual impulsaron una comisión de OSO que quedó formada por tres militantes comunistas, dos simpatizantes de este partido y otros dos militantes de la HOAC, y que extendió a otras dependencias que no detallaba; en la “Reunión del secretario General del PCE, Santiago Carrillo, y una delegación del Ejecutivo del PCE con militantes que trabajan en el movimiento obrero: «La clase obrera y la oposición sindical»”, 1964, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 91, carpeta 1, p. 49.

Según la JOC, la comisión fue de seis miembros, donde había militantes de USO; en “Hechos ocurridos en los últimos tiempos en Renfe. Informe de la JOC”, AHFLC, 1700-011.

La reconstrucción de este conflicto se ha hecho, en definitiva, a partir del informe de Nieto, del informe de la JOC y del número extraordinario de ASO de marzo de 1966.



conflicto al Depósito de Máquinas y Material Móvil de la estación de Norte y a los Talleres Generales de Atocha. Este primer conflicto pudo estar liderado por las organizaciones cristianas y USO, cuyos principales dirigentes –Cristóbal y Martínez-trabajaban en dichos talleres<sup>23</sup>.

El conflicto continuó cuando el director aceptó resolver las reivindicaciones que le afectaban directamente a través del mecanismo de las primas, en tanto que al considerar que escapaba a sus atribuciones solucionar las reclamaciones genéricas, sugirió a los trabajadores que se dirigieran al director general de Renfe ya que era el único que podía darles respuesta. Para realizar este encuentro y evitar represalias por parte de la empresa crearon otra comisión distinta que pidió el apoyo al resto de los representantes sindicales con la amenaza de dimitir en bloque si no lo recibían. En una asamblea a la que asistieron los 208 enlaces «oficiales» y que fue dirigida por su vicesecretario Figueras, estos últimos se alinearon con la empresa y amenazaron a los miembros de la comisión si renunciaban a sus actas. En ese mismo momento corrió el rumor de que Renfe pretendía eliminar el kilométrico<sup>24</sup>, lo que provocó un rechazo expresado en un aluvión de telegramas exigiendo la retirada de dicha medida.

Pero además de lo que estaba ocurriendo en el Taller de TAF, se produjeron paralelamente plantas el mismo día 19 en apoyo de estas reivindicaciones en los Talleres Generales de Atocha, en el Taller de Material Móvil y en los depósitos de Delicias y máquinas de la estación de Norte. La empresa respondió con el cierre y el despido de más de 200 trabajadores de los dos últimos, a lo que el resto de los trabajadores de los talleres de la estación de Norte respondieron, inmediatamente, con una huelga, consiguiendo que se les sumasen los engrasadores de dicha dependencia. Así pues, la comisión del Taller de TAF se convirtió en representante de los trabajadores y fue recibida por el director general de Renfe en su despacho de la estación de Norte, siendo apoyados por una manifestación de los trabajadores de varias dependencias madrileñas. La empresa anuló, finalmente, los despidos, pero el resultado de la negociación no fue el esperado, aunque, según el informe de la JOC, los trabajadores del Taller de TAF obtuvieron una paga adicional.

La conservación de la que pudiera ser su primera manifestación pública, la octavilla fechada en mayo de 1964 y rubricada como Comisión Obrera de Renfe<sup>25</sup>, sugiere que

---

<sup>23</sup> Aunque no se refería a USO, la información transmitida por José Luis Nieto en la reunión de 1964 señalaba que estas nuevas organizaciones se habían estabilizado y habían logrado en las elecciones sindicales de 1963 un primer avance significativo. De hecho, el dirigente comunista reconocía diáfano que la JOC y la HOAC habían obtenido en Madrid una clara mayoría en la convocatoria electoral de ese año, en tanto que el resto de las organizaciones apenas tenían consolidada su organización; en “Reunión del secretario General del PCE, Santiago Carrillo, y una delegación del Ejecutivo del PCE con militantes que trabajan en el movimiento obrero: «La clase obrera y la oposición sindical»”, 1964, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 91; y entrevista a José Luis Nieto.

<sup>24</sup> Derecho materializado en un documento que facilitaba a los ferroviarios y a sus familias viajes gratuitos en unas determinadas condiciones.

<sup>25</sup> En ella reivindicaban un salario mínimo de 5.000 pesetas anuales, un nuevo reglamento de régimen interior y libertad para que los enlaces y jurados de empresa representasen a los trabajadores; en AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 84, Carpeta 3.2.3.

los militantes ferroviarios del PCE, partiendo de la experiencia acumulada durante los cincuenta y motivados por estos conflictos iniciales, creasen esta organización. No obstante, el PCE, que ya había dado un giro estratégico a mediados de los cincuenta, ante la creciente conflictividad con la que arrancó la década de los sesenta, en particular las huelgas de 1962 y las nuevas posibilidades tácticas que comportaban, tuvo que efectuar, como el resto de las organizaciones antifranquistas, una reflexión teórica sobre el alcance y la naturaleza de la nueva coyuntura y un notable esfuerzo organizativo para adaptarse a ella<sup>26</sup>. Probablemente, uno de sus hitos más significativos fue la reunión celebrada en Francia en 1964 entre sus dirigentes y los principales responsables del movimiento obrero del interior<sup>27</sup>. Un mero contacto con el contenido de la reunión, celebrada en un aparente clima de libertad y de deseo de comprender la situación, evidencia tanto lo novedoso de esta realidad para los comunistas como su rápida reacción para ponerse al frente del nuevo movimiento obrero.

Una vez estudiada la situación a través de un análisis crítico de cada caso regional, se fijó en sus conclusiones, planteadas por su secretario general Santiago Carrillo, como objetivo político central la conversión de las comisiones obreras que habían surgido en cada uno de los conflictos particulares en un movimiento que aglutinase a todos los trabajadores que se opusiesen al franquismo, debiéndose desarrollar la lucha en el mismo Sindicato Vertical. Para Carrillo, estas eran “algo más que un movimiento sindical (...) es un movimiento que se desarrolla y debe desarrollarse cada vez más abiertamente”; por consiguiente, había que evitar el peligro de convertirlas en una organización sindical, logrando hacerse con su liderazgo sólo porque fuesen reconocidos por los trabajadores como sus “mejores hombres”. La táctica que se imponía a corto plazo pasaba por extender dichas comisiones a otros ámbitos como eran las barriadas obreras, el campo, los funcionarios, las clases medias y los estudiantes; la creación de comisiones nacionales, particularmente en la metalurgia, para obtener una mejor posición en cada sector; y el desarrollo de cualquier tipo de lucha parcial, por modesta que pudiera resultar, hasta que el propio movimiento desembocase en la huelga general. Este camino debía ser recorrido, dada la ausencia de “sindicalistas ugetistas y cenetistas”, con el nuevo aliado natural que eran los nuevos sindicatos católicos, traduciéndose esta circunstancia en una estrategia básica. Y, finalmente, se concretó un “programa reivindicativo unificado” que debía servir como una referencia para dirigir los conflictos<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Para esta cuestión, Molinero y Ysàs (2007).

<sup>27</sup> “Reunión del secretario General del PCE, Santiago Carrillo, y una delegación del Ejecutivo del PCE con militantes que trabajan en el movimiento obrero: «La clase obrera y la oposición sindical»”, 1964, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 91, carpeta 1, p. 49. Según José Luis Nieto, responsable del transporte en Madrid y que intervino, como se señalaba, como «Ángel» [Entrevista a José Luis Nieto], la reunión se celebró en un castillo ubicado en el sureste de Francia -probablemente en Grenoble- y cedido por sus camaradas franceses; y según Marcelino Camacho, la reunión se celebró en un local de París cedido por la CGT, en Camacho (1990), p. 181.

<sup>28</sup> Sus puntos básicos eran un salario mínimo vital de 250 pesetas, con escala móvil y actualización automática cuando el coste de la vida llegase al cuatro por ciento; igualdad salarial de género; una semana laboral de 44 horas; cuatro semanas de vacaciones; seguro de enfermedad y seguro de paro; libertad de elección de médico; pensiones mínimas de 4.000 pesetas; libertad sindical; nacionalización de la banca y de las empresas monopolistas; y reforma agraria.

Lejos de buscar la consolidación de una organización sindical propia, el PCE centraba su táctica en desarrollar un movimiento antifranquista lo más amplio posible, que, según sus análisis, requería en ese momento de un tipo de organización, igualmente, lo más difusa posible. Por supuesto, la consecución de estos primeros objetivos llevaría aparejada la emergencia social y política de su organización. Se optaba, así, por una práctica política particularmente sutil y extremadamente difícil de ejecutar puesto que sus militantes debían limitarse a potenciar el avance del movimiento obrero, esperando que este les convirtiese en sus dirigentes.

En la cuestión que atañe más directamente al ferrocarril, Santiago Carrillo, que seguía teniendo muy presente la huelga de 1917<sup>29</sup> como un acontecimiento político capital, no dudó en considerar el papel del ferrocarril como estratégico en la “huelga general contra el régimen” dadas las implicaciones que tenía sobre el resto de los sectores económicos. Tal vez por eso, frente al pesimismo de los comunistas ferroviarios, realizó un análisis opuesto ya que, si bien no se había alcanzado el grado de madurez de otros sectores, “la lucha de los ferroviarios [estaba] mucho más desarrollada de lo que a simple vista parece”. Para él, los paros habidos en los talleres demostraban el grado de “irritación archijustificada” existente, lo cual, si se trabajaba bien, daría lugar a conflictos mucho más importantes. En suma, como consideraron que el papel del ferrocarril era decisivo para garantizar el éxito de la huelga general, los comunistas debían “hacer un esfuerzo muy grande para buscar [una] coordinación nacional” de las comisiones obreras en Renfe, ya que en caso de articular la lucha mediante acciones aisladas el movimiento carecería de significación. Se encargaba, finalmente, a la organización madrileña su estudio y ejecución, aunque, se deduce de dicha intervención la existencia de dificultades para contar con militantes suficientes que llevasen a cabo esta consigna.

Al mismo tiempo que los comunistas ferroviarios recibían estas consignas, el conflicto de los últimos meses de 1964 se prolongaba durante los primeros del año siguiente. Según la documentación conservada de ASO<sup>30</sup>, se produjo una nueva huelga que llevó a 2.500 trabajadores a manifestarse el 20 de enero en la estación del Norte y en el Palacio de Fernán Núñez, sede del consejo de administración de Renfe, reivindicando una mejora salarial. Por supuesto, fueron disueltos violentamente por la Policía Armada<sup>31</sup>. La empresa ofreció una prima por “jornada continua de ocho horas” que incluyese las dos horas extraordinarias que se venían haciendo, siempre y cuando se realizase el mismo trabajo que en la jornada de diez horas. Durante el mes de febrero los trabajadores de los talleres reclamaron una subida de la prima de producción con la contrapartida de asumir una mayor carga de trabajo dentro de la jornada normal<sup>32</sup>. La empresa respondió con la contraoferta de los denominados “trabajos concertados”, que fue rechazada en una asamblea de los enlaces. Los trabajadores eligieron una comisión que se reunió con el presidente del grupo de talleres, Roca, que se comprometió a

<sup>29</sup> Para el alcance del papel que desempeñó el ferrocarril en esta huelga, Plaza (2004).

<sup>30</sup> ASO (*Alianza Sindical Obrera*), número extraordinario de marzo de 1965, Carpeta “USO. Primeros Tiempos de Clandestinidad”, Archivo Privado de Pedro Cea,

<sup>31</sup> “Hechos ocurridos en los últimos tiempos en Renfe. Informe de la JOC”, AHFLC, 1700-011.

<sup>32</sup> ASO (*Alianza Sindical Obrera*), número extraordinario de marzo de 1965, Archivo Privado de Pedro Cea, Carpeta “USO. Primeros Tiempos de Clandestinidad”.



trasladar su petición al consejo de administración. Después de las negativas recibidas, los enlaces pidieron al jurado de empresa su apoyo, que les negó, provocando que estos le exigieran por escrito su cese. El último recurso de este grupo de 45 enlaces fue entrevistarse con Luis Nieto García, quien se comprometió a hablar con el propio José Solís para que llevase dicha reivindicación al Consejo de Ministros. Ni la demagogia de Nieto García, que una semana después reconoció no haber logrado nada, ni la del jefe nacional del grupo de enlaces, Vera Golf, pidiendo a los enlaces que no dimitieran ya que él mismo, si no se resolvía positivamente el conflicto, declararían la huelga, confundieron a los representantes de los trabajadores. Estos presentaron su dimisión en el sindicato provincial y el 10 de marzo se organizaron dos manifestaciones que fueron desde la estación de Atocha, respectivamente, hasta la sede del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, ubicada en el Paseo del Prado, donde estaban concentrados los enlaces, y hacia la dirección general de Renfe en la estación de Príncipe Pío. El 25 de marzo los trabajadores del Taller de TAF realizaron una huelga, produciéndose una división entre aquellos que querían mantener el plante hasta el final y aquellos otros que eran partidarios de volver al trabajo. Se impondría la primera opción, que se mantuvo el día siguiente hasta que el ingeniero recibió a una comisión. Ese mismo día los trabajadores de los Talleres Generales de Atocha realizaron un plante hasta el mediodía y nombraron una comisión de doce trabajadores que fue recibida por Roa, quien –según la JOC- “les dijo que no había subida de salarios y que estaba dispuesto a cerrar todos los talleres que se sublevaran, contratando a empresas particulares para hacer los trabajos”<sup>33</sup>. El resultado final fue, pues, negativo para los trabajadores ya que la empresa logró imponer los “trabajos concertados”.

La ausencia de documentación impide valorar el papel que desempeñaron los militantes madrileños del PCE en este conflicto, que seguía gravitando, en todo caso, sobre las reivindicaciones salariales, pero sí se puede asegurar que fue en este contexto en el que se hizo pública la nueva organización, que adquiere ahora la denominación de Comisiones Obreras de los Ferroviarios Madrileños. En efecto, un año después de la difusión de la octavilla mencionada, en su boletín -*Carril*- se señalaba que para hacer frente al Sindicato Vertical, que surgió para “maniatarnos y facilitar de esta forma nuestra explotación en beneficio de la Oligarquía financiera y terrateniente”, fueron apareciendo de manera natural comisiones con el objetivo de representar a los trabajadores para reivindicar cuestiones concretas hasta dar lugar a una oposición obrera en el conjunto del país<sup>34</sup>. A continuación, y no sin cierta confusión, decían no pretender articular una organización específica y cerrada, sino, al contrario, aglutinar toda la actividad existente bajo la “Oposición Sindical y sus Comisiones Obreras (...)” que “es la forma de lucha que venimos empleando los trabajadores, dentro y fuera de los Sindicatos en defensa de nuestros intereses”<sup>35</sup>. Y, finalmente, la editorial no dudaba, asimismo, en fijarse como objetivo “ser el portavoz de todos los trabajadores ferroviarios, sin distinción de ideas políticas y creencias religiosas” (...) *Carril* es y será un boletín de trabajadores para trabajadores; por tanto, será nuestro portavoz de unidad y lucha. Como tal órgano de lucha, a veces será polémico con las tendencias o actitudes

<sup>33</sup> “Hechos ocurridos en los últimos tiempos en Renfe. Informe de la JOC”, AHFLC, 1700-011.

<sup>34</sup> En esta idea insistía muchos años después Martino (1980), p. 15.

<sup>35</sup> *Carril* n° 1, 1965, pp. 4-5, AHF.

que existan o puedan aparecer, que pongan obstáculos o intenten frenar el logro de nuestras reivindicaciones”<sup>36</sup>.

Se presentaban, en definitiva, como una «organización natural» de los trabajadores cuyo objeto era la defensa de sus intereses y cuyas principales características eran ser «unitarias» para dar cabida a todos aquellos trabajadores dispuestos a liderar el movimiento obrero al margen de sus creencias religiosas o afiliaciones políticas; «globales» para articular en el conjunto de la empresa a todas aquellas comisiones que existan; y «comprometidas» con la lucha por la obtención de las libertades democráticas.

*Carril* hacía público, finalmente, sus ejes estratégicos, que acabarían articulando su actuación durante esta primera etapa: un primer bosquejo de la plataforma común cuyos elementos centrales eran la reivindicación salarial, en concreto, un salario mínimo de 200 pesetas diarias, y la elaboración de un nuevo reglamento de régimen interior; la organización de una reunión general de ferroviarios que representase, en la mayor medida posible, al conjunto de los trabajadores para legitimar a la nueva organización y a la anterior plataforma; y la preparación de las elecciones sindicales de 1966.

No parece casualidad alguna que, sin solución de continuidad, promoviesen, en la última parte de 1965, una carta que, dirigida al jurado de empresa<sup>37</sup>, constituía, en realidad, la citada plataforma reivindicativa común. Por ello, resultaba necesario recoger el mayor número de firmas posibles en su apoyo, para legitimarla al tiempo que a la nueva organización. En ella se reivindicaba la elaboración urgente de un nuevo reglamento y un aumento salarial que debía tener como base un salario mínimo de 200 pesetas, que desarrollaría una escala móvil que lo aumentara progresivamente un 10% para cada una de las categorías, quedando la horquilla entre 6.174 y 12.028 pesetas, que debería ser revisado semestralmente según el incremento del coste de la vida y tenía que entrar en vigor en 1966<sup>38</sup>.

La coincidencia entre la estrategia y la consignas establecidas por el PCE en la reunión de 1964 y lo realizado por los comunistas ferroviarios durante 1965 -en lo que no resultaba anecdótico que, además, optaran para su boletín por la misma cabecera que habían utilizado los comunistas ferroviarios durante la Guerra Civil<sup>39</sup>- indica que la

<sup>36</sup> *Carril* n° 1, 1965, p. 1, AHF.

<sup>37</sup> “Al Jurado de Empresa de la Renfe”, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 88, Carpeta 38.

<sup>38</sup> Además reclamaron: que las cuatro pagas extraordinarias existentes se abonasen en dos pagas completas; que la prima de antigüedad se estableciese por cuatrienios; que el abono de las primas de producción fuese proporcional a los salarios bases y que, si no se alcanzasen los rendimientos debido a causas imputables a la empresa, los trabajadores percibiesen como mínimo el salario de su categoría incrementando en un 25%; 30 días de vacaciones; en caso de accidente o enfermedad la percepción del 75% del salario durante los primeros cinco días y la totalidad a partir del quinto día; en los traslados la empresa se hará cargo de todos los costes; revisión del plus familiar; y una mejoría en los derechos de viaje de los ferroviarios.

<sup>39</sup> Martino (1981) sostiene que la cabecera se tomó de la editada durante el período de la OSO, extremo que no se ha podido comprobar. Razón por la cual me inclino a pensar que la referencia proviene del boletín editado durante la Guerra Civil. En todo caso, no habría contradicción entre ambos supuestos.

creación de las Comisiones Obreras de los Ferroviarios Madrileños no fue el resultado de un proceso natural del incipiente nuevo movimiento obrero. Dado su inmadurez y el escaso tiempo que transcurrió entre la reunión de Francia y la creación de la nueva organización, todo apunta a que, al contrario, fue resultado directo de la política comunista, que, en el contexto de una conflictividad nueva y creciente, decidió dinamizarla mediante la creación inmediata de una nueva organización en vez de esperar a que deviniese del propio movimiento, lo que, obviamente, les otorgaría un mayor peso político entre de los trabajadores. Ello no niega que en su creación participasen militantes sindicalistas independientes y que los comunistas ferroviarios intentaran convertir los encuentros que esporádicamente se producían y las comisiones que surgían coyunturalmente para negociar cada conflicto particular en la “organización natural de los trabajadores”.

Una conflictividad que, además y cómo planteó Babiano, se ajustó al movimiento obrero de la primera década de los sesenta, es decir, a un movimiento de taller contra la extensión del «fordismo»<sup>40</sup>. Por ello, la mejora de los salarios, que comenzaron a ser alterados por el «fordista» Plan Decenal de Modernización (PDM)<sup>41</sup>, pasó a ser inmediatamente el eje sobre el que se articularán las reivindicaciones obreras. Al convertirse, en concreto, la negociación de las primas en la posibilidad más accesible para que los trabajadores incrementasen sus rentas salariales, habida cuenta del peso que adquirieron en los ingresos totales<sup>42</sup>, resulta comprensible que los talleres protagonizaran la mayoría de los conflictos. Pero, además, no era una cuestión menor que, frente a la dispersión que caracterizaba a los trabajadores de movimiento, instalaciones fijas o estaciones, aquéllos fuesen las unidades de producción con mayor concentración de trabajadores y con una localización más próxima a los cinturones industriales de las grandes ciudades –donde se establecería el principal frente de lucha obrera–, resultando, así, más fácil la utilización del «entrismo». Porque, en efecto, en 1964 a los talleres les correspondían 144 enlaces sindicales, que se distribuían, a su vez, entre Barcelona (40), Valladolid (29), Madrid (21), Málaga (17), Pontevedra (14), Valencia (9), Almería (8), Murcia (4), Bilbao (1) y Teruel (1); cuando, por ejemplo, los

<sup>40</sup> Babiano (1995), pp. 289-290, concluye que “el elemento principal a través del cual se consiguió la movilización de amplios sectores de la clase obrera no fue otro que la negociación salarial, en el contexto de la negociación colectiva. Es ese precisamente el rasgo central del sindicalismo en el contexto fordista: negociar la renta, la distribución, pero sin entrar a discutir la organización productiva ni los problemas de poder en planta”.

<sup>41</sup> Para ampliar este tema, Ferner y Fina (1988) y Muñoz (1995).

<sup>42</sup> A partir de 1962 las rentas crecerán progresivamente apoyándose en los ingresos vinculados a la productividad, habida cuenta de que mientras el peso relativo de “haberes” pasaba, entre 1958 y 1975, del 72,4 al 51,7%, el de las “primas” lo hacía del 7,3 al 22,9, aunque en 1971 y 1973 llegarían a representar el 28,3.

El resto de las reivindicaciones también ocuparon un papel destacado. Un ejemplo de este extremo viene proporcionado porque el nivel que alcanzaron las reclamaciones obligó al director general de Renfe, Roa Rico, y al jefe nacional del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones, Nieto García, a ordenar a los jefes de las siete zonas en que estaba organizada la empresa que se reuniesen mensualmente con los jefes de los grupos provinciales sindicales y sociales para despachar dichas solicitudes. Entre los aspectos que debían resolver estaban algunos tan significativos como los referentes a reclamaciones sobre jornadas, horas extraordinarias, concursos de ascensos o de adjudicación de viviendas; en Sin título, 64/2022, Archivo Privado de Pedro Cea, Carpeta Trabajo Sindical en la Empresa.

518 enlaces de estaciones y los 242 de trenes lo hacían entre todas las provincias españolas<sup>43</sup>. De hecho, ninguno de los diez grupos en los que se clasificaba Renfe para la organización electoral sindical presentaba tal distribución, que se correspondía, obviamente, con una alta concentración de los enlaces sindicales en un número reducido de provincias, que, por supuesto, eran aquellas que más desarrollo industrial estaban experimentando, ya que de los 2.217 enlaces con los que contaba Renfe en 1964, el 38,5% se concentraba en siete provincias: Madrid (286), Barcelona (176), Valencia (106), Sevilla (96), Valladolid (70), Málaga (61) y Bilbao (58).

Según lo recogido por el número 3 de *Carril* podríamos deducir que los conflictos con los que se inició 1966 comenzaron a incorporar los objetivos recogidos en el escrito anterior. Efectivamente, el martes 18 de enero diferentes grupos de trabajadores realizaron en los Talleres Generales de Atocha una protesta contra el jurado de empresa con la que consiguieron que más de 1.500 trabajadores dejaran su trabajo, se manifestaran y se plantaran ante las oficinas. Los trabajadores crearon una comisión que pidió al ingeniero que bajase a negociar y al que exigieron un salario mínimo de 200 pesetas y la puesta en vigor del nuevo reglamento. El ingeniero se remitió a ofrecer horas extraordinarias o destajos. La huelga continuó el miércoles, y el jueves, ante la llegada de la nota circular del jurado sin recoger ninguna de sus reivindicaciones, se extendió entre las 11 y las 15 horas. La tensión alcanzó mayor intensidad el viernes ya que la empresa utilizó como amenaza el desalojo policial del taller, para lo cual había desplazado diferentes dotaciones de policías y de la «Brigadilla»<sup>44</sup>, aunque, después de algunos encononazos, los trabajadores se reincorporan al trabajo.

Por otro lado, el 17 de enero, 400 trabajadores del turno de mañana del Taller de TAF realizaron un paro de una hora exigiendo al jurado de empresa que contestase a sus escritos en los que pedían la elaboración del nuevo reglamento. Además, crearon una comisión por requerimiento del ingeniero jefe, formada por un representante por cuadrilla, que exigió que algunos miembros del jurado explicasen personalmente cuales habían sido las gestiones realizadas para defender sus intereses. Después de varias conversaciones telefónicas, este contestó que durante el día siguiente se personaría el propio presidente Vadillo, lo cual fue rechazado por los trabajadores por tratarse de un subdirector de la empresa. En su lugar, el propio ingeniero en una reunión les informó que la empresa y el jurado de empresa estaban intentando solucionar el problema, tiempo durante el cual se mantuvo el paro. El día 19, el ingeniero mantuvo la misma actitud e informó a los 25 miembros de la comisión de que la solución llegaría en forma de circular, no quedándole el jueves otro remedio que reconocer que no se personará ningún miembro del jurado y leer en su lugar una nota circular que rechazaba la subida de los salarios, a lo que respondieron los trabajadores con un paro de una hora, que ampliaron a dos durante el día siguiente, aun cuando fueron amenazados con diferentes

<sup>43</sup> AGA, 19.916, Organización Sindical Española, Junta Nacional de Elecciones, “Normas sobre elección de Jurado Único en R.E.N.F.E.”, diciembre de 1964.

<sup>44</sup> “Sobre las 13 horas comunican de Dirección que la nave de «locomotoras» puede incorporarse al trabajo pero que la de «coches y vagones» va a ser clausurada. Grupos de jóvenes decididos se meten en los fosos para evitar el cierre”; en *Carril* n° 3, 1965, p. 3, AHF.

medidas represivas. También en el Taller de Material Fijo de Villaverde se produjo un paro de tres horas el viernes 21.

A pesar de la importancia de estos conflictos y de que se habían producido bajo los parámetros que esperaba el PCE –procesos asamblearios, utilización del Sindicato Vertical y, sobre todo, creación de comisiones para negociar-, lo cierto es que no habían sido suficientes para provocar un conflicto generalizado en la capital, para extenderse al resto de la empresa y para convertir, al tiempo, a las Comisiones Obreras de los Ferroviarios Madrileños en la organización unitaria de los trabajadores. Así lo asumieron, y atribuyeron su causa a su propia descoordinación. Aunque su análisis parece acertado, habida cuenta del limitado avance del movimiento, es aquí cuando consideran las firmas recogidas en apoyo del escrito como suficientes<sup>45</sup> para legitimarlo como única plataforma reivindicativa. Ajustándose milimétricamente a la estrategia diseñada, fijan el siguiente paso en la “coordinación de las Comisiones de los distintos departamentos y marchar rápidamente a la creación de una Comisión Central – respaldada por todos los ferroviarios-, [que surgirá] en el transcurso de la lucha en defensa de esa plataforma común reivindicativa que elaboramos para la revisión del nuevo reglamento de régimen interior”. Objetivo que vuelve a captar el interés de Carrillo en una segunda reunión celebrada en 1966, donde insiste en que lograr la coordinación general para defender una plataforma común de lucha contra la reorganización que se pretende llevar a cabo en Renfe, era una cuestión básica para garantizar el éxito de la futura huelga general<sup>46</sup>.

No parece casualidad que justo en este momento pasasen a denominarse Comisiones Obreras de Ferroviarios en lo que parece una decisión estratégica de superar el marco local de Madrid y avanzar hacia una organización estatal. Parece evidente que este proceso no era exclusivo de la capital habida cuenta de que en la comisión<sup>47</sup> creada para organizar, durante ese mismo año, la que denominaron 1ª Reunión General de Ferroviarios -que tuvieron, finalmente, que posponer hasta 1967-, participaron, junto a los madrileños (Guardo, Rosuero y Martino), militantes de otras instalaciones peninsulares: Espinel y Rubio (Barcelona); Tabuena (Sevilla); y Casiano García Nicolás (León)-. La disciplina que caracterizaba al PCE hace creíble, en cualquier caso, que fuese el grupo madrileño el encargado de llevar a cabo dicha consigna.

El estado actual de la investigación sólo permite referirse, y además de forma muy sucinta, de entre todos ellos -León, Aranjuez, Alcázar de San Juan, Manzanares, Málaga, Granada, Orense, Villanueva y Geltrú y Tarrasa- a los casos de Barcelona y Sevilla. En el primero habían preparado las elecciones sindicales de 1963 y logrado el acta de enlace sindical para algunos de sus militantes o simpatizantes. Según sus

---

<sup>45</sup> En concreto: “un paso importante en la coordinación de la lucha, que era de lo que más adolecíamos [sic.] los ferroviarios y que hoy estamos en vías de superar, al tener de forma concreta una plataforma de reivindicación común”; en *Carril* nº 2, 1965, p. 1, AHF.

<sup>46</sup> “Actas taquigráficas en dos tomos de la reunión de la dirección del PCE, encabezada por Santiago Carrillo con militantes comunistas que trabajan en CC.OO.”, 1966, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 90, pp. 572-573.

<sup>47</sup> Martino (1980), pp. 46-47.



informes<sup>48</sup>, la participación alcanzó el 80%, nivel nunca antes logrado, lo que evidenciaba el interés que había despertado entre los trabajadores la posibilidad de contar con representantes propios. El optimismo de los comunistas catalanes resultaba evidente por cuanto no dudaban en enfatizar que “la candidatura presentada por el personal es la que ha triunfado en las diferentes secciones, la victoria ha sido completa”. En concreto, señalaban que en la sección habían logrado 632 votos, el 84,9%, frente a los 112 cosechados por las candidaturas oficiales. Parece que en Barcelona, militantes de material y tracción, secundados por algunos factores e interventores, constituyeron las Comisiones Obreras Ferroviarias de Barcelona, las cuales participaron en enero de 1966 en una reunión con el resto de la organización provincial, donde la preparación de las elecciones y de los conflictos laborales ocupó buena parte de la discusión<sup>49</sup>.

En el Taller Diesel de San Jerónimo de Sevilla se había constituido, asimismo, una organización de 25 militantes sobre una plantilla de 450 trabajadores, que contaba con un pleno que se reunía cada semana y que formaba parte de la Comisión Obrera Provincial del Transporte de Sevilla. Según sus informes, esta sólida organización había conseguido varios puestos de enlaces y un vocal nacional, que se encontraba encarcelado en ese momento. A pesar de que los talleres absorbían a la mayor parte de la militancia, tenían presencia en los sectores administrativo y movimiento. Su actividad resultaba muy similar a la madrileña, con la que acabarían contactando en mayo de 1967<sup>50</sup>.

El grupo madrileño también intentó lograr una articulación sectorial<sup>51</sup>, que fue propiciada por “Marcelino Camacho cuando encargó su realización a Martino y Rosuero (Renfe); Clavo y Aranda (Metro); Demetrio y Armas (EMT); Fernando Bernal (KLM); Sublechero y Barbudo (Iberia); y Jesús La Guardia (taxi)”<sup>52</sup>. Estos convocaron una reunión, celebrada el 12 de abril de 1966, en la que participaron dirigentes sindicales de diferentes empresas de transportes, creando la que denominaron Comisión Obrera Provincial del Transporte. Ella, que se debió celebrar en la cafetería Zafiro, asistieron tres representantes de Renfe, otros tres de la Empresa Municipal de Transporte (EMT), uno del Círculo Manuel Mateos y Rosuero.

Esta estrategia de los comunistas madrileños quedó mediatizada por las elecciones sindicales de 1966. En términos generales, esta cita electoral la abordaron los comunistas con la consigna de promover las candidaturas de aquellos trabajadores que

<sup>48</sup> “Información sobre elecciones sindicales en Barcelona. (15-7-1963)”, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Jacques 1.202 y “Datos conocidos sobre el resultado de las elecciones sindicales”, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 89, Carpeta 4.

<sup>49</sup> “Informe de la reunión celebrada el día 23 de enero de 1966”, AHPCE, Movimiento Obrero, Jacques 125.

<sup>50</sup> “Informe sobre C.O. de Sevilla”, AHPCE, Movimiento Obrero, Jacques 189. Por lo demás, había encontrado en *Carril* una referencia sumamente valiosa e insistían en la necesidad de organizarse nacionalmente. En ese momento se encontraban, además, encarcelados en Sevilla, Manuel de los Reyes Bellido, José Luis Jiménez García y Antonio López.

<sup>51</sup> “Carta de Madrid”, AHPCE, Movimiento Obrero, Jacques 128.

<sup>52</sup> Entrevista a Eduardo Rosuero.

más se hubiesen destacado en la defensa de los intereses obreros<sup>53</sup>. Para ello resultaba particularmente decisivo integrar a los “sindicalistas católicos”, extremo que decían haber logrado en la mayoría de las empresas, excepto, precisamente, en Renfe, donde, junto a la UGT, defendieron la abstención como manifestación de rechazo al Sindicato Vertical. No obstante, señalaban que, aunque aceptaban la elaboración de listas conjuntas, en la práctica ponían constantes problemas que lo hicieron inviable<sup>54</sup>. Deducimos de ello que no se referían a USO, que se presentó y obtuvo significativos resultados al haber sido capaz de contabilizar, entre militantes y simpatizantes, 22 trabajadores<sup>55</sup>.

A pesar de que estos problemas limitaban su crecimiento en la dirección pretendida, las Comisiones Obreras de Ferroviarios abordaron la cita electoral con optimismo ya que, por ejemplo, en Madrid decían contar en Talleres Generales de Atocha con más candidatos que plazas, lo cual les garantizaría una clara victoria, aun, incluso, sin la alianza con los “católicos”, que mantenían el veto a uno de sus militantes “más comprometidos”. En el Taller Diesel, por el contrario, decían haber logrado pactar una candidatura unitaria y estar ultimando la de oficinas<sup>56</sup>. Además, hicieron campaña distribuyendo panfletos donde solicitaban el voto para sus candidaturas, que fueron hechas públicas en muchos de los casos, para lo que contaron con la ayuda del *Boletín de Información de Legislación Laboral*, dirigido por el abogado José Jiménez de Parga desde su despacho laboral de Madrid. En un artículo firmado por Rosuero y Martino<sup>57</sup> defendieron, en concreto, un decálogo de los intereses que debían defender los enlaces, destacando la carta reivindicativa, la adecuación de las primas de producción, la mejora del seguro de enfermedad, el derecho a un sindicato libre, el derecho a huelga y la creación de comisiones de ferroviarios.

No poseemos información suficiente para evaluar los resultados de las elecciones<sup>58</sup>, pero *Carril* manifestaba en su número de octubre que “las candidaturas de oposición,

<sup>53</sup> “Informe de (1) sobre la preparación de las elecciones Sindicales”, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 145, septiembre de 1966.

<sup>54</sup> Según su versión, fue un grupo de católicos, que se habían escindido de ASO e integrado en las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid, el responsable de la edición del boletín *El Ferroviario*, desde donde defienden la abstención. Pero lo cierto es que, más allá de estas especulaciones, ASO, formada por CNT, FST y UGT, tenía su propio discurso, que, aun minoritario en el ferrocarril, era claro al considerar que tras “30 años de permanencia en ellos [CNS], de una falsa camaradería, han convencido al trabajador de que «ni comisiones obreras» más o menos «puras» o más o menos «teledirigidas», ni grupos más o menos sanos, ni «dialogistas» por cálculo o por ambición, ni «tramas desgajadas» del hoy heterodoxo falangismo, han conseguido demoler la fortaleza de las Secciones Económicas de los Sindicatos Verticales, en las que, como ha quedado dicho, se halla fuertemente atrincherado el capitalismo”, y en consecuencia solo cabía como actitud correcta el boicot a las elecciones sindicales, que eran calificadas como “otra carnavalada más”; en “Informe de (1) sobre la preparación de las elecciones Sindicales”, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Madrid, Jacquet 145, septiembre de 1966.

<sup>55</sup> “Estudios, 20-XI-66”, Archivo Privado de Pedro Cea. En concreto: 4 en TAF; 6 en Talleres; 3 en P. Pío; 3 en Santa Isabel; 1 en Material Móvil de Atocha; 1 en Material Móvil de Norte; 2 en Villaverde; y 2 en línea.

<sup>56</sup> “Elecciones de enlaces, convocatoria 1966”, AHPCE, Nacionalidades y Regiones, Cataluña, Jacquet 1510.

<sup>57</sup> Martino (1981), pp. 47-51.

<sup>58</sup> Véase Babiano y De Mingo (1994), pp. 201 y ss.

unitarias y de no importa qué credo o ideología, han derrotado a los domésticos candidatos que presentaba la dirección de Renfe y el sindicato vertical”, poniéndose como ejemplo el gran éxito obtenido por las candidaturas independientes en los Talleres Generales de Atocha y en el Taller de TAF. Y en su número 9, en el contexto del rechazo a la circular 334, no eran remisos a señalar que ”por primera vez contamos con una auténtica mayoría de representantes obreros, triunfadores de candidaturas de oposición al vertical que, adquiriendo responsabilidad en su cometido, secundan las reivindicaciones ferroviarias, formando una base de acción tenaz”<sup>59</sup>.

Más allá de los datos concretos, para los comunistas ferroviarios las elecciones sindicales de 1966 significaron un punto de inflexión de tal suerte que, tomando como referencia la primera reunión estatal de las Comisiones Obreras de febrero de 1967<sup>60</sup>, convocaron la pendiente 1ª Asamblea Ferroviaria, que se celebró en el mes de julio de 1967 en la parroquia madrileña de Santa María de Moratalaz<sup>61</sup>, contando con la asistencia de representantes de Madrid (6), León (4), Ponferrada (4), Monforte de Lemos (4), Cataluña (2), La Mancha (3), Málaga (1), Granada (1), Guadix (2) y Sevilla (1)<sup>62</sup>. El orden del día<sup>63</sup>, que se había remitido durante el mes anterior a los participantes, se articuló en torno a los problemas ya recogidos en el primer programa reivindicativo y a la futura ley sindical. Los organizadores presentaron un informe donde se repasaron aspectos relacionados con la propia organización del encuentro, la situación laboral de la empresa, la necesidad de coordinar nacionalmente las acciones y las cuestiones organizativas y operativas de la organización. Y, finalmente, se eligió una comisión central provisional compuesta, bajo el principio de representación regional, por Casiano García Nicolás, Angel Villa, Manuel Fernández Aller, José Espinel, J. Rubio, Eduardo Rosuero, Vicente Muñoz Frías, José Luis Martino, Contreras, Urban, Saavedra, Cortés, J. Aragón y Juan Tabuena. Las conclusiones se recogieron en un comunicado redactado por Eduardo Rosuero, Vicente Muñoz Frías y José Luis Martino, quienes, además, debían convocar la segunda conferencia nacional.

Este encuentro suponía que se había logrado, por fin, el objetivo marcado en 1964 y haberlo hecho, además, con la participación de importantes núcleos ferroviarios de Renfe. Ahora el siguiente objetivo se fijaba en afianzar el grado de representación para lo cual entendieron que era necesario, en primer lugar, utilizar tácticamente la ilegalidad del reglamento de régimen interior para convertir la reivindicación de un convenio colectivo<sup>64</sup> en el punto de referencia de las subsiguientes acciones de lucha; y, en

<sup>59</sup> *Carril* n° 9, enero de 1967, p. 2, AHF.

<sup>60</sup> “Congreso Nacional de las Comisiones Obreras Celebrado en Madrid”, AHPCE, Movimiento Obrero, Jacquet 156; y Movimiento Obrero, Caja 83, Carpeta 1.1, y Caja 84, Carpeta 84.1.

<sup>61</sup> “Informe sobre la primera Asamblea de la Renfe”, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 2, Carpeta 7.3 y Movimiento Obrero, Jacquet 217.

<sup>62</sup> También asistieron como invitados 16 delegados de Madrid, así como tres representantes de transportes, dos de EMT y uno de Metro; en tanto que no llegaron, por diferentes causas, los delegados invitados de Ávila, Zumarraga, Aranda de Duero, Huelva y Albacete.

<sup>63</sup> “Renfe. Orden del día”, 9 de julio de 1967, AHPCE, Movimiento Obrero, Jacquet 212; y Martino (1981), pp. 88-93.

<sup>64</sup> Dicha decisión se basaba en que el jurado de empresa que lo aprobó era igualmente ilegal, puesto que, según pronunciamiento de 3 de febrero del Tribunal Supremo, sólo podía ser elegido por vocales y no por

segundo lugar, conseguir una segunda asamblea en la que participasen “mayoritariamente las residencias de Renfe que den un auténtico sentido de representación y democracia”.

Estos objetivos se materializaron en dos acciones concretas. La primera adquirió, tras la asamblea de la Comisión Inter-Ramas de Madrid (la «Inter»)<sup>65</sup>, celebrada en fábrica de Vilma, y la jornada de lucha del 27 de octubre de 1968, la forma de una asamblea, celebrada en la calle Santa María de la Cabeza, a la que asistieron únicamente unos ochenta ferroviarios, pero que entendieron suficiente para redactar una nueva carta, que, rubricada ahora como Comisiones Obreras de Renfe<sup>66</sup>, se dirigió a los ferroviarios conteniendo un “programa mínimo de acción”<sup>67</sup> que debía ser la única referencia de lucha<sup>68</sup>. Para su defensa se hacía un llamamiento a la realización generalizada de cualquier tipo de acción como pudieran ser trabajo lento, plantes, paros parciales o totales, huelgas de comedor y asambleas.

Aunque esta línea ascendente se vería afectada por las detenciones de cuatro de sus dirigentes -José Alonso, Molina, Vicente Muñoz Frías y José Luis Martino- en la reunión celebrada en abril por la «Inter» de Madrid -la llamada Asamblea de Zarzalejo-, organizaron, tras la II Reunión General de Comisiones Obreras, la segunda

---

vocales provinciales de los grupos sociales como había ocurrido. Las otras reivindicaciones fueron un salario mínimo de 250 pesetas, un salario mínimo de ingreso de 300 pesetas y la inclusión del personal superior en la escala; rechazo de las primas de producción, citándose como ejemplo que ya en los talleres de San Jerónimo los obreros se plantaron durante 3 horas contra el sistema de cronometraje y se negaron a trabajar los días festivos, a lo que respondió la empresa con traslados y pérdidas de primas; rechazo de la Circular 344, que establecía las pensiones, reivindicando unas prestaciones establecidas en función del nivel de vida; vacaciones con indemnización para su disfrute; libre designación del médico, que debe tener dedicación plena y una percepción salarial suficiente; creación de comisiones mixtas con la empresa que decidan las imposiciones de premios y castigos; desaparición del carné de tercera clase, abolición del suplemento de lujo y limitación equitativa de las plazas; ascensos mediante cursillos de capacitación con examen público final; reducción de los eventuales, conversión en fijos de todos aquellos que lleven más de seis meses trabajando en la empresa y eliminación de las contratas; y apoyo por unanimidad de su posición respecto a Ley Sindical.

<sup>65</sup> Martino (1981), p. 95 y ss.; y Babiano y Mingo (1994), p. 199.

<sup>66</sup> Martino (1981), pp. 125-128.

<sup>67</sup> El texto comenzaba reconociendo el triunfo que significó que el Grupo Social de la empresa haya “roto una lanza a favor de las reivindicaciones que el movimiento obrero unitario y antiverticalista que representan las Comisiones Obreras, viene exigiendo”. A continuación centraban el principal problema en el intento de despido masivo que comportaba la aplicación del sistema de «métodos y tiempos» que está aplicando la empresa. Se llamaba a la realización de “acciones de lucha pacífica, tanto en la empresa como en la calle” para conseguir los objetivos pretendidos, poniendo como ejemplo a los trabajadores del Taller Diesel de Cerro Negro. Y por primera vez se manifiesta la solidaridad con el Sindicato Democrático de Estudiantes, cuya lucha por la reforma universitaria abrirá, además, la universidad a los hijos de los ferroviarios.

<sup>68</sup> El programa se articulaba en siete puntos: compensar a los 5.000 ferroviarios por el perjuicio que les supone la valoración de trabajos concertados; contra la reducción de plantillas y sobrantes; el cese del personal militar jubilado que percibe un doble salario; un salario mínimo referencial de 300 pesetas; un reglamento de régimen interior justo; rechazo de la represión, solicitando expresamente la devolución de sus actas de vocales jurados a José Luis Jiménez García, José Rubio, José Luis Martínez, Joaquín Granda Quesada y Francisco Gómez Amezqueta; derecho a huelga; y la puesta en marcha de una campaña de solidaridad económica con los ferroviarios encarcelados.

convocatoria: la 2ª Asamblea Ferroviaria Interprovincias de las Comisiones Obreras de Renfe. Este encuentro se celebró en noviembre de 1968 en un local de la estación de Madrid–Atocha y contó con la asistencia de alrededor de 35 delegados<sup>69</sup> de Madrid, Barcelona, Sevilla, León, Manzanares, Granada, Galicia, Valladolid, Málaga, Aranjuez y Alcázar de San Juan, ampliando notablemente el alcance de la primera. Su resultado más tangible fue la redacción de una alternativa al reglamento de régimen interior que debía tomar cuerpo legal como convenio colectivo y que en diciembre fue puesta a la firma de los trabajadores. Dicha alternativa al reglamento era, realmente, una carta reivindicativa<sup>70</sup> que no hacía sino recoger lo planteado previamente, ocupando un lugar preferente la sustitución del reglamento por el convenio colectivo como marco de regulación laboral<sup>71</sup>.

Con la celebración de esta asamblea, los comunistas consideraron que habían logrado los objetivos que se habían marcado para convertirse en la organización unitaria de los ferroviarios. Aunque esto nunca se produciría, este encuentro suponía el fin de una corta e intensa experiencia que abrió una nueva etapa en la que lograrían consolidarse como la principal fuerza sindical de Renfe. Para ello tuvieron que efectuar un nuevo recorrido en el que el Pleno de Representantes pareció ratificar sus aspiraciones más originales, pero ello supuso, en realidad, un inevitable paso para su transformación en una organización sindical. En todo caso, este es un tema para otra ocasión.

<sup>69</sup> Martino (1980), pp.155-163. Entre ellos Eugenio Triana, Eduardo Rosuero, José Alonso, Antonio Guardo, José Luis Sauquillo, Jorge Serrano, Vicente Muñoz Frías, Torcuato Molina, Manuel Ocaña, Carlos A. Santiago, Domingo Bartolomé y José Luis Martino por Madrid; José Espinel, Ángel Corcuera, José Rubio y M. Sotelo por Barcelona; Juan Tabuenca (Sevilla); Casiano García Nicolás y Ángel Villa (León); Contreras y Pinés (Manzanares); Saavedra y Cortés (Granada); así como representantes de Galicia, Valladolid, Málaga, Aranjuez y Alcázar de San Juan.

<sup>70</sup> “Carta dirigida al Presidente del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones y al Presidente del Jurado de Empresa Único de Renfe”, 1 de diciembre de 1968, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 84, Carpeta 3.2; y Movimiento Obrero, Jacquet 275.

<sup>71</sup> En términos específicos, la carta constituía el segundo punto del escrito, entre cuyas reclamaciones más significativas destacaban el paso de los eventuales a fijos a los seis meses; el ascenso de los peones y obreros; la inclusión en la reglamentación del personal superior; la desaparición total del personal de contrata; rechazo frontal de las circulares 329 y de la 355, que buscan una reducción de las plantilla como aplicación del PDM; un salario mínimo vital de 300 pesetas, que se distribuya entre las categorías (que se deben ampliar de 9 a 15 para dar entrada al personal excluido) de manera equitativa; aunque se rechaza por principio el trabajo extraordinario, cuando se realice deberá ser incluido en la totalidad del salario; el paso de la antigüedad del 4 por ciento por cuatrienio al 7 por trienio; una paga extraordinaria más por mensualidad completa para el disfrute de las vacaciones; una jornada continuada de 7 horas; respeto del descanso semanal y vacaciones, sobre todo en el persona de estaciones, conducción y trenes; los traslados forzoso sólo se podrán realizar dotando al trabajador de una vivienda digna; reorganización total del economato ya que los precios ofrecidos no distan mucho de los del mercado general; ampliación del plan social de viviendas; libertad de reunión sindical; abolición del Grupo de Investigación de Ferrocarriles; y percepción entera del salario en caso de enfermedad o accidente.

Dirigieron un ejemplar del escrito al ministro de Trabajo, al presidente del sindicato oficial y al jurado de empresa. El escrito fue avalado por la firma de 10.000 ferroviarios y entregado en mano y sellados los duplicados por una comisión elegida al efecto en los tres organismos mencionados. Simultáneamente, fue entregada a algunos periódicos “Nuevo Diario” y el “Alcázar de Madrid” y a algún otro de Barcelona; en “A los trabajadores de Transportes”, AHPCE, Movimiento Obrero, Caja 84, Carpeta 3.2.



La conservación de una documentación inédita ha permitido reconstruir, en buena medida, un aspecto sustancial de la historia más reciente del sindicalismo ferroviario como fue la aparición y desarrollo, durante la primera mitad de los sesenta, de las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid.

Los informes conservados en el archivo histórico del PCE han permitido constatar que esta organización estabilizó durante los años cincuenta varias células en los talleres ferroviarios de la capital, instalaciones que pronto se verían sometidas a fuertes tensiones derivadas de la aplicación de los planes modernizadores puestos en marcha por la empresa. Estos conflictos, similares a los que surgirían en el resto del país, proporcionaron a estos militantes la posibilidad de desarrollar un nuevo tipo de táctica con la que enfrentarse al régimen, pero antes les resultó necesario redefinirla. En una reunión celebrada entre los principales dirigentes del PCE y los militantes que estaban liderando este nuevo movimiento obrero en el interior se establecieron los principios estratégicos básicos que habrían de guiar su acción; y, por cuanto respecta a Renfe, sus militantes recibieron, además, el encargo de crear la nueva organización obrera.

A pesar de las dificultades iniciales, la nueva organización presentó claramente sus líneas estratégicas -que no eran otras que las del propio partido comunista- para alcanzar el objetivo último de convertirse y legitimarse como la organización unitaria o natural de los trabajadores. En el contexto de una conflictividad creciente, que se convirtió rápidamente en su principal recurso, y con la disciplina que se les suponía, fueron dando los pasos necesarios para crear las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid.

Convirtieron la conflictividad de los talleres ferroviarios madrileños en la matriz para la elaboración de una carta reivindicativa, que, ratificada por las firmas recogidas, resultaba suficiente para legitimar a las Comisiones Obreras Ferroviarias de Madrid como la organización unitaria de los trabajadores ferroviarios. Pero lo cierto es que la conflictividad y el grado de representatividad alcanzados quedaron muy lejos del nivel necesario para ello. Todo indica que los militantes del PCE decidieron no esperar y fueron quemando etapas para consumir sus objetivos estratégicos, más decisivos para ellos que ser la difusa organización que dijeron pretender, de lo cual se fueron alejando. Las dos asambleas de ámbito nacional realizadas fueron valoradas, asimismo, como suficientes para haber logrado los objetivos tácticos que se habían fijado en 1964, culminándose, así, una primera fase estratégica cuyo objetivo central fue la consolidación de Comisiones Obreras como la organización hegemónica de los trabajadores ferroviarios.

El estado actual de la investigación, derivado de la documentación existente, nos enfrenta con una experiencia particular que obliga a concluir que, sin obviar sus contradicciones, las Comisiones Obreras del ferrocarril fueron el resultado de una afortunada “conspiración” del Partido Comunista Español, que le permitió consolidarse en esta industria como la fuerza política hegemónica en la lucha antifranquista y, por ende, contribuir decisivamente a la llegada de la Democracia.

## BIBLIOGRAFÍA

ALMENDROS MORCILLO, F.; JIMÉNEZ-AENJO, E.; PÉREZ AMORÓS, F.; y ROJO TORRECILLA, E. (1978), *El sindicalismo de clase en España (1939-1977)*, Barcelona, Ediciones Península.

APARICIO, Miguel A. (1986), “Sobre los comienzos del sindicalismo franquista, 1939-1945”, en Joseph Fontana (ed.), pp. 78-99.

ARIZA, Julián (1977), *La Confederación Sindical de Comisiones Obreras*, Avance, Barcelona.

BABIANO, José (1995), *Emigrantes, cronómetros y huelgas: un estudio sobre el trabajo y los trabajadores durante el franquismo (Madrid, 1951-1977)*, Madrid, Fundación 1º de Mayo y Siglo XXI de España.

BABIANO, José y MINGO, J. Antonio de (1993), “De la Comisión de enlaces y jurados de Madrid del metal a la Unión Sindical de Madrid”, en Ruíz (director).

BALFOUR, V. (1990), “El movimiento obrero y la oposición obrera durante el franquismo”, en Tusell, Alted y Mateos, pp. 11-18.

BUENO, Manuel; GARCÍA, Carmen; e HINOJOSA, José (2007), *Historia del PCE. I Congreso, 1920-1977*, Madrid, Fundación de Investigaciones Marxistas.

CAMACHO, Marcelino (1990), *Confieso que he luchado*, Madrid, Ediciones Temas de Hoy.

CARRERAS, Albert y TAFUNELL, Xavier (2004), *Historia Económica de la España Contemporánea*, Barcelona, Crítica.

COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel, y VIDAL OLIVARES, Javier (1998), *150 años de historia de los ferrocarriles españoles. 2 vols*, Madrid, Anaya & Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

COSTA FONT y T., L. T., José (1990), “El movimiento obrero español durante la dictadura franquista (1939-1962)”, en Tusell, Alted y Materos, Tomo II, pp. 655-679.

DUEÑAS, Manuel Álvaro (2006), “*Por ministerio de la ley y voluntad del Caudillo*”. *La Jurisdicción de Responsabilidades Políticas (1939-1945)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

ERICE SEBARES, Francisco (2007), “La política sindical del PCE en los orígenes de las Comisiones Obreras: las confusiones en torno a la OSO”, en Bueno, García e Hinojosa, Vol. II, pp. 107-119.

FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Carlos (2002), *Madrid clandestino. La reestructuración del PCE, 1939-1945*, Madrid, Fundación Domingo Malagón.

FERNER, Anthony y FINA, Lluís (1988), “La dinámica salarial durante el Franquismo: el caso de Renfe”, *Revista de Historia Económica*, año 6º, nº 1, pp. 131-161.

FONTANA, Josep (ed.) (1986), *España bajo el Franquismo*, Barcelona, Crítica.

GARCÍA DE CORTAZAR, F. (1990), “La cruz y el martillo. La resistencia obrera católica”, en Tusell, Alted y Mateos, pp. 129-145.

GARCÍA SANTESMASES, Antonio (2007), *Historia, memoria y futuro. Nicolás Redondo (1927-2007)*, Madrid, Fundación Francisco Largo Caballero.

HEINE, Hartmut (1983), *La oposición política al Franquismo*, Barcelona, Crítica.

HEINE, Hartmut (1990), “Tipología y características de la represión y violencia políticas durante el período 1939-1961”, en Tusell, Alted y Mateos.

LEAL HERNÁNDEZ, Miguel (1989), *El Sindicalismo Socialista en el Ferrocarril*, manuscrito en AHLC.

MALUQUER DE MOTES, Jordi y LLONCH, Monserrat (2005), “Trabajo y relaciones laborales”, en Carreras y Tafunell, (Coords.), pp. 509-572.

MARTÍN ARTILES, Antonio (1991), “Del blindaje de la sotana al sindicalismo aconfesional. (Breve introducción a la historia de la Unión Sindical Obrera, 1960-1975)”, en Tusell y otros (Coords.), pp. 165-187.

MARTINO DE JUGO, J. L. (1980), *Los ferroviarios en Comisiones Obreras. Datos para la historia del movimiento obrero 1964-80*, Madrid, CC.OO.

MATEOS LÓPEZ, Abdón (1987), “Comunistas, socialistas y sindicalistas ante las elecciones del «Sindicato Vertical», 1944-1967”, en *Espacio, Tiempo y Forma* nº 1, pp. 381-411.

MATEOS LÓPEZ, Abdón (2002), *Exilio y Clandestinidad. La Reconstrucción de UGT, 1939-1977*, Madrid, UNED.

MATES, Reyes (1977), *Unión Sindical Obrera. Una interpretación histórica de la USO*, Madrid, Carlos Oya.

MOLINERO, Carme (1990), “Luchas obreras y oposición al franquismo en la Cataluña de postguerra”, en Tusell, Alted y Mateos, pp. 19-17.

MOLINERO, Carme y YSÀS, Pere (2007), “El Partido del antifranquismo, (1956-1977)”, en Bueno, García e Hinojosa, Vol. II, pp. 13-32.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995), *Renfe (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid, Luna.

MUÑOZ RUBIO, Miguel (2005), “La contribución de Renfe a la economía española durante la segunda mitad del siglo XX: una primera estimación”, en *Revista de Transportes, Servicios y Comunicaciones (TST)* nº 8, Madrid, pp. 54-81.

PLAZA PLAZA, Antonio (2004), *El asociacionismo ferroviario en España, 1870-1917*. Tesis doctoral inédita. Universidad Autónoma de Madrid.

REYES, Carmen (1986), “De las alianzas al aislamiento”, en Tcach y Reyes, pp. 143-248.

RUFAT, Ramón (1993), “La reconstrucción de CNT-ML en el interior después de la guerra”, en *La oposición Libertaria al régimen de Franco, 1936-1975*, Madrid, FSS Ediciones, pp. 159-209.

RUIZ, David (Dirección) (1994), *Historia de las Comisiones Obreras (1958-1988)*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, S.A.

RUIZ, David (1994), “De la supervivencia a la negociación. Actitudes obreras en las primeras décadas de la Dictadura (1939-1958)” en David Ruiz (Dirección), pp. 47-68.

SÁNCHEZ LÓPEZ, Rosario y NICOLÁS MARÍN, M<sup>a</sup> Encarna (1994), “Sindicalismo Vertical franquista: la institucionalización de una antinomia (1939-1977)” en David Ruiz (Dirección), pp. 1-46.

SARTORIUS, Nicolás (1977), *El sindicalismo de nuevo tipo. Ensayos sobre Comisiones Obreras*, Laia, Barcelona.

SARTORIUS, Nicolás (1979), “Secciones sindicales y comités de empresa”, *Carril*, abril-mayo.

TCACH, César y REYES, Carmen (1986), *Clandestinidad y Exilio. Reorganización del Sindicato Socialista. 1939-1953*, Madrid, Editorial Pablo Iglesias.

TCACH, César (1986), “Crisis y reorganización del socialismo español”, en Tcach y Reyes, pp. 3-141

TUSELL, Javier; ALTED, Alicia; y MATEOS, Abdón (1990), *La oposición al régimen de Franco, Estado de la cuestión y metodología de la investigación*, Madrid, Universidad Nacional a Distancia.

ZUFIAUR, José M<sup>a</sup> (1976), *Unión Sindical Obrera*, Barcelona, Editorial Avance.